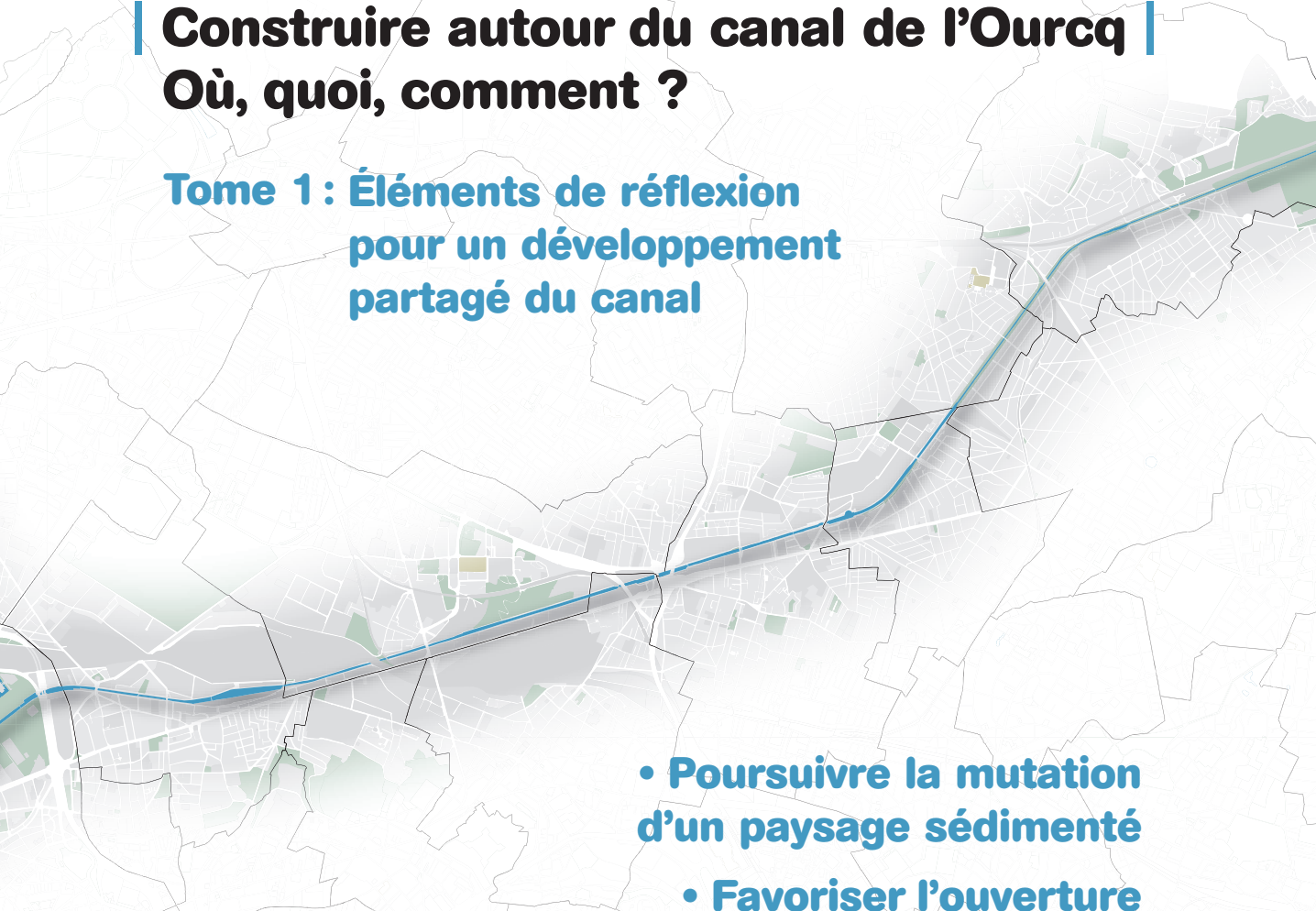




Construire autour du canal de l'Ourcq | Où, quoi, comment ?

**Tome 1 : Éléments de réflexion
pour un développement
partagé du canal**

- 
- **Poursuivre la mutation
d'un paysage sédimenté**
 - **Favoriser l'ouverture
des constructions vers les berges**
 - **Conforter l'identité paysagère des berges**
 - **Relier la ville et le canal**
 - **Initier de nouveaux usages**

| Sommaire |

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

Tome 1 : Éléments de réflexion pour un développement partagé du canal

5 SYNTHÈSE

6 Une ambition à partager: le canal un espace majeur au cœur de la métropole

8 Éléments de réflexion pour un développement partagé du canal

8 1. Poursuivre la mutation d'un paysage sédimenté

8 L'organisation des plantations d'alignement

8 Les anciens tracés des voies et découpages parcellaires

8 Des bâtiments remarquables

9 Le traitement de l'ouvrage d'art

11 2. Favoriser l'ouverture des constructions vers les berges

11 Créer une voie publique attenante au Domaine Public Fluvial

12 Intégrer cette voie à l'aménagement des berges

14 3. Conforter l'identité paysagère des berges

14 Tenir compte de la dimension de couloir écologique du canal

14 Intégrer et conforter la linéarité de l'ouvrage

16 Intégrer les projets dans de grandes séquences paysagères

20 Intégrer de manière spécifique les ponctuations territoriales

20 Aménager simplement

21 Mettre en valeur les nouvelles fonctions

22 Éclairer les berges

23 Améliorer l'insertion des grandes surfaces commerciales

64 4. Relier la ville et le canal

24 A l'échelle locale

25 Multiplier les points d'accès aux berges

26 Donner un nom au domaine public fluvial

26 A l'échelle territoriale:

28 Créer et financer de nouveaux franchissements

28 Programmer l'intensité urbaine en fonction de la desserte en transports en commun

32 5. Initier de nouveaux usages

32 Maintenir le fret fluvial

34 Développer des activités touristiques et de loisirs

35 Étudier le développement du transport de voyageurs sur le canal

73 Étudier la possibilité d'amarrer des bateaux-logements

39 Mettre en œuvre collectivement cette ambition

40 Travailler en mode « projet »

42 Rechercher les synergies et les complémentarités entre les projets voisins

46 Valider les grands objectifs partagés de l'aménagement du canal

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

Synthèse

Réalisé au début du XIX^e siècle, le canal de l'Ourcq est un ouvrage d'art qui, bien qu'appartenant au domaine public fluvial de la Ville de Paris, a conditionné le développement des communes riveraines, au cœur de la Seine-Saint-Denis.

Cette étude à dimension métropolitaine, porte sur le canal de l'Ourcq de Paris à Sevran, soit un linéaire de 11,8 km environ et huit communes traversées : Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Pavillons-Sous-bois, Aulnay-Sous-Bois et Sevran¹.

L'étude s'inscrit dans un contexte particulier marqué par des volontés d'intercommunalité qui s'affirment, un projet européen (FEDER) autour du canal qui concerne quatre communes et des réflexions au sein des services de la Ville de Paris amorcées lors des aménagements du canal Saint-Denis².

Aujourd'hui, la moitié des terrains riverains du canal accueillent ou sont susceptibles d'accueillir à moyen terme des projets d'aménagement, qui vont contribuer à façonner un nouveau paysage. Les communes affirment toutes la volonté de se « retourner » et de s'ouvrir vers le canal, emprise autrefois industrielle. Dans ce contexte, 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. L'étude s'attache à définir de nouvelles relations entre le domaine public fluvial, les terrains privés 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, nouveaux quartiers d'activité et d'habitation)

L'Apur a procédé à des relevés de terrains, au recollement des plans cadastraux avec le plan du service des canaux, à l'analyse des PLU et des projets d'aménagements. 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 concer-

nés, afin de pouvoir dégager une vision prospective, paysagère et cohérente pour l'ensemble du linéaire étudié et appropriable par tous les acteurs du territoire.

L'enjeu de l'ouverture des communes sur le canal 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).

Les mutations envisagées le long du canal doivent s'inscrire dans un dialogue avec le paysage existant. Ce paysage sédimenté participe aujourd'hui de l'identité de ce territoire. Il s'agit de l'enrichir par de nouveaux usages et des nouveaux projets.

Le paysage du canal est clairement séquencé, avec des secteurs minéraux (les anciens ports), 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 canal. 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.

Cet enjeu implique d'offrir une meilleure accessibilité aux rives du canal pour les piétons, mais également pour les cyclistes où la piste cyclable gérée par le CG93 constitue une liaison douce d'échelle métropolitaine. L'impact des multiples projets de transport en commun sur ce territoire mérite aussi d'être bien évalué. Enfin, les nouveaux franchissements du canal, que souhaitent les communes, sont nécessaires pour améliorer la liaison entre quartiers et pourraient être l'occasion d'affirmer une nouvelle identité au canal. Tous ces projets posent clairement la question de leur coordination au niveau de leur cohérence paysagère et du financement des éléments d'échelle territoriale comme certains franchissements.

- 1. 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», la commune de Livry-Gargan ne représente pas un enjeu important et, à ce titre, n'a pas été retenue.*
- 2. Plusieurs études sont menées parallèlement à l'étude de l'Apur, que ce soit le schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs ou l'analyse du potentiel touristique du canal, initiées par le CG93, une étude sur la valorisation économique des territoires alentour menée par l'IAU-IDF, et une étude de définition des techniques de franchissement routier, cyclable ou piétonnier initiée par le service des canaux.*

Une ambition à partager : le canal, un espace majeur au cœur de la métropole

L'objectif des villes de se « retourner » vers le canal de l'Ourcq est partagé par toutes les collectivités : communes, départements, Ville de Paris et région Ile-de-France.

Autrefois espace industriel en retrait des villes, le canal est aujourd'hui au cœur des territoires urbains. Ce changement s'est opéré en à peine une dizaine d'années et se manifeste tous les week-ends par des promeneurs et des cyclistes qui se réapproprient les rives du canal. Tous les étés des manifestations et des fêtes liées à l'eau et aux loisirs, ont lieu sur le plan d'eau et sur les berges dans chaque commune.

A l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis, le canal de l'Ourcq est un élément important. Il le traverse en son cœur d'est en ouest. Il relie Paris à Bobigny, sa préfecture. Il est un élément d'agrément, de respiration et de repos grâce à la présence de l'eau. Dans la topographie

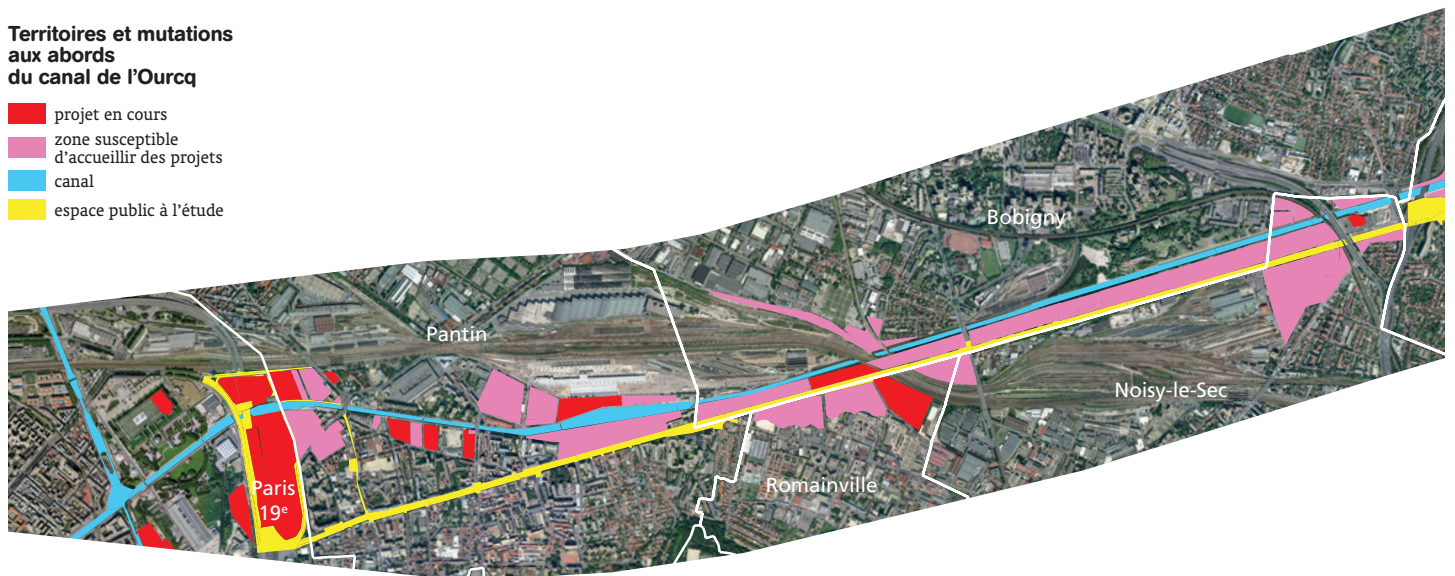
relativement plane du département, à l'exception de la Corniche des forts et du plateau de Romainville, marquée par les infrastructures routières et ferroviaires, le canal est un élément de référence du paysage, dont la linéarité est matérialisée par l'eau et les grands alignements de peupliers.

A l'échelle métropolitaine, le canal permet encore de transporter des marchandises, certes en nombre assez limité aujourd'hui, par un mode plus « durable » que la route. Les berges offrent également l'une des rares pistes cyclables continues d'Ile-de-France qui reste à l'écart des flux automobiles et de ses dangers. Pour le promeneur ou le cycliste occasionnel, le canal permet de s'échapper du cœur d'agglomération, de traverser les différentes strates du paysage de la métropole pour arriver rapidement, en moins de 15 km, dans des espaces beaucoup moins denses où la végétation domine.

Au total, le canal représente : une linéarité singulière qui favorise les modes de déplacements « doux », un espace de référence majeur à l'échelle métropolitaine et au cœur de la Seine-

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



Saint-Denis, département trop souvent caricaturé. Le canal de l'Ourcq relie de grands parcs et jardins entre eux : le parc de la Villette, le parc de la Bergère à Bobigny, le parc Pierre Bérégovoy à Livry-Gargan, le parc forestier de la Poudrerie et le futur jardin Kodak à Sevran.

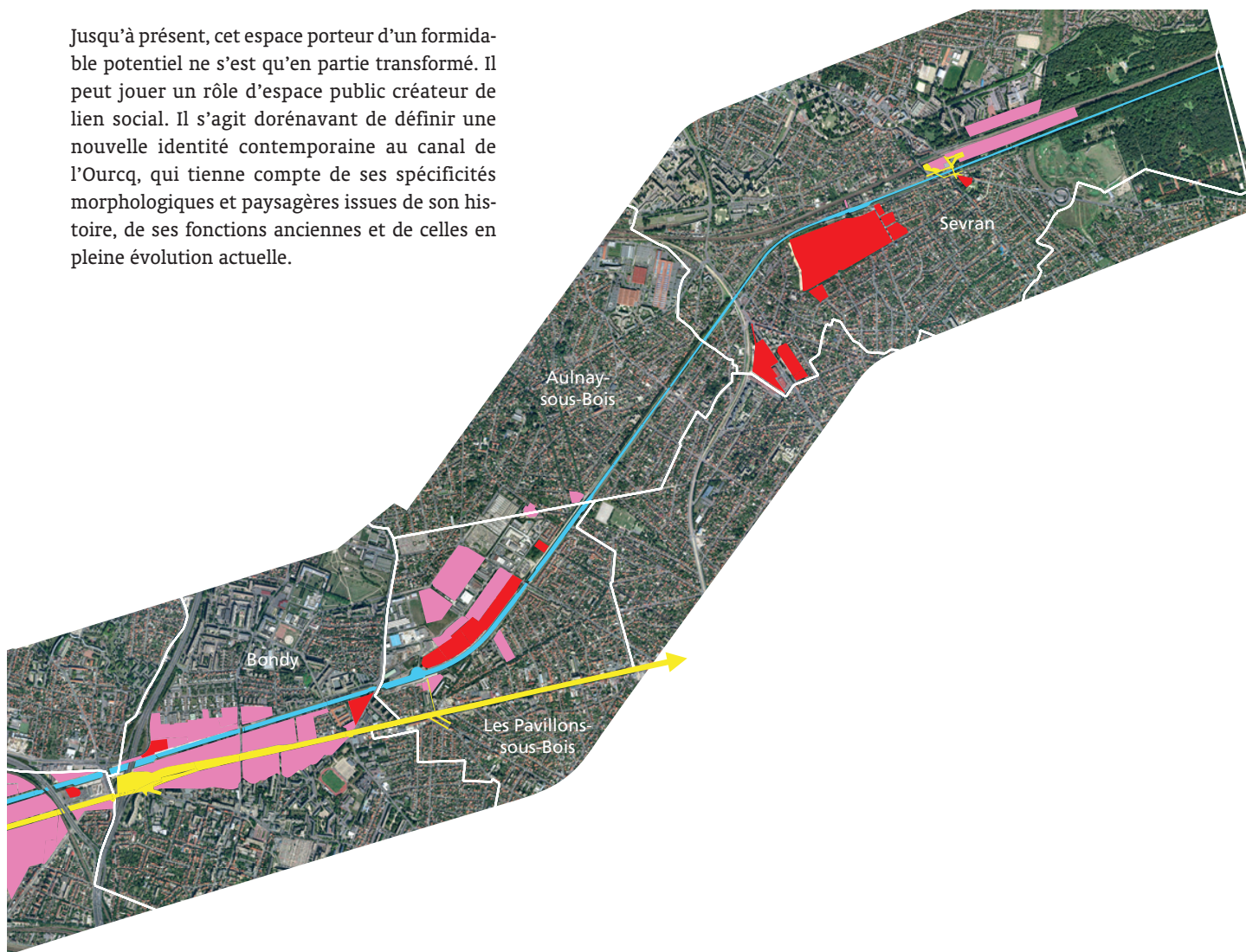
Le canal de l'Ourcq, tout comme le bassin de la Villette dans le nord est de Paris, peut être un espace public valorisant, porteur d'une image positive et susceptible de bonifier tous les projets qui prennent place sur ses rives. Si le canal et ses abords évoluent de façon qualitative, ils amélioreront la qualité de vie des résidents et seront susceptibles d'en accueillir de nouveaux.

Jusqu'à présent, cet espace porteur d'un formidable potentiel ne s'est qu'en partie transformé. Il peut jouer un rôle d'espace public créateur de lien social. Il s'agit dorénavant de définir une nouvelle identité contemporaine au canal de l'Ourcq, qui tienne compte de ses spécificités morphologiques et paysagères issues de son histoire, de ses fonctions anciennes et de celles en pleine évolution actuelle.

Éléments de réflexion pour un développement partagé du canal

L'Apur propose cinq objectifs pour parvenir collectivement à l'invention d'une nouvelle identité pour le canal de l'Ourcq :

1. Poursuivre la mutation d'un paysage sédimenté
2. Favoriser l'ouverture des constructions vers les berges
3. Conforter l'identité paysagère des berges
4. Relier la ville et le canal
5. Initier de nouveaux usages



| Éléments de réflexion pour un développement partagé du canal |

1. Poursuivre la mutation d'un paysage sédimenté

Depuis sa construction, le canal a connu de multiples transformations, en particulier lors de sa mise en grand gabarit, en déterminant les formes de la croissance urbaine des communes riveraines. L'évolution conjointe de l'ouvrage d'art et de ses territoires limitrophes a donné naissance à un paysage spécifique.

En deux siècles, ce paysage 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 du canal. Ces traces successives, liées aux origines rurales des territoires et aux anciennes activités industrielles et portuaires méritent d'être considérées.

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 les nouveaux projets.

L'organisation des plantations d'alignement

Élément structurant du paysage du canal, l'organisation des plantations mérite un examen d'ensemble. Les alignements de peupliers distants de 5 m les uns des autres, créent un écran végétal continu quand on longe le canal et transparent quand on le regarde de biais. Modifier cet écart modifie les qualités de cet écran, par exemple, les peupliers apparaîtront comme des sujets isolés. La remise en cause de ces alignements ne peut pas se décider uniquement au cas par cas (chaque commune), ni en fonction de leur état phytosanitaire. Il est indispensable de se poser la question de la conservation à long terme des peupliers, voire du choix de ou des essences d'arbres qui pourraient les remplacer. 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.

Une végétation spontanée est venue occuper les vides laissés par l'industrie sur certaines parcelles riveraines du canal. Ce sont parfois des arbres de haute tige, complétés par des massifs plus compacts. Leur conservation dans les projets permet d'introduire des ponctuations végétales existantes et riches de diversité, ce qui est une contribution importante à la fois sur le plan de l'accroche historique et de la biodiversité.

Les anciens tracés des voies et découpages parcellaires

Encore présents ils doivent être pris en compte. Ils sont des éléments d'attache du territoire. Ils permettent aussi d'opérer des mutations plus progressives, moins onéreuses.

Dans la ZAC du port de Pantin, le projet d'aménagement envisage de créer une voie nouvelle longitudinale, entre le bassin et la RN 3, sur le tracé courbe de l'ancienne berge du canal avant son élargissement lors de la création du port de Pantin. Cette configuration particulière permet de raccrocher les nouvelles constructions aux parcelles existantes et de mettre en valeur la géométrie régulière du bâtiment de la CCIP.

De Bobigny à Bondy, la bande située entre le canal et la RN 3 est en grande partie découpée par un parcellaire en biais par rapport aux berges, rappelant l'ancienne occupation agricole du site. Les futurs aménagements de ce secteur pourraient s'appuyer systématiquement sur cette 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. Ils permettraient au gré des opportunités de faire le choix de réutiliser temporairement ou de manière plus pérenne certains bâtiments industriels.

Des 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 in-

dustriels 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 : les ponts ferroviaires du faisceau de l'est et de la grande ceinture, les ponts Délizy, de Bondy, de la Folie.

Le traitement de l'ouvrage d'art

Il doit faire l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les aménagements anecdotiques, sans rapport avec l'ouvrage d'art. 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 (palplanches métalliques ou berges maçonnées), configuration des rampes d'accès, matériaux de sol (pavés de grès au port de Pantin ou aux Pavillons-sous-Bois), mobilier urbain spécifique au canal (anneaux, lisses d'amarrage, garde-corps), ou encore les traces des anciennes activités industrielles (portiques métalliques, rails, passerelles techniques...). Ces éléments pourraient être conservés dans futurs aménagements des berges.

Les mutations envisagées le long du canal doivent s'inscrire dans un dialogue avec le paysage existant. Rien n'empêche d'imaginer pour de nouvelles fonctions ou de nouveaux usages un vocabulaire différent mais qui conserverait la simplicité caractéristique du canal. La conservation de certaines traces doit jouer en contraste avec le développement d'architectures contemporaines de qualité.



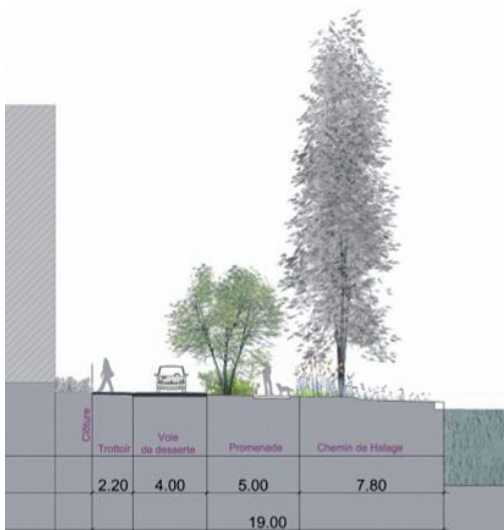
Voie publique en bordure du Canal Saint-Denis



Pantin : quai de l'Aisne



Sevran : boulevard de Stalingrad



Bobigny : ZAC Écocité, projet d'ouverture d'une voie publique en bordure du D.P.F.,



Canal Saint-Denis : quai du Lot, école en cours de construction longée par une nouvelle voie publique attenante au domaine public fluvial

© Sequano aménagement, projets urbains Devillers et Associés

© Brenac et Gonzalez, Atelier d'Architecture

2. Favoriser l'ouverture des constructions vers les berges

Créer une voie publique attenante au domaine public fluvial

Le droit protège sur le long terme le domaine public artificiel car celui-ci ne bénéficie pas du statut très ouvert du domaine public de voirie (cf. tome II chap. 6 p. 37 Contraintes techniques et règles de construction). Ainsi le droit a toujours été bien adapté à la protection d'une emprise pouvant générer des nuisances importantes (fret fluvial et...), mais a toujours été très mal adapté au retournement des tissus urbains de la ville vers le canal.

Pourtant cette mutation s'est déjà opérée de longue date dans Paris, depuis le XIX^e siècle, le long du canal Saint-Martin, de la place de la Bastille jusqu'aux abattoirs de la Villette. Cette mutation s'est aussi opérée à Pantin entre le pont de la Mairie et le pont Delizy, mais aussi le long du canal à petit gabarit à Sevran.

À chaque fois, la création de bâtiments s'ouvrant directement (vue et accès) a été possible par la création d'un espace public de voirie en bordure du domaine public fluvial.

Ainsi, le long du canal Saint-Martin (quai de Jemmapes, de Seine, de L'Oise, de la Marne et de

Loire) à Paris ou des quais de l'Ourcq ou de l'Aisne à Pantin, le domaine public de voirie a été créé sur une partie du domaine public fluvial. L'espace public est libre sur environ une vingtaine de mètres. Le bord à quai reste dans le domaine public fluvial. Puis, une voie publique est créée sur le domaine public fluvial, déclassé et transféré au domaine public de voirie. Cette nouvelle voie permet de desservir des nouvelles constructions qui y prennent leur accès, leurs vues et bénéficie d'une adresse valorisée le long de cette voie. Dans tous ces cas de figure, cette configuration (domaine public de voirie juxtaposé au domaine public fluvial) a permis un vrai retournement de la ville vers le canal. Mais la faiblesse des largeurs libres de bord à quai, laisse peu de place à des activités de loisirs et implique que quand des interventions lourdes sont nécessaires sur le canal, les voies publiques sont fermées à la circulation.

Les rives du bassin de la Villette sont un exemple intéressant, car leur largeur (de 35 à 40 m au total) a permis une cohabitation exceptionnelle entre de nouvelles constructions le long de la voie publique (voie et trottoir de 10 à 15 m de large) et une berge d'une largeur d'environ 25 mètres, permettant de multiples usages : réhabilitation d'entrepôts anciens (en cinémas restaurants, agences de location de bateaux, écoles de navigation fluviale), accueil sur les berges d'activités temporaires (brocantes, Paris-Plage en été, etc.).



Les rives du bassin de la Villette

La largeur de la berge, de l'ordre de 25 mètres, permet des usages multiples et alternés, en particulier l'accueil de Paris-Plage en été.

Intégrer cette voie à l'aménagement des berges

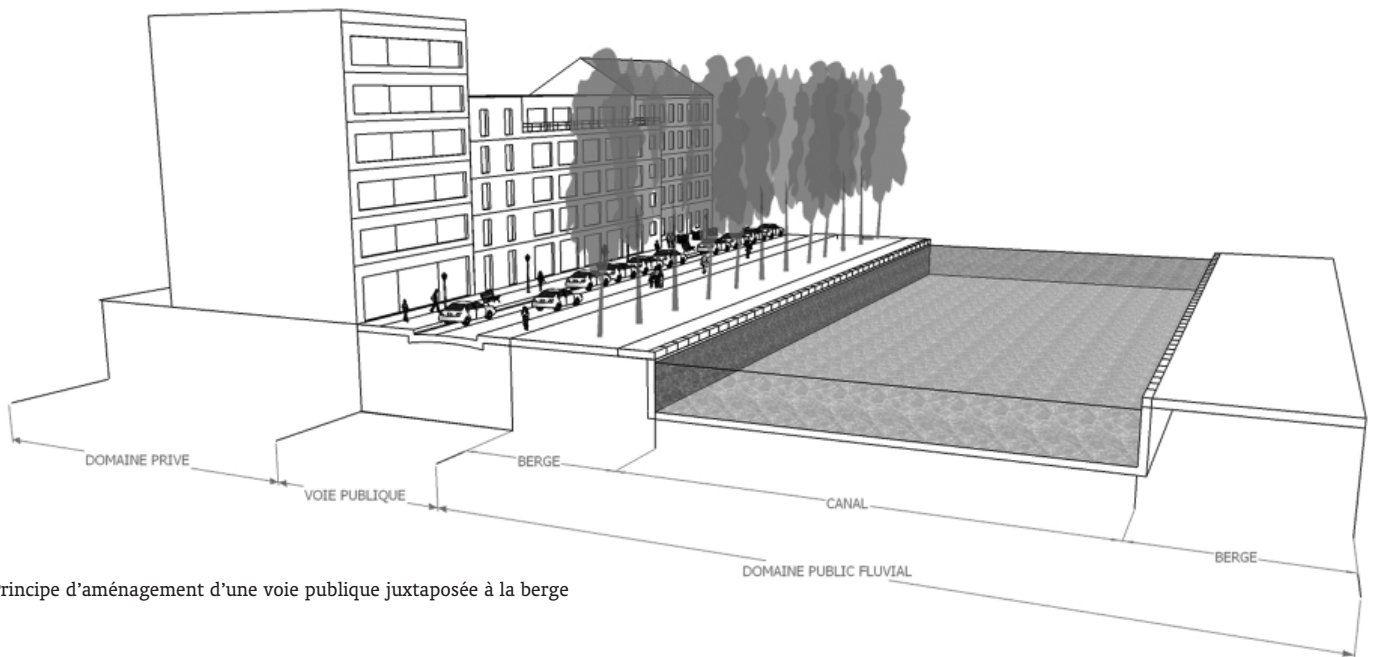
Cette voie publique doit être conçue en cohérence avec l'ensemble des berges. Elle doit être pensée en tenant compte des spécificités des rives (nivellement, etc.) mais aussi en s'inscrivant à l'échelle des 5 grandes séquences paysagères et fonctionnelles.

La constitution de cet espace est fondamentale pour permettre :

- d'ouvrir des vues et des accès (une adresse sur le quai),
- le vis-à-vis arbres d'alignement / nouvelles façades,
- de préserver les loisirs en bord à canal et favoriser la vie locale (occupation des RDC)
- de donner adresse sur le canal et permettre l'accès aux pompiers pour les nouvelles constructions
- de mieux maîtriser le front bâti (art.6 au lieu de l'art.7 des PLU) et plus de liberté pour la bande RN3/canal.

Les règlements communaux d'urbanisme doivent prendre en compte de manière spécifique le canal. À ce jour, trois communes viennent de se pourvoir d'un PLU et quatre communes vont engager la procédure pour passer de POS en PLU afin d'être conforme à la loi SRU et d'intégrer leur projet urbain en bord du canal. Certains PLU ont déjà défini un sous-secteur canal dans leur zonage, permettant d'édicter des règles recommandant des traitements particuliers pour les constructions et des clôtures en bordure du canal. Les règlements actuels sont parfois ambigus par rapport au domaine public fluvial, le considérant soit comme une voie privée ou une emprise publique (art. 6), soit comme un terrain privé (art. 7).

Les enjeux peuvent être perçus à deux échelles. Dans le tissu pavillonnaire constitué, à partir des Pavillons-sous-Bois, les ajustements réglementaires permettront un meilleur traitement des clôtures, des façades et des ouvertures. Entre Paris et les Pavillons-sous-Bois, les rives sont susceptibles d'accueillir une reconversion profonde des programmes et des morphologies urbaines. Les modifications réglementaires permettront de dessiner un nouveau paysage, cohérent avec celui du canal.



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



Paris, quai de la Marne

3. Conforter l'identité paysagère des berges

Le « retournement » des villes vers le canal s'incarnera dans les nouveaux aménagements des berges et les nouvelles constructions qui verront le jour en bordure du canal. Ce retournement se concrétisera quand les rives du canal seront devenues complètement accessibles, qu'il ne sera plus une coupure dans le tissu urbain et qu'il sera agréable de vivre et de travailler à ses abords.

Comparé au canal Saint-Denis, les berges du canal de l'Ourcq ont des largeurs relativement modestes, de 7,80 à 11 mètres, sauf lorsqu'un port existe ou a existé. La qualité de l'aménage-

ment à mettre en œuvre est donc d'autant plus importante que l'espace des berges est compté. Des aménagements permettant une polyvalence des usages et un partage de l'espace sont recommandés.

De nombreuses questions se posent pour la piste cyclable actuelle, qui peut générer des risques de collision entre les cyclistes qui roulent rapidement et les promeneurs qui l'empruntent.

La comparaison avec la situation sur le canal Saint-Denis montre que les cyclistes y roulent aussi vite mais que la cohabitation avec les piétons est possible car ces derniers bénéficient eux aussi d'un cheminement séparé traité par un sol « en dur » qui reste empruntable même après la pluie. Sur l'Ourcq, il faudra sûrement accompagner la piste cyclable d'un chemin, en matériau adéquat perméable mais agréable pour le piéton et les personnes à mobilité réduite. Les solutions sont nombreuses, comme la réutilisation de pavés anciens avec des joints non-cimentés.

Tenir compte de la dimension de couloir écologique du canal

L'aménagement des berges doit prendre en compte le potentiel important du canal et de ses berges en tant que couloir écologique. Cette dimension devra faire l'objet d'études spécifiques mais d'ores et déjà, quelques principes simples doivent être émis, comme :

- ne pas imperméabiliser les berges à aménager,
- ne pas planter des végétaux décoratifs qui nécessitent beaucoup d'engrais, de pesticides et d'arrosage.

Intégrer et conforter la linéarité de l'ouvrage

C'est l'aménagement des berges, même s'il y a des ruptures, qui donnera au paysage séquencé du canal une grande part de sa cohérence d'ensemble. Il existe une opportunité d'obtenir cet aménagement cohérent car une grande partie des rives n'a pas encore été aménagée et concédée.

Ce linéaire non aménagé représente près de 40% du total des 23,6 km de berges sur le canal à grand gabarit. Près de 4,6 km constituent la portion de la rive sud qui va du port de Pantin à Bondy en passant par Bobigny et Noisy-le-Sec et près de 1,5 km est en rive nord à Pavillons-sous-Bois.

Il s'agit d'éviter les aménagements locaux sur les berges créant des lieux pensés comme des « bosquets » (salons urbains avec des bancs iso-



Bobigny : piste cyclable bordée par du gazon



Bobigny : piste cyclable bordée par des pavés



Bobigny : sol perméable

lés du reste de la berge par des haies ; aménagements anecdotiques en bord à canal, prolifération des essences d'arbres) et occasionnant des ruptures d'aménagement d'une commune à l'autre.

Plus généralement, **c'est la continuité des usages de circulation qui donne l'unité au canal** : des cheminements doux (piétons et vélos) et navigation fluviale.

La piste cyclable aménagée et gérée par le département est un puissant facteur d'unité d'usage et de paysage. Le traitement du mobilier urbain aux abords de l'infrastructure peut présenter un dessin et des gammes de couleur cohérents, sans pour autant être uniforme.

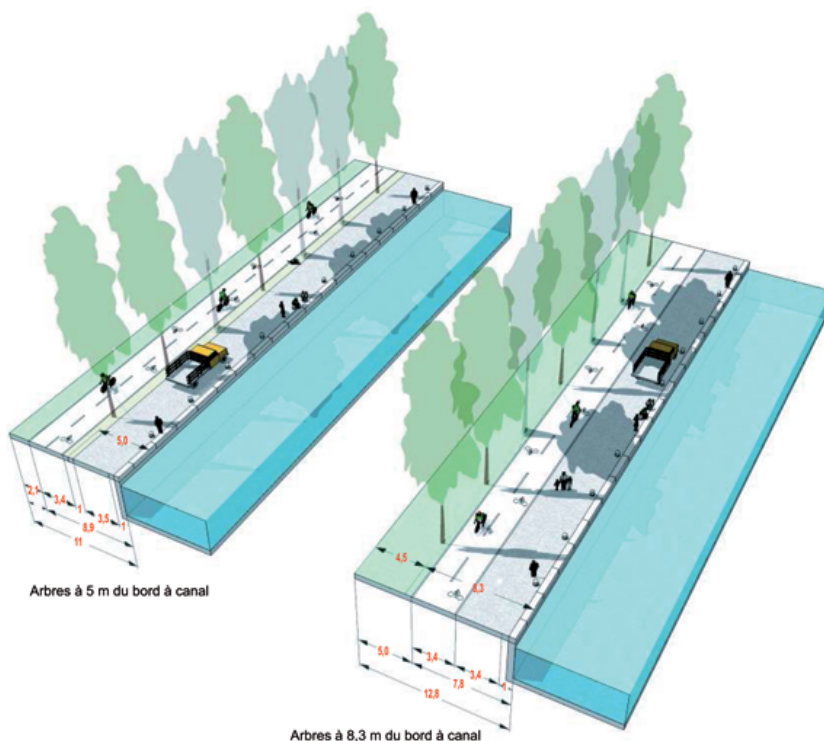
Les alignements d'arbres matérialisent la linéarité du canal. Ce sont aujourd'hui les alignements de grands peupliers qui donnent le plus une échelle territoriale au canal. Ils sont perçus de très loin. Toutefois, les peupliers semblent poser des problèmes aux gestionnaires. Ces arbres sont cassants. Ils ont une durée de vie limitée (30 ans environ). Ils génèrent des allergies et leur système racinaire abîme les murs de quais du canal. Mais leur remplacement, commune par commune, avec des essences d'arbres différentes est préjudiciable au grand paysage du canal.

Il convient donc, dans le cadre d'un aménagement concerté à l'échelle de chaque grande séquence, de conforter les alignements clairsemés aujourd'hui avec des essences adéquates. Il s'agit également de déterminer la bonne distance à établir entre le fil de l'eau et les arbres, entre les arbres eux-mêmes et entre les arbres et les futures constructions, de façon à ne pas gêner le développement des arbres, à ne pas occulter la vue des futurs riverains et à permettre l'entretien des berges et du canal.



Pavillons-Sous-Bois : aménagement spécifique de la berge sud

Principe d'aménagement des berges avec alignement d'arbres, dimensionnement pour des usages partagés



Bobigny : peupliers plantés à proximité des clôtures



Bondy : discontinuité de peupliers



Séquence 1: le parc de la Villette et la ceinture verte

3. L'Equipe Daquin-Ferrière-Samarcande pour le schéma des infrastructures touristiques et portuaires a proposé un découpage en treize séquences paysagères qui correspondent à l'état des lieux.

Intégrer les projets dans de grandes séquences paysagères

Comparé au canal Saint-Denis, qui relie deux portions du cœur d'agglomération entre elles en ne traversant que deux communes, le canal de l'Ourcq est une « coupe » dans les différents niveaux de densité bâtie de l'agglomération parisienne.

Si les berges du canal Saint-Denis ont fait l'objet d'un projet assez unitaire, avec des variations de traitement, il ne paraît pas possible d'être aussi homogène dans le traitement des berges du canal de l'Ourcq. A l'inverse, le morcellement excessif des projets d'aménagement des berges négociés lors des différentes conventions d'aménagement et de gestion signées entre la Ville de Paris et chaque commune concernée, paraît préjudiciable à la qualité du paysage du canal de l'Ourcq.

Il est indispensable d'aborder les différents projets de construction ou d'aménagement des berges par grandes séquences morphologiques et paysagères. L'Apur propose d'en retenir 5, du parc de la Villette au parc forestier de Sevran³. Ces séquences ne correspondent pas aux découpages administratifs, mais plutôt à un équilibre entre les éléments préexistants à conserver/améliorer/renforcer et les potentialités de développement. Elles tiennent 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 travail sur les traitements de sol, le positionnement des différentes circulations, le type de relation entre les parcelles privées et la berge (traitement en fond de parcelle, ou bien ouverture par l'intermédiaire d'une voie publique).

Les 5 grandes séquences paysagères

- Le Parc de la Villette et la ceinture verte : caractérisée par une abondante trame végétale accueillant des bâtiments disséminés, cette séquence est traversée par le bd périphérique.
- La ville dense, dans la partie centrale de Pantin.
- Le plan d'eau du bassin de Pantin
- Le tracé rectiligne bordé par un alignement de peupliers en rive sud. Plus de la moitié du linéaire de cette séquence présente une rangée de peupliers, continue à Bobigny et à Noisy-le-Sec et partiellement discontinuée à Bondy. L'émergence des peupliers a un impact important dans le paysage urbain.
- Les rangées de peupliers, les berges aménagées et les jardins privés du pont de la Forêt à Pavillons-sous-Bois jusqu'au pont de Sevran. Dans la séquence du petit gabarit du canal, les berges élargies ont été aménagées comme des jardins publics de proximité et donnent avec les jardins pavillonnaires riverains une dimension locale au canal.



© Guignard@air-images.net

Séquence 2: la ville dense à Pantin



© Guignard@air-images.net

Séquence 3: le bassin de Pantin



© Guignard@air-images.net

Séquence 4: Bobigny, le tracé rectiligne bordé par un alignement de peupliers

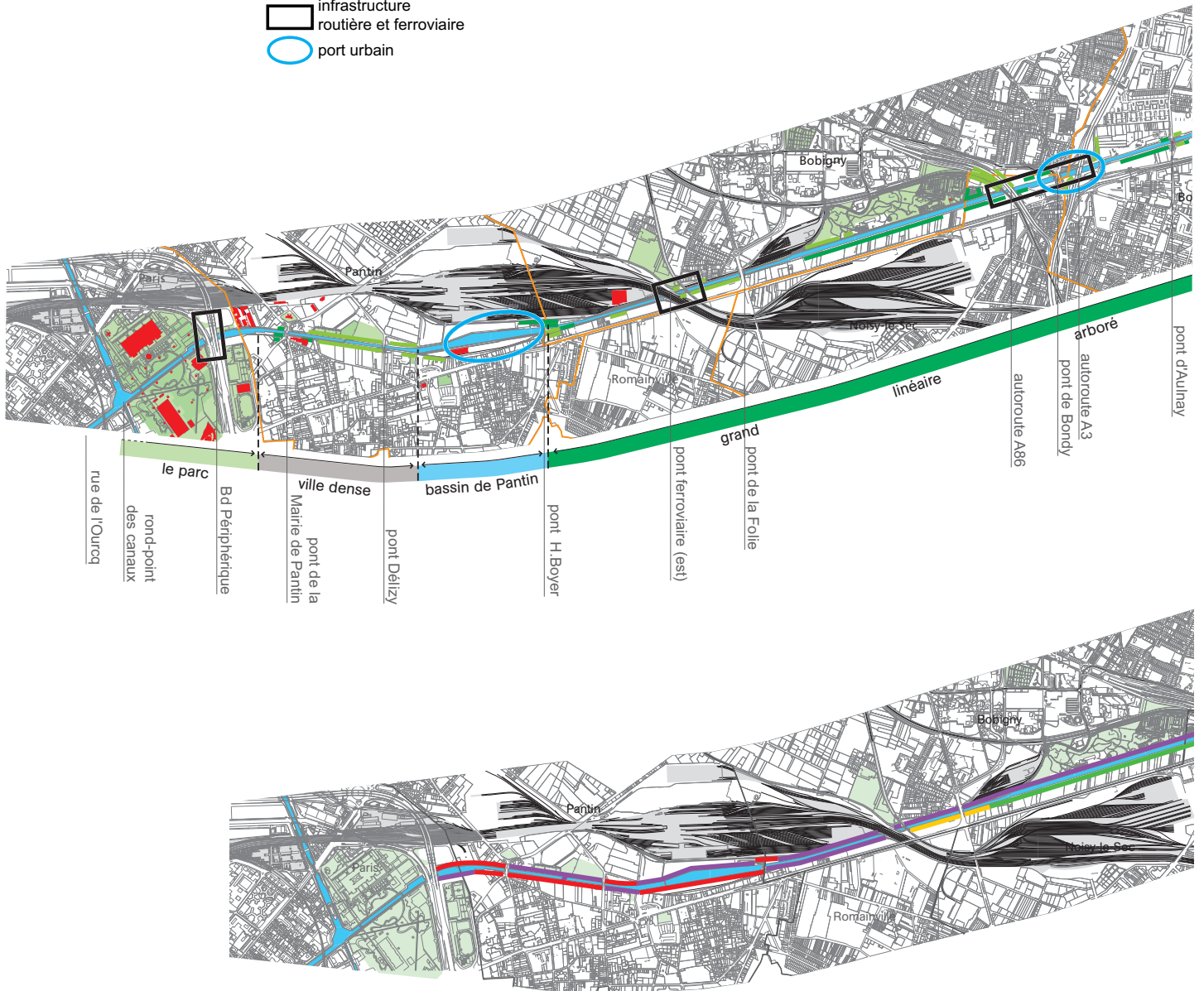


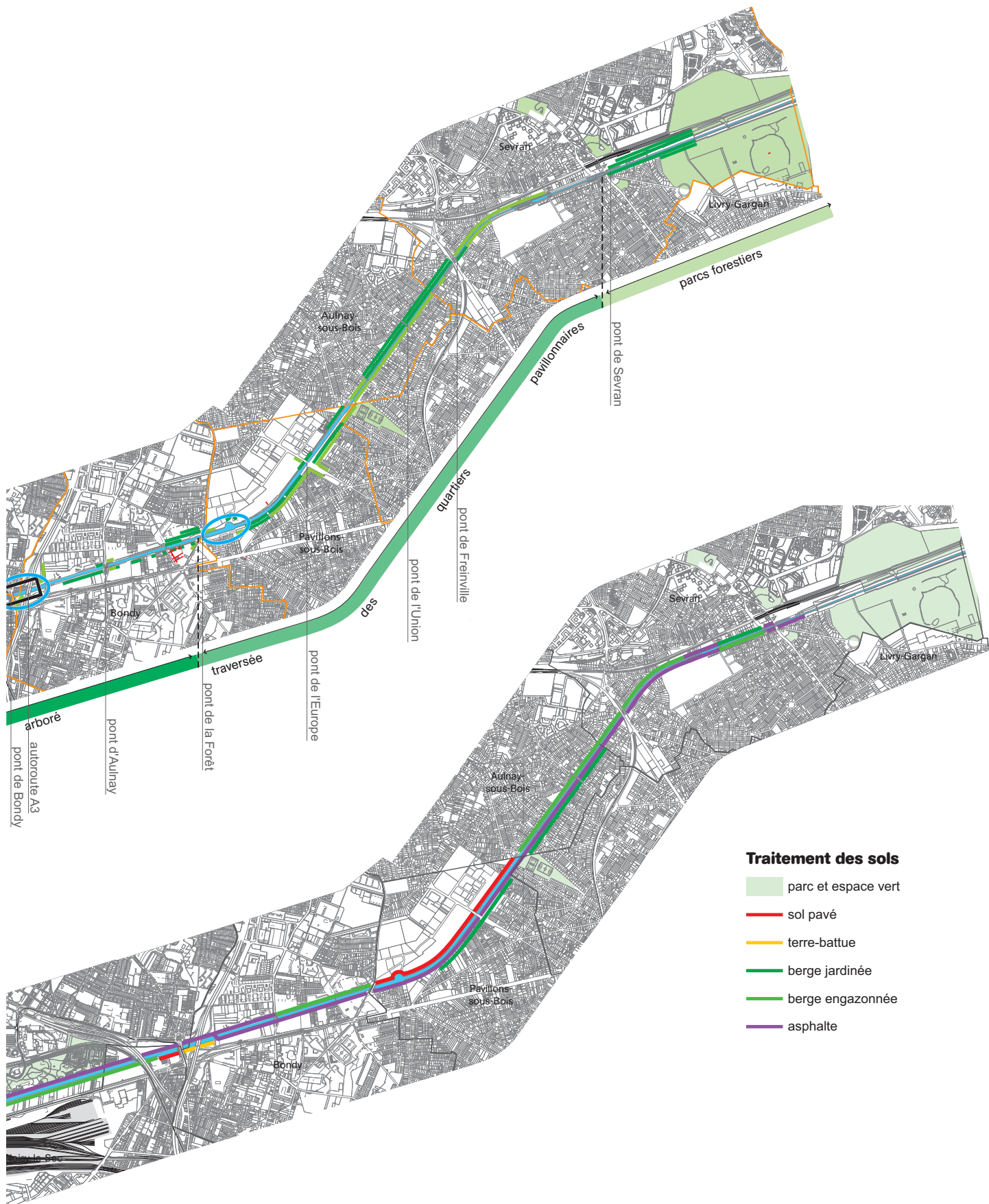
© Guignard@air-images.net

Séquence 5: Aulnay-sous-Bois, les berges arborées bordées par les jardins pavillonnaires

Le paysage du canal à travers 5 séquences

- parc et espace vert
- alignement de peupliers
- alignement de plantations
- bâtiments remarquables
- infrastructure routière et ferroviaire
- port urbain





Traitement des sols

- parc et espace vert
- sol pavé
- terre-battue
- berge jardinée
- berge engazonnée
- asphalte



Noisy-le-Sec : viaduc de l'autoroute A3



Décharge sauvage en sous-face du viaduc de l'autoroute A3



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



Bondy : berge nord engazonnée



Pavillons-Sous-Bois : berge pavée

Intégrer de manière spécifique les ponctuations territoriales

Ces séquences paysagères et fonctionnelles sont ponctuées de situations particulières comme les ports urbains (élargissement du plan d'eau et rives minérales) ou les séquences d'infrastructures (boulevard périphérique, pont de la folie, échangeur A3-A86) qui nécessitent des traitements spécifiques.

Ce sont aujourd'hui les lieux les plus dégradés mais ils sont porteurs d'un potentiel identitaire puissant si l'on sait jouer avec leur spécificité : leur côté minéral, la monumentalité des ouvrages d'art, etc.

La mise en valeur de la forme des ouvrages d'art, le nettoyage des sous faces ou un éclairage spécifique doivent permettre d'améliorer le caractère singulier de ces lieux. Les délaissés des infrastructures doivent être au minimum nettoyés, voire plantés ou reconquis pour des programmes spécifiques.

Il existe aujourd'hui de très belles réalisations contemporaines de ports urbains. Les centrales à béton peuvent devenir sculpturales. Le port Serrurier à Pantin, va être reconfiguré dans le cadre des aménagements du prolongement du tramway des Maréchaux. Il permettra de laisser les cheminements piétons et la piste cyclable en bord à quai par des aménagements spécifiques.

Aménager simplement

Les aménagements simples et pérennes correspondent le mieux avec l'ambiance du canal en ville. Certains bâtiments anciens et ponts doivent être rénovés même de manière très simple (magasins de la CCIP à Pantin, colonie de La Villette à Pavillons-sous-Bois...).

Il s'agit d'améliorer le potentiel du paysage existant. Par exemple, les matériaux de sols sont souvent de grande qualité, comme les pavés dans les ports ou sur le chemin de halage, qu'il est plus intéressant de rénover que de remplacer.

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.

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.

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.

La cohabitation entre des éléments issus de l'histoire à valoriser (arbres, pavés, mobiliers urbains, bâtiments industriels, etc.) est peut-être à compléter avec des éléments d'architecture contemporaine pour les nouvelles fonctions.

De nombreux exemples existent, comme :

- A Amsterdam sur les îles de Bornéo et Sporenburg à Amsterdam (West 8 paysagiste), les nouveaux franchissements très visibles co-

habitent avec de la brique vernissée bleue de récupération des usines démolies comme matériau de sol pour les espaces publics.

- A Copenhague : la lisse industrielle est réinterprétée en banc linéaire le long d'un canal ;
- Le quartier de Meatpacking à New-York, où un nouveau mobilier, posé sur le sol, symbolise la nouvelle convivialité du quartier tandis que le traitement de sol des rues est laissé dans un état assez brut.
- Dans la Rhur ou à Berlin, les rails laissés en place dessinent des cheminements.

Dans tous ces exemples, la surenchère de signes a été évitée de telle sorte que ces aménagements ne se démodent pas.



© West 8 urban design & landscape architects

Amsterdam : Low and High bridges entre Sporenburg et Borneo



Venise : quarto ponte sur le Grand canal, Santiago Calatrava architecte



Amsterdam : quartier de Borneo, revêtement des quais avec des briques vernissées de réemploi



Copenhague : banc en bord de quai



New York : quartier de Meatpacking

Éclairer les berges

Un éclairage adéquat ménageant à la fois l'ambiance singulière du canal, la mise en valeur des ouvrages d'art et garantissant une sécurité d'usage doit permettre de favoriser la fréquentation du canal.

La question d'un éclairage cohérent permettra de donner de nuit une image assez unitaire du canal. Le plan lumière mené par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis a eu le mérite

d'apporter une solution d'ensemble pour l'éclairage de la piste cyclable du canal de l'Ourcq à grand gabarit. Cette question est encore posée pour la rive opposée à la piste cyclable, qui n'a été traitée que par la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Plus généralement, on pourrait se poser la question de savoir s'il est nécessaire d'éclairer tout le linéaire des berges.



Pantin



Pantin



Bobigny



Aulnay-sous-Bois



Pavillons-sous-Bois

Mobilier d'éclairage de la piste cyclable et des cheminements piéton sur les berges.

Améliorer l'insertion des grandes surfaces commerciales

Les bâtiments commerciaux et les enseignes doivent être pensés aux abords du canal comme étant positionnés en rive d'un espace majeur de qualité. Même si la RN3 est proche, l'architecture de ces bâtiments nécessite un traitement particulier pour les façades tournées vers le canal (couleur sourde pour leur bardage, enseignes de dimensions réduites, morphologie plus travaillée...).

La desserte potentielle ou prochaine de certains secteurs en bordure du canal par les transports en commun permet d'envisager leur revalorisation foncière. Par ailleurs, la sécurité des promeneurs et des riverains sera confortée par l'occupation des rives bâties.



Noisy-le-Sec : enseigne publicitaire au niveau du viaduc de l'autoroute A3



Sevan : enseigne publicitaire au niveau du pont de Freinville



Bondy : enseigne publicitaire au niveau de la bretelle d'accès de l'autoroute A3



Absence d'ouvrage de franchissement entre le Pont de la Folie à Bobigny et le Viaduc de l'Autoroute A86 à Noisy-le-Sec

© Guignard@airimages.net

4. Relier la ville et le canal

Ouvrage d'art support d'une activité industrielle, le canal a longtemps été une infrastructure mal insérée dans la ville. En ce sens, le « retournement » de la ville vers le canal ne passe pas seulement par des opérations d'aménagement urbain à proximité des berges mais aussi par une redéfinition de son rapport à la ville.

Sur la séquence du canal à grand gabarit, peu de villes se sont développées vraiment en bordure. La seule est Pantin où la mairie donne sur le canal. Une partie importante du linéaire des berges est bordée par des voies publiques accueillant des bâtiments à vocation mixte (logements, bureaux, équipements, activités).

Le canal est bien plus souvent une coupure dans les tissus urbains car il offre peu de franchissements mais aussi parce que ses rives sont peu accessibles depuis la ville environnante. Autre effet de son passé industriel et de son statut foncier particulier, le canal de l'Ourcq non bordé par des voies publiques ne crée pas d'adresse. Sur les plans de ville, il apparaît souvent comme une grande « ligne bleue » non connectée avec le réseau d'espaces publics des villes.

À l'échelle locale

Actuellement, de nombreuses voies perpendiculaires au canal finissent en impasse sur des murs ou ne permettent pas l'accès au canal pour des raisons topographiques (murets ou dénivelés à franchir). Certains linéaires de berges ne sont accessibles depuis les voies publiques que par des cheminements confidentiels à travers des parcelles privées. C'est le cas de la bande RN3-canal entre le port de Pantin et le centre ville de Bondy.

Certaines rampes liées à la présence de ponts ont été condamnées par d'autres infrastructures (comme le tramway T1 sur le pont de Bondy ou l'hôpital Jean Verdier à Bondy). D'autres rampes d'accès fermées au droit des rives du canal sont souvent occupées par des dépôts de détritux ou du stationnement sauvage.

Il faut aujourd'hui désenclaver le canal et le rendre visible et accessible, ce qui passe par un certain nombre d'aménagement d'espaces publics, des améliorations souvent aisément réalisables, mais également par la création de rampes d'accès depuis les ponts, de nouvelles voies transversales, notamment au niveau des grandes emprises et des friches industrielles qui forment autant de parcelles imperméables à ce jour.

Multiplier les points d'accès aux berges

Il faut multiplier les points d'accès aux berges soit en améliorant ou en rétablissant les points d'accès existants, soit en en créant de nouveaux.

Il est indispensable de traiter les seuils entre le canal et la ville. Ces actions peuvent être des actions simples et à court terme qui permettent de changer la relation du canal à son environnement urbain. Pour cela il faudrait :

Réaménager les rampes d'accès au canal.

Depuis le pont de Bondy à Noisy-le-Sec, il faut rétablir le cheminement coupé par le tramway T1. Depuis, le chemin du Pont à Bondy, il faut créer un accès au canal depuis la rampe d'accès desservant l'hôpital Jean Verdier, qui a été privatisée. La rampe d'accès au canal depuis le pont d'Aulnay à Bondy est invisible depuis le pont car elle est encombrée par du stationnement illégitime. Il suffirait de déplacer en haut de la rampe le mobilier urbain interdisant l'accès aux véhicules, afin de dégager la rampe pour en faire un seuil d'accès au canal plus agréable.



Ancienne rampe du canal depuis le Pont de Bondy



Rampe d'accès de l'hôpital Jean Verdier depuis le pont de la Forêt



Ancienne rampe du canal depuis le Pont d'Aulnay



Bondy : l'avenue Margueritte en contrebas de la berge sud



Bondy : passage informel vers la berge sud



Bondy : la rue des Écoles au droit de la berge sud



Aulnay-Sous-Bois : l'avenue des Prévoyants en impasse

4. Le nom attribué au domaine public fluvial ne permet pas de donner une adresse aux terrains riverains car le domaine public fluvial n'est pas du domaine public de voirie. Cf point juridique : p. 51.

5. Cette voie devrait se raccorder à la rue Benjamin Delessert et débouche au droit du futur parvis à l'est du bâtiment de la CCIP réhabilité

Traiter les dénivelés. De nombreuses voies se terminant en impasse en bord à canal présentent un dénivelé qui en interdit l'accès aux personnes à mobilité réduite. Il est indispensable de combler ces ruptures de niveaux. Depuis certains talus, il existe des cheminements informels très utilisés qu'il faudrait aménager simplement afin d'officialiser des cheminements.

Ouvrir les impasses. Il existe de nombreuses impasses dont l'accès au canal a été bouché par un mur ou un grillage comme à Bobigny, Aulnay ou Bondy. De nombreux projets urbains proposent de les rouvrir mais il faut aussi mettre en œuvre ces débouchés en dehors des territoires de projet.

Créer de nouveaux accès aux berges, en créant dans les projets urbains de nouveaux espaces publics qui redécoupent des îlots parfois trop étanches et trop longs (par exemple la ZAC Ecocité de Bobigny, depuis la RN3).

Raccorder la piste cyclable à la voirie environnante. Si la piste cyclable du canal de l'Ourcq offre une continuité exemplaire, il faut mieux la raccorder à la trame viaire environnante et aux itinéraires cyclables départementaux, afin qu'elle irrigue mieux les villes traversées.

Donner un nom au domaine public fluvial

Seules les voies publiques bordant le canal à Pantin et le chemin de halage en rive nord à Pavillons-sous-Bois sont nommés comme des « quais ».

Afin de rendre le canal plus visible, il est possible nommer ses berges situées sur le domaine public fluvial de la Ville de Paris⁴.

Pour cela, il faut que la commune concernée en fasse la demande à la Ville de Paris, qui dénommera le quai par une délibération expresse du Conseil de Paris. Toutefois, le nom donné ne devra pas être déjà attribué à une voie publique dans Paris.

À l'échelle territoriale

La dimension linéaire du canal, élément inhérent à ce type d'ouvrage d'art, doit être confortée mais ne doit plus constituer une coupure. Pour cela, l'attractivité du canal pour les territoires riverains, y compris s'ils ne sont pas contigus, pourrait être mise à profit pour relier des projets urbains ou des quartiers situés de part et d'autre, en renforçant les liaisons transversales, par exemple en réalisant de nouveaux franchissements



Paris : Porte de l'Ourcq : culée du pont du boulevard Mac Donald, état actuel



Paris : Porte de l'Ourcq : projet d'élargissement de la berge nord par l'ouverture de la culée du pont, projet Apur

et en améliorant ceux existants. La mise en relation des différents territoires parfois enclavés, permettra de définir de nouvelles complémentarités dans les programmes d'aménagement futurs et de prolonger de manière adéquate le réseau des voies.

La transformation en boulevard urbain de la RN 3, axe de transit routier important, avec la création d'un couloir de bus en site propre et la requalification des espaces piétons et du paysage de façade à façade, constitue un élément déterminant pour améliorer l'accessibilité du canal, qui deviendra ainsi un lieu de convergence pour les territoires situés en vis-à-vis.

Plusieurs projets envisagés illustrent bien la prise en compte de cette dimension transversale. A Pantin, le projet de la ZAC du Port prévoit localement de créer de nouvelles liaisons entre la RN 3 et le canal. A l'échelle territoriale, la création d'une voie permettra de relier la ZAC et de la future base de loisirs nautique à la base régionale de plaine et de loisirs envisagée sur la Corniche des Forts, et au-delà au centre-ville de Romainville ⁵.

A Bobigny, le centre-ville, pôle administratif et commercial à l'échelle du département, est séparé du canal et du parc départemental de la Bergère par la voie ferrée. La création d'un nouvel axe nord-sud à usage de liaisons douces et de bus exclusivement, le reliant au parc et au-delà à la rive sud du canal, atténuerait cette coupure. Le parc lui-même s'ouvrira à l'ensemble des riverains actuels ou futurs de la ZAC Ecocité en rive sud du canal, et eux-mêmes bénéficieront d'une meilleure accessibilité au centre-ville de Bobigny.

A Noisy-le-Sec, dans le cadre de la ZAC du Territoire de l'Ourcq, de nouvelles liaisons prévues à travers le secteur Engelhardt devraient désenclaver le quartier de la Madeleine, en rive nord, en le reliant à la RN 3 et au-delà à l'avenue Gallieni, en rive sud, une des voies principales de la ville. Par ailleurs, les réflexions en cours sur le secteur des emprises ferroviaires au sud de la R.N.3 doivent faire l'objet d'échanges avec Bobigny afin de s'assurer de la cohérence des deux opérations d'aménagement, bien qu'elles soient à des stades d'avancement différents.

A Bondy, au sud de la RN 3, la commune envisage de créer une liaison verte reliant l'écoquartier Delattre au canal, se prolongeant par une passerelle dans la continuité de la rue Mésarmes et donnant accès au Palais des Sports. Ce nouveau lien nord/sud devrait permettre de désenclaver les quartiers situés au nord (rénovation urbaine importante en cours) et de les relier au centre ville.

Aux Pavillons-sous-Bois, dans le cadre du Projet de Rénovation Urbaine de la Poudrette, le nouveau quartier de « l'ilot canal » situé le long du quai d'Amsterdam doit être relié au centre ville en rive sud par une passerelle située dans le prolongement de l'avenue du Général Leclerc. La réalisation de cette passerelle est compromise par l'absence de financement. A une échelle plus large, la question de bien relier les aménagements futurs au nord du P.R.U. de la Poudrette vers le centre ville doit être envisagée le plus en amont possible.

A Sevran, la commune souhaite mieux relier la gare RER Sevran-Livry au centre-ville, au nord, au canal, au sud, et au parc de la Poudrerie, à l'est. Un redéploiement des équipements publics et une densification maîtrisée doivent permettre d'étendre le centre-ville jusqu'au secteur de la gare. Des études de faisabilité ont été engagées pour améliorer les liaisons vers le parc de la Poudrerie visant à dégager des possibilités de mutation des terrains en friches situés à l'est de la gare, dont une partie est actuellement utilisée en stationnement automobile de surface. D'autres études envisagent les possibilités d'améliorer le franchissement du pont de Bondy,

devenu trop étroit malgré la construction d'un nouveau pont en aval. Le canal, peu visible et peu accessible depuis la gare, pourrait jouer un rôle de pivot pour l'ensemble de ces projets.

Créer et financer de nouveaux franchissements

Pour de nombreuses communes, le canal est encore vécu comme une coupure entre quartiers riverains. Les franchissements restent distants les uns des autres. Tous les projets urbains en bordure du canal, souhaitent en développer de nouveaux, sous forme soit de passerelles piétonnes et cyclables, soit parfois de nouveaux franchissements routiers.

La création de ces franchissements relève souvent d'une nécessité qui dépasse le seul intérêt local, mais leur coût élevé les rend souvent impossible à financer par les bilans des opérations d'urbanisme.

Ces franchissements devraient pouvoir relever d'un budget plus structurant que le simple budget communal.

Une autre question est celle du **tirant d'air européen**, demandé lors de la construction ou reconstruction des ouvrages. Pour y répondre, le service des canaux a lancé au printemps 2009, une étude sur les ouvrages de franchissement du canal. Rendue publique à l'automne 2009, elle donnera des exemples de solutions existantes en France ou à l'étranger, en fonction des contraintes posées par la localisation des futurs franchissements souhaités.

Programmer l'intensité urbaine en fonction de la desserte en transports en commun

Si les rives du canal présentent souvent des paysages urbains assez similaires d'entrepôts en déshérence, les rives n'ont pas toutes le même potentiel en termes de programmation et de développement.

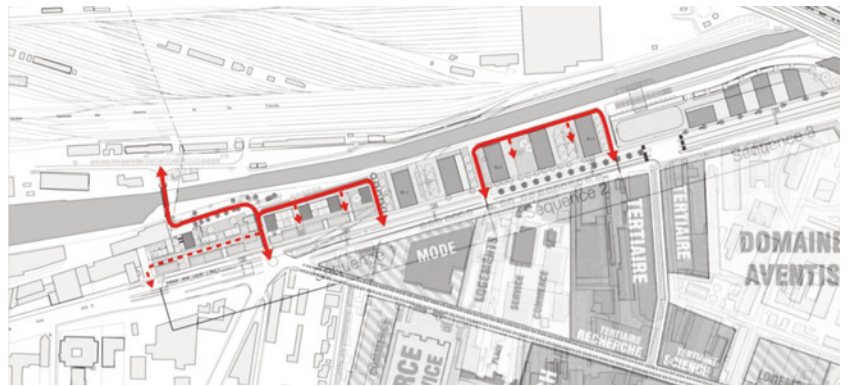
En effet, la desserte du canal par la route et les nœuds de transports en commun actuels ou à venir donne à certains lieux des potentiels d'intensité urbaine forte qu'il serait dommage de ne pas réaliser.

Ces points nodaux sont les suivants :

- le métro et le RER à Pantin,
- le triangle de la Folie à Bobigny (gare de la tangentielle et potentielle station sur la ligne 5 du métro),
- l'interface Bondy-Noisy autour du T1 et de l'échangeur A3-A86,

- la gare de Noisy-le-Sec (gare de la tangentielle) qui aura une desserte presque aussi puissante que La Défense.
- Le projet de bus à haut niveau de services sur la RN3, qui irriguera les territoires en profondeur.

Ces potentiels de desserte doivent à la fois orienter les projets urbains pilotés par les villes mais doivent aussi pousser à une certaine réflexion sur une densification respectueuse de l'existant dans certains sites aujourd'hui peu denses comme certains quartiers pavillonnaires ou de faubourg.

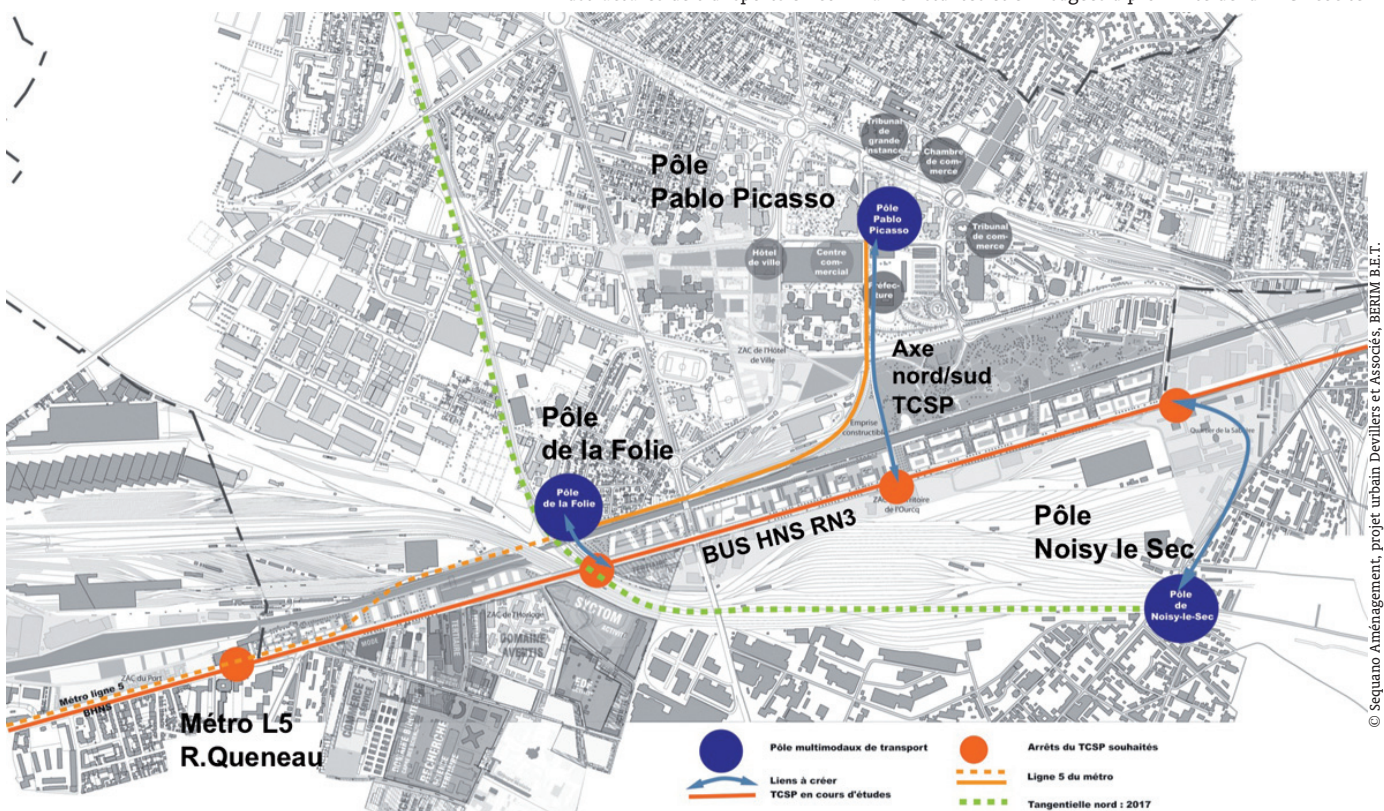


Bobigny : ZAC Écocité, séquence 1/2/R. Queneau/BATKOR. Principe de desserte des îlots, voie publique au bord du canal,



Station du tramway sur le pont de Bondy. La largeur de la berge sud offre la possibilité d'implanter un accès vers la station

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



Franchissement et accessibilité du canal de l'Ourcq

Franchissements existants

- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont technique et ferroviaire

Accès

- voie publique circulé au bord des berges
- cheminement piéton et vélo sur berge
- accès piéton
- accès informel

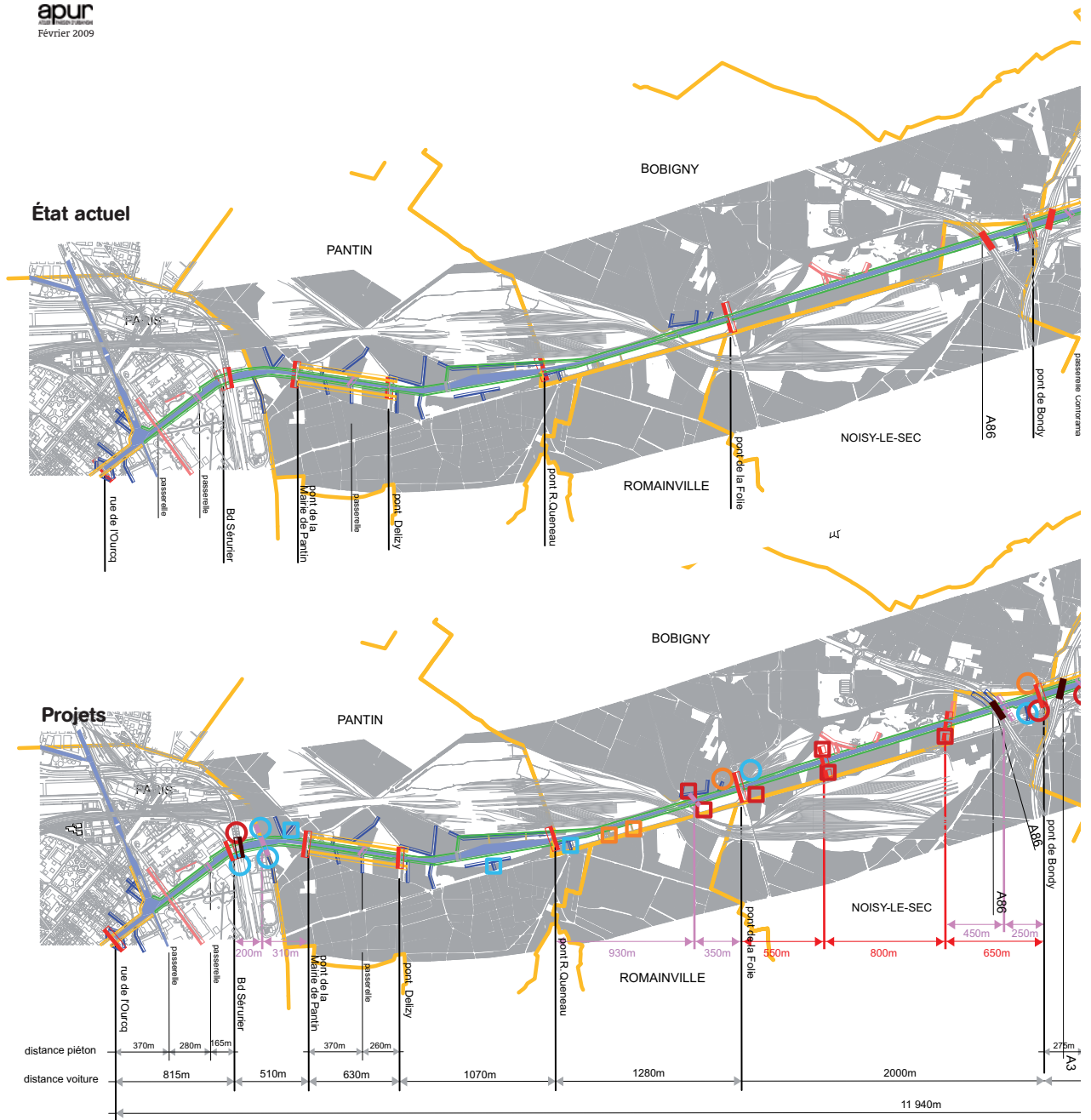
Franchissements en projet

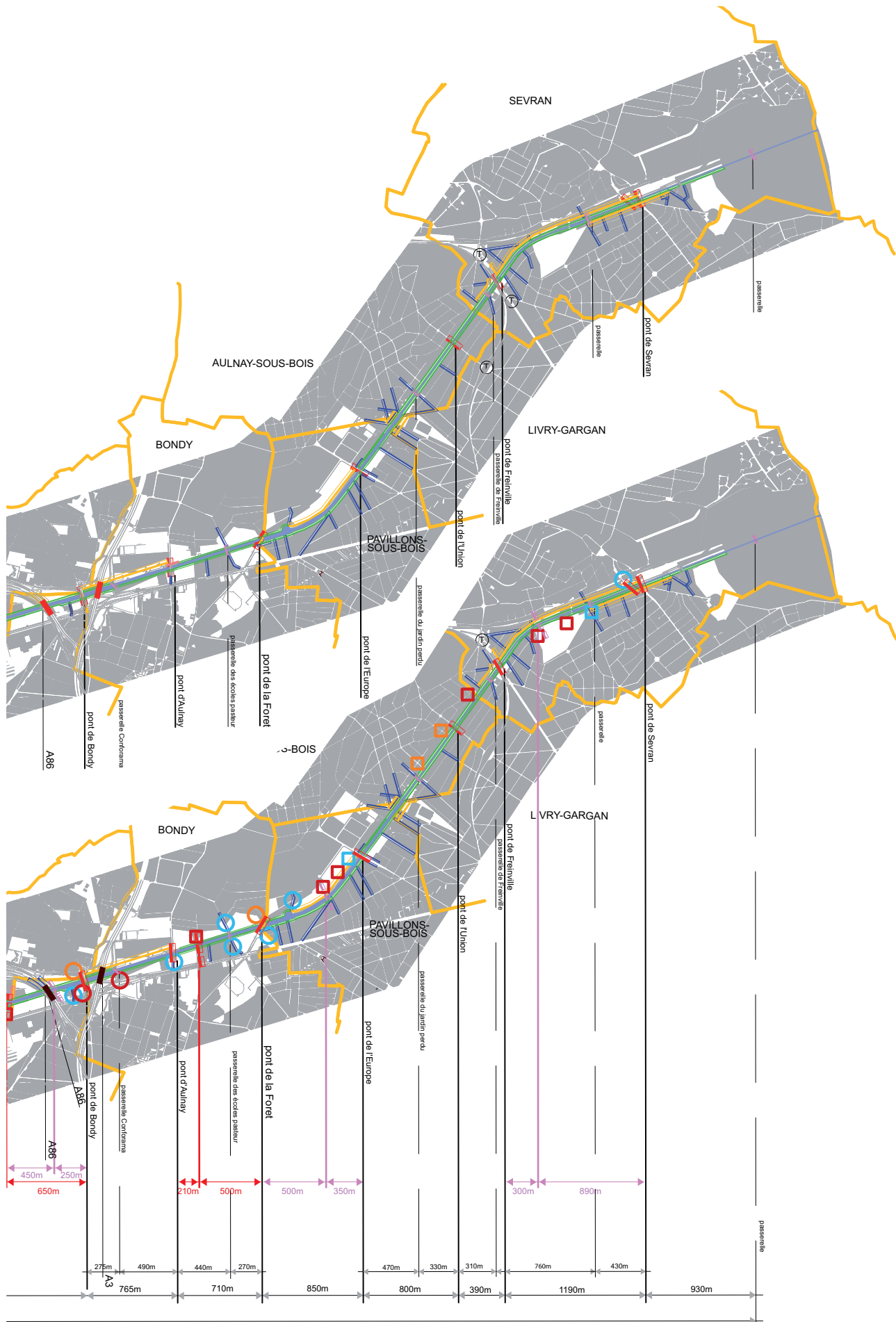
- passerelle modes doux
- pont routier

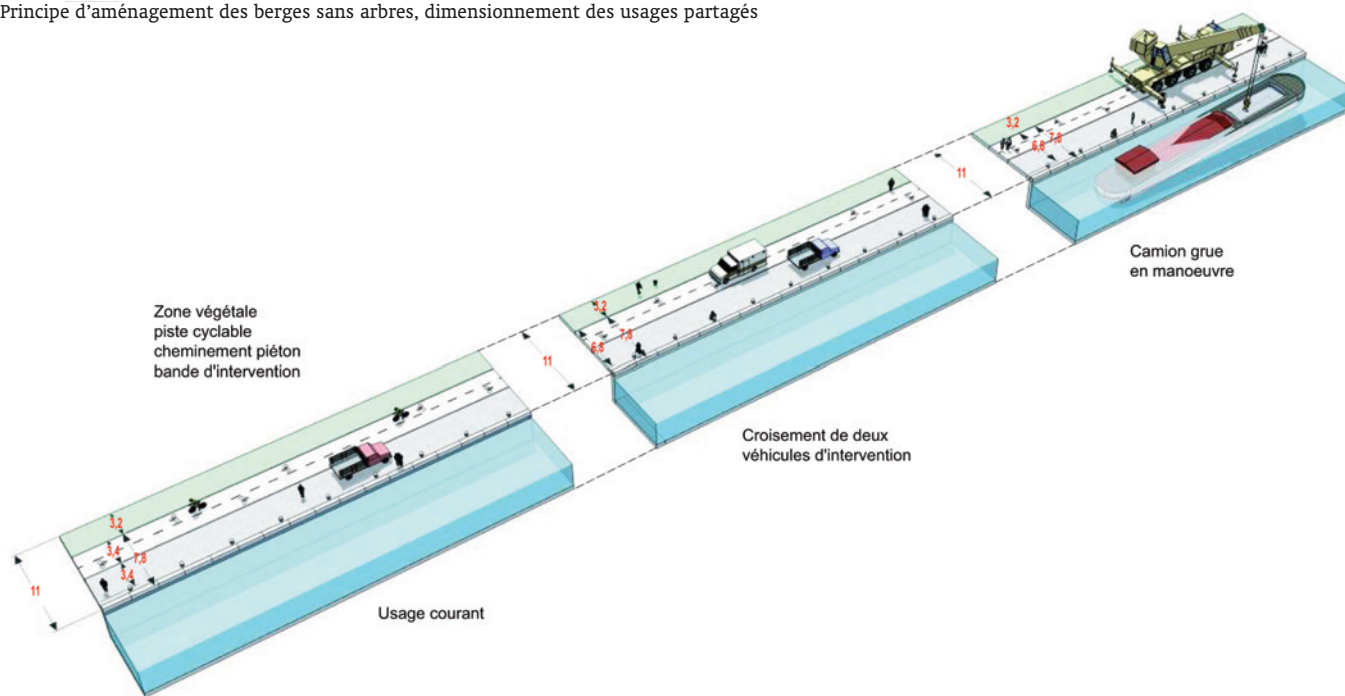
Apur Ville de Paris

- améliorer les accès actuels
- ouvrir les impasses
- créer des nouveaux accès

apur
Février 2009







5. Initier de nouveaux usages

Les activités en lien avec la voie d'eau doivent être encouragées afin de conserver l'identité du canal. Ces activités doivent évoluer et cohabiter avec d'autres usages notamment la réappropriation des berges pour des usages de loisirs.

Dans le cadre de la présente étude, ces points sont peu développés car ils font parti de l'étude du « Schéma directeur des infrastructures portuaires et de loisirs », piloté par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis dont le maître d'œuvre est l'équipe Daquin-Ferrière-Samarcande associée à SEQUANO.

Cette étude a été menée en parallèle avec celle de l'Apur avec des rencontres régulières pour

croiser les informations et les orientations dégagées. Un travail de croisement des résultats de ces deux études est nécessaire.

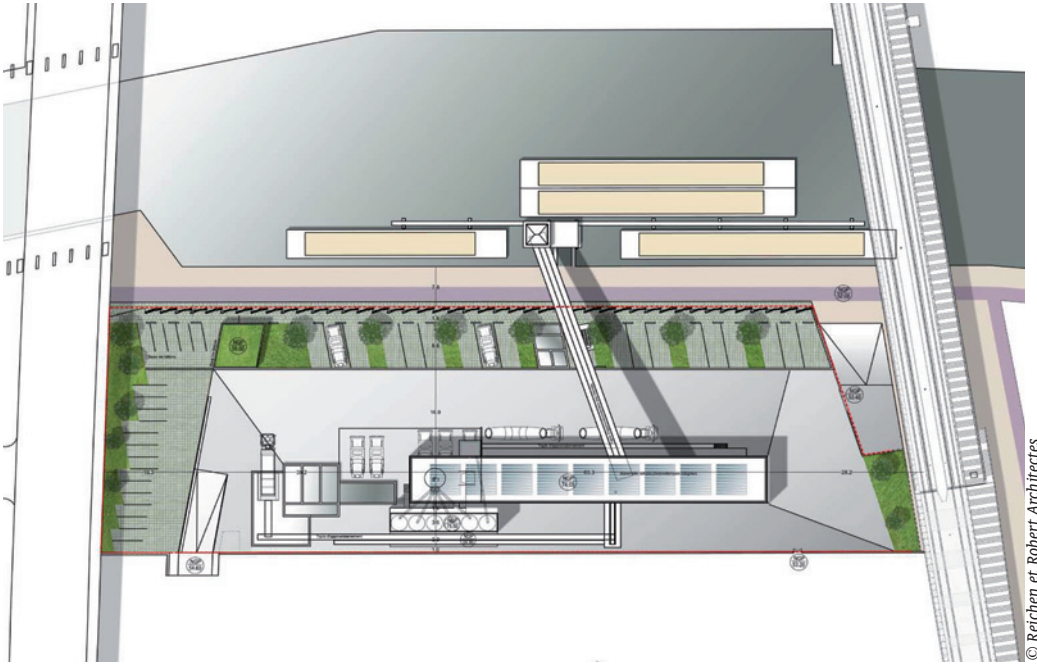
Maintenir le fret fluvial

L'activité fluviale connaît depuis de nombreuses années un fort déclin sur la canal de l'Ourcq qui est en cul-de-sac par rapport aux grands flux maritimes provenant de la Seine.

On dénote aujourd'hui un réel regain d'intérêt pour des activités logistiques sur les rives du canal comme pour la valorisation des déchets ménagers ou la production et le transport des matériaux du bâtiment. Ces activités doivent prendre place aujourd'hui avec un plus grand respect des tissus urbains riverains et de l'environnement et doivent cohabiter avec le développement d'autres fonctions liées aux loisirs.

Bobigny: une péniche au droit du futur port urbain lié au SYCTOM





Paris 19^e : projet du Port Serurier, plan masse



Paris 19^e : projet de réaménagement du Port Serurier



Pont de Bondy : acheminement par voie d'eau de matériaux du bâtiment



Port de Pavillons-Sous-Bois: acheminement par le quai d'Amsterdam de matériaux du bâtiment



Sevrans : activité canoë-kayak



Paris 19^e : bassin de la Villette, opération Paris-Plage «un été solidaire»



Bassin de Pantin : bâtiment de la CCIP (1929-1931) architecte inconnu



Pavillons-Sous-Bois : bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette



Paris 19^e : bassin de la Villette, amarrage de bateau de plaisance

Développer des activités touristiques et de loisirs

En plus des activités logistiques, les communes souhaitent toutes développer des activités de loisirs en bordure du canal. Il existe des projets de bases de canoë kayak⁶.

Dans la continuité de « l'été du canal » et de « Paris-Plage », l'animation doit aussi être encouragée par la création de restaurants, cafés, cafés-concerts ou guinguettes, comme c'est le cas le long du bassin de la Villette dans Paris. Toutefois, ces activités doivent être compatibles avec l'entretien du canal et nécessitent donc des largeurs suffisantes de berges pour une bonne cohabitation des fonctions.

La possibilité de conserver et de réutiliser le patrimoine industriel en rive du canal doit être sérieusement étudiée. Ces lieux porteurs d'une réelle identité peuvent être réinvestis, en partant de leurs caractéristiques propres (architecture, tenue au feu, etc.) pour définir leur programmation et éviter des coûts d'entretien prohibitifs qui conduisent souvent à leur démolition.

Pour compléter le nombre d'anneaux d'amarrage de la halte nautique sur le bassin de la Villette, il serait intéressant d'étudier, en coordination avec la Ville de Pantin, l'implantation d'une autre halte au niveau du Bassin de Pantin.

Étudier le développement du transport de voyageurs sur le canal

Le succès de la navette fluviale mis en place lors de l'été du canal depuis 2008, mériterait que l'on s'interroge sur la pérennisation de ce dispositif le week-end. Mais pour que la navette fasse le plein, il serait nécessaire que des activités en bord à canal se maintiennent aussi pendant l'année.

Enfin, l'idée de créer une navette fluviale permanente devrait être aussi étudiée. Elle se heurte néanmoins au problème du point d'arrivée dans Paris. Il devrait se situer en amont du bassin de la Villette au niveau du pont levant d'Eiffel de la rue de Crimée car celui-ci, ne peut pas être actionné très souvent, étant donné que son levage prend du temps et que la rue de Crimée est une voie structurante de Paris.

6. Il faut noter que la largeur moyenne du plan d'eau, soit une vingtaine de mètres environ, ne permet pas de pratiquer l'aviron par exemple.



Paris 19^e : bassin de la Villette, amarrage des navettes fluviales



Navette fluviale

Étudier la possibilité d'amarrer des bateaux-logements

Aux Pays-Bas, les villes encouragent souvent l'implantation de bateaux-logements dans des sites dont la reconquête n'a pas encore été réalisée. Elle permet souvent d'attirer des populations « pionnières » comme des artistes ou des professions libérales, qui ont besoin de place pour travailler mais sont limités par le coût des loyers dans les autres parties des agglomérations.

L'arrivée de ces nouveaux résidents permet de devancer la lente mise en place de projets urbains et participe d'un changement d'image des territoires apte à attirer de futurs investisseurs immobiliers.

Il conviendrait d'étudier les possibilités techniques de création de places de bateaux-logements le long du canal de l'Ourcq en concertation avec les communes concernées.



Brentford lock on the Grand canal/River Brent

Source : Jim Linwood

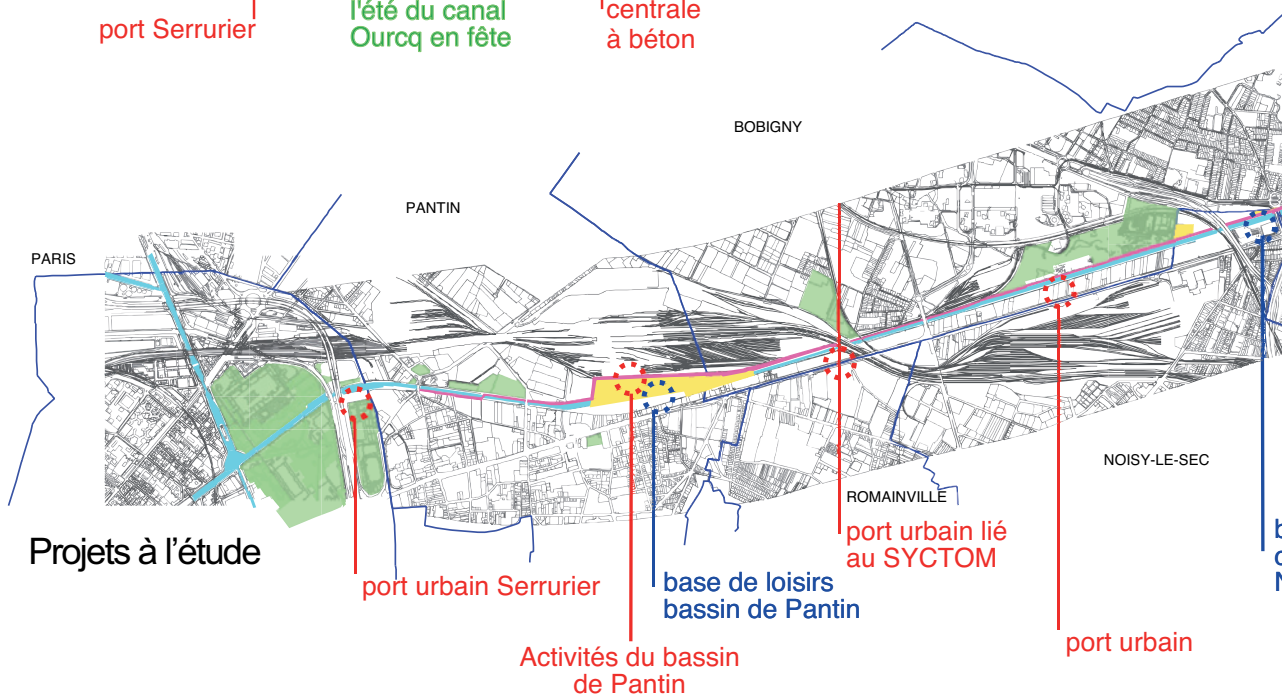
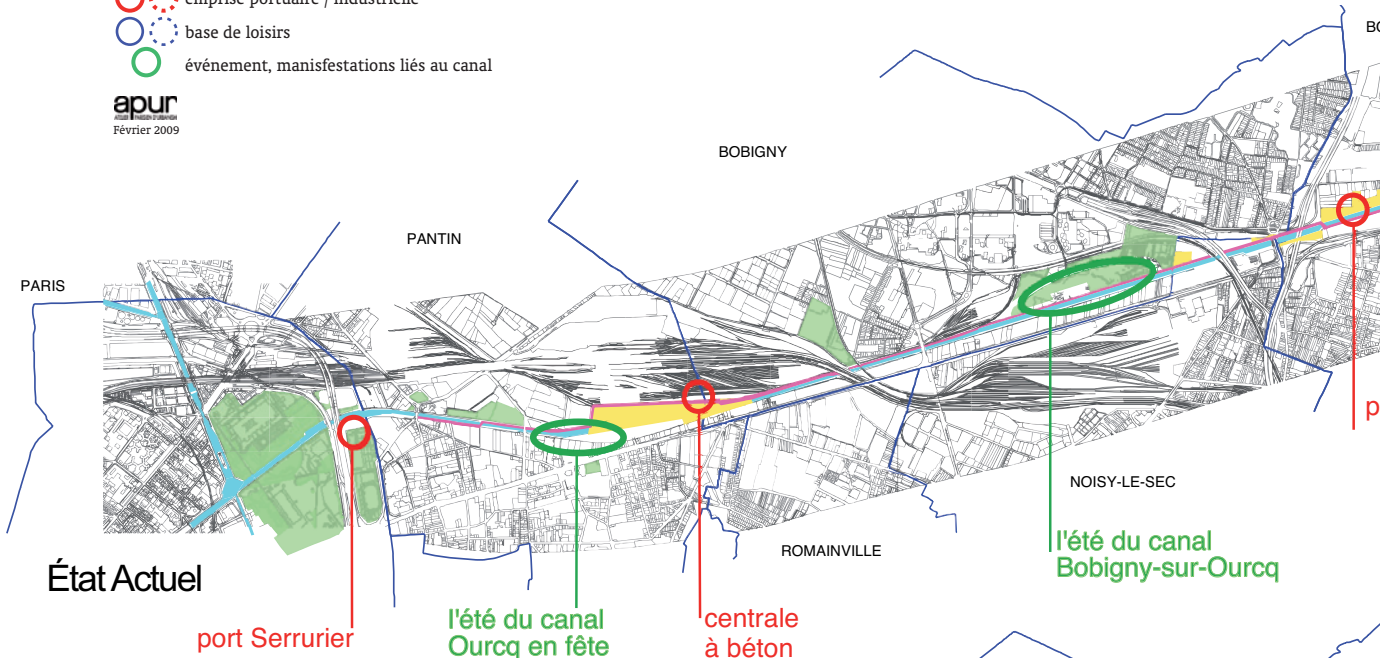


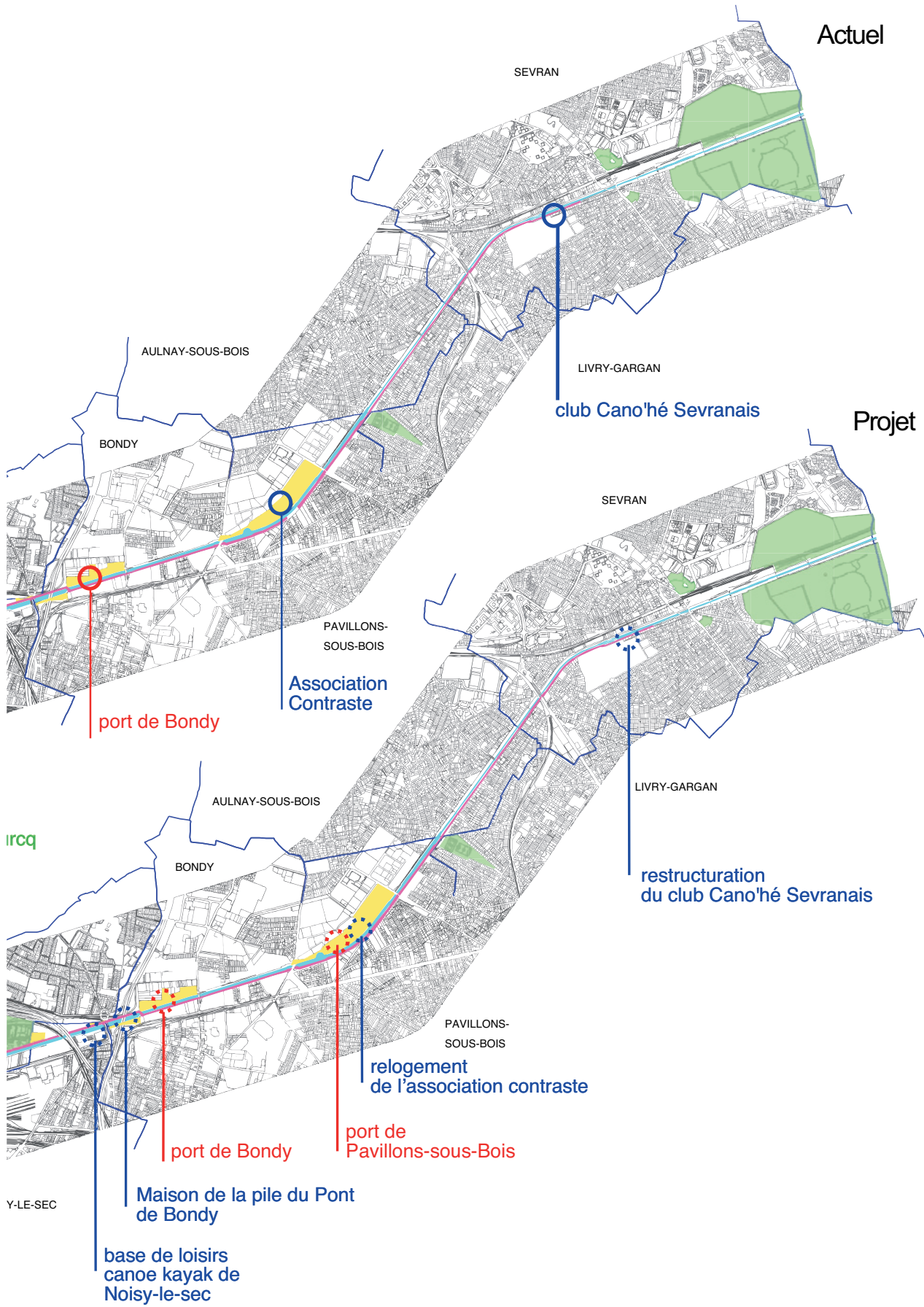
Livry-Gargan : bateau logement

Les usages
 « support d'une diversité d'usages liés à l'eau »

- canal de l'Ourcq
- piste cyclable
- emprise domaine public fluvial hors berge
- espace vert
- emprise portuaire / industrielle
- base de loisirs
- événement, manifestations liés au canal

apur
 Février 2009





Canal de l'Ourcq	Objectifs de l'étude	Partenaires financeurs²	Périmètre couvert	Etat de réalisation et commentaires éventuels
Pantin	Etude de faisabilité pour la mise en place d'une installation logistique sur les 15 000 m2 restant à la Ville de Paris en rive droite (site situé à proximité de la future installation d'Elis) suite au protocole de vente Paris Pantin Etude financière	Ville de Paris Ville de Paris	Rive droite (15 000 m ²) Rive droite (15 000 m ²)	Etude lancée et achevée ; élément pour le débat avec Pantin sur la mise en valeur du bassin de Pantin ; Etude à lancer ; rendu final 1 ^{er} semestre 2009
Port de Bobigny	Etude de faisabilité économique, technique et financière d'un port de fret à Bobigny	Département de Seine Saint Denis Ville de Bobigny Ville de Paris Port Autonome de Paris Région Syctom Ademe	site dit "Mora Le Bronze" situé entre la RN 3 et le Canal, immédiatement à l'Ouest de l'endroit où la ligne de grande ceinture enjambe le Canal	Etude achevée ; mise en œuvre opérationnelle en cours (dépôt du permis de construire)
Bondy	Assistance à maîtrise d'ouvrage pour de la restructuration du Port de Bondy après la cession des terrains à Bondy	Ville de Paris	Site restant dans le DPF suite à la cession de terrains à Bondy	En cours (analyse des offres de l'appel à projet en cours) ; Fin appel à projet fin 1 ^{er} semestre 2009 Fin assistance Septembre 2013
Etude Paysage	Etude paysage le long du canal de l'Ourcq (droits de vue, séquence paysagère)	Etude inscrite au programme de l'APUR	Canal de l'Ourcq	En cours
Etude Schéma Directeur des implantations portuaires du canal de l'Ourcq	Etablir un schéma directeur des implantations portuaires (fret, transport de voyageurs, plaisance) des activités culturelles et événementielles en définissant les conditions d'aménagement requises pour s'insérer au mieux dans l'environnement urbain et paysager	Département de Seine Saint Denis Région communes	Canal de l'Ourcq (partie Seine Saint Denis)	En cours
Etude de valorisation touristique sur le canal de l'Ourcq	Etude portant sur le champ du loisir et du tourisme sur le canal de l'Ourcq	CDT 93 / CDT 77 Ville de Paris Région	Canal de l'Ourcq	En cours Rendu juin 2009

Ensemble du réseau fluvial de la Ville de Paris	Objectifs de l'étude	Partenaires financeurs⁵	Périmètre couvert	Etat de réalisation et commentaires éventuels
Etude stratégique portant sur le devenir des canaux parisiens		Ville de Paris	Ensemble du réseau fluvial de la Ville de Paris	Rendu Janvier 2009
Etudes pour la définition des techniques de franchissement routier, cyclable ou piétonnier des canaux du réseau fluvial de la Ville de Paris		Ville de Paris	Réseau fluvial de la Ville de Paris	Lancée prochainement Rendu Septembre 2009

¹ Le ou les maîtres d'ouvrage sont en caractère gras ainsi que le service pilote

Mettre en œuvre collectivement cette ambition

Les questions abordées traitent de différentes échelles territoriales, locales, intercommunales et métropolitaines. Il est indispensable que tous les acteurs soient 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'Île-de-France** ».

Il s'agit de définir les outils communs pour cette démarche. Il existe aujourd'hui plusieurs projets localisés et des études d'ensemble qui vont émettre des préconisations (cf. tableau ci-contre). Les réflexions à mener et les projets en cours méritent un travail de synthèse, qui se traduira par des propositions concrètes d'aménagement prenant en compte les objectifs à long terme.

En parallèle, ces projets doivent pouvoir voir le jour et donc être financés. Des priorités doivent être dégagées. Il faut en même temps profiter des opportunités existantes comme l'utilisation avant 2013 des fonds débloqués par le projet FEDER pour l'aménagement des berges et la construction de trois passerelles sur le canal. La relative faiblesse actuelle des investissements publics potentiels conduit à imaginer des aménagements simples et efficaces, selon un calendrier clairement défini.

Enfin, pour que les aménagements du canal puissent être cohérents sur le long terme, il convient d'envisager la mise en place d'un dispositif de concertation et de discussion autour des projets urbains et de paysages liés au canal de l'Ourcq.

Travailler en mode « projet »

Comme site de projet, le canal suscite de nombreuses envies qui relèvent parfois d'intérêts contradictoires. Chacun envisage de se l'approprier de manière différente et parfois incompatible :

- pour les villes, pouvoir le franchir, y accéder, construire le long de ses berges, profiter du plan d'eau, etc.
- pour le promeneur, accéder aux berges, pou-

voir y marcher sans être dérangé par des véhicules, pouvoir s'y arrêter à l'ombre

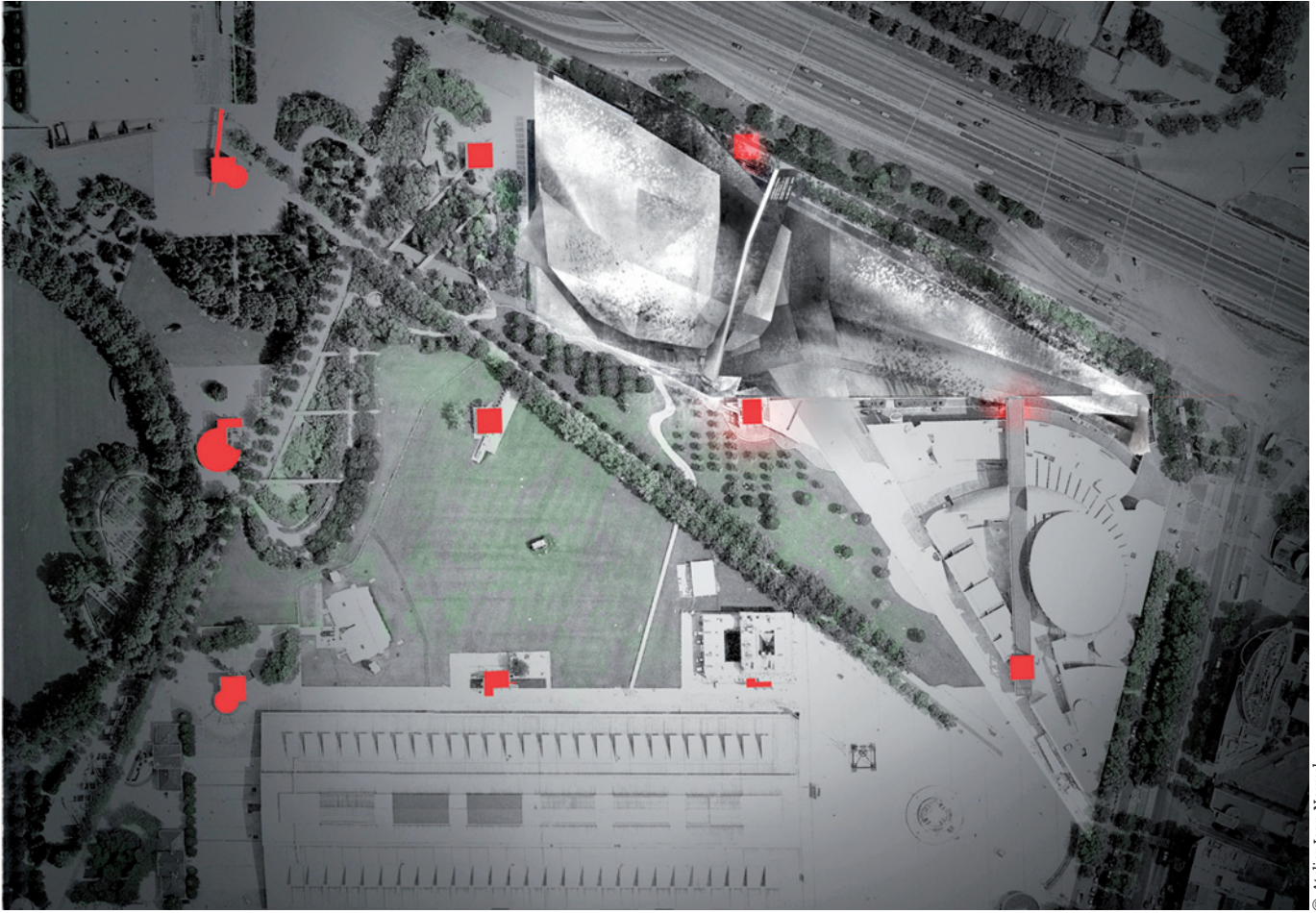
- pour le cycliste : rouler vite sans conflits d'usage avec des piétons ou des véhicules, y trouver un café le week-end, etc.
- pour le pêcheur, un lieu de calme
- pour les bâtisseurs : construire sur ses rives, ouvrir des vues et des accès vers ses berges
- pour le service des canaux : préserver la pérennité de l'ouvrage d'art par des largeurs de berge suffisante pour son entretien et le développement d'autres usages

Si tout projet de gestion du canal ou d'aménagement des rives a son intérêt, il est évident que l'espace du canal et de ses berges (40 mètres environ) est bien trop étroit pour tous les concilier. On ne peut pas simplement juxtaposer les besoins pour définir un projet cohérent et intéressant. Les différentes fonctions doivent être composées ensemble. Il est nécessaire de trouver des compromis.

Seul un travail concerté en mode « projet », à partir d'une connaissance partagée des contraintes juridiques et techniques, permet de dépasser les contradictions et les positionnements dogmatiques, ce qui implique de réfléchir à l'articulation entre le local et le global, entre les échelles locales et métropolitaines. Il ne peut y avoir de bon projet aux abords du canal de l'Ourcq si ces deux échelles ne sont pas étroitement prises en compte.

En termes d'aménagement des berges, on peut dire que la dimension linéaire relève de la dimension métropolitaine du grand paysage tandis que la dimension transversale relève plus d'enjeux locaux, c'est-à-dire la manière dont chaque portion de canal s'insère dans les quartiers qui l'entourent.

Dans le même ordre d'idées, les nœuds de transport en commun ou de desserte routière forte (échangeur A3-A86), ou la concentration de grands équipements (La Villette et son débordement vers Pantin), donnent par endroit une dimension métropolitaine aux rives du canal tandis que d'autres endroits moins bien desservis ont une dimension plus locale (le quartier de la Poudrette à Pavillons-sous-Bois par exemple).



© Atelier Jean Nouvel

La Philharmonie de Paris : plan-masse



© Atelier Jean Nouvel

La Philharmonie de Paris : vue depuis le parc de la Villette



Réaménagement du centre sportif Jules Ladoumègue

© Feichtinger Architectes



Réaménagement du port Serurier

© Reichen et Robert



Projet de logements

© OFIS ARCHITECTI, Spela Vidernik architecte mandataire



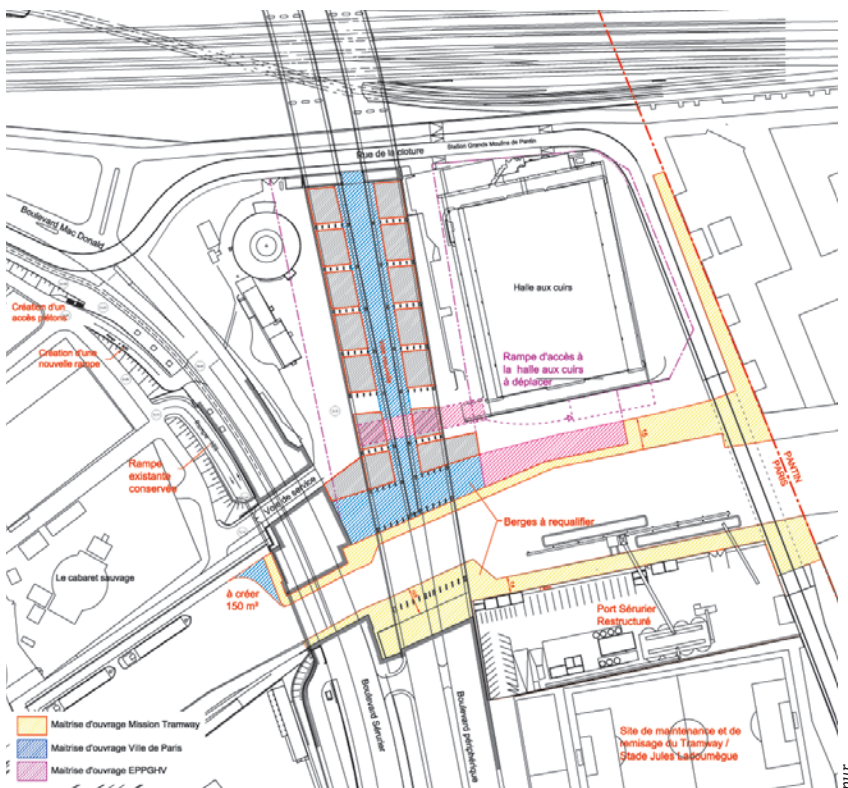
Le nouveau gymnase Jules-Ladoumègue

© Feichtinger Architectes



Proposition d'aménagement sous le boulevard périphérique

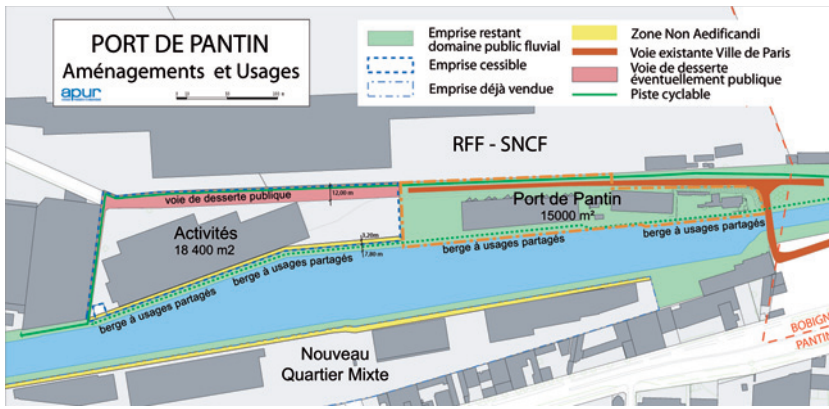
© Apur



Travaux de requalification des berges

Proposition pour une requalification des espaces publics du secteur Halles aux cuis

Doc Apur © Apur



Rechercher les synergies et les complémentarités entre les projets voisins

Près de 50% du linéaire du canal à grand gabarit est en mutation. Cette évolution sera significative avec au minimum 2 100 logements dans les projets connus, représentant potentiellement 5 000 nouveaux habitants environ.

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 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.

A titre d'exemple, Bobigny et Noisy-le-Sec réfléchissent à deux projets de franchissements très proches. Leur complémentarité en termes de flux (piétons ou automobiles) est importante à travailler afin de ne pas redoubler les coûts. Autre exemple, Bondy et Noisy-le-Sec souhaitent créer ou développer des bases de loisirs sur le port de Bondy. Leur positionnement est très proche. Une complémentarité entre les deux projets en termes de programmation et d'aménagement permettrait de créer un pôle de loisirs ayant plus de portée et de visibilité.



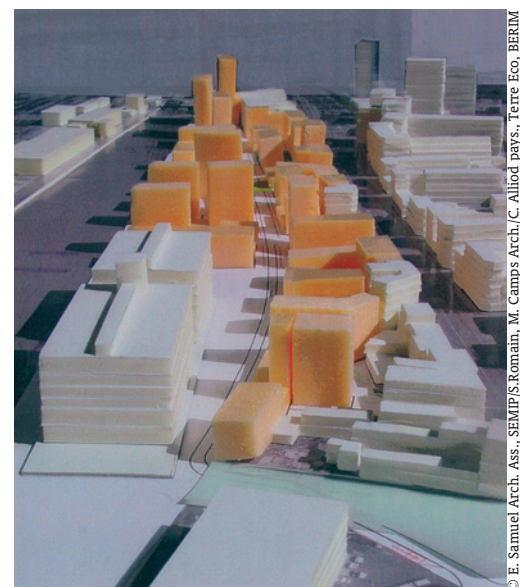
Le quartier du Port participe à la valorisation urbaine, au delà de son périmètre



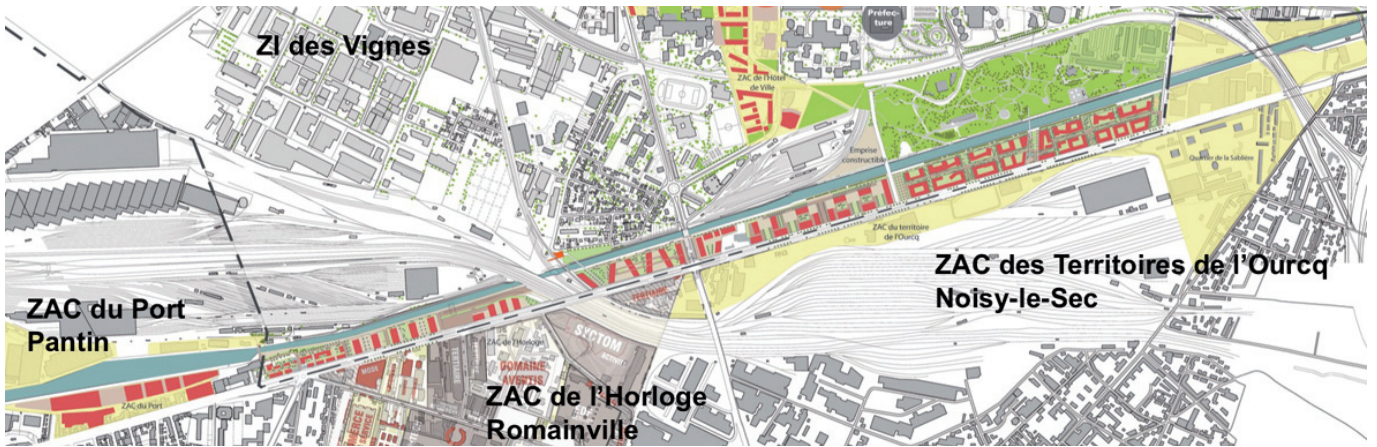
Place publique au droit du bâtiment de la CCIP



Quartier du Port de Pantin. Étude en cours



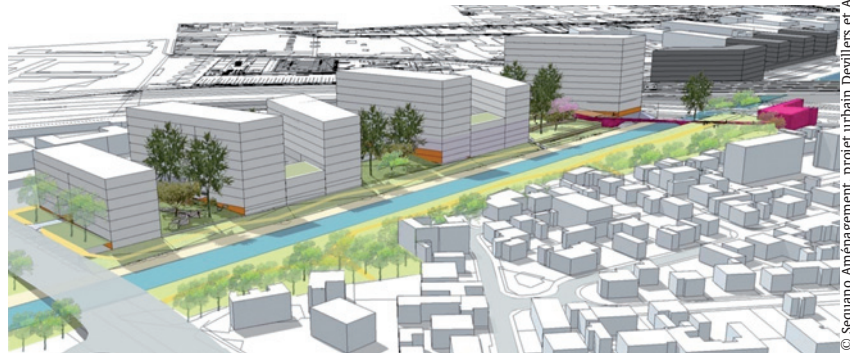
Quartier de Pantin : étude en cours



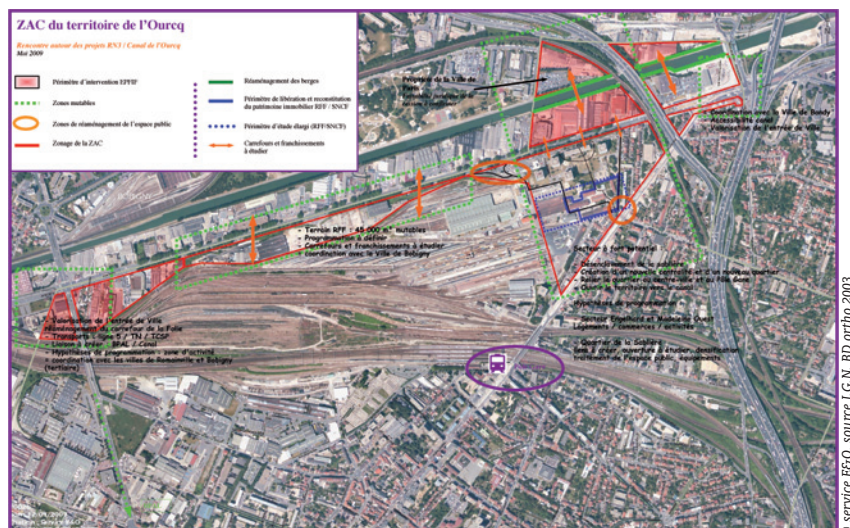
Bobigny : ZAC Écicité, plan général, principe d'aménagement



Bobigny : ZAC Écicité, séquence 4 le Pôle de la Folie

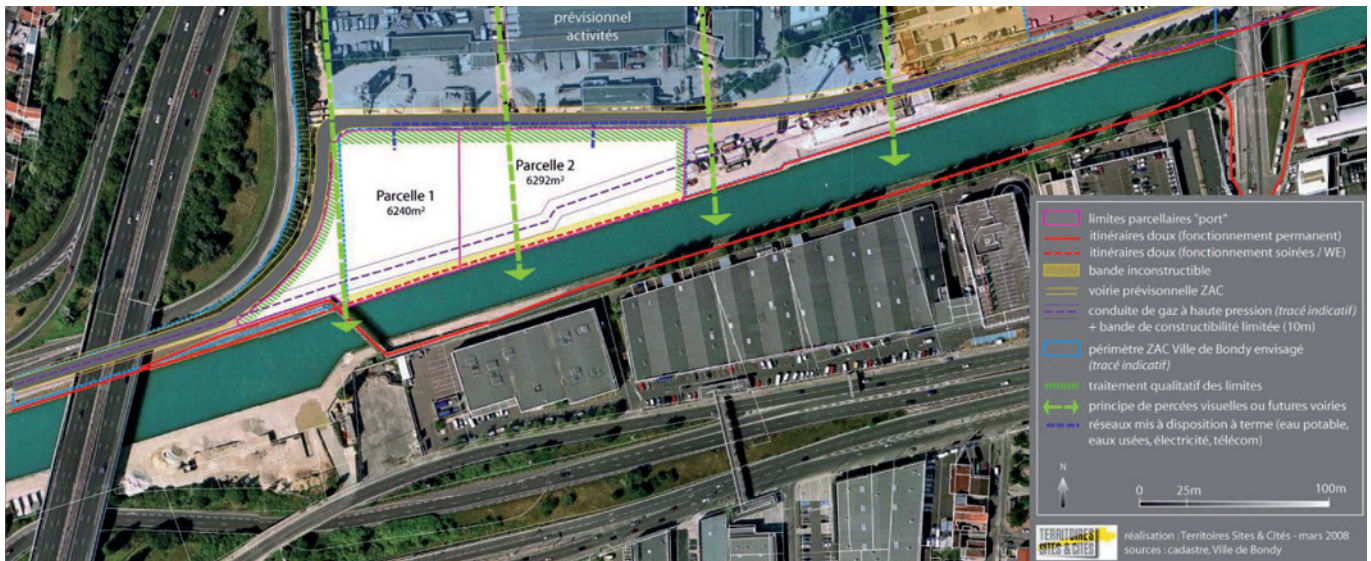


Bobigny : ZAC Écicité, séquence 3 et 4,



Noisy-le-Sec : ZAC du Territoire de l'Ourcq. Rencontre autour des projets RN3/Canal de l'Ourcq

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



Réaménagement du Port urbain de Bondy : schéma d'objectif.

© Territoires, sites et cités. Mission d'assistance à Maîtrise d'Ouvrage des Service des canaux.



Proposition RFM/concepteur Patriarche, architecte ingénieur/Parcelle 1, traitement de proue



Proposition HOLCIM/concepteur Patriarche, architecte ingénieur/Parcelle 2, traitement de proue



Proposition CEMEX/concepteur Atelier de l'île/Parcelle 1, ouverture au public

© Territoires, sites et cités. Mission d'assistance à Maîtrise d'Ouvrage des Service des canaux.

Domaine public fluvial de la Ville de Paris dans la ville des Pavillons Sous Bois
Proposition d'évolution des terrains

- Limite actuelle du domaine public fluvial de la ville de Paris
- Emprise proposée par la ville de Paris projet ANRU
- Emprise mutable avec une affectation à définir
- Emprise à conserver pour activités (propriété ville de Paris)
- Emprise à conserver pour activités (propriété ville des Pavillons/Bois)

Proposition de desserte du site

- franchissement envisagé
- localisation des principaux accès
- E : emprise des berges (11 m minimum)

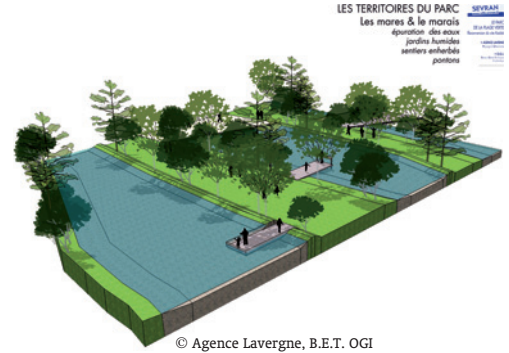
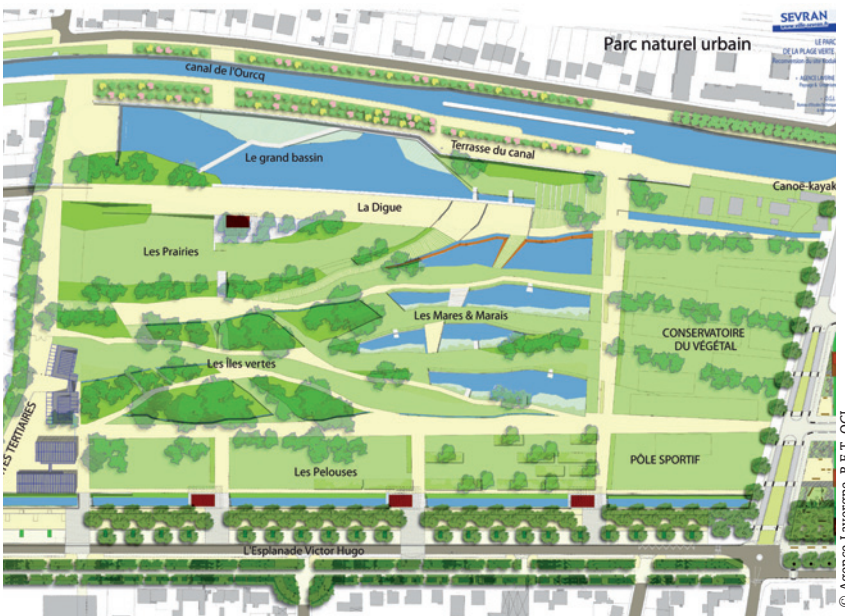
Echelle : 1/5000e 12 octobre 2007 APUR



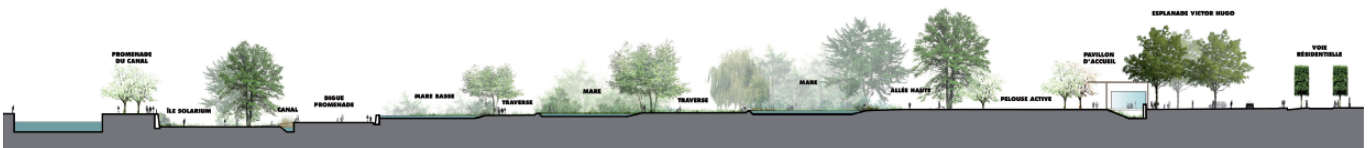
Restructuration des activités

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

Pavillons-sous-Bois : évolution du domaine fluvial de la Ville de Paris



© Agence Lavergne, B.E.T. OGI



Sevrans : Parc KODAK

© Agence Lavergne, B.E.T. OGI

Valider les grands objectifs partagés d'aménagement du canal

En termes de méthode, il est indispensable de tenir compte des spécificités du canal de l'Ourcq bordé par plus de dix collectivités et des discussions générales qui ont eu lieu pendant les dernières années, notamment à travers la Conférence territoriale des canaux.

Il faut se rappeler que jusqu'à présent, les aménagements qui ont pris place aux abords du canal de l'Ourcq ont toujours fait l'objet de discussions bilatérales entre le service des canaux et les collectivités concernées, ou bien entre collectivités. Ainsi, les aménagements négociés lors des différentes conventions avec la Ville de Paris, lui garantissent la préservation sur le long terme du domaine public fluvial, tout en permettant de répondre au souhait de la collectivité signataire.

Pour compléter et enrichir ces logiques locales d'aménagement et s'inscrire dans la dynamique qu'offre le canal, il est nécessaire que les collectivités partagent les mêmes objectifs en particulier sur le canal à grand gabarit. Il est important de conforter le grand paysage du canal, en adéquation avec le projet de couloir écologique régional (SDRIF 2008).

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.

Ces objectifs pourraient être les suivants :

1. Poursuivre la mutation d'un paysage sédimenté
2. Favoriser l'ouverture des constructions vers les berges par la constitution d'un domaine public de voirie
3. Conforter l'identité paysagère des berges
4. Relier la ville et le canal
5. Initier de nouveaux usages

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

Après l'adoption par tous des grands objectifs, il se pose la question de la mise en synergie qui doit être développée entre les projets engagés et les grands objectifs, en particulier en ce qui concerne la dimension sédimentaire du paysage du canal de l'Ourcq.

Pour y parvenir, il pourrait être mis en place un « atelier des projets », qui regrouperait les maîtres d'œuvre des différentes opérations, des personnalités compétentes. Cet atelier, qui pourrait être animé par l'Apur, permettrait d'articuler ce qui est en train de se faire et de s'élaborer avec les objectifs.

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. Les projets pourraient ainsi évoluer sans compromettre les engagements pris par ailleurs.