

Paris / Pantin

Autour du tramway, enjeux et projets



Juillet 2008

Paris / Pantin

Autour du tramway, enjeux et projets

ACTUALITÉ DE L'ÉTUDE	3
CONTEXTE : PARIS 19^e – PANTIN : DES TERRITOIRES EN MUTATION	
• Durant un siècle, ce territoire a été marqué par les grandes infrastructures routières et ferroviaires, les canaux, l'industrie et les abattoirs	5
• Un territoire aux centralités fragiles et des voies de liaison Paris-Pantin peu nombreuses	8
• Depuis vingt ans, à Paris comme à Pantin, des mutations de grande ampleur sont amorcées	11
• L'arrivée du Tramway en 2012 va transformer l'ensemble du territoire à l'interface de Paris et de Pantin	12
ENJEUX – VERS UN SCHEMA D'OBJECTIF PARTAGÉ	
• Créer la Porte de l'Ourcq : requalifier les liaisons Paris - Pantin entre la gare RER de Pantin et le Parc de la Villette	15
• Développer une réflexion coordonnée entre les partenaires Paris-Pantin-EPPGHV-CSI sur les enjeux de développement de ces territoires à échéance de 2012 et de 2020	16
- Développer le réseau des voies publiques et le qualifier pour réduire les coupures et réduire les enclaves	16
- Qualifier les paysages à toutes les échelles	18
- Anticiper l'impact des projets sur la circulation et les déplacements	22
- Mener une réflexion concertée sur la programmation des projets à venir et leur impact métropolitain	25
LES PROJETS PRIORITAIRES À L'INTERFACE DE PARIS ET DE PANTIN	
• Le tramway et ses abords	31
- Stade Ladoumègue et logements étudiants	32
- Le port Sérurier	32
- La Porte de Pantin et la déchetterie	33
- Les boulevards Mac Donald et Sérurier	34
• La porte de l'Ourcq et les quais du canal	36
• Un nouvel espace public entre la station de tramway et le canal de l'Ourcq et un renforcement des activités de résidence de la Villette	40
• Dès maintenant, coordonner les chantiers déjà programmés pour assurer le fonctionnement des quartiers entre 2009 et 2012	42



ACTUALITÉ DE L'ÉTUDE

À la limite de Paris et de Pantin, entre la porte de la Villette et la Porte de Pantin, entre les anciennes Routes nationales 2 et 3, passent les voies du chemin de fer de l'Est et le canal de l'Ourcq.

Jusqu'aux années quatre-vingt, le nord-est de Paris et Pantin étaient des territoires marqués par les vastes emprises ferroviaires et portuaires et les activités qui s'y rattachaient (abattoirs, grands moulins, zones d'entrepôt et gares de fret). Le 19^e arrondissement comme la commune de Pantin ont été de ce fait des territoires populaires et industriels depuis plus d'un siècle.

Dans Paris, il y a vingt ans, le Parc de la Villette et ses nombreux équipements culturels sont venus remplacer les abattoirs qui occupaient plus de 50 ha le long du boulevard des Maréchaux, marquant ainsi le démarrage d'un processus de transformation de ces territoires qui s'est amplifié depuis lors avec la création du Centre National de la Danse à Pantin et, plus récemment, la reconversion des Grands Moulins.

Aujourd'hui une nouvelle phase du développement du nord-est de Paris et de Pantin va être amorcée par la mise en service du Tramway des Maréchaux Est (T3) en 2012, l'ouverture du grand auditorium de la Villette en 2012 et de nouveaux programmes dans la 4^e travée de la Cité des Sciences et de l'Industrie en 2010.

Dans le même temps, à Paris, la vaste opération d'aménagement dénommée Paris Nord Est engage sa 1^{re} phase opérationnelle, alors qu'à Pantin, plusieurs ZAC et PRU sont en train de modifier considérablement les quartiers du centre-ville.

Or les infrastructures situées en limite de Paris et de Pantin, ont été mises en place alors que les deux villes se tournaient le dos, à une époque où l'interface servait « d'arrière-cour » aux deux communes.

Les nouveaux projets imposent, autour du tramway, une transformation maîtrisée de cette interface.

À plus grande échelle, les projets qui se profilent à échéance de dix ans et de vingt ans tant à Paris qu'à Pantin ne pourront se développer raisonnablement que si la structure urbaine s'adapte à ce renouvellement urbain de grande ampleur qui se traduit par une multiplication de programmes bâtis denses.

Conscients de ces enjeux, les Maires de Paris et de Pantin ont demandé à l'Apur d'étudier l'impact des projets actuels et futurs à l'interface des deux communes.

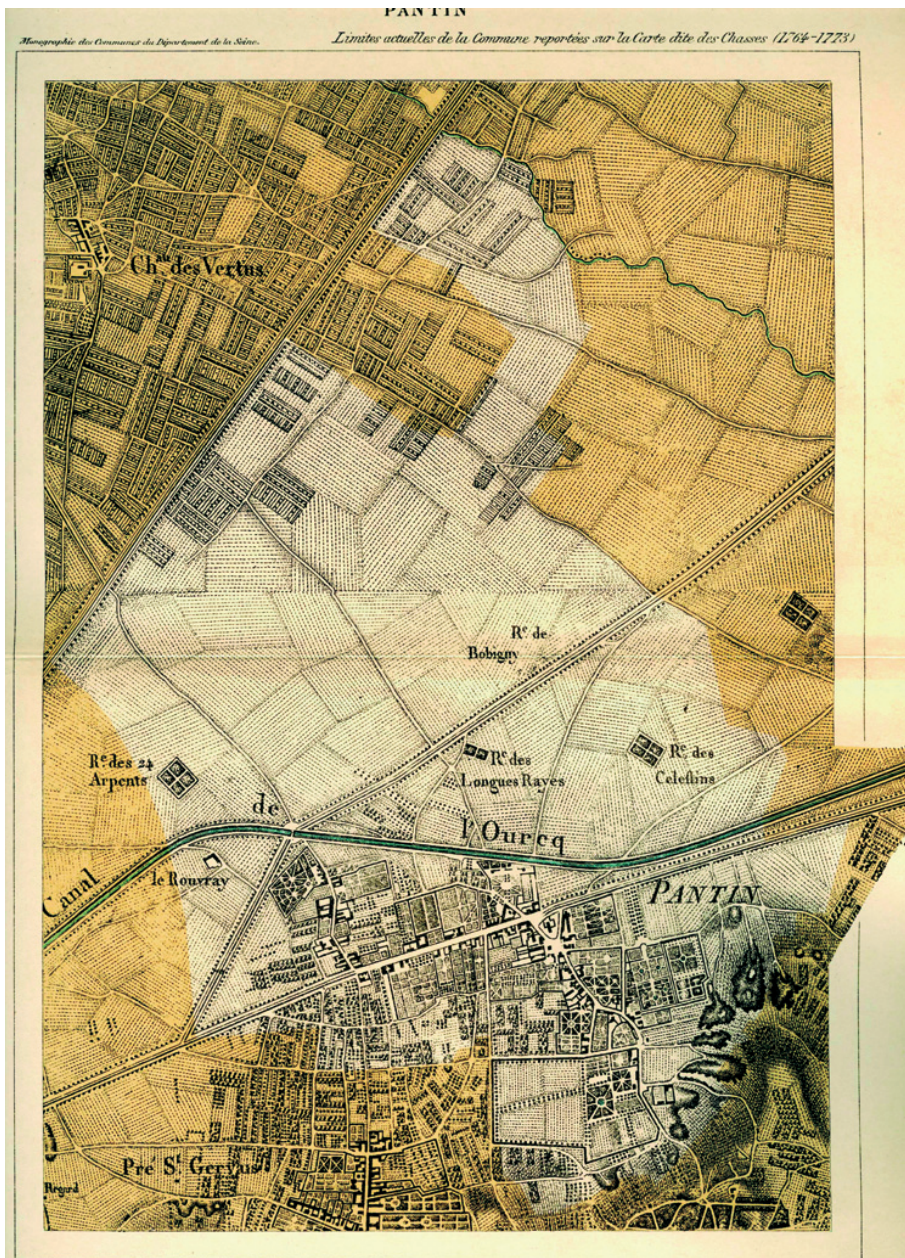
L'étude a commencé en octobre 2007 sous le pilotage de la Ville de Paris (DGCT) et de la Ville de Pantin. Un groupe de travail composé de la Ville de Pantin (Direction de l'Aménagement et Direction des services techniques), la Ville de Paris (Direction de l'urbanisme - DU, et Direction de la voirie et des déplacements - DVD), l'Établissement public du Parc et de la Grande Halle de la Villette (EPPGHV) et la Cité des Sciences et de l'Industrie (CSI) se réunit chaque mois pour suivre régulièrement l'avancement de l'étude.

Dans le même temps, des réunions thématiques parallèles ont permis d'avancer sur des dossiers plus spécifiques et souvent urgents (coordination des études prospectives de circulation, planning conjoint des chantiers entre 2008 et 2012, calages des projets d'espaces publics, transformation des berges du canal de l'Ourcq à Paris et à Pantin...)



La Porte de Pantin avant la destruction des fortifications

© Archives municipales de Pantin



Pantin: Atlas des communes du département de la Seine, limite actuelle de la commune reportée sur la carte des Chasses 1764-1773

CONTEXTE Paris 19^e – Pantin : des territoires en mutation

**DURANT UN SIÈCLE, CE TERRITOIRE A ÉTÉ MARQUÉ
PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES,
LES CANAUX, L'INDUSTRIE ET LES ABATTOIRS**

Dès 1840, la commune de la Villette est séparée de la commune de Pantin par l'enceinte de Thiers. Jusqu'aux années 1920, n'existent que quatre points de passage : deux voies routières, les routes nationales RN2 (ancienne route de Flandre) et RN3 (ancienne route d'Allemagne) ; une voie navigable, le canal de l'Ourcq ; une voie ferroviaire, le réseau des chemins de fer de l'Est.

Aujourd'hui, bien que les fortifications aient été abattues depuis près d'un siècle, elles continuent de marquer le territoire de leur empreinte en raison, d'une part, du statut public des sols sur leur emprise et, d'autre part, de l'installation de programmes exceptionnels, infrastructures routières et stades.



Pantin: Atlas des communes du département de la Seine, plan 1896-1900

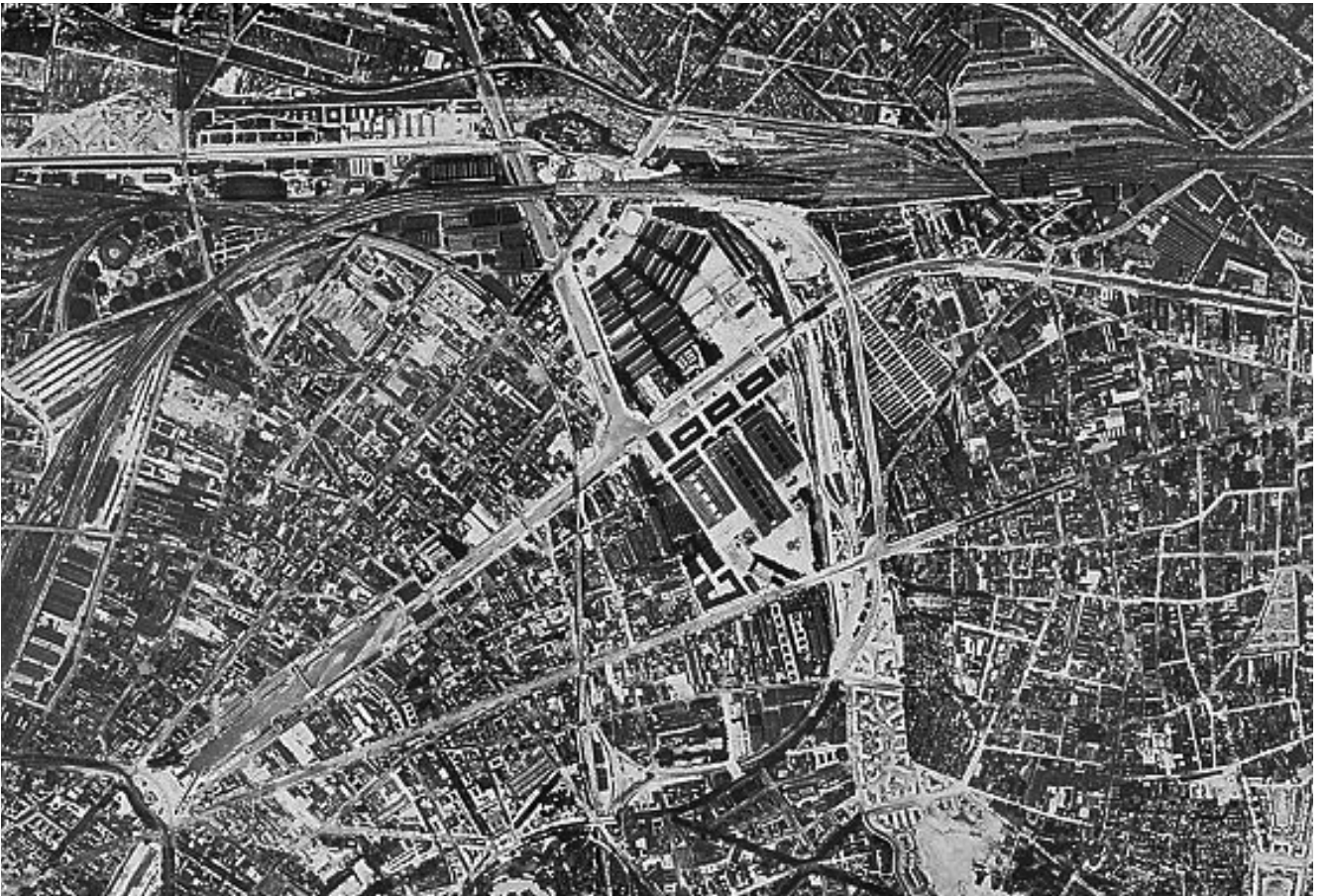


Photo aérienne 1940-1950, Conservation du Plan.



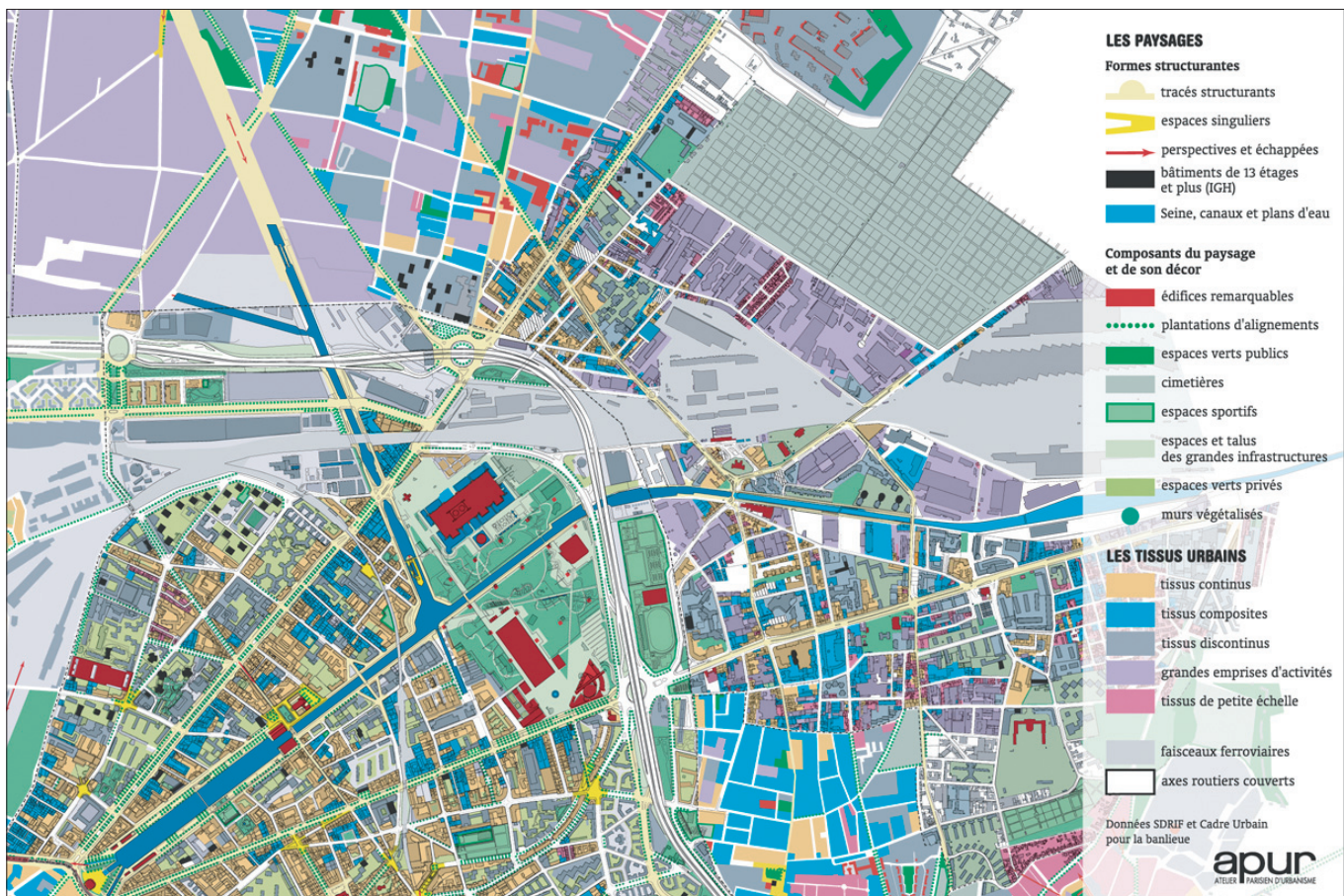
6

Les abattoirs de la Villette en 1979, Documentation Française.

À partir de l'annexion de la commune de La Villette à Paris en 1859, l'urbanisation du nord-est de Paris s'accélère. Les abattoirs sont installés, à partir de 1867, aux confins de la capitale, dans un lieu isolé, au pied des fortifications, au plus près des voies ferrées et de part et d'autre du canal de l'Ourcq et le long du Canal Saint-Denis. La coupure entre le 19^e arrondissement de Paris et Pantin s'agrandit et prend alors des allures de « no man's land ».

Après l'arasement des fortifications en 1919, entre les portes de la Villette et de Pantin, le boulevard des Maréchaux est tracé en limite des nouvelles voies de chemin de fer des abattoirs. À l'est s'étend la zone non aedificandi des anciennes fortifications sur laquelle s'installeront dans les années 1930 les baraques des zoniers.

Dans les années 1960, sur les terrains de la zone, seront construits, au sud du canal, le stade Ladoumègue, et, au nord, la halle aux cuirs. Le boulevard des Maréchaux, ailleurs bordé d'habitations et d'équipements, restera ici une voie sinistre, bordée de longs murs. La construction du boulevard périphérique sur talus et collé au boulevard Sérurier, telle une nouvelle fortification, consommera la rupture depuis le canal jusqu'à la porte de Pantin. En revanche, ce même boulevard périphérique, édifié sur piles pour franchir les canaux et les voies ferrées, devient, au nord du canal, un immense viaduc monumental qui ne crée plus de barrière physique. En se décollant du sol, ce boulevard engendre alors de nouveaux points de vue, un panorama qui unit à nouveau, dans un même paysage, les morceaux éclatés de ce territoire.



UN TERRITOIRE AUX CENTRALITÉS FRAGILES ET DES VOIES DE LIAISON PARIS-PANTIN PEU NOMBREUSES

Les coupures dues aux voies de chemin de fer, aux infrastructures routières et au canal ont façonné le territoire et orienté son urbanisation.

À Pantin, la rue Hoche et, dans son prolongement, l'avenue Édouard Vaillant constituent la voie la plus ancienne et la première urbanisée entre les anciennes RN2 et RN3. S'y trouvent une station de métro à chacune de ses extrémités, et à mi-chemin, le premier pont sur l'Ourcq, la Mairie, la gare du RER, l'école... et depuis quelques années, un grand équipement de rayonnement national: le Centre National de la Danse. Cette rue est encore aujourd'hui le centre de la vie quotidienne de toute la partie ouest de Pantin même si le renouvellement urbain en cours dans ce secteur (ZAC du centre-ville) a tendance aujourd'hui à réduire son impact.

Dans Paris, aucune voie semblable à cet axe — Hoche-Edouard Vaillant — n'existe dans le secteur de la Villette, il faut aller jusqu'à la rue de l'Ourcq pour trouver la première voie qui franchisse le canal et jusqu'à la rue de Crimée pour trouver la seule voie qui soit support de commerces et d'équipements. C'est pourquoi, cette voie de Pantin, une des rares qui franchit le canal, joue un rôle particulier et il est important de consolider son activité commerciale.

Les deux grandes radiales [ancienne RN2 (Avenue Jean Jaurès à Pantin et Avenue de Flandre à Paris) et ancienne RN3 (Avenue Jean Lolive à Pantin et Avenue Jean Jaurès à Paris)] sont



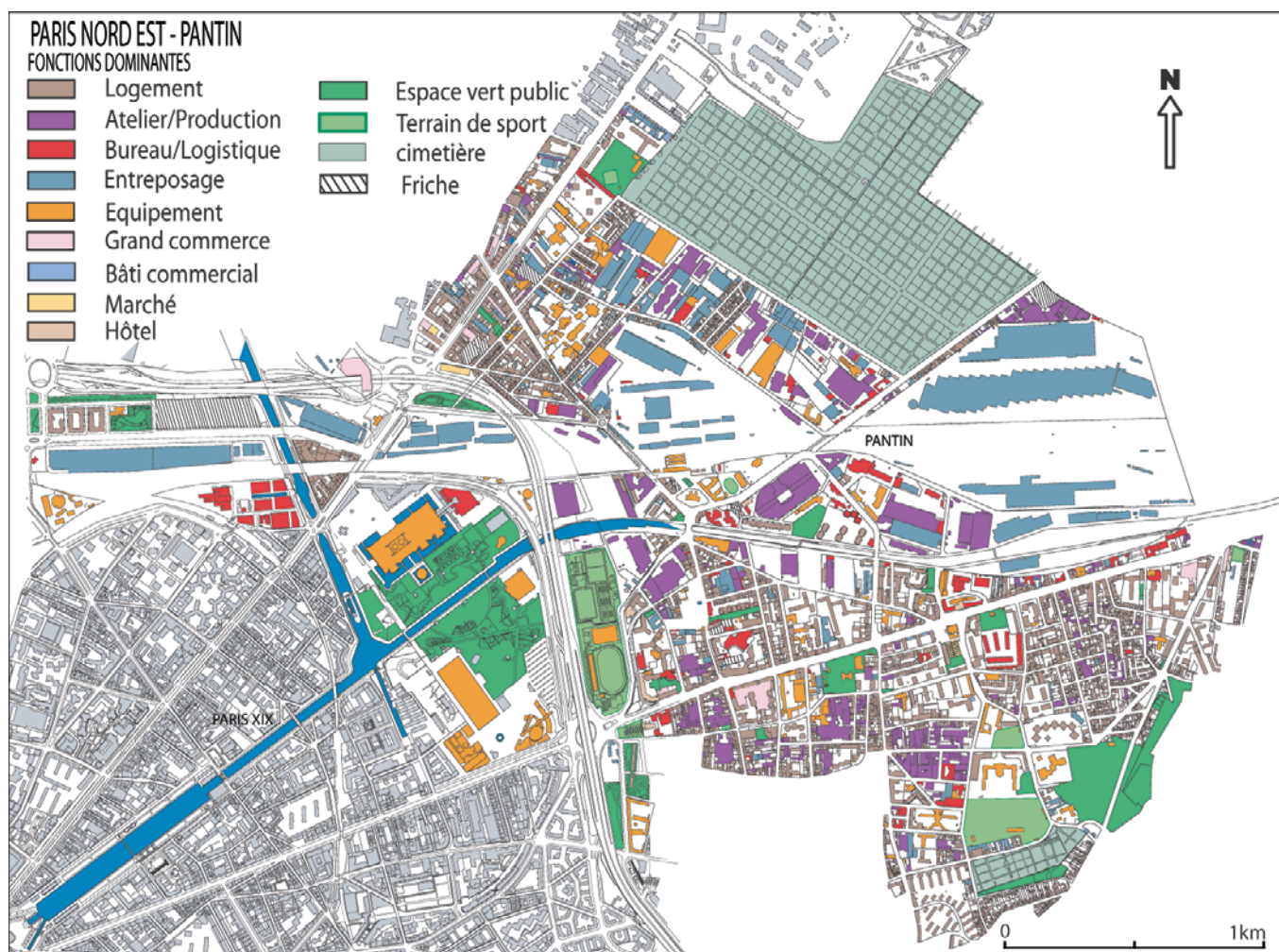
Les centralités, doc Apur.

urbanisées depuis le début du XIX^e siècle. Les constructions tout d'abord linéaires vont s'épaissir et se densifier avec la révolution industrielle, grâce, tout d'abord, aux lignes de tramway puis aux lignes de métro. Bordées de commerces à Paris et à Pantin et supports de nombreuses activités très diverses, leurs rives deviennent stériles lorsqu'elles traversent le territoire des anciennes fortifications. De plus le trafic très important qu'elles supportent et leur traitement très routier (six voies de circulation, un passage dénivelé...) contribuent à les transformer peu à peu en coupure urbaine alors qu'elles étaient jusqu'alors des lieux fédérateurs de la vie urbaine.

Au nord du canal, deux voies d'échelle plus locale relient Paris et Pantin : la rue de la Clôture à Paris, prolongée par la rue du Débarcadère à Pantin et la rue du Chemin de Fer. Elles aussi, en longeant les voies ferrées et passant sous les ouvrages du périphérique et en traversant les anciens terrains zoniers, subissent l'effet de « no man's land ».

Les autres voies est-ouest à Pantin butent sur l'ouvrage du périphérique. Au sud, l'ancienne route de Meaux (avenue du Général-Leclerc) qui aboutissait à la Porte de Pantin a été tronquée par la création du stade Ladoumègue qu'elle contourne désormais pour rejoindre l'avenue de la Porte de Pantin.

Ainsi cette interface de Paris et de Pantin est marquée par de grandes ruptures dans le réseau des voies et de grandes enclaves. Un réseau formé seulement de quelques voies constitue l'armature principale où se concentrent tous les usages et tous les modes de déplacements.



Fonctions dominantes - état existant, doc Apur.



Dans le parc de la Villette, doc Apur.



Le Centre national de la danse,
doc Apur.



Projet Atelier Jean Nouvel,
doc Atelier Jean Nouvel.



La reconversion des
Grand Moulins de Pantin
et la future passerelle du
tramway.
Dessin : Reichen et
Robert architectes.

DEPUIS VINGT ANS, À PARIS COMME À PANTIN, DES MUTATIONS DE GRANDE AMPLEUR SONT AMORCÉES

Au début des années 1980, la création du Parc de la Villette à l'emplacement des abattoirs a amorcé la reconversion de ce grand site industriel du nord-est de Paris. Depuis, le développement des projets de Plaine Commune et le projet de Paris Nord-Est poursuivent et amplifient fortement le phénomène. Ils sont entrés tous deux en phase opérationnelle avec la mise en chantier des premières ZAC à Paris, Saint-Denis et Aubervilliers.

En même temps, à Pantin, de grands projets se développent. Les Grands Moulins de Pantin sont actuellement en chantier pour créer 50 000 m² de bureaux accompagnés de la construction de logements. Ils accueilleront plusieurs milliers de salariés et plusieurs centaines d'habitants qui auront un impact fort sur la vie locale de Pantin et de Paris. Plusieurs ZAC sont d'ores et déjà opérationnelles et des périmètres d'étude ont été créés récemment sur plus d'un tiers du territoire communal, notamment sur les vastes emprises ferroviaires qui bordent le faisceau Est et sur les anciens sites portuaires du Canal de l'Ourcq cédés par la Ville de Paris. On peut estimer en cumulant l'ensemble des programmes de constructions des programmes privés des opérations d'aménagement en chantier ou en préparation et des Grands Moulins qu'en 2015 ce seront au moins 1000 logements de plus et 90 000 m² de bureaux qui seront livrés à Pantin.

À Paris, dans le parc de la Villette, le projet de « La philharmonie » (20 000 m² dont une salle de concert de 2 400 places) verra le jour en 2012 et celui de la 4^e travée de la Cité des Sciences et de l'Industrie (multiplex de 16 salles de cinéma, 8 000 m² de commerces et 1 500 m² de restaurants) dans les mêmes délais. Ces deux grands projets vont renforcer l'attractivité du site de la Villette et augmenter les flux piétons, automobiles et de véhicules utilitaires aux abords du parc et en son sein.

Programmes bâtis en cours de réalisation ou programmés jusqu'en 2015

Site / opération	Bureaux/ activités en m ²	Logements en m ²	Nombre de logements	Activités	commerces	Equipements	Total constructible
PANTIN							
ZAC DU PORT (Estimation non définitive)	23 000	50 700	450 à 600 logts		3 500		77 200 m ²
ZAC DES GRANDS MOULINS (SEMIP)	62 000	7 700	90 logts		1 600		71 300 m ²
ZAC DU CENTRE VILLE (SEMIP)	28 000	30 000	390 logts		2 100	Parking public 250 places	60 100 m ²
Ilot est			211 logts + 10 logts réhabilités			Jardin public 3 500 m ²	
Ilot nord			170 logts			Relais petite enfance	
Ilot sud				20 000			
MARCHE MAGENTA (Europe Equipement SDIP)	11 000					Marché	
ZAC VILLETTE - QUATRE CHEMINS (SEMIP)		18 000	200 logts dont 90 reconstruits		6 600 dont 4000 neufs	Maison de l'artisanat Halte jeux	22 000 m ²
Opération ICADE – CAPRI 37 – 39 rue Victor Hugo			241 logts, dont 57 logts sociaux				SHOB : 28 462 m ² SHON : 14 914 m ²
Opération MEUNIER 29 – 33 rue Victor Hugo			247 logts, dont 63 logts sociaux		Commerces en RDC		SHOB : 33 535,30 m ² SHON : 18 747,79 m ²
PARIS							
ZAC CLAUDE BERNARD	44 000	34 000		22 000	1 630	4 960 m ²	106 590 m ²
CSI 4 ^e travée + bureaux					9 500	16 salles de cinéma	
Philharmonie						Salle de spectacle 2400 places 20 000 m ²	
Opération Ourcq-Jaurès SEMAVIP	11 020	29 081	340			1 150 m ²	41 251 m ²

L'ARRIVÉE DU TRAMWAY EN 2012 ACCÉLÈRE LA TRANSFORMATION DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE À L'INTERFACE DE PARIS ET DE PANTIN

Entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette, le tramway – T3 - des Maréchaux Est va emprunter un trajet très particulier. Alors qu'ailleurs il est implanté sur le boulevard des Maréchaux, il passera en limite des communes de Paris et de Pantin. Au sud du canal, il circulera sur la route des Petits Ponts et sur la voie BJ 19. Puis, après avoir traversé le canal sur un nouveau pont construit au bout de cette rue, au nord du canal, il circulera sur la voie BH 19 qui passe entre les Grands-Moulins et la Halle aux Cuirs et débouchera dans la rue de la Clôture qu'il empruntera jusqu'au Boulevard Mac-Donald. Puis, en roulant sur la rive intérieure de ce boulevard il rejoindra la Porte de la Villette.

Sur ce tronçon, le tramway va totalement transformer le territoire qu'il traverse. Aujourd'hui, les terrains adjacents sont des lieux dévalorisés, comme des « cours arrières » de Paris et de Pantin, occupés par des garages automobiles, des emprises de service et de stockage du Parc de la Villette et de la Cité des Sciences, la centrale à béton du port Sérurier, les voies ferrées du réseau Est, une déchèterie... En 2012, le tramway va contribuer à requalifier l'ensemble de ce secteur, ouvrant des perspectives inédites pour l'ensemble des terrains voisins qui seront désormais desservis par trois stations successives du tramway.

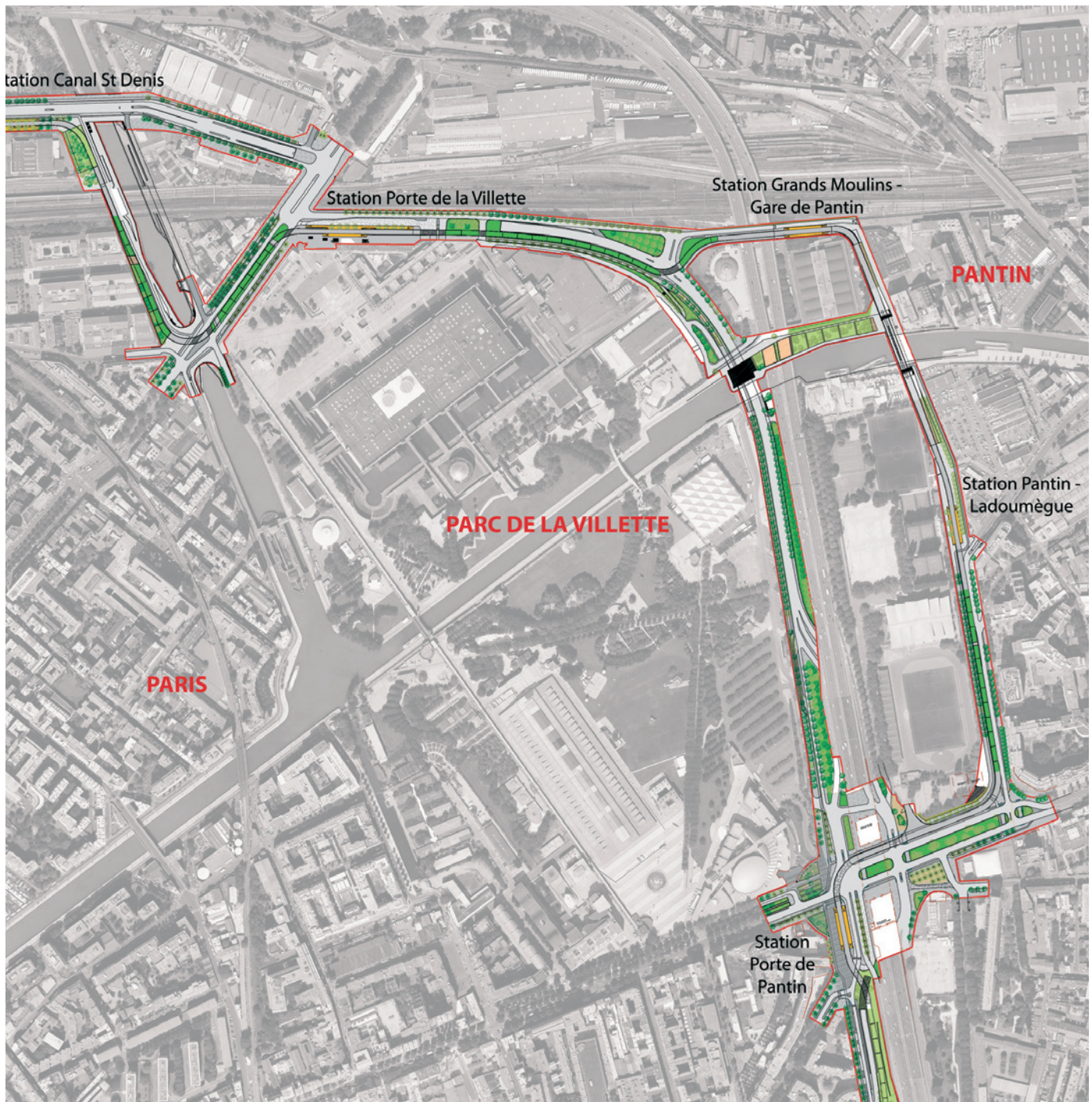
Le nouveau pont sur le canal de l'Ourcq (tramway + piétons et vélos), tout près des Grands - Moulins, va renforcer les relations entre la rive sud et la rive nord du canal. En même temps, le stade Ladoumègue va être totalement remodelé pour accueillir le centre de maintenance et de remisage du tramway. À cette occasion, au pied de la station du tramway « Ladoumègue », le pôle d'équipements sportifs sera modernisé et complété par l'adjonction de nouveaux programmes (un gymnase, un mur d'escalade, des salles de sports -musclation, squash, danse, des tennis couverts) et 190 logements étudiants seront construits en bordure de la voie BJ 19. Le port Sérurier sera entièrement rénové pour recréer la continuité de la promenade piétonne et de la piste cyclable sur la berge sud du canal.

L'arrivée du tramway, en créant une nouvelle zone de desserte par les transports en commun grâce aux deux stations (Stade Ladoumègue et Grands-Moulins-Gare de Pantin) en même temps qu'un nouveau mode de transport plus performant que la ligne de bus PC, va augmenter les flux piétons dans toutes les directions depuis et vers ces deux stations.

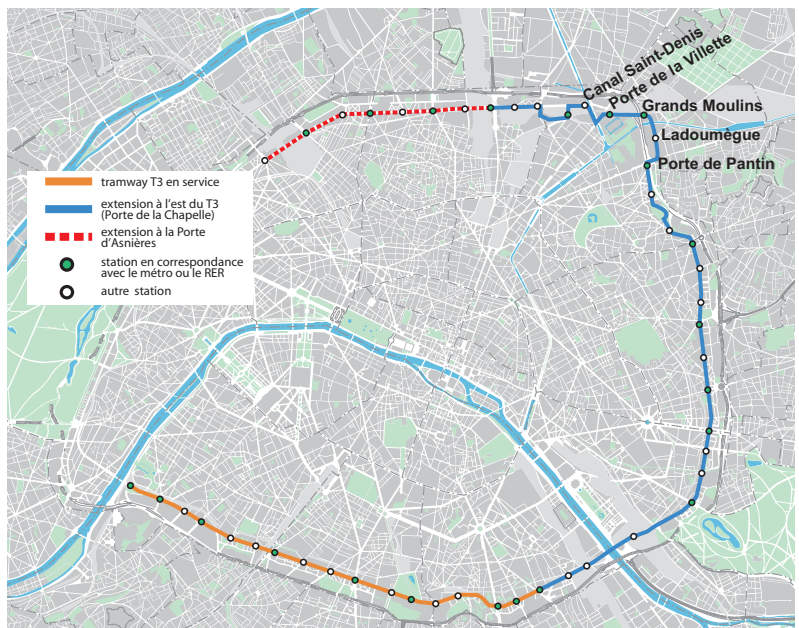
Ainsi va se créer un flux piéton entre les stations du tramway et la gare RER de Pantin par la rue du Débarcadère et par l'avenue du Général Leclerc. Entre la station de tramway « Grands Moulins-Gare de Pantin » et le Parc de la Villette, les quais du canal qui permettent déjà aujourd'hui d'entrer dans le parc par un passage étroit et mal commode mais bien réel et utilisé par les habitués, sera beaucoup plus sollicité en raison de la proximité de la station de tramway.

Enfin des relations nouvelles vont se créer entre ces deux stations et les quartiers de Pantin, « centre-ville » et « quatre chemins », renforçant ainsi leur attractivité.

Dans ce mouvement, la rue de la Clôture qui joint la mairie de Pantin et la gare RER de Pantin au boulevard Mac-Donald et qui est aujourd'hui une voie en déshérence, bordée par le chemin de fer de l'est, la déchèterie et les aires de stockage de la Villette va, d'ici 2012, être totalement transformée par le tramway et par la ZAC des Grands-Moulins à Pantin.



Le projet de tramway des Maréchaux Est entre la porte de pantin et la porte de la Vilette, doc DVD mission tramway.



Le tramway T3 et ses extensions, doc Apur.



ENJEUX

Vers un schéma d'objectif partagé

On assiste aujourd'hui à un renversement d'image et de fonctions qu'il s'agit d'accompagner et de consolider. Resserrer les liens entre Paris et Pantin est donc une priorité à court terme et un des éléments importants du développement de ces territoires.

Jusqu'alors les ouvrages de franchissement du canal, conçus à l'époque des abattoirs, avaient pour rôle de fermer le site de la Villette sur ses arrières. De même la vie urbaine à Pantin se protégeait des abattoirs; les terrains en limite de Paris, le long du canal, étaient voués à des activités industrielles et d'entrepôt (Minoteries, déchèterie, garages automobiles, blanchisserie industrielle...).

CRÉER LA PORTE DE L'OURCQ ET REQUALIFIER LES LIAISONS PARIS – PANTIN ENTRE LA GARE RER DE PANTIN ET LE PARC DE LA VILLETTE.

La conjonction de l'arrivée du tramway et des projets actuels à Paris et à Pantin va imposer une transformation des infrastructures et des ouvrages en limite des deux communes.

L'arrivée du tramway T3, son positionnement en limite des deux communes entre la porte de Pantin et la porte de la Villette, confirme le rôle central du canal de l'Ourcq, à très court terme, comme une porte majeure entre Paris et Pantin et la troisième entrée principale du Parc de la Villette depuis l'Est et Pantin. Aussi la transformation des ouvrages de franchissement du canal (pont du boulevard des Maréchaux et viaduc du boulevard périphérique) est désormais d'actualité.

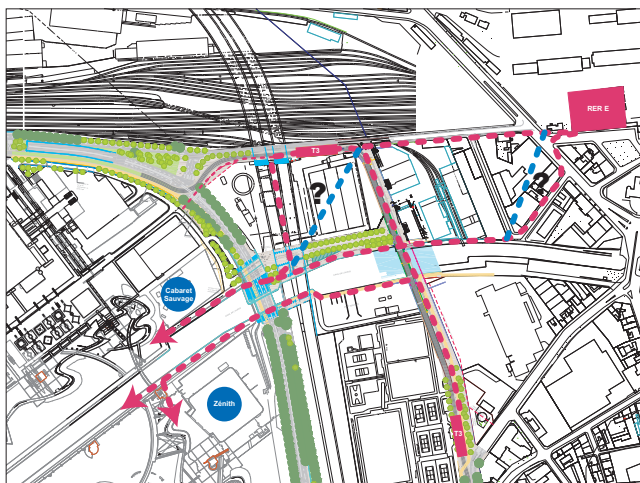
Le Parc de la Villette et ses multiples équipements culturels fonctionnent depuis vingt ans sans ouverture vers Pantin autre qu'un passage confidentiel et sordide sur les berges du canal (moins de 3 m de large) qui passe sous les ouvrages du boulevard des Maréchaux et du boulevard périphérique.

Il s'agit de :

- allonger le pont du boulevard des Maréchaux sur le canal de l'Ourcq, pour créer des passages piétons larges et continus sur les deux berges du canal et créer une large « Porte de l'Ourcq »;
- disposer d'une berge adaptée au passage des engins de sécurité et d'entretien indispensables à des usages renforcés du site du canal pour les loisirs et la promenade ;
- requalifier les berges du canal, les élargir et renforcer le paysage du canal par une action cordonnée sur l'aménagement des quais (sols, plantations, lumière...) sur l'ensemble de la séquence entre le Parc de la Villette et le pont de la Mairie de Pantin ;
- créer de nouvelles liaisons entre la gare RER, la station du tramway « Grands Moulins-Gare de Pantin » et le Parc de la Villette en utilisant, dans un premier temps, les emprises de voirie situées sous le viaduc du boulevard périphérique. Dans un deuxième temps, des projets se développeront sans nul doute sur le site de la Halle aux cuirs, offrant de nouvelles relations entre tramway et Parc.

À terme c'est le retournement vers l'est de tous les programmes situés dans la partie Est du Parc de la Villette qui est en jeu, ainsi que le développement de nouvelles fonctions d'accueil et de services.

Parcours vers le parc de la Villette depuis les stations de transport en commun en 2012, en rose par les voies actuelles, en bleu par de nouvelles liaisons à étudier.
Doc Apur.



DÉVELOPPER UNE RÉFLEXION COORDONNÉE ENTRE LES PARTENAIRES PARIS – PANTIN – EPPGHV – CSI SUR LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DE CES TERRITOIRES À ÉCHÉANCE DE 2012 ET DE 2020

Les projets actuels et le tramway ouvrent des perspectives nouvelles pour la revalorisation de plusieurs grands terrains occupés par des services urbains.

Pour maîtriser ce processus de transformation, il est important de définir maintenant un certain nombre de principes qui orientent les projets et servent de guide à l'ensemble des acteurs.

Ces principes sont les suivants :

Développer le réseau des voies publiques et le qualifier pour réduire les coupures et les enclaves.

Le réseau des voies publiques relativement limité dans ce secteur, les rues qui buttent sur les talus et les voies ferrées ainsi que les aménagements très routiers de certaines voies obligent à développer un projet ambitieux sur le réseau de voirie.

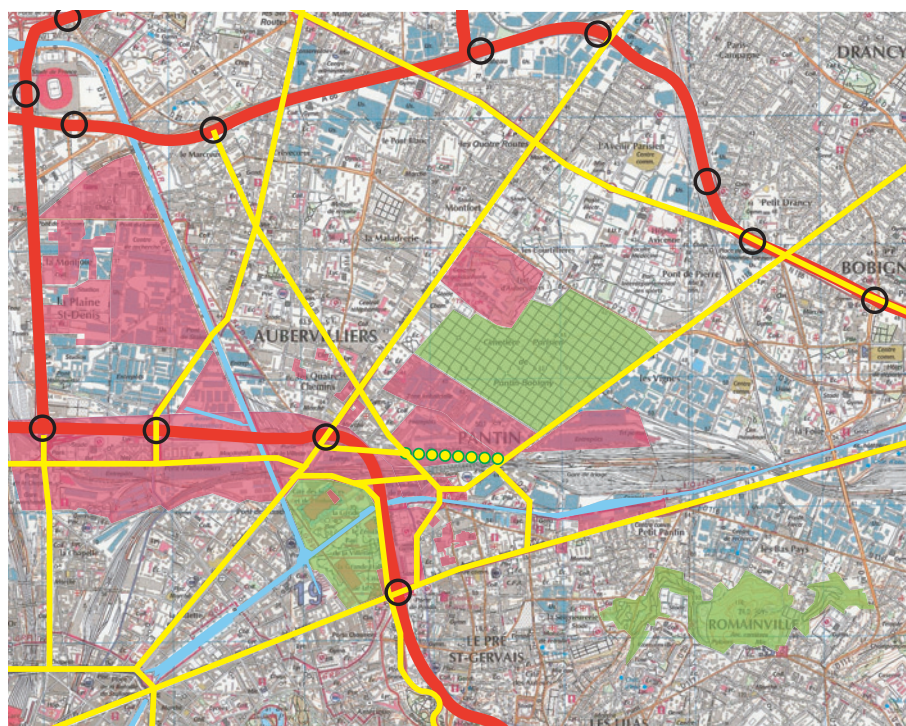
Aujourd'hui, les points de passage entre Paris et Pantin sont principalement le fait des portes de Pantin et de la Villette et, à un niveau bien moindre, de la rue de la Clôture, de la rue du Chemin de Fer, et des rives du canal de l'Ourcq. Compte tenu des orientations de développement de tout le secteur, il est vital que ce réseau évolue à la fois par la création de nouvelles liaisons mais aussi par l'amélioration de liaisons existantes liée au changement de leur statut. Par exemple, l'évolution que va connaître la rue du Chemin de Fer est très importante. Elle va relier directement l'opération Paris Nord Est et les territoires mutables du futur quartier de la gare de Pantin (secteur dit « Pantin local »). Chaque projet va être l'occasion de mettre en place un maillon d'un nouveau réseau de voies publiques à travers des terrains qui sont aujourd'hui des enclaves, qu'il est nécessaire d'anticiper et de qualifier en cohérence avec ces nouveaux enjeux.

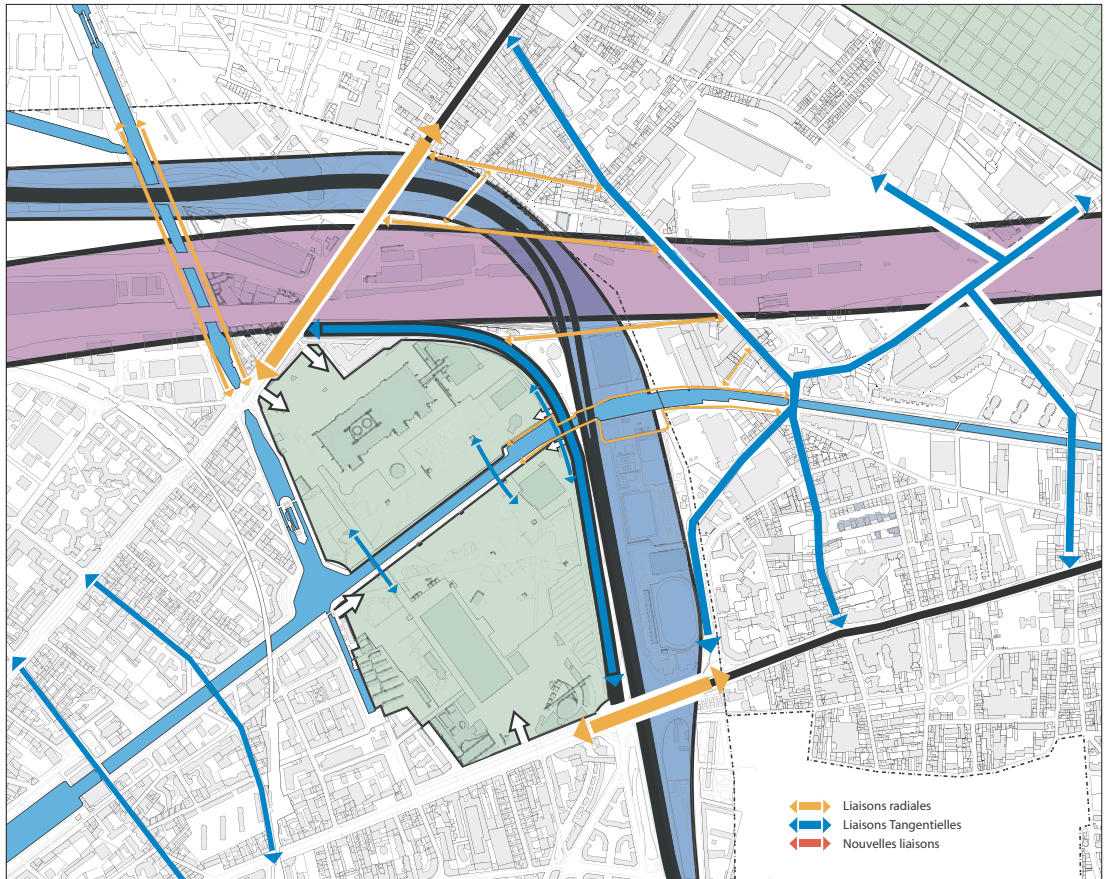
Réseau de voirie primaire du secteur Nord-Est du centre de l'agglomération

En rouge : voies rapides (BP, A1, A86)

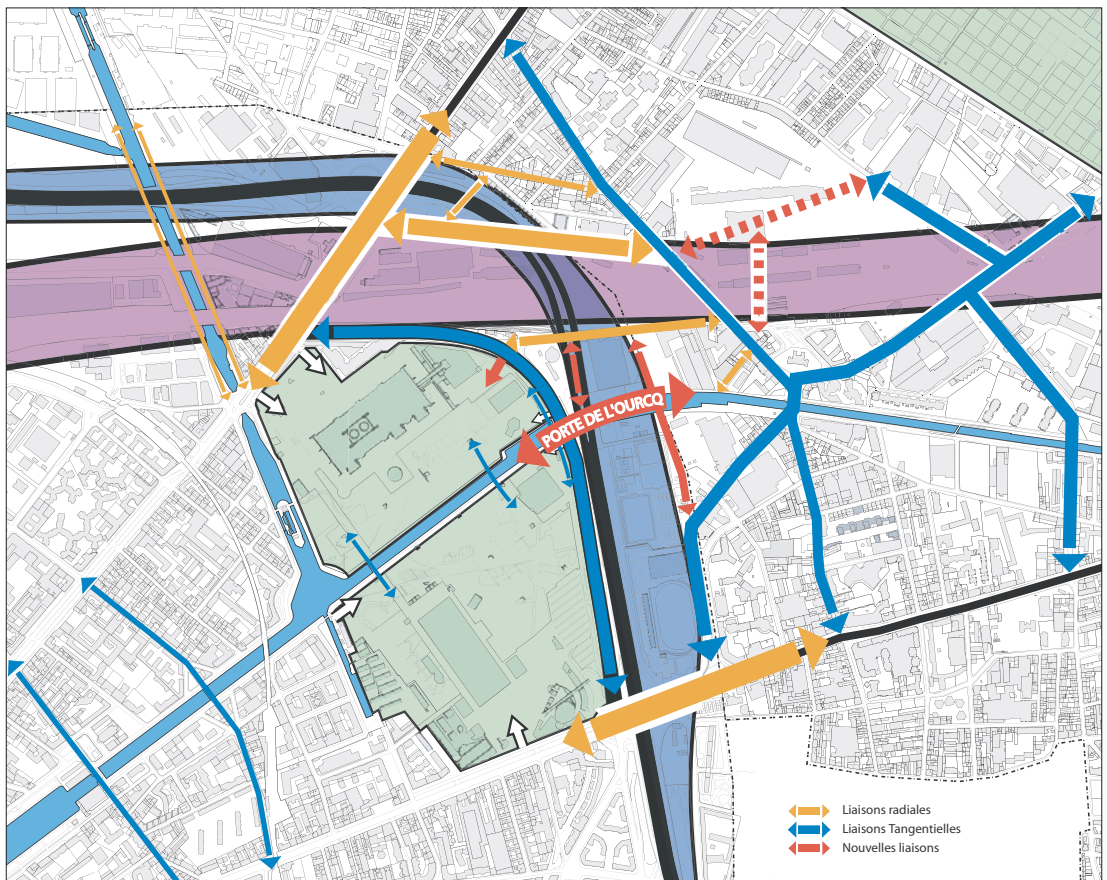
Cercles noirs : échangeurs de voies rapides

En jaune : réseau de voies primaires non autoroutières (en pointillés, section de voies à créer).





Coupages liaisons – état existant, doc Apur



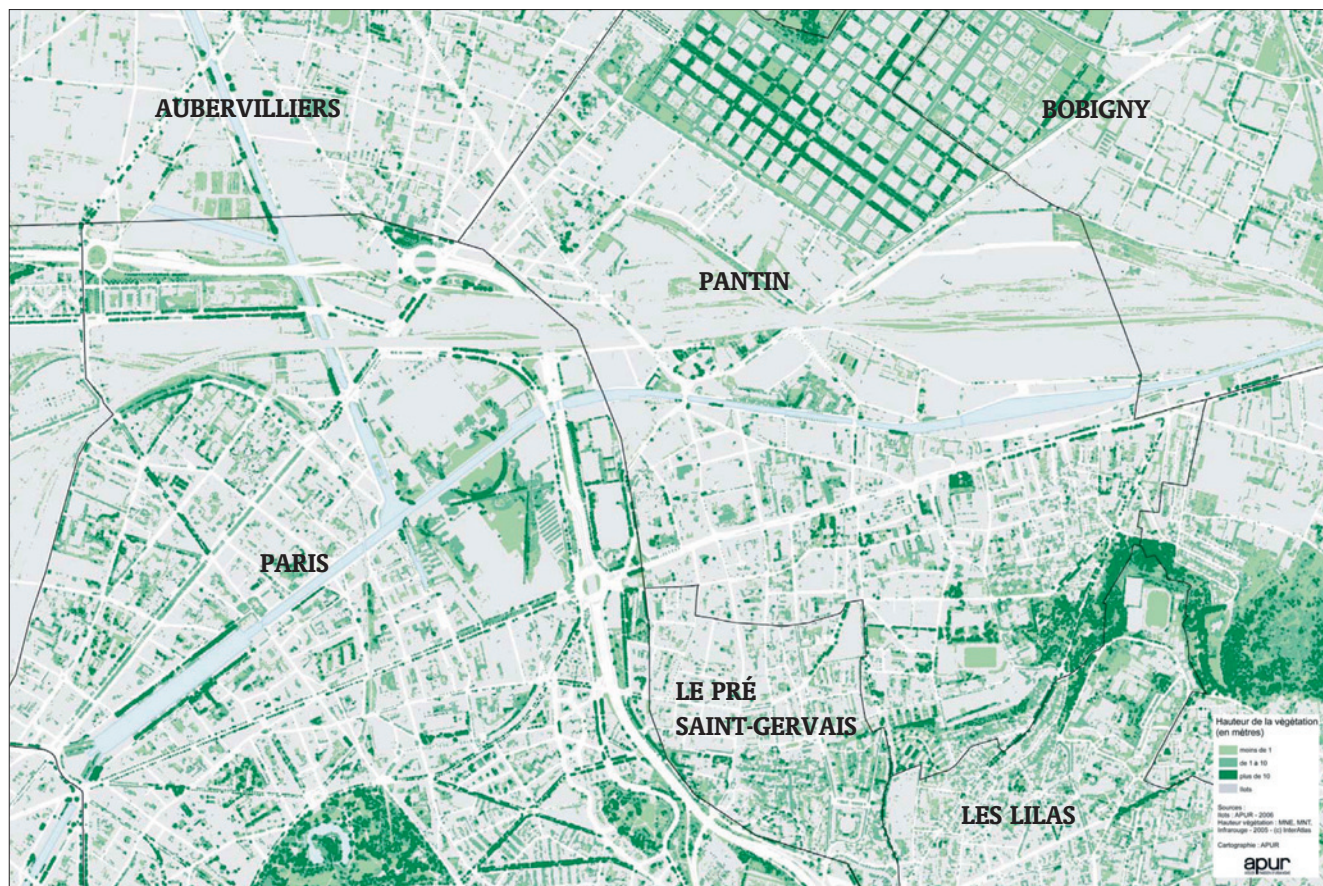
Coupages liaisons – hypothèse d'évolution, doc Apur

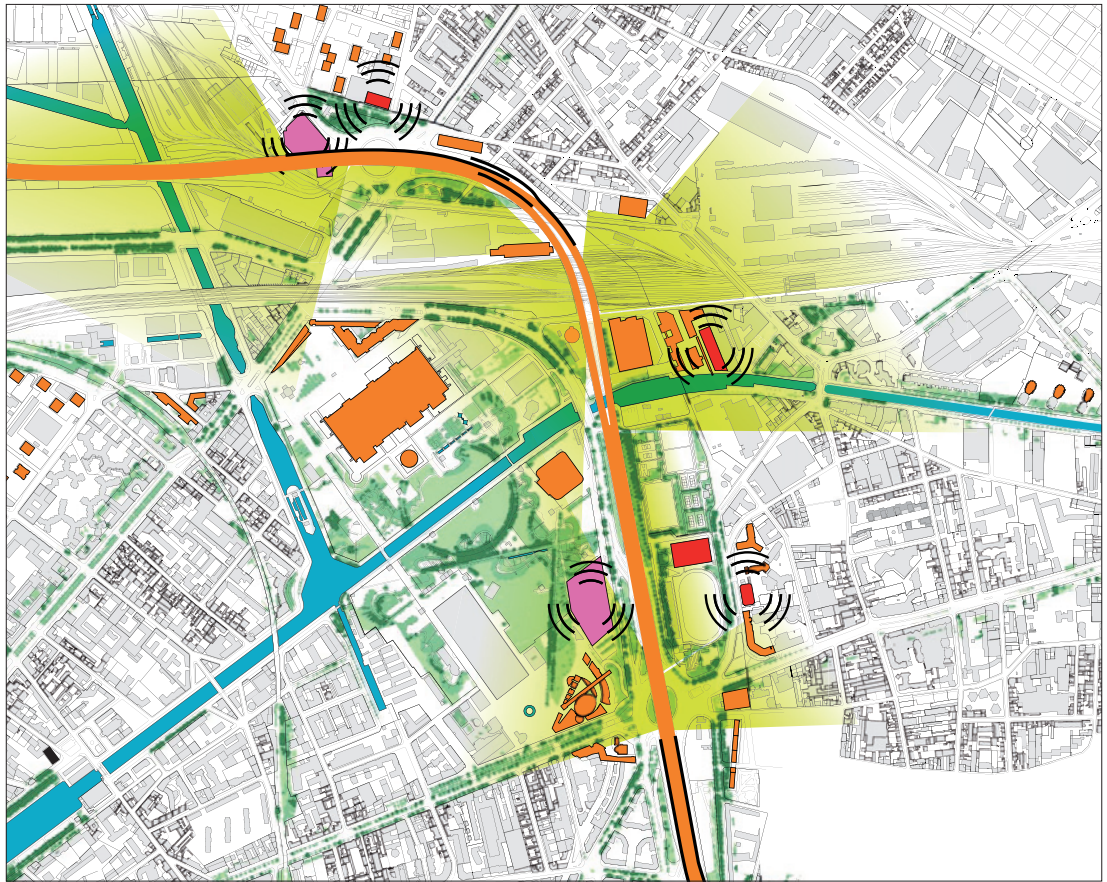
Qualifier les paysages à toutes les échelles.

À l'échelle du grand paysage, celui qui est vu depuis le boulevard périphérique dans lequel émergent les collines et les édifices de grande hauteur, les bâtiments remarquables mais aussi les grands alignements d'arbres, il faut prendre la mesure de l'impact de cette vue panoramique sur la conception des projets urbains et des architectures en co-visibilité avec le périphérique. Ainsi, une série de terrains sont dans la ligne de mire des automobilistes qui roulent sur le périphérique: notamment ceux situés aux abords de Porte de la Villette et de la Porte de Pantin, mais aussi, au droit de la grande courbe du boulevard, les terrains de la Halle aux cuirs, de « Pantin local », ou encore les garages de la rue des Petits Ponts. Ils bénéficient de ce fait d'une visibilité « métropolitaine » sur l'un des parcours qui relie la plateforme aéroportuaire de Roissy — Charles de Gaulle et les autoroutes du Nord et de l'Est. Tout bâtiment d'une hauteur même légèrement supérieure aux hauteurs moyennes voisines qui y serait édifié, bénéficierait de ce fait d'un caractère exceptionnel et remarquable.










À l'échelle des grandes infrastructures qui traversent le territoire étudié, plusieurs éléments fondent le paysage urbain et le marquent durablement: les voies ferrées et les caténaires, les piliers du boulevard périphérique, le plan d'eau du canal. S'appuyer sur ces éléments pour constituer l'identité des lieux est l'un des enjeux des projets urbains aux abords de ces grandes infrastructures. Ainsi par exemple, un projet particulier est à développer sur les berges du canal pour renforcer son impact sur les territoires qu'il traverse. De même, les piles du périphérique peuvent servir de cadre à la création d'un espace public d'un nouveau type, insolite et monumental, qui annonce le Parc de la Villette...

À l'échelle locale, la qualification du paysage des voies et la synergie entre leur espace et les espaces non bâtis voisins, est également une action indispensable, il en est ainsi notamment pour les voies qui longent le faisceau ferré, s'enfilent sous le périphérique ou longent ces talus – rue du Débarcadère, rue de la Clôture, rue du Chemin de Fer...



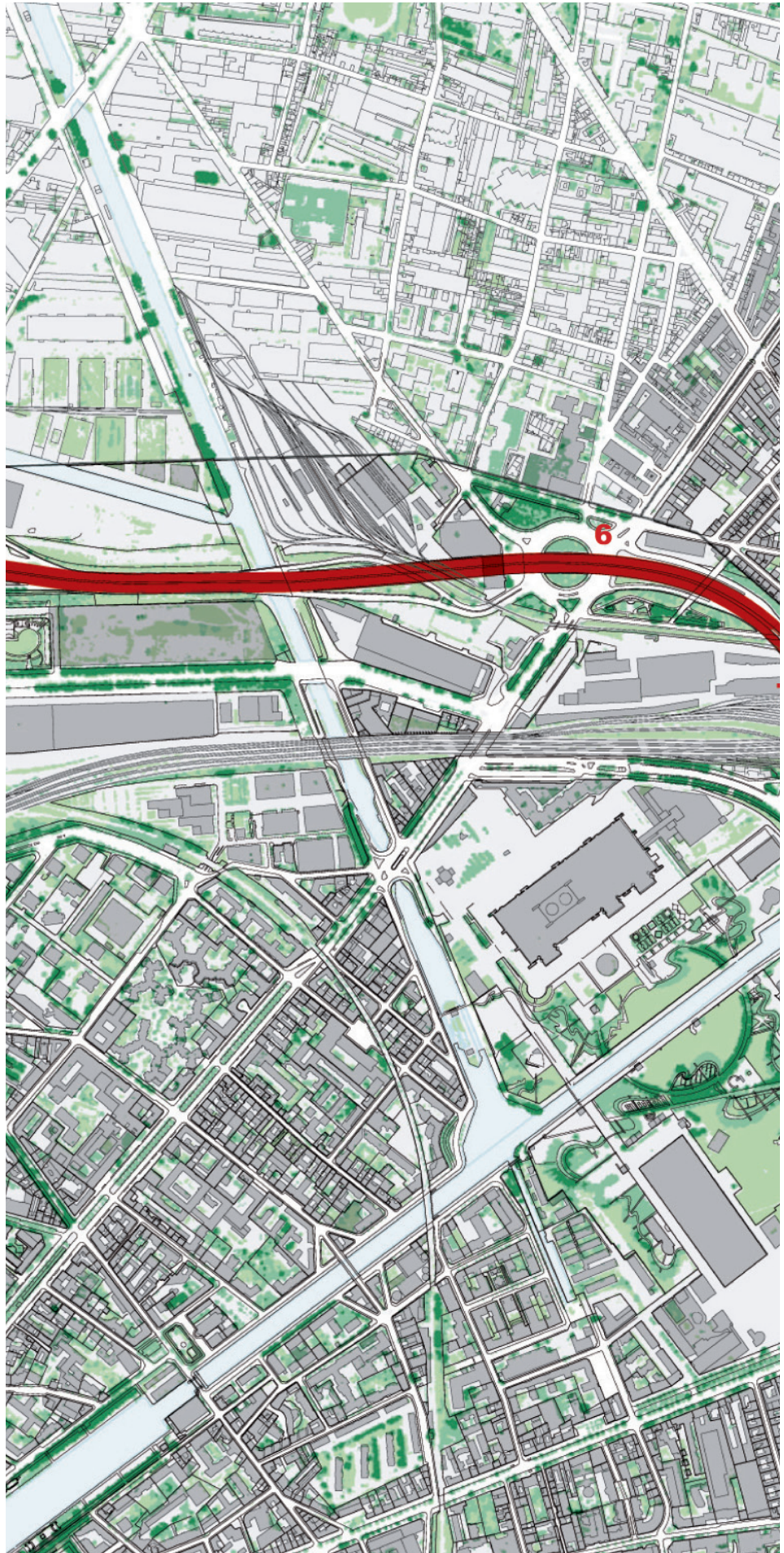


La grande échelle du paysage: choses vues depuis le boulevard périphérique, doc Apur

-  Bâtiments repères
-  Choses Vues
-  Bâtiments remarquables
-  Bâtiments remarquables en projet
-  Cônes de vision du grand paysage depuis le boulevard périphérique
-  Aire de perception du canal de l'Ourcq
-  Points de vue remarquables
-  Passages sous ouvrage
-  Arbres d'alignement



Le paysage à l'échelle du piéton: repères et points de vues, doc Apur



Vues depuis le boulevard périphérique, doc et photos Apur.



Anticiper l'impact des projets sur la circulation et les déplacements.

Les deux grands projets qui vont s'implanter dans le parc de La Villette vont générer une fréquentation encore plus importante du Parc et de ses équipements.

Bien que le choix modal en faveur de la voiture demeure minoritaire (de 10 à 35 %), l'impact de la circulation automobile générée par le parc demeure une question sensible à double titre :

- d'une part, il s'agit de veiller au bon fonctionnement des quartiers et au maintien de l'accessibilité des équipements durant la phase chantier par la mise en place d'un certain nombre de mesures qui pourraient être la quête de solutions de stationnement alternatives, l'information préalable de la clientèle motorisée sur les voies d'accès vers le site de la Villette, et surtout l'incitation à utiliser les transports en commun ;
- d'autre part, il s'agit d'améliorer les cheminements piétons et leur lisibilité entre les différents parkings du Parc et les équipements. En effet, à l'occasion de ces projets, une restructuration des parcs de stationnement va s'opérer. Le parking en plein air du Zénith va disparaître au profit d'un parc de stationnement de même capacité (600 places) en sous-sol de « La philharmonie ». Le parking de 1600 places situé sous la Cité des Sciences va être rénové pour le rendre utilisable par tous les usagers du site de la Villette.

L'amélioration des liaisons de part et d'autre du canal, entre le parc de stationnement de la CSI et les équipements qui constituent de gros générateurs de flux comme le Zénith, apparaît primordiale compte tenu de l'importance des flux de piétons concernés. Enfin, il faudra bien entendu s'assurer du bon fonctionnement du parc de 1600 places en raison des évolutions de la voirie liées aux aménagements du tramway T3.

La hausse de fréquentation liée à ces nouveaux projets, mais aussi la nouvelle offre de transports en commun (mise en service de T3, hausse des fréquences sur la gare RER de Pantin) devrait aussi apporter des modifications sur la structuration des cheminements piétons de/vers le Parc. Le schéma « Parcours vers le parc de la Villette depuis les stations de transport en commun en 2012 » (p. 13) montre la pertinence de la liaison piétonne par les rives du canal de l'Ourcq entre les équipements du Parc, les deux stations de tramway T3 « Grands Moulins-Gare de Pantin » et « Ladoumègue » et la gare RER de Pantin, mais aussi les quartiers de Pantin tout proches. Une simulation de flux sur la tranche 19-20 heures d'une soirée durant laquelle de nombreux équipements (Philharmonie, Zénith, Grande Halle, Cinéma en plein air, etc.) fonctionnent montre une fréquentation potentielle des rives du canal par plus de 4500 personnes (3178 piétons en rive nord, 1265 piétons en rive sud). L'aménagement de la Porte de l'Ourcq constitue une réponse essentielle à cet enjeu métropolitain.

Evaluation de la fréquentation piétonne de la "Porte de l'Ourcq" en 2012

l'estimation de la fréquentation du site de la Villette

La fréquentation générée par ses équipements a été volontairement considérée durant une heure de pointe (un samedi entre 19 et 20h), créneau qui mêle à la fois l'arrivée des usagers pour les activités de la soirée et le départ des usagers des activités dites diurnes.

Cité des Sciences (Géode)	400 personnes
Commerces 4e travée	1 500 personnes
Pôle cinéma 4e travée	1 500 personnes
Espace chapiteaux	320 personnes
Kiosque à musique	1 000 personnes
Activité sur la prairie	4 390 personnes
Zénith	6 200 personnes
Grande Halle de la Villette	15 000 personnes
Cité de la Musique	1 100 personnes
Grand Auditorium	2 400 personnes
Fréquentation du parc	900 personnes

une hypothèse de mode de déplacement de ses usagers

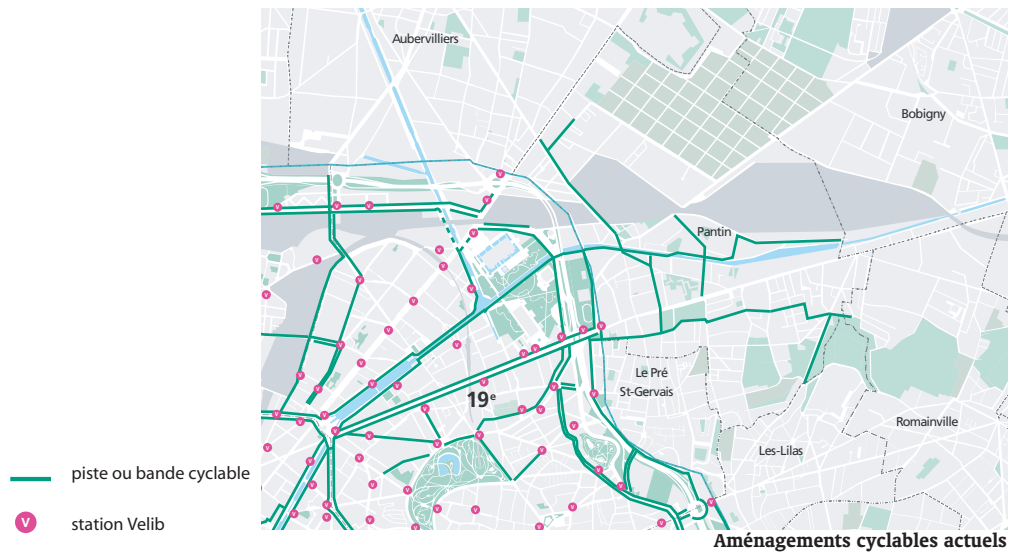
- 1 Le choix est modulé en fonction de la portée locale, régionale, voire nationale de chaque équipement du site de la Villette :
 - voiture particulière pour 10 à 35 % des usagers de la Villette,
 - marche à pieds pour 4 à 20 % des usagers,
 - transport en commun pour 48 à 61 % des usagers.
- 2 mode de transport utilisé par les usagers venus en transport en commun :
 - 55 % d'entre-eux viennent en métro (ligne 5 ou 7),
 - 25 % utilisent le tramway T3 depuis le sud de la ligne,
 - 5 % utilisent le tramway T3 depuis le nord de la ligne,
 - 15 % utilisent la gare RER E de Pantin.
- 3 parcours des usagers venus à pieds :
 - 40 % d'entre-eux accèdent au site via les berges du canal de l'Ourcq depuis Paris,
 - 25 % accèdent par l'entrée nord du parc,
 - 25 % accèdent par l'entrée sud du parc,
 - 10 % arrivent par les berges du canal de l'Ourcq depuis Pantin.

Sur ces bases, les itinéraires empruntés par les usagers de la Villette ont été modélisés en suivant la règle de l'itinéraire le plus court.

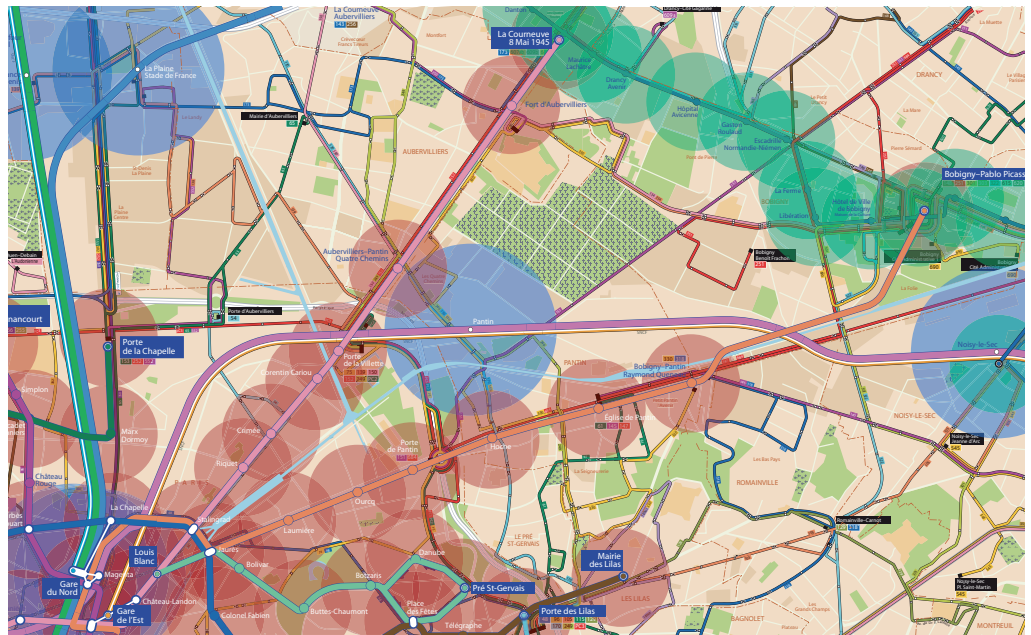
Cette modélisation permet ainsi d'estimer les flux piétons qui emprunteraient les berges de la future Porte de l'Ourcq pendant une heure de 19h à 20h, en considérant une partie des usagers du tramway T3, ceux de la gare RER de Pantin, et les piétons venus par le canal de l'Ourcq depuis Pantin :



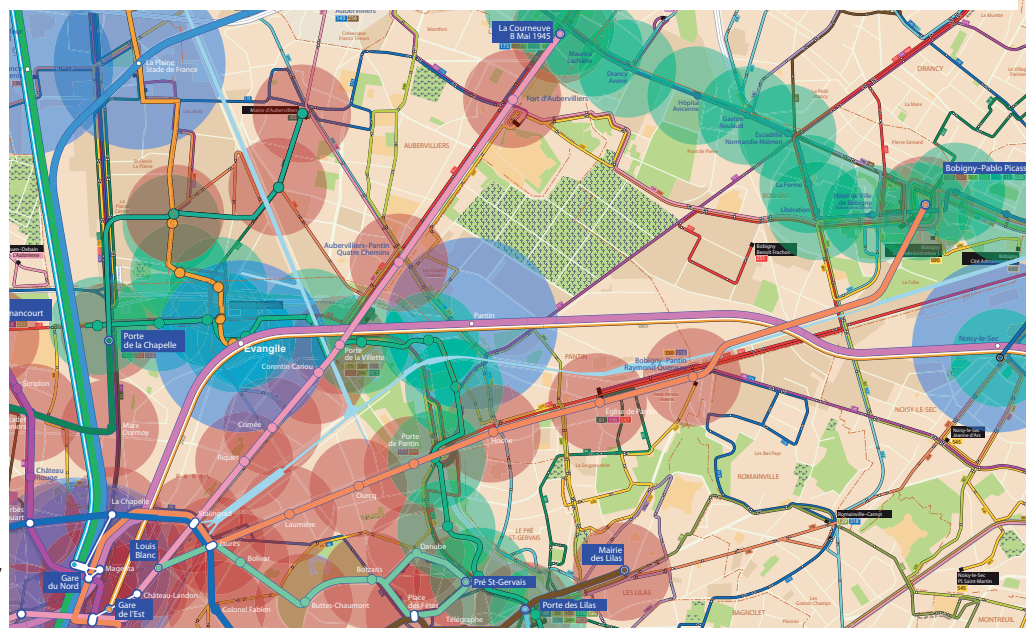
En berge nord : 3 178 piétons/h
En berge sud : 1 265 piétons/h

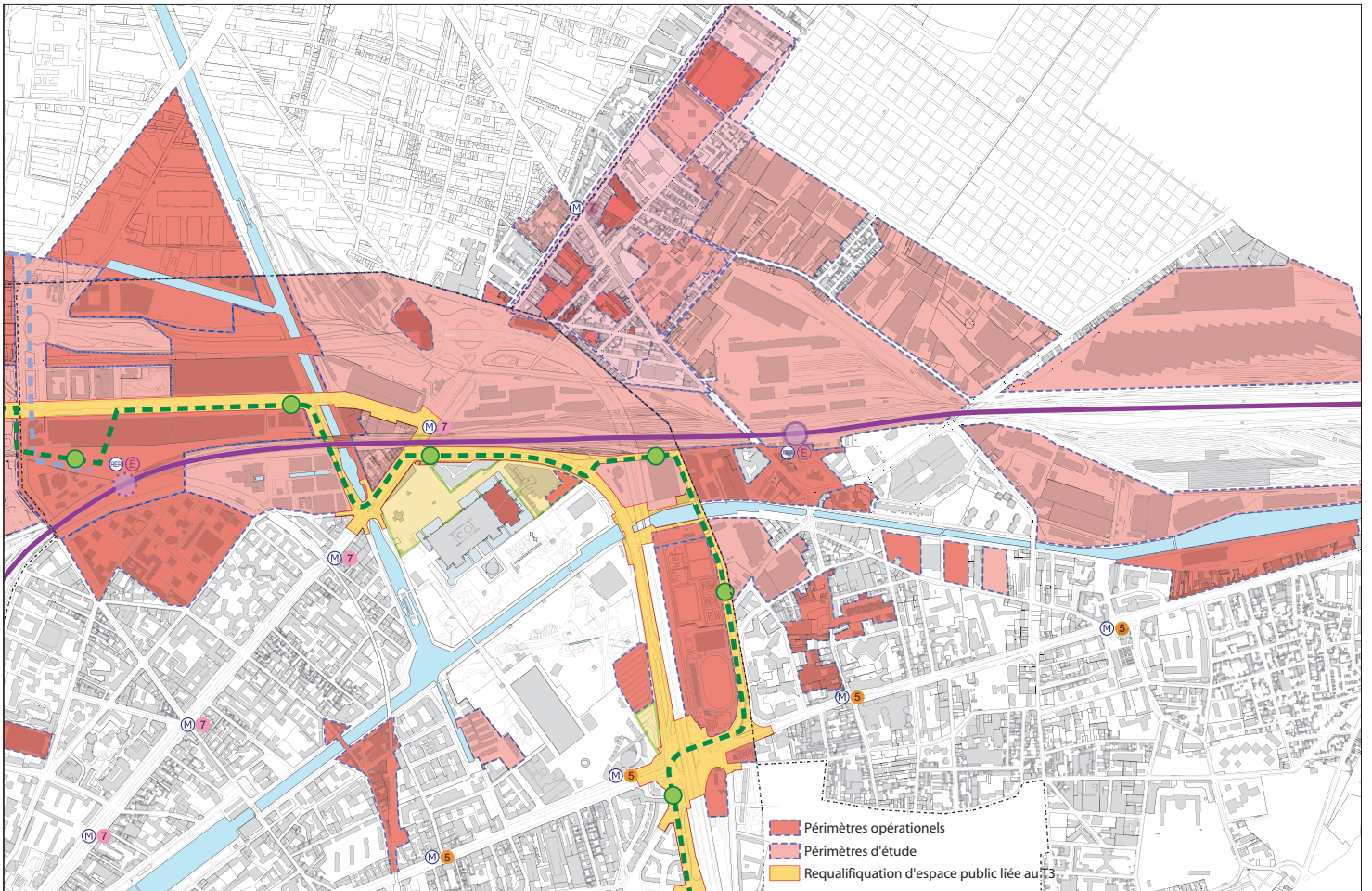


Les transports en commun en 2008

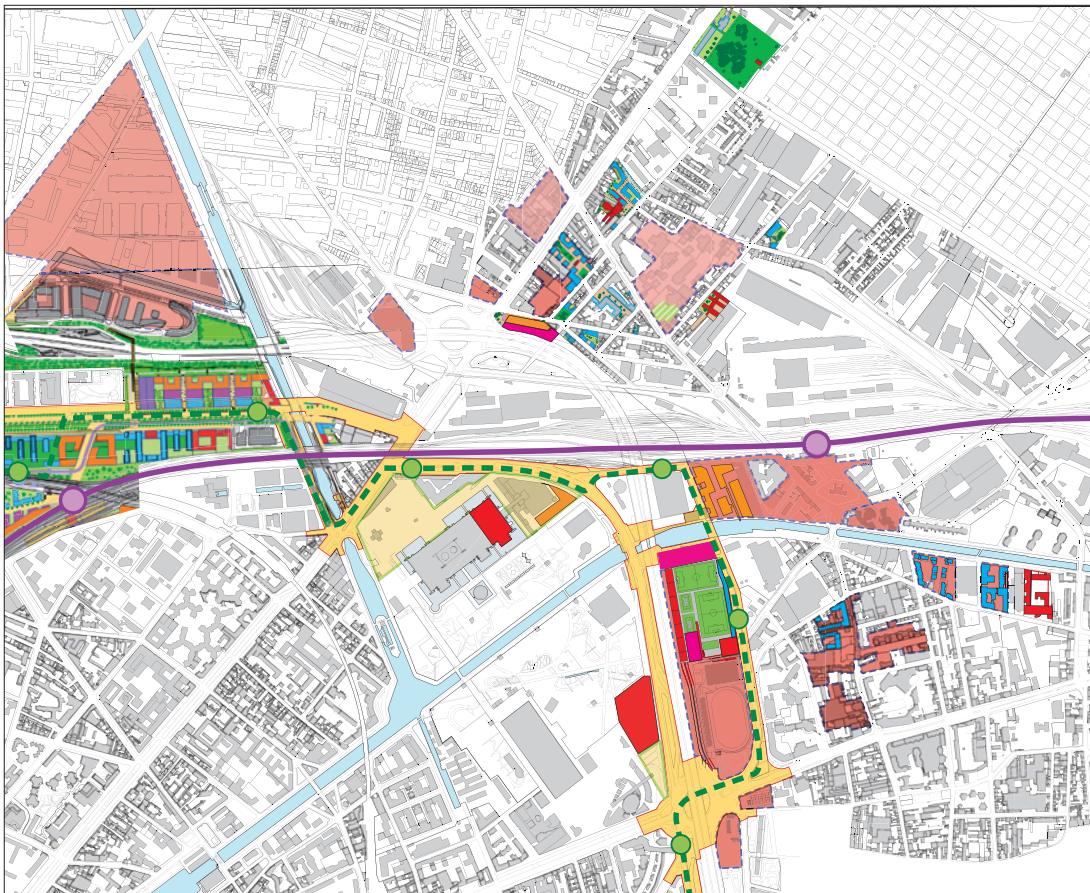


Les transports en commun en 2015





Périmètres d'étude et périmètres opérationnels, doc Apur



24 Projets réalisés à échéance 2015, doc Apur

Mener une réflexion concertée sur la programmation des projets à venir et leur impact métropolitain

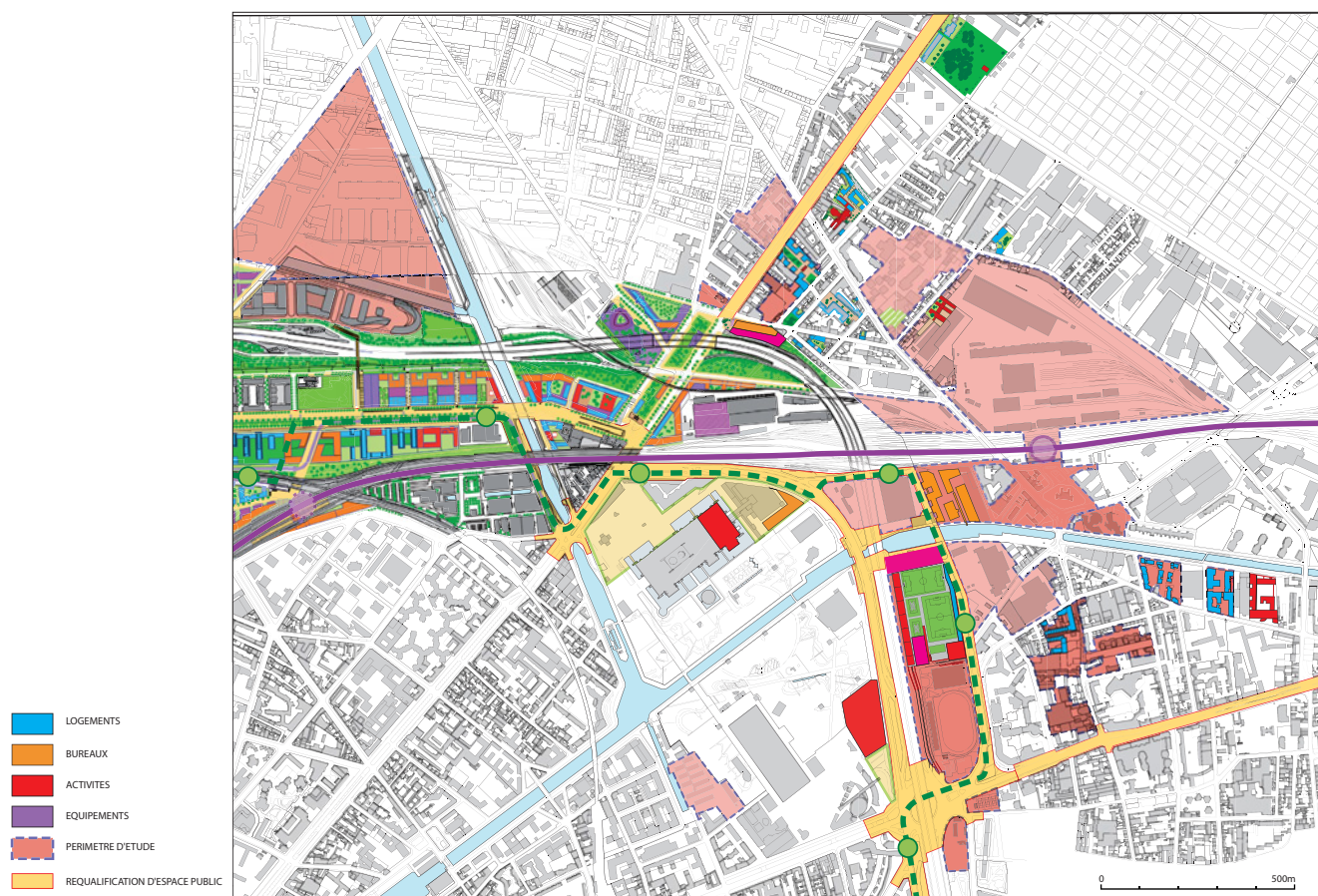
La dynamique du développement urbain va concerner un secteur plus vaste que la simple interface entre Paris et Pantin.

À l'horizon 2015, la plupart des projets déjà lancés ou annoncés devraient être réalisés sinon amorcés: le tramway T3 et le réaménagement des espaces publics liés (2012), la restructuration du centre sportif Ladoumègue qui accueillera au niveau inférieur les ateliers du tramway (2012), la restructuration du port Serrurier (2010), la 4^e travée de la CSI (2010) et un nouvel immeuble de bureaux, le Grand Auditorium (2012), et bien sûr la ZAC Paris Nord Est, côté Paris; les ZAC du centre-ville et des Grands Moulins, à Pantin.

Mais à une échelle plus vaste, ce sont de grands territoires d'emprises logistiques qui pourraient connaître une mutation urbaine rapide en raison de la dynamique impulsée par les opérations engagées.

Ainsi, l'emprise de la Halle aux cuirs de part et d'autre du boulevard périphérique recèle de très fortes potentialités urbaines grâce à sa situation au pied du tramway et à deux pas du RER, du Parc et des Grands Moulins, et du grand paysage du canal et du périphérique qui constituent une forte valeur ajoutée pour des programmes exceptionnels. Cette emprise inclue dans l'opération Paris Nord-Est est actuellement destinée essentiellement à des programmes de logements.

De la même manière, les emprises ferroviaires de Pantin, mais aussi le secteur « Cartier Bresson » ou encore l'entrée de ville par l'avenue du général Leclerc constituent des zones de projet que la municipalité de Pantin a identifié et mis sous contrôle par la création de périmètres d'étude.

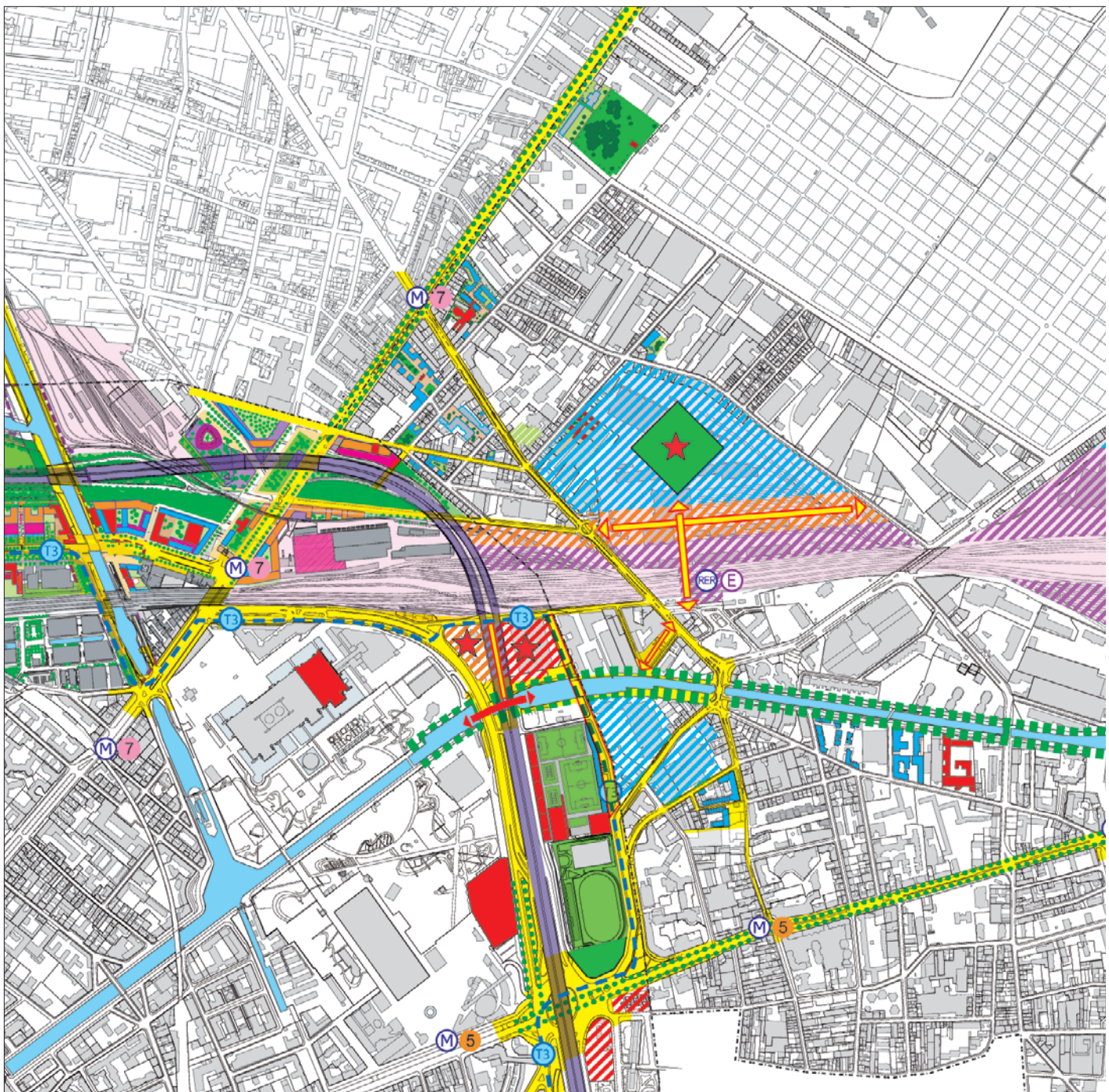


Projets réalisés à échéance 2020, doc Apur

Le futur quartier de la gare « Pantin Local » et les terrains occupés par des concessionnaires automobiles près de l'avenue du Général Leclerc pourraient muter à moyen terme. Ces territoires sont particulièrement adaptés à la définition de projets accueillant à la fois des logements et des activités. Ils sont en contact direct avec des quartiers d'habitat ancien de Pantin et leur desserte par les transports en commun va être renforcée par le tramway. Ils pourraient toutefois intégrer des programmes d'échelle métropolitaine en raison de leur situation attractive.

Au nord du canal, la présence du faisceau ferroviaire devrait amener à intégrer dans les projets des activités économiques autour de la logistique urbaine et des services. Sur la base de centralités nouvelles, ces emprises constituent une réelle occasion de développer un tissu urbain mixte dans sa forme et dans ses fonctions, dans de bonnes conditions d'urbanité. L'ensemble des secteurs opérationnels et d'étude en lisière de Paris et de

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN



Pantin représentent une superficie de plus de 100 ha. Le potentiel d'une centralité émergente à l'échelle métropolitaine apparaît ainsi clairement.

Ces évolutions urbaines nécessiteront un renforcement encore plus important de la structure urbaine en ce qui concerne les transports et les espaces publics.

Outre la mise en service du tramway, la desserte en transports en commun du secteur sera renforcée par l'augmentation de la fréquence d'arrêt des trains du RER E en gare de Pantin, la constitution plus à l'ouest du pôle multimodal Évangile (RER E, T3, TY vers Saint-Denis), et le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers. La structure du réseau de transports en commun évolue donc à la fois de manière quantitative en offrant davantage de capacité de transport, ce qui constitue un impératif au vu des nombreux projets de développement, et de manière qualitative par l'arrivée d'un mode de transport attractif comme le tramway, ou encore par le renforcement du maillage de l'offre existante.

En ce qui concerne les modes doux (marche à pieds, vélo), même si un vrai réseau est en voie de constitution tant à Paris qu'à Pantin, un certain nombre d'améliorations sont à apporter et en particulier les raccords de réseau de pistes cyclables entre Paris et Pantin. Ainsi, la restructuration de la Porte de Pantin, liée à l'arrivée du T3, et celle de la Porte de la Villette, liée à l'opération Paris Nord Est devront permettre la mise en place de réseau continu de qualité. La création d'une large promenade le long du canal de l'Ourcq au droit des ouvrages du boulevard Sérurier et du boulevard périphérique permettra d'améliorer la lisibilité globale de l'itinéraire cyclable le long des berges du canal. Enfin, le système Vélib' pourra être étendu en dehors de Paris.

Enfin, le réseau viaire du secteur devra évoluer et être renforcé pour pouvoir relier convenablement les différents périmètres de projets et d'études.

La rue de la Clôture, ainsi que celle du Chemin de Fer vont devenir des voies structurantes entre Paris et Pantin, entre Paris Nord Est et les secteurs de développement pantinois.

La rue du Chemin de Fer devra être prolongée à travers l'emprise « Pantin local » afin d'assurer une liaison vers la RD 115, et au-delà, vers l'A86 en évitant le goulot d'étranglement de la mairie de Pantin. À Pantin, la rue Delizy connaîtra aussi une évolution de son statut en facilitant les liaisons entre ces futurs projets urbains et la RN3 et les quartiers de la rive sud du canal. Les anciennes RN2 et RN3 devraient aussi faire l'objet de propositions de réaménagement en lien avec les comités d'axes.

Tous ces changements obligeront à une refonte des espaces publics, voire de possibles élargissements de voirie afin de redistribuer l'espace viaire en fonction de choix politiques pris pour la desserte de ces territoires. C'est dans ce but qu'il est nécessaire d'entreprendre une étude de circulation globale qui intègre l'ensemble des projets et réflexions parisiens et pantinois.



Périmètre de l'étude de circulation menée en 2008 par les services techniques de Paris et Pantin



28 Vue depuis le Nord de Paris vers Pantin.

LES PROJETS PRIORITAIRES À L'INTERFACE DE PARIS ET DE PANTIN

LE TRAMWAY ET SES ABORDS

L'extension du tramway T3 doit entrer en service à la fin 2012. Entre les portes de Pantin et de la Villette, il emprunte la rue des petits ponts, à la limite des territoires pantinois et parisien, franchit le canal sur un futur ouvrage, et enfin revient sur le boulevard MacDonald par la rue de la Clôture. Entre les stations de la Porte de Pantin et de la Porte de la Villette, il compte deux stations intermédiaires : Ladoumègue et Grands Moulins-Gare de pantin.

Ce projet de tramway intègre la refonte globale des espaces publics qu'il emprunte, de façade à façade. Il comprend aussi la restructuration plus lourde d'espaces majeurs identifiés, notamment de la Porte de Pantin où le réaménagement est complet entre l'avenue Jean Jaurès à Paris et l'avenue Jean Lolive à Pantin.



© Reichen et Robert



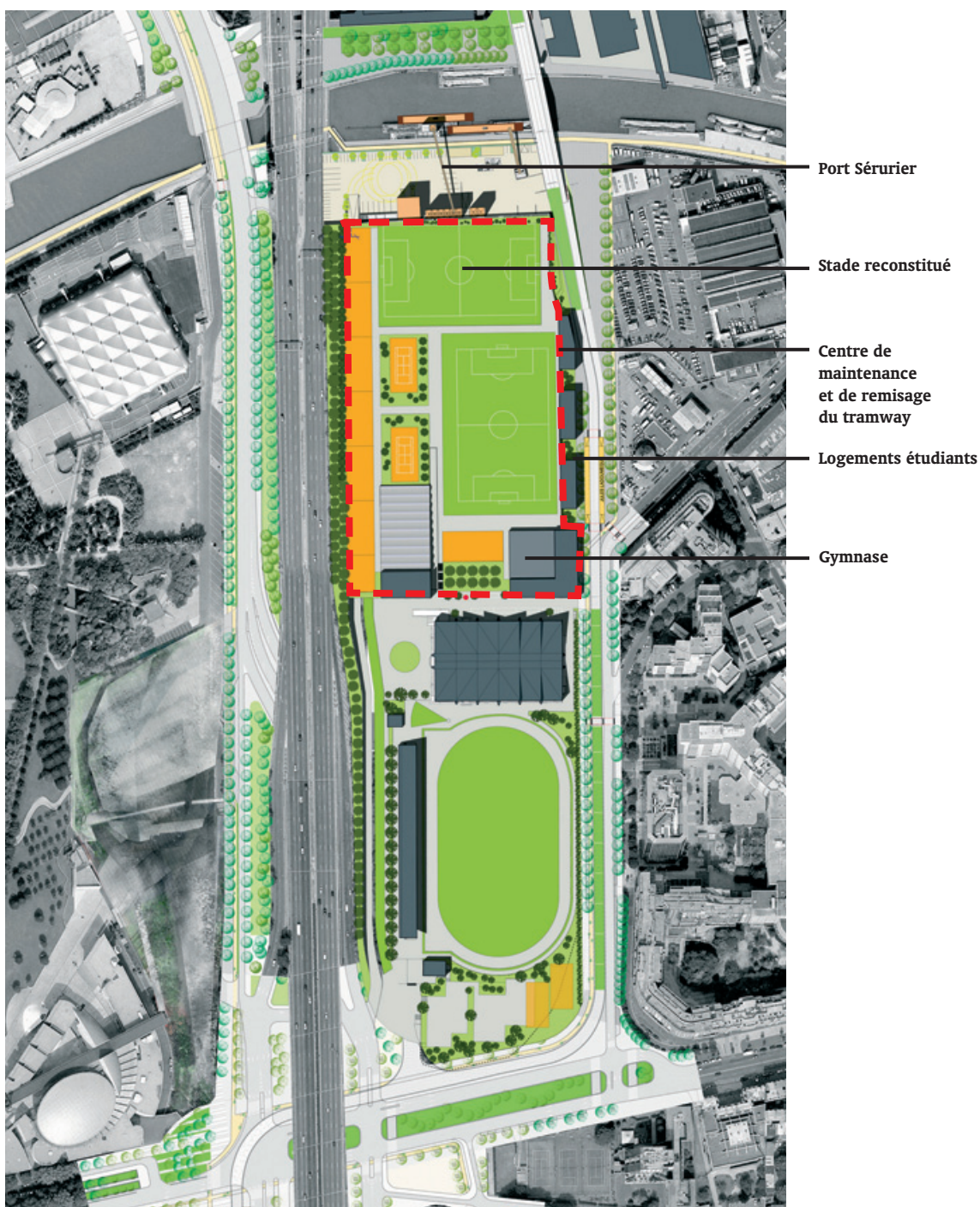
© Reichen et Robert

La passerelle du tramway. Dessins 3D, Reichen et Robert, architectes.

Stade Ladoumègue : centre de maintenance du tramway et logements étudiants

Le centre sportif Jules Ladoumègue va accueillir sur une partie de son emprise le centre de maintenance et de remisage des rames de tramway, lequel doit entrer en service dès le début de l'année 2012 afin de pouvoir réceptionner les rames du tramway. Le centre sportif sera reconstitué en toiture des ateliers tramway. Une offre sportive supplémentaire comprendra un gymnase, des terrains de squash, un mur d'escalade, des salles de sport (danse, musculation). Le centre sportif sera protégé des nuisances du boulevard périphérique par l'édification de terrains de tennis couverts qui joueront le rôle d'écran phonique. Ce projet intègre en façade sur la rue des petits ponts la construction d'un ensemble de 190 logements étudiants (6900 m² SHON).

Les accès au centre de maintenance s'effectueront depuis la Porte de Pantin, le long du boulevard périphérique pour les rames de tramway, comme pour les véhicules. Cette voie assurera également la desserte du port Sérurier voisin.

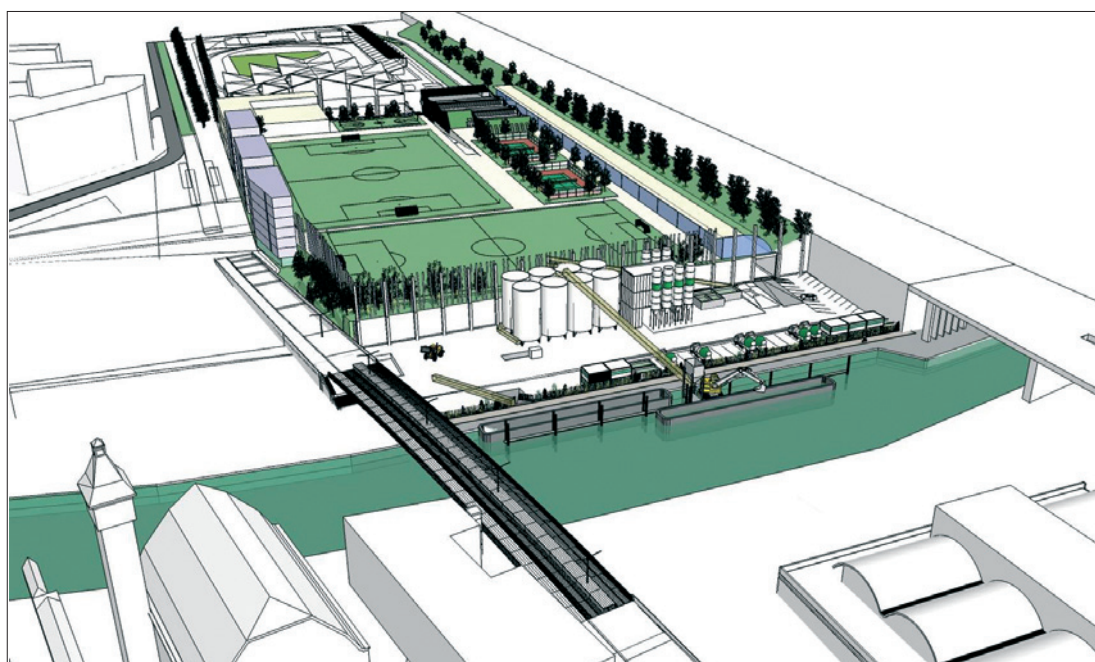


Le port Sérurier

Le port sera entièrement restructuré, dans le même calendrier que celui du centre de maintenance. Ce réaménagement permettra de rétablir la continuité d'un passage public de 7,80 m de largeur le long du canal, passage qui comporte le chemin de hallage et une piste cyclable bi directionnelle.

La restructuration du port permettra surtout de supprimer tout le trafic des camions dans la rue des Petits Ponts et sur le quai du canal, rendant ainsi totalement ces espaces à la vie urbaine.

La rénovation des installations est également l'occasion d'améliorer le paysage du canal à cet endroit. Une rangée d'arbres de haute tige devrait être plantée au droit de la clôture entre les installations et le quai afin de renforcer le paysage linéaire du canal et d'accroître son impact visuel sur les territoires environnant.



Le port Sérurier restructuré. Dessin 3D , Reichen et Robert, architectes.



Le plan du projet du port Sérurier, Reichen et Robert, architectes.

La Porte de Pantin et la déchèterie

La porte de Pantin a été identifiée comme un espace public urbain majeur à traiter dans le cadre du tramway. Son réaménagement s'organise autour d'un mail qui établit une continuité entre l'avenue Jean Jaurès à Paris et l'avenue Jean Lolive à Pantin. Dans les premières études, le tramway était disposé en position axiale sur un terre-plein central, mais il est désormais positionné en latéral Nord en raison des accès au centre de maintenance situé sous le stade Jules Ladoumègue. Ce basculement implique une redistribution de l'espace public. Il est donc proposé de créer le terre-plein central étroit pour agrandir le trottoir latéral nord et trouver ainsi des cheminements piétons et cyclistes plus confortables.

Au débouché du boulevard Sérurier, le tracé du boulevard serait redressé et les plantations d'arbres renforcées entre l'ouvrage du périphérique et la limite du parc au droit de l'esplanade du futur auditorium.

À l'occasion de cet aménagement les trémies du boulevard des maréchaux seront fermées, créant ainsi la possibilité de disposer sous le périphérique de deux emprises à bâtir d'environ 1000 m² chacune.

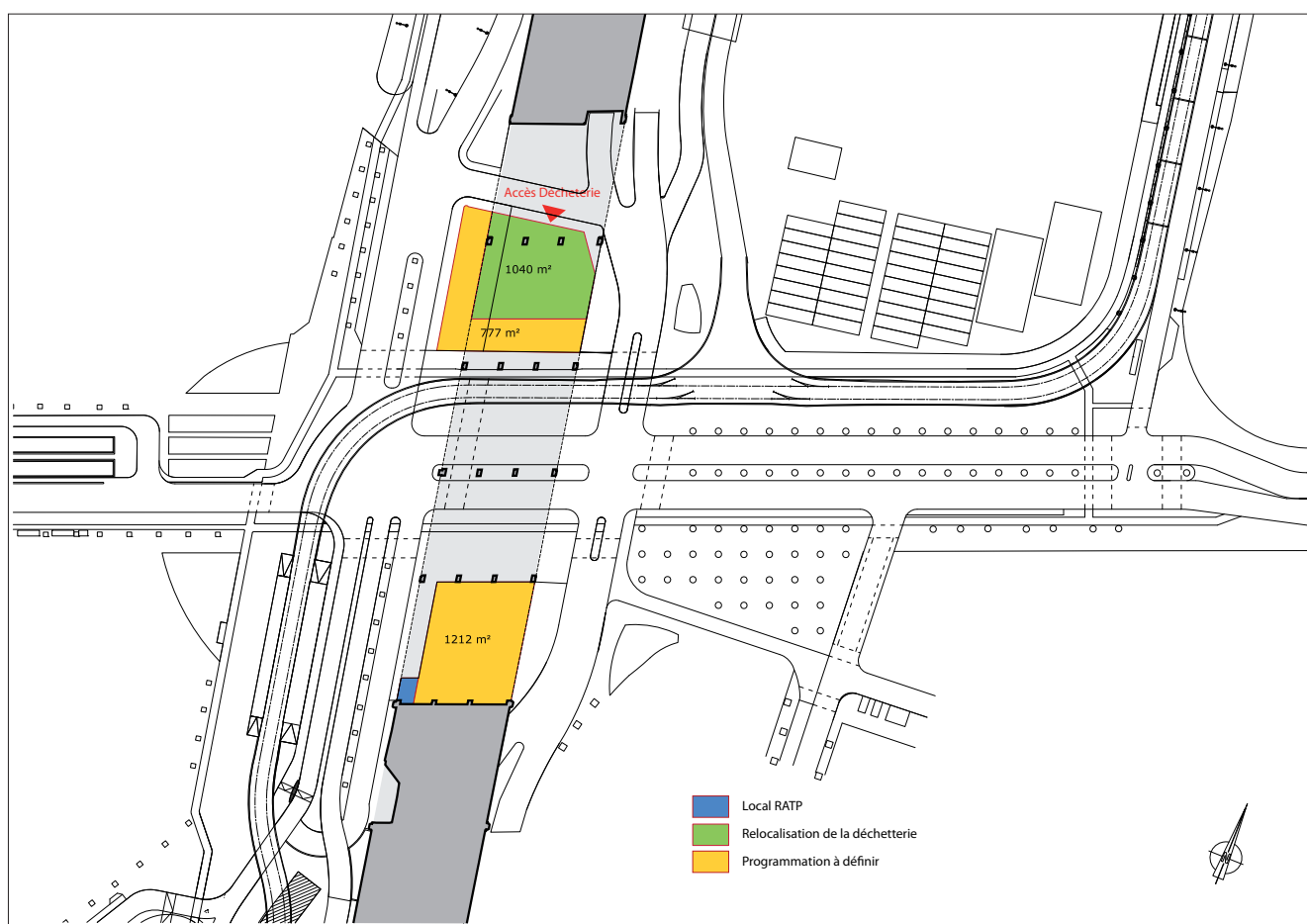


La porte de pantin.

L'emprise nord pourrait accueillir la déchèterie actuellement située rue de la Clôture, qui doit être relocalisée dans le secteur. (Pour mémoire, le tracé du tramway oblige à modifier le débouché de la rue de la Clôture sur le boulevard MacDonald et à supprimer à cet endroit le terrain relais des objets encombrants du 19^e arrondissement.)

La nouvelle déchèterie, pourrait être localisée dans un volume fermé construit sous l'ouvrage de la périphérique. Profitant de la voie de service créée pour accéder au parking de l'auditorium, l'accès au site sera isolé de la grande composition de la porte de Pantin.

La DPE étudie cette proposition et a esquissé un schéma d'organisation de la déchèterie sur ce site. Il est envisagé d'ouvrir le site aux particuliers favorisant ainsi un « eco-geste » du riverain parisien et pantinois dans le cadre d'une intercommunalité à définir.



Avenue de la Porte de Pantin
Nouvel aménagement et création de locaux sous le boulevard périphérique

Les boulevards Mac Donald et Sérurier

Les boulevards des Maréchaux constituent la voie sur laquelle se branchent la grande majorité des accès routiers au parc de la Villette, qu'il s'agisse de desserte logistique ou d'accès aux parkings pour le public. Avec la mise en service du tramway, ces boulevards vont être reconfigurés et connaître à l'instar des Maréchaux au sud de Paris une baisse de leur capacité routière sur les sections empruntées par le tramway. La mise en place sur la rive intérieure d'une piste cyclable bi directionnelle, conduira également à mordre sur l'emprise de l'EPPGHV.

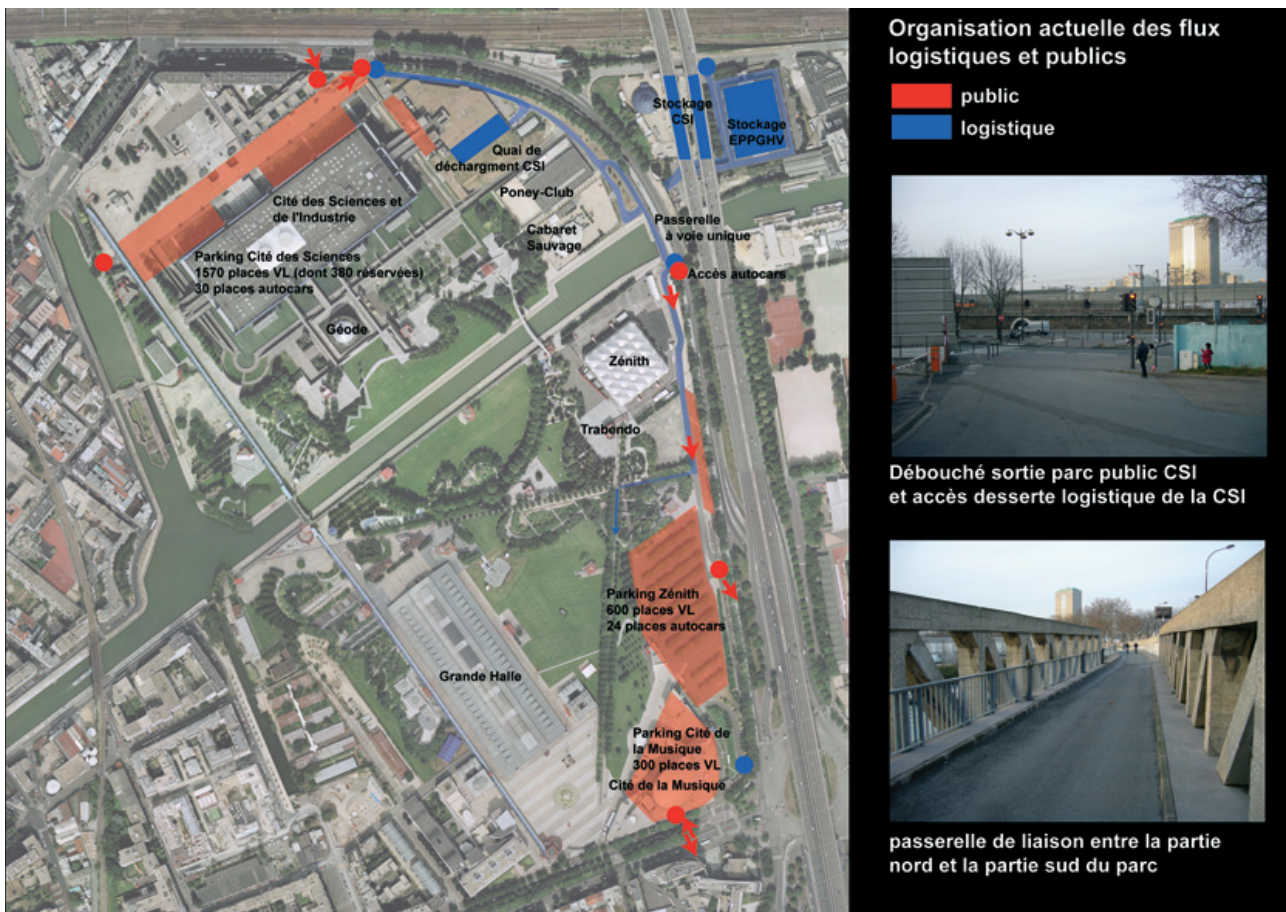
Là où le tramway ne circule pas (entre la rue de la Clôture et la Porte de Pantin), le réaménagement sera de moindre ampleur

Aujourd'hui, la plupart des accès logistiques s'effectuent Porte de la Villette. Compte tenu de l'importance des nouveaux projets (les 8 000 m² de commerces, les 1500 m² de restaurant) et des périodes de chantier, l'aménagement d'une sortie de véhicules de livraisons ou de chantier sur la section du boulevard Mac Donald non empruntée par le tramway est nécessaire pour alléger la pression circulatoire sur la Porte de la Villette et supprimer la sortie des camions par la sortie du parking de 1600 places afin de faciliter son fonctionnement.

Le boulevard Sérurier verra la conjonction de la réalisation des projets du tramway T3 et de la 4^e travée de la CSI. Cette quatrième travée comprendra 16 salles de cinémas. Seront également créés 8 000 m² de commerces liés à l'équipement et aux loisirs, des restaurants et des bureaux. Ces nouveaux équipements généreront des flux de circulation supplémentaires, livraisons, accès du public, stationnement.

Dans l'objectif de pallier les difficultés de circulation future, différents scénarios ont été étudiés pour permettre à la voie de service qui longe le boulevard Mac Donald de trouver un débouché ne croisant pas le passage du tramway T3. Un nouveau carrefour commandé par feux permettrait des entrées et sortie des véhicules vers les boulevards des Maréchaux dans les deux sens de circulation.

Situation existante: la voie de service, à double sens, longe le boulevard en contrebas, et franchit le canal de l'Ourcq sur une passerelle d'une largeur d'une seule voie mais toujours à double sens, accolée à l'ouvrage des maréchaux. Une sortie sur le boulevard existe au sud du canal.

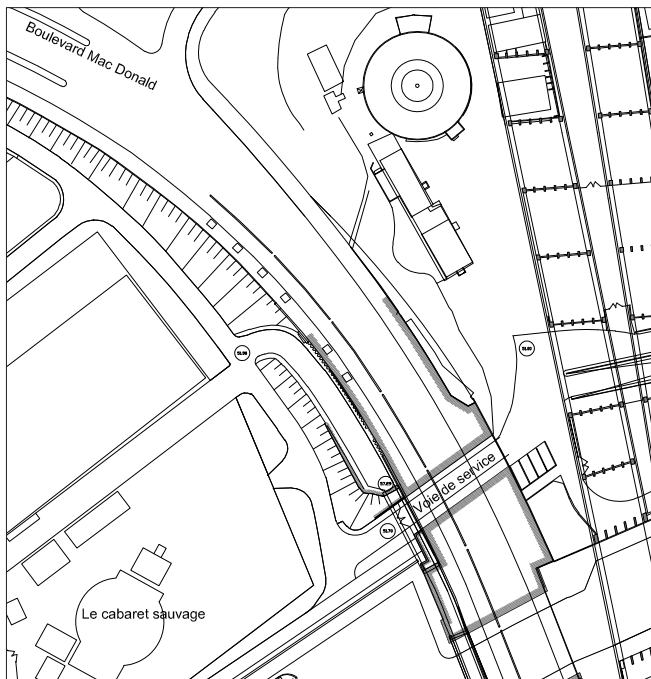


Hypothèse A : Au nord du canal, la rampe existante d'accès à la passerelle est conservée, une nouvelle rampe est créée à l'usage de la Cité des Sciences. Située dans l'épaisseur du talus elle offre un débouché sur le boulevard Mac Donald avec deux voies de circulation.

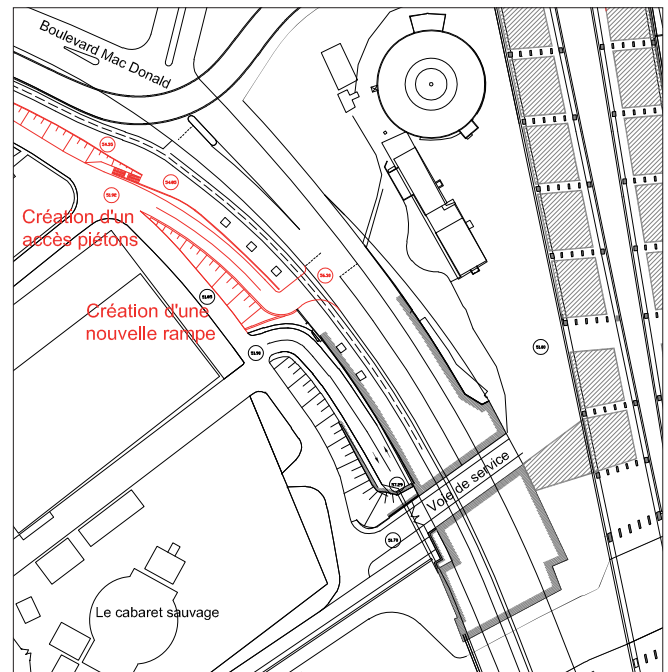
Hypothèse B : Au nord du canal, la rampe existante est prolongée et rehaussée pour rattraper le niveau du boulevard et permettre une sortie avant le passage sur la passerelle. La rampe comporte trois voies : une voie dans chaque sens et une voie de 'tourne à gauche' qui permet aux véhicules du parc de la Villette d'emprunter la passerelle sans être bloqués par le stockage des camions qui souhaitent s'engager sur le boulevard.

Dans les deux variantes, la rampe actuelle située au sud du canal est maintenue en l'état. La création de la nouvelle rampe sera l'occasion de créer un escalier (1,80 m de large) pour offrir une nouvelle entrée au parc depuis le boulevard Mac Donald pour les piétons venant de la station de tramway « Grands Moulins-Gare de Pantin » ou du RER Pantin. Cet escalier restera discret pour être essentiellement utilisé par les habitués.

Ces aménagements ponctuels nécessitent toutefois d'être complétés par une étude globale sur le devenir et la requalification de la façade du boulevard depuis la Porte de Pantin jusqu'à la CSI.

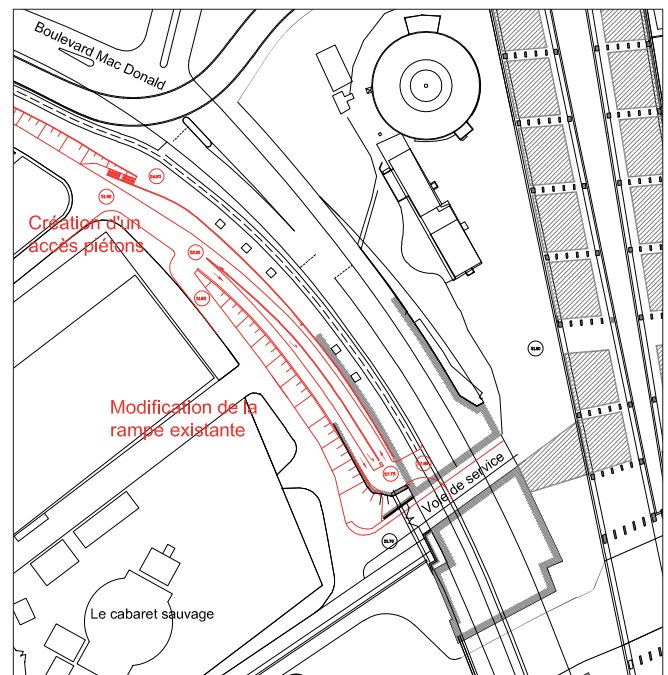


État actuel



Hypothèse A

Création d'un nouvel accès au boulevard Sérurier depuis le Parc de La Villette au Nord du canal de l'Ourcq, docs Apur.

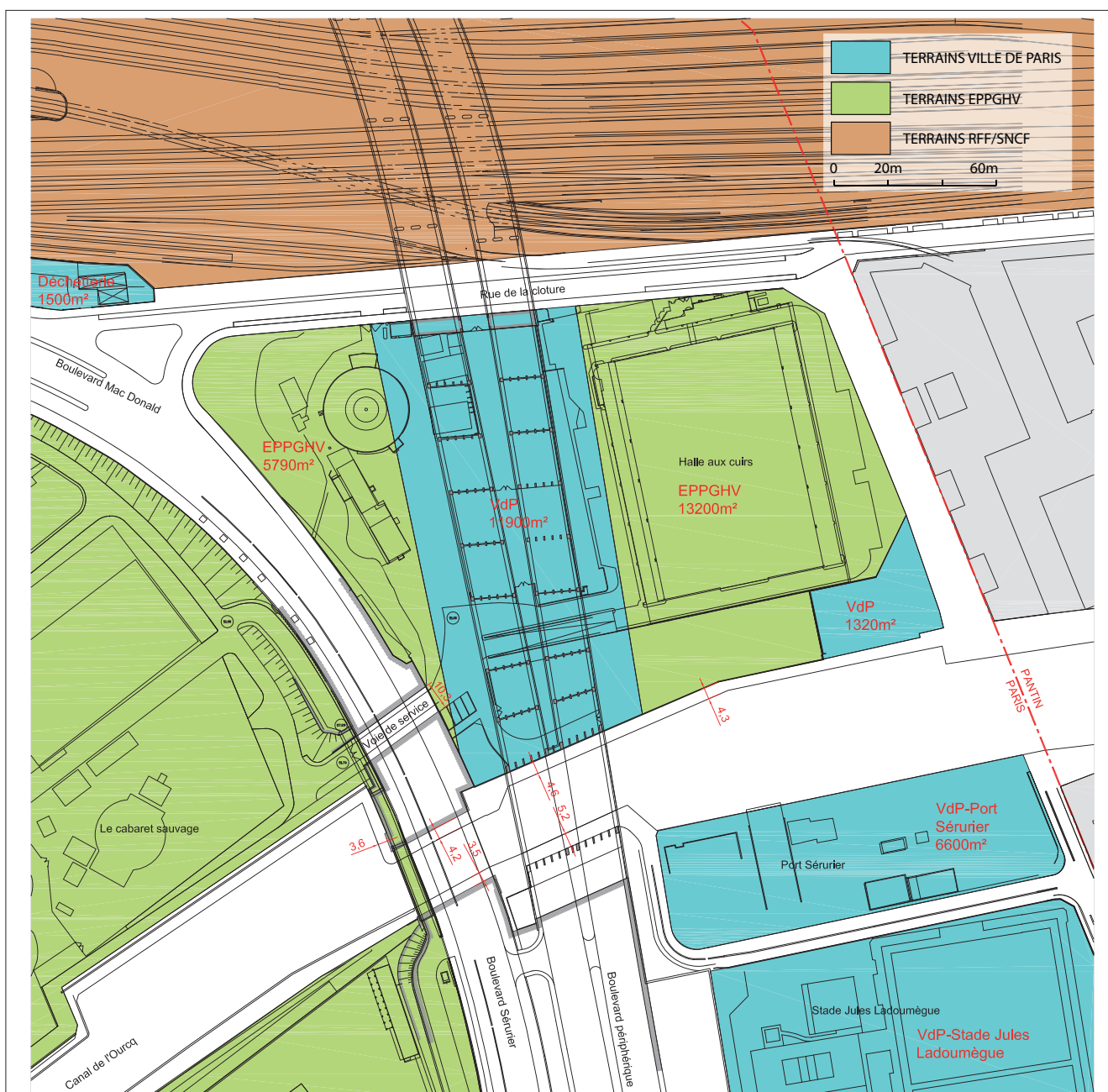


Hypothèse B

LA PORTE DE L'OURCQ ET LES QUAIS DU CANAL

Le diagnostic a permis de faire émerger l'idée que la présence du canal est un élément structurant pour améliorer les liaisons entre Paris et Pantin et constitue un axe stratégique de valorisation du territoire à l'échelle métropolitaine. En effet, le canal de l'Ourcq offre l'opportunité d'aménager un espace public majeur, une nouvelle porte entre Paris et Pantin, le long de ses berges. Actuellement le passage entre les deux villes, en bordure du canal, se fait en passant sous les ouvrages du boulevard Sérurier et du boulevard périphérique en longeant des culées de ponts et des piles par un passage étroit et peu avenant de 3m. La restructuration de cet ensemble d'ouvrages est donc incontournable pour donner l'ampleur qu'elle mérite à cette nouvelle « porte de l'Ourcq », offrir un élargissement substantiel des quais, créer des ouvrages qui renforcent le caractère très particulier du paysage urbain à cet endroit.

Actuellement, le boulevard Sérurier s'élève en remblai entre la porte de la Villette et la porte de Pantin pour franchir le canal au moyen d'un pont datant des années trente d'une portée de 26 m. Cet ouvrage qui ferme le parc de la Villette ne ménage que des berges de 3,5 m et 3,2 m le long du canal. Il est doublé côté parc d'une passerelle de service à l'usage interne au Parc. Cette passerelle est le seul franchissement routier du canal pour les véhicules du parc de la Villette, elle est aujourd'hui à double sens sur une voie unique. Par



ailleurs, un passage de service existe au Nord du canal qui permet l'accès depuis le parc aux terrains de la Halle aux cuirs et de l'espace de résidence des compagnies occupé par un chapiteau et des salles de répétition, situé à l'extérieur des Maréchaux.

Le boulevard périphérique, quant à lui, constitué par un viaduc aérien assez haut au droit du canal, ne constitue pas une limite physique dure.

L'élargissement des berges du canal entre le parc et la limite communale constitue un objectif indispensable pour doter cet espace à la croisée de Paris et de Pantin d'un espace public généreux à même de faire oublier la présence des ouvrages, de souligner la présence du canal et d'en faire la « Porte de L'Ourcq ».

La berge nord du canal, d'une largeur actuelle de 3m, pourrait être élargie à 25 m au moins afin d'assurer un large passage dans la continuité de la berge au droit de l'aire de retournement des bateaux située à l'extrême Est du parc de la Villette. Compte tenu des flux piétons attendus sur cette berge nord, il est nécessaire de disposer des cheminements les plus clairs possibles sur la berge.



Le pont du boulevard des maréchaux vue depuis La Villette

ÉTAT ACTUEL
Photo Apur



Le pont du boulevard des maréchaux allongé

PROJET
Photomontage Apur

Les murs de quai du canal seraient remodelés pour couper les angles de l'aire de retournement des bateaux et élargir la voie d'eau afin de retrouver le gabarit normal du canal à son passage sous l'ouvrage du pont des Maréchaux. Cette disposition est destinée à améliorer la sécurité de la circulation fluviale à la sortie du parc et au droit du port Sérurier.

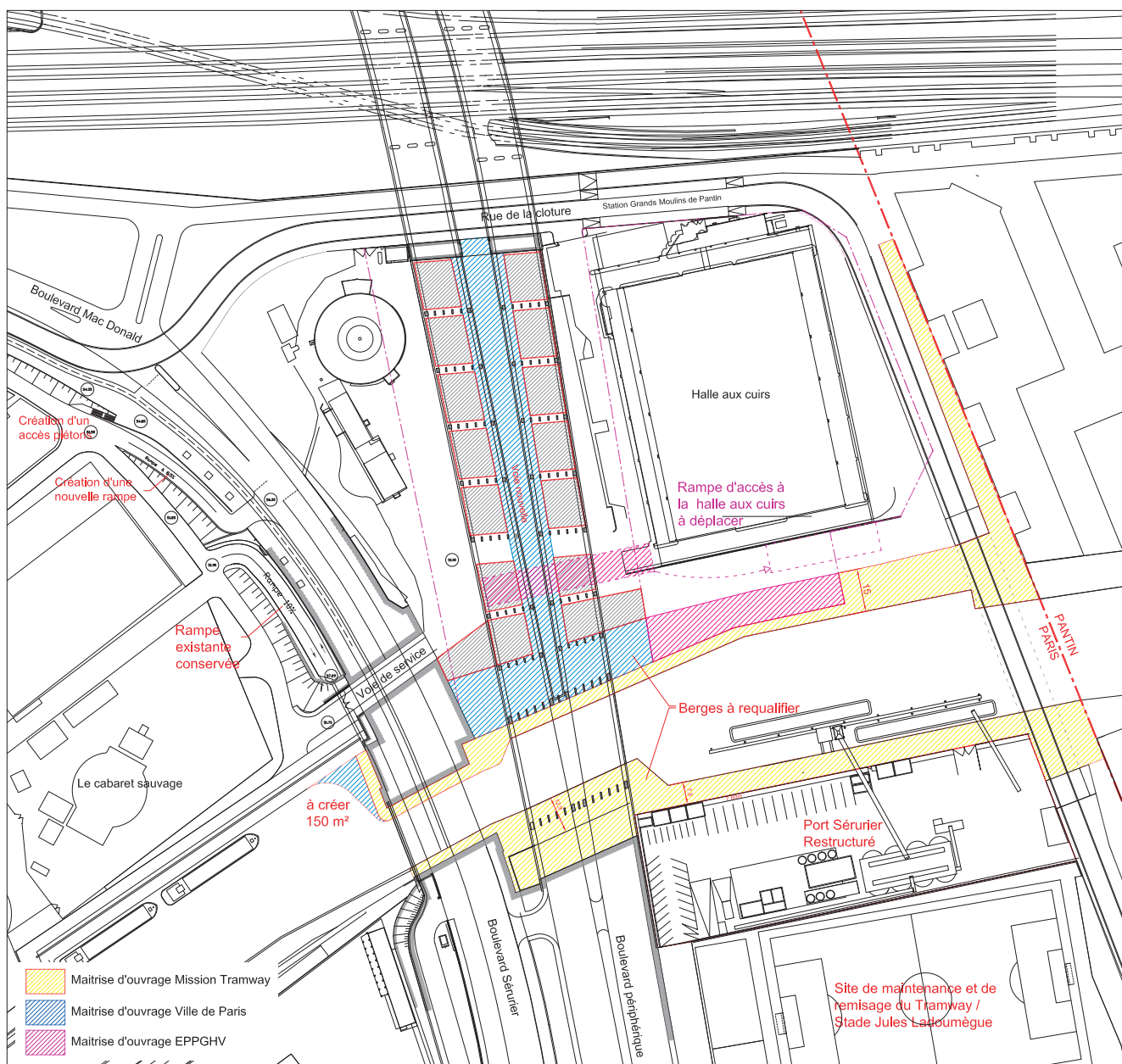
La berge sud serait élargie à 7 m 80 au moins afin de disposer d'une largeur qui corresponde au dispositif existant dans le parc – un chemin de halage pavé longé par la piste cyclable à double sens – dans la continuité de celui qui sera mis en place au droit du port Sérurier.

En raison des importants travaux que cet aménagement nécessite, un phasage doit être programmé avec une première phase provisoire à l'horizon de la mise en place du tramway (2012) qui améliore le passage sans l'élargir puis une phase de reconstruction des ouvrages :

phase 1 : à échéance 2012, il est convenu d'effectuer une requalification des 2 berges en continuité avec les aménagements prévus à Pantin.

Rive Nord, il est proposé un élargissement des quais à 15 m. Cet aménagement nécessite une coordination entre les différents propriétaires des terrains – Domaine public fluvial, Ville de Paris et EPPGHV – La solution envisagée consiste en une maîtrise d'ouvrage séparée avec une coordination de la maîtrise d'œuvre afin d'obtenir un traitement homogène.

Cette phase comprend également la réalisation d'une nouvelle voie entre les piles du



périphérique reliant le canal et la rue de la Clôture.

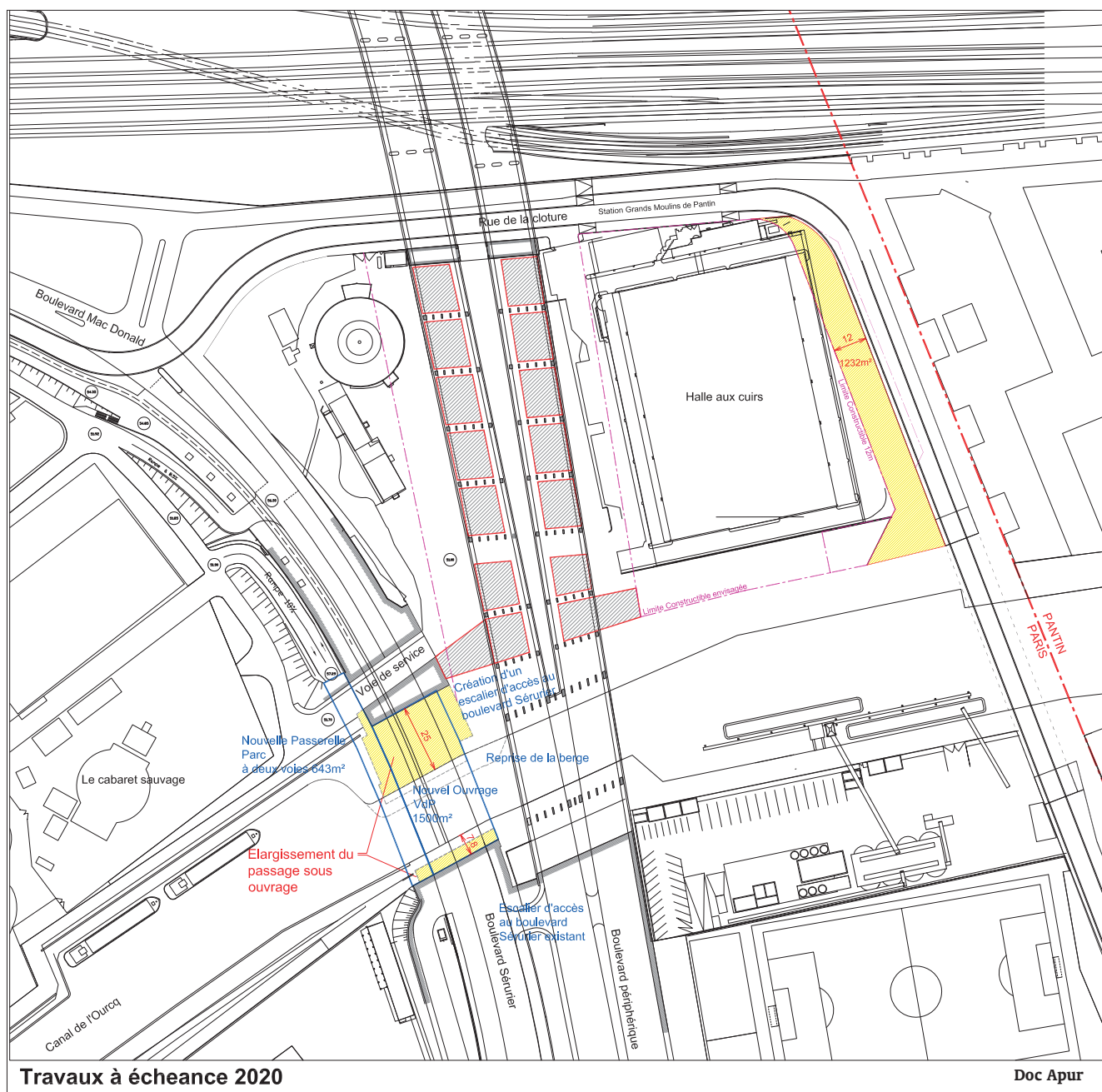
En attente de travaux sur l'ouvrage la reprise du tracé de la berge de l'angle du bassin de retournement côté parc, permettra d'améliorer la lisibilité du passage.

Rive Sud, afin d'accompagner le réaménagement lié au port Sérurier, avec le retour à un cheminement le long du canal, les espaces sous ouvrage seront requalifiés dans leur emprise actuelle, comprenant l'espace sous l'ouvrage du boulevard périphérique, aujourd'hui clos, et l'escalier d'accès au boulevard Sérurier, en lien avec les aménagements d'espace public prévus sur celui-ci.

phase 2: L'ouvrage des Maréchaux est allongé, afin d'achever le recalibrage des berges de chaque côté du canal. Cet allongement permet:

- rive Nord, d'établir la continuité entre les aménagements de la phase 1 et ceux du parc, supprimant ainsi l'effet de barrière de la culée massive existante. Le recul de la culée permet également d'élargir le canal au droit de l'ouvrage;
- rive Sud, l'élargissement du quai à 7,80 m.

Cet allongement nécessite de réaliser deux nouveaux ouvrages de franchissement, celui des Maréchaux, et celui de la passerelle du Parc de la Villette, qui pourra, à cette occasion être élargi à deux voies de circulation.

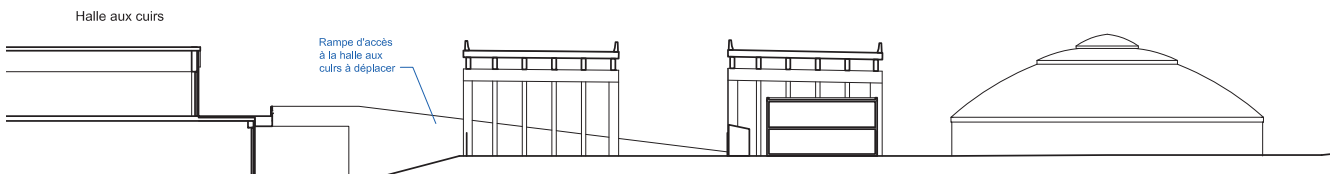


UN NOUVEL ESPACE PUBLIC ENTRE LA STATION DE TRAMWAY ET LE CANAL, ET UN RENFORCEMENT DES ACTIVITÉS DE RÉSIDENCE DE LA VILLETTE

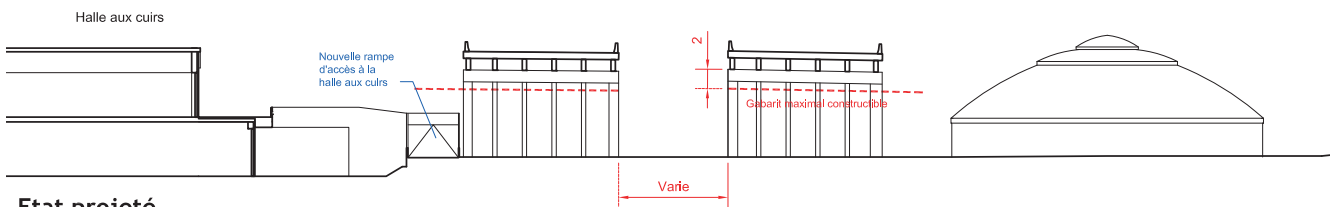
Il s'agit d'utiliser les espaces sous l'ouvrage du boulevard périphérique qui servent actuellement d'aires de stockage pour créer un nouvel espace public qui relie la rue la Clôture au Parc de la Villette par le quai du canal. De part et d'autre de cette grande allée piétonne pourraient être installés, des « bâtiments conteneurs » à usage de lieux de travail pour les compagnies en résidence ou de toutes sortes de services et d'équipements, dans l'attente d'un projet global sur le terrain de la Halle aux cuirs et du chapiteau.

Ce projet ne pourra se développer qu'en partenariat avec l'EPPGHV pour reconfigurer les lieux de résidence des compagnies accueillies par l'EPPGHV, offrir plus d'espaces pour ce type de programme, et essayer de trouver une convergence des programmes entre la politique des Mairies de Paris et de Pantin en matière d'aide à la création artistique et celle de l'EPPGHV.

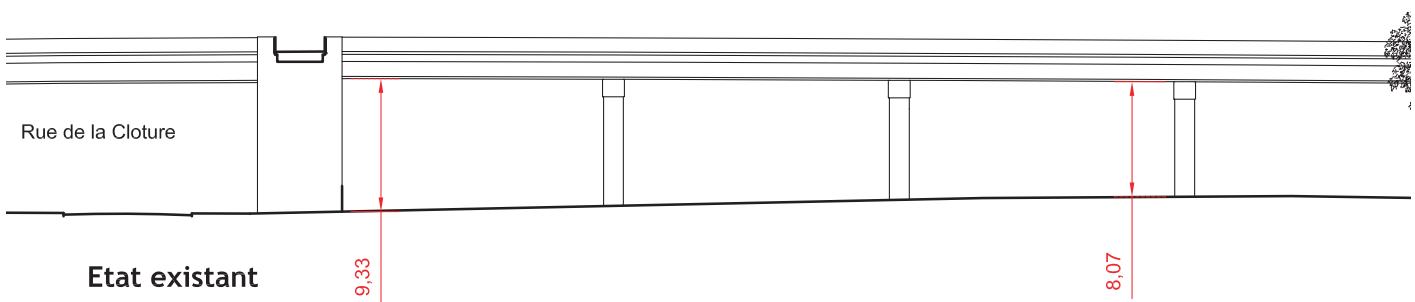
Il suppose de démolir ou de déplacer la rampe d'accès au premier étage de la Halle aux cuirs.



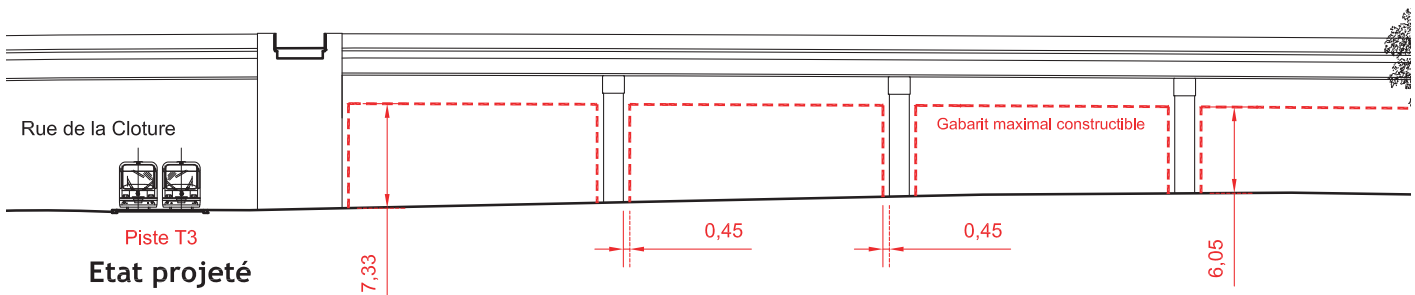
Etat existant



Etat projeté



Etat existant



Etat projeté

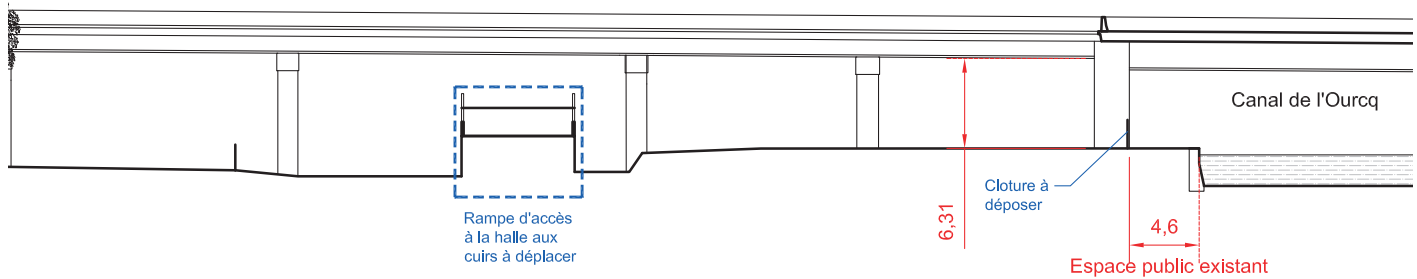


L'espace entre les piles du périphérique avant et après

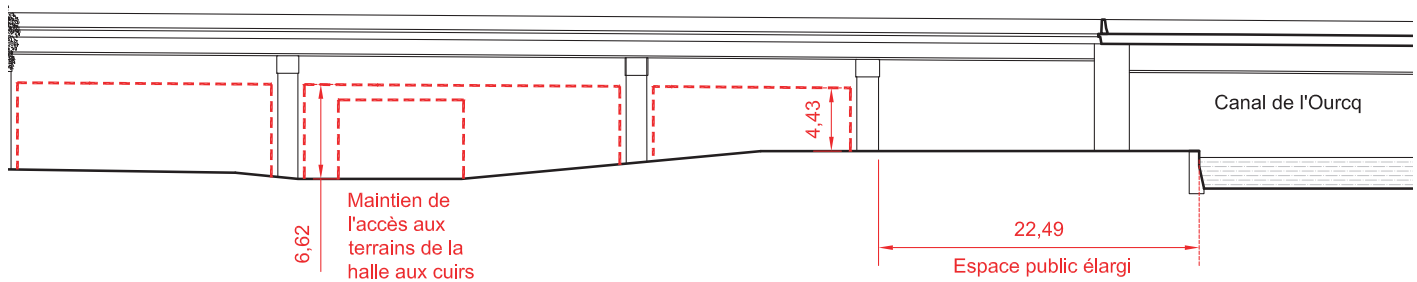


Entre les piles des «bâtiments conteneurs» pourraient accueillir des locaux de travail pour les compagnies tandis que l'espace central deviendrait une promenade piétonne entre la station du tramway et le canal.
Photomontage doc Apur.

Boulevard Périphérique



Boulevard Périphérique



DÈS MAINTENANT, COORDONNER LES CHANTIERS DÉJÀ PROGRAMMÉS POUR ASSURER LE FONCTIONNEMENT DES QUARTIERS ENTRE 2009 ET 2012

Les quartiers vont connaître, entre 2009 et 2012, une concentration de chantiers dans l'espace comme dans le temps. Si c'est assurément le chantier du tramway qui risque d'avoir les conséquences les plus importantes sur la circulation à cause des nombreux travaux de reprise de voirie dès 2009. La conjonction de ce grand chantier avec l'ensemble



© Apur, InterAtlas



© Apur, InterAtlas

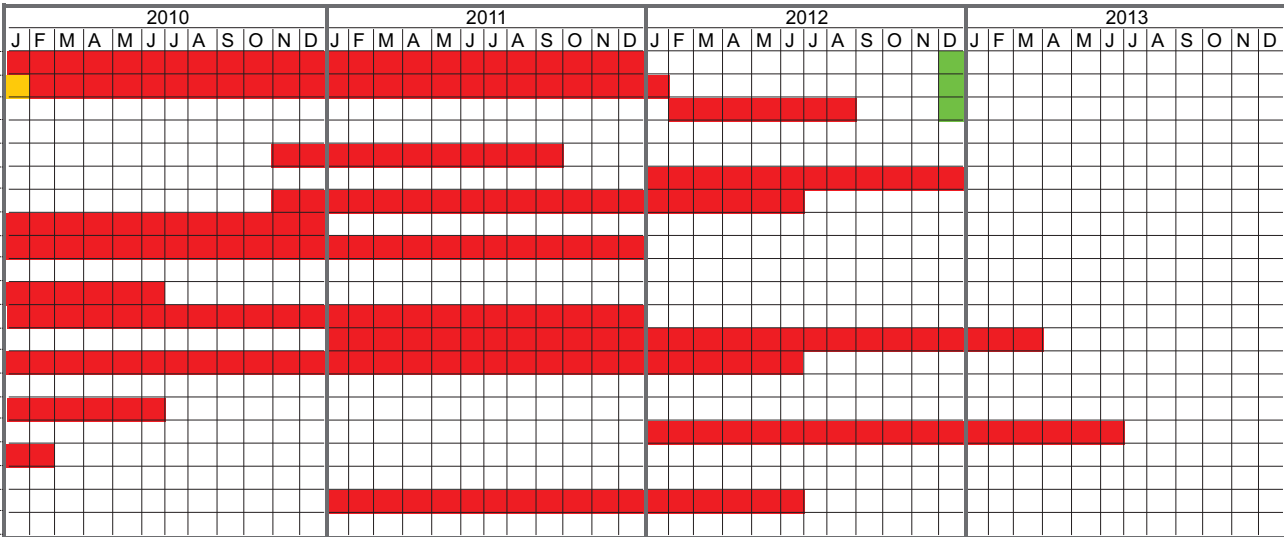
Planning des différentes opérations sur le secteur Paris-Pantin

	2008												2009											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Tramway T3																								
T3 - Pte de Pantin																								
T3 - rue de la Cloture et Bd Mac Donald																								
T3 - travaux accompagnement sur Bd Serrurier																								
Site Villette																								
Rénovation accueil et parvis Nord																								
Restructuration du parking de la CSI																								
Triangle Nord-est (immeuble de bureau)																								
Villette Perspective (4 ^e travée)																								
Grand Auditorium																								
Site Ladoumègue																								
Réaménagement du port Serrurier																								
Ladoumègue - centre de maintenance tramway																								
Ladoumègue - équipements sportifs																								
Ladoumègue - logements étudiants																								
Pantin																								
Reconversion Grands Moulins et démolition Elis																								
Réfection espaces publics de la ZAC Grands Moulins																								
Démolition/reconstruction du marché Magenta																								
Propositions Apur																								
Aménagement du lien Canal-T3 sous le BP																								
Création de la Porte de l'Ourcq (planning indicatif)																								

des autres chantiers prévus sur la même période (construction du Grand Auditorium, aménagement de la 4^e travée de la CSI, de l'immeuble de bureaux et rénovation de l'accueil et du parvis nord de la CSI, ZAC des Grands Moulins et ZAC centre Ville de Pantin, Stade Ladoumègue, atelier de maintenance et de remisage du tramway, équipements sportifs, logements étudiants, restructuration du port Sérurier, GPRU Paris Nord Est) pourrait affecter lourdement le fonctionnement des quartiers. Une coordination de l'ensemble de ces chantiers est donc indispensable pour maintenir et garantir leur fonctionnement général durant les travaux.



■ Travaux préparatoires (déviation réseaux, etc) ■ Travaux ■ Mise en service du tramway T3



Intitulé	Calendrier	Type d'action	Partenaires concernés	Pilote
ÉTUDES GÉNÉRALES				
Circulation déplacements ① Étude de circulation Paris - Pantin	2008 (en cours)	• Étude prospective de circulation dans le 19 ^e arr. de Paris et la commune de Pantin à échéance de 2012 et 2020, intégrant les projets en cours et à l'étude, à Paris et à Pantin ainsi que les projets de la Villette.	Ville de Paris (DGCT, DVD, DU) Ville de Pantin (DGST)	Ville de Paris (DVD)
Études urbaines complémentaires ② Aménagement de la rue du Chemin de Fer et projet sur les terrains ferroviaires voisins	2008-2009	• Étude de l'aménagement de La rue du Chemin de Fer, de son élargissement éventuel entre l'avenue E.Vaillant à Pantin et l'avenue de la Porte de la Villette à Paris, des projets de reconquête des terrains ferroviaires sur sa rive sud.	Ville de Paris (DGCT/DVD, DU/Mission Paris Nord-Est) Ville de Pantin (DGAU/DGST)	Ville de Paris À définir (Apur, DU ou AMO) Ville de Pantin
③ Étude des abords du marché Magenta et de la Porte de la Villette	2008-2009	• Étude d'aménagement de la rue Magenta et des délaissés de l'ouvrage du boulevard périphérique entre la rue du Chemin de fer et la porte de la Villette.	Ville de Paris (DGCT/DVD, DU/Mission Paris Nord-Est) Ville de Pantin (DGAU/DGST)	Ville de Paris (Apur ou AMO pour Paris ou Pantin) Ville de Pantin
④ Renforcement du paysage du Canal de l'Ourcq	2008-2009	• Étude de l'APUR sur le canal de l'Ourcq, mise en place des principes paysagers du canal de l'Ourcq à grand gabarit	Ville de Paris (DGCT/DVD/Mission Tramway/canaux) Ville de Pantin (DGAU/DGST) EPPGHV CG93	Ville de Paris (DGCT) (Apur pour programme partenarial 2008)
PROJETS À COURT TERME				
⑤ Nouvel espace public et nouvelles constructions sous le boulevard périphérique - PROJET A VALIDER ⑤ 1 - Étude du nouvel espace public et des nouvelles constructions sous le boulevard périphérique	Étude en 2009 travaux à programmer en 2011	• Étude pour la création d'un nouvel espace public sous l'ouvrage du périphérique entre la rue de la Clôture et le quai du canal de l'Ourcq et la reconstruction et extension des locaux à usage de lieux de travail pour les résidences d'artiste • Évaluation des coûts	Ville de Paris (DVD, SAGP, DAC, DPA, DU) Ville de Pantin (DGAU/DGST) EPPGHV	Ville de Paris (DVD/DPA)
⑤ 2 - Rampe d'accès à la Halle aux cuirs, suppression ou reconstruction	Étude en 2009 travaux à programmer en 2011	• Étude de la modification de la rampe d'accès au premier étage de la Halle aux cuirs • Évaluation des coûts	Ville de Paris (DVD, SAGP, DAC, DPA, DU) Ville de Pantin (DGAU/DGST) EPPGHV	Ville de Paris à définir EPPGHV
⑤ 3 - Construction des locaux à usage de lieux de travail pour les résidences d'artistes • Évaluation des coûts	Concours 2009 PC et construction 2010 à 2012	• Concours d'architecture pour la construction des locaux à usage de lieux de travail pour les résidences d'artistes	Ville de Paris (DVD, SAGP, DAC, DPA, DU) Ville de Pantin (DGAU/DGST) EPPGHV	Ville de Paris DPA/DAC EPPGHV
⑤ 4 - Déménagement des pièces détachées de l'usine des eaux stockées dans la cour de l'EPPGHV située entre la halle aux cuirs et le canal	Étude en 2008-2009 déménagement à programmer en 2009 ou 2010	• Étude et préparation du déménagement des éléments de charpente métallique, de toitures et de terre cuite de l'usine des eaux	Ville de Paris (DVD/SAGP, DAC, DPE, DPA) EPPGHV	Ville de Paris (DPA ou DPE)
⑤ 5 - Suppression des aires de stockage de l'EPPGHV et de la CSI sous l'ouvrage du périphérique et dans la cour de l'EPPGHV située devant la Halle aux cuirs	Étude en 2008-2009 travaux à programmer en 2009 et 2010	• Étude des solutions de substitution pour le stockage des matériaux et des matériels d'exposition de l'EPPGHV et de la CSI, préparation de leur déménagement	EPPGHV EPCSI Ville de Paris (DPE)	EPPGHV EPCSI
⑥ Créer la « Porte de l'Ourcq », étude de faisabilité des ouvrages à modifier, de l'élargissement du canal de l'Ourcq et de la création de la nouvelle rampe d'accès à la Villette...	Étude de faisabilité 2008 (en cours) rendu de l'étude : fin 2008 ou début 2009	• Étude et évaluation des coûts de l'allongement du pont du Bd des Maréchaux et de la passerelle du Parc de la Villette • Étude et chiffrage des rampes entre le bd Mac Donald et la voie de service du Parc de la Villette • Définition des contraintes pour des installations sous l'ouvrage du boulevard périphérique • Étude des modifications ponctuelles du tracé de la berge nord du canal de l'Ourcq	Ville de Paris (DVD, SAGP/Canaux, DAC, DU) Ville de Pantin (DGST) EPPGHV EPCSI	Ville de Paris (DGCT, DVD/SAGP/Canaux)

<p>7 Berges du canal de l'Ourcq</p> <p>7 1 - Modification ponctuelles de la berge nord du canal de l'Ourcq</p> <ul style="list-style-type: none"> •élargissement et réaménagement des berges nord et sud du canal 	<p>Étude de faisabilité 2008 (en cours)</p> <p>travaux 2010</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Étude pour modifier la berge nord, couper l'angle du bassin de retournement, élargir la voie d'eau au droit de l'ouvrage 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD/ canaux)</p> <p>EPPGHV EPCSI</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p>
<p>7 2 - Coordination pour l'aménagement de la berge nord du canal</p>	<p>2008</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Coordonner les travaux d'aménagement de la berge nord du canal prévus dans le cadre des travaux du Tramway et ceux prévus dans le cadre de la ZAC des grands Moulins 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD)/Mission Tramway/canaux)</p> <p>Ville de Pantin (DGAU/DGST)</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p>
<p>8 Nouveau accès à la Villette</p> <p>Nouvelle rampe et escalier d'accès à la Villette depuis le bd Mac Donald</p>	<p>Étude de faisabilité 2008 (en cours)</p> <p>réalisation de la rampe provisoire 2009</p> <p>réalisation de la rampe définitive 2011</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étude et chiffrage des rampes entre le bd Mac Donald et la voie de service du Parc de la Villette et de la CSI, sur le territoire de EPPGHV, pour améliorer la desserte de la Villette par les véhicules de livraison • Création d'un escalier entre le bd Mac Donald et la voie de service de la Villette, sur le territoire de EPPGHV 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD)</p> <p>EPPGHV EPCSI</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p> <p>EPPGHV EPCSI</p>
<p>9 Relogement de la déchèterie de la rue de la Clôture</p> <p>9 1 - Étude du déplacement de la déchèterie de la rue de la Clôture sous le périphérique à la Porte de Pantin</p>	<p>Étude 2009</p> <p>Travaux à programmer avec les travaux de la Porte de Pantin et le départ rue de la Clôture</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Étude de faisabilité de la déchèterie • Préparation de la consultation d'architecture 	<p>Ville de Paris (DVD)/Mission Tramway, DU, DPE, DPA)</p> <p>Ville de Pantin (DGAU/DGST)</p>	<p>Ville de Paris (DPE ou DPA)</p>
<p>9 2 - Relogement provisoire de la déchèterie</p>	<p>2008 : terrain</p> <p>relogement de 2009 à 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Terrain à trouver 	<p>Ville de Paris (DVD, DPE)</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p>
<p>PROJETS À MOYEN TERME - travaux à programmer après réalisation du tramway - PROJET A VALIDER</p>				
<p>10 Création de la porte de l'Ourcq</p> <p>10 1 - Allongement des ouvrages de franchissement du canal (bd des maréchaux et passerelle de service de La Villette)</p>	<p>Étude de faisabilité 2008 (en cours)</p> <p>travaux après 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> •allongement du pont du bd des Maréchaux et de la passerelle de La Villette •Étude de faisabilité • estimation des coûts travaux pouvant être réalisés à partir de 2012. 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD/ canaux)</p> <p>EPPGHV EPCSI</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p>
<p>10 2 - Élargissement de la voie d'eau du canal de l'Ourcq au droit du boulevard des maréchaux</p>	<p>Étude de faisabilité 2008 (en cours)</p> <p>travaux après 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> •travaux d'élargissement du canal au droit de l'ouvrage de franchissement des Maréchaux • travaux concomitants à ceux du pont 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD/ canaux)</p> <p>EPPGHV EPCSI</p>	<p>Ville de Paris (DVD)</p>
<p>11 Gare RER pantin</p> <p>aménagement de la correspondance « quai à quai » T3/RER E</p>	<p>Étude en 2009</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Etude de faisabilité à réaliser pour étudier la possibilité d'un passage à travers le domaine SNCF entre la gare et la station de tramway « Grands Moulins » 	<p>Ville de Paris (DGCT, DVD)/Mission Tramway)</p> <p>Ville de Pantin (DGAU/DGST)</p> <p>SNCF</p>	<p>Ville de Pantin (DGA/DGST)</p>
<p>PHASE CHANTIERS</p> <p>12 Coordination des chantiers concomitants</p>	<p>2009 à 2012</p> <p>mise en place en 2008</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Comité de pilotage pour la coordination des chantiers en 2009, 2010, 2011 et 2012 •Mise en place d'une AMO pour la coordination des chantiers et la gestion des déplacements durant leur déroulement: <i>T3 - y compris atelier garage et port Sérurier- logements étudiants et équipements sportifs, Philharmonie ; 4^e travée de la CSI, projet de rénovation de l'accueil et du parvis, parking et immeuble de bureaux ; espace public et locaux sous le Bd périphérique, berges du canal de l'Ourcq)</i> 	<p>Ville de Paris (DGCT, DVD)/Mission Tramway/SAGP/ canaux, DAC, DU, DPA, DJS)</p> <p>Ville de Pantin (DGAU/DGST)</p> <p>EPPGHV/ MO Philharmonie</p> <p>EPCSI Concessionnaire 4^e travée - APSYS</p>	<p>Ville de Paris</p> <p>URGENT Pilotage technique à définir</p>
<p>13 Etude de l'offre possible en stationnement pour la Villette durant les travaux de la philharmonie</p>	<p>2008 /2009</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Etude de la gestion du stationnement nécessaire au fonctionnement de la Villette durant le chantier de la Philharmonie (fermeture du parking de 600 places) et après le chantier •Etude des solutions provisoires possibles sur des terrains situés à proximité du parc (fourrière, friche...) 	<p>Ville de Paris (DGCT/DVD, DU)</p> <p>Ville de Pantin (DGAU/DGST)</p> <p>EPPGHV/ MO Philharmonie</p> <p>EPCSI</p>	<p>EPPGHV</p>

