



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE DE LA CULTURE

MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES
TERRITOIRES

CONCOURS EXTERNE ET INTERNE – Épreuve n°3

ET

EXAMEN PROFESSIONNEL -Épreuve n°2

**POUR LE RECRUTEMENT
D'ARCHITECTES ET URBANISTES
DE L'ÉTAT**

ANNÉE 2018

**ÉPREUVE À OPTION, AVEC PROPOSITION
GRAPHIQUE, ACCOMPAGNÉE DE COMMENTAIRES EN
DÉCRIVANT LES DIFFÉRENTES ÉTAPES**

Option : urbanisme, aménagement

Ce sujet comporte 27 pages

(Énoncé : 7 pages, Dossier 1 : 9 pages, Dossier 2 : 3 pages, Dossier 3 : 8 pages)

DURÉE : 8 HEURES – COEFFICIENT : 5

Aucun document n'est autorisé

Le Canal de l'Ourcq dans le Grand Paris



Le sujet est présenté selon le plan suivant :

1. Problématique
2. Sujet
3. Rendu de l'épreuve
4. Présentation synthétique du territoire
5. Liste des pièces fournies

Nota : certaines données de ce cas réel ont été modifiées pour faciliter la lecture du sujet. Ce qui fait foi est ce qui figure dans l'énoncé qui suit et dans les pièces graphiques jointes en annexes.

1 - Problématique

Ouvert au début du XIXème siècle pour améliorer l'approvisionnement de Paris en eau et en fret, le canal de l'Ourcq a conditionné le développement des communes riveraines, au cœur de l'actuel département de la Seine-Saint-Denis.

Le canal a ainsi favorisé, avec le rail (ligne Paris-Strasbourg), l'implantation de grandes entreprises, de ports et de lotissements ouvriers. Vecteur de développement économique, le canal est en revanche resté, comme toute infrastructure servante, déconnecté de la ville habitée, contribuant à créer des coupures dans le territoire.

Depuis la désindustrialisation, le canal évolue, devient un lieu de promenade, de loisirs (plan d'eau ou piste cyclable), de résidence, tout en conservant encore une fonction plus limitée en tonnage de transport de marchandise.

Aujourd'hui, la moitié des terrains riverains du canal accueillent ou sont susceptibles d'accueillir à moyen terme des projets d'aménagement. Ces projets amorcent ainsi une dynamique de transformation du paysage de la Plaine de l'Ourcq et d'ouverture vers le canal des territoires qui le bordent.

Il reste à présent à mettre en cohérence ces projets qui se présentent aujourd'hui comme une juxtaposition d'opérations ponctuelles, dans une stratégie d'ensemble portant sur tout le linéaire urbanisé du canal. Il s'agit ainsi de redéfinir les relations entre Paris et le Canal.

Il s'agit également de revisiter tout ou partie des projets en cours au regard des contraintes auxquelles ils sont confrontés : difficulté d'équilibre financier, les coûts de viabilisation renchérissés par la dépollution préalable des sols conduisant à rechercher une rentabilité accrue des opérations au détriment des objectifs de mixité sociale et urbaine ; déficit d'attractivité pour les acquéreurs potentiels, lié à la faible qualité urbaine actuelle du territoire, aux nuisances associées aux infrastructures et au contexte social difficile (pauvreté, chômage, difficultés d'insertion des jeunes) des quartiers sensibles qui jalonnent le territoire ; difficulté à engager une action foncière à court terme dans un contexte où des emprises conséquentes sont aujourd'hui occupées par des activités rentables ou nécessaires à l'exploitation ferroviaire ; nécessité de préserver voire valoriser, dans le cadre des opérations, les écosystèmes qui se sont développés sur les espaces en friche autour du canal.

2 - Sujet de l'épreuve

Lors des débats ayant accompagné la création de la Métropole du Grand Paris (MGP), la reconquête urbaine de la Plaine de l'Ourcq s'est imposée comme un des éléments majeurs du projet métropolitain. Dans ce contexte, l'Etat, la Région, la Ville de Paris, la MGP et l'établissement public territorial Est Ensemble (regroupant neuf communes Séquano-Dionysiennes dont les cinq communes riveraines du canal) sont convenus d'engager conjointement une réflexion prospective sur l'évolution de ce territoire.

Cette réflexion doit permettre de faire converger les acteurs vers une vision partagée à partir de différents scénarios possibles de l'évolution du canal et des territoires qu'il traverse, en s'affranchissant le cas échéant des projets à moyen terme (après 2025) et des règles de constructibilités applicables à ce jour.

Vous avez la charge d'élaborer un des scénarios. Vous devez ainsi proposer un parti d'aménagement à la mesure du caractère exceptionnel du canal dans le paysage métropolitain. Pour emporter la conviction des élus, vous pourrez privilégier une ou plusieurs dimension(s) (environnementale, résidentielle, économique, récréative, symbolique) au regard de votre perception et votre compréhension des enjeux de ce territoire à toutes les échelles.

Quel que soit le scénario retenu, votre proposition devra :

- Apporter une réponse à la question de l'identité paysagère du Canal que vous estimez devoir conforter, en lien avec le système paysager de la Plaine de l'Ourcq (Corniche des Forts).
- Expliciter les modalités de sa mise en œuvre dans le temps, notamment sur les aspects de stratégie foncière (quelles mutations possibles aux différentes échelles temporelles). Vous n'hésitez pas, si vous le jugez pertinent, à élargir vos hypothèses au-delà des potentiels de mutabilité établis à ce jour, sous réserve d'en argumenter la faisabilité.
- Interroger les usages actuels et futurs du canal
- Traiter de la question des déplacements, en tenant compte des projets de transports d'envergure métropolitaine existants.
- Proposer une illustration concrète sur une bande particulière du canal et de ses abords, dans une épaisseur qu'il vous appartiendra de définir en fonction de la stratégie générale que vous aurez retenue.

3 - Rendu de l'épreuve

Votre proposition graphique sera rendue sur deux calques au format Raisin (65x50) présentés à l'horizontale ou à la verticale. Vous rappellerez dans un bandeau de haut de page, le numéro de la planche et son titre.

Planche 1 : La stratégie générale

- Un schéma récapitulatif des enjeux du territoire issus de votre analyse des éléments de diagnostic fournis ;
- Un énoncé succinct de vos hypothèses de développement urbain
- Un plan d'aménagement à long terme (2050) à l'échelle 1/10.000 qui traduira la stratégie de restructuration de la Plaine de l'Ourcq sur l'ensemble de son linéaire urbain. Ce plan identifiera les points nodaux d'articulation avec la structure métropolitaine :
 - Réseau viaire structurant
 - Réseau de transports en commun
 - Système paysager
 - Grands équipements
- Des coupes schématiques de principe illustrant le traitement du canal.
- Des schémas présentant les modalités possibles de mise en œuvre progressive de cette stratégie à moyen (10 ans) et long terme (2050).

Planche 2 : Les orientations d'aménagement

- Un zoom à l'échelle 1/4000 sur la séquence située entre le pont de l'A86 à Bondy et le secteur dit de « la Folie », illustrant la déclinaison à terme de votre stratégie à l'échelle des îlots urbains, le traitement des espaces publics et des interfaces avec le canal et les éléments paysagers ; le plan-masse indiquera la programmation retenue en cohérence avec le scénario choisi.
- Des zooms sur les principes d'aménagement et, le cas échéant, les typologies bâties adaptées au scénario d'aménagement et aux usages futurs retenus ;
- Des coupes illustrant le rapport avec le canal.

Dans chacune des deux planches, vous explicitez, avec le mode d'expression de votre choix, les principes de phasage envisagés.

Les modes de représentation utilisés pour chaque planche devront permettre d'expliciter votre proposition en apportant des informations différentes et complémentaires. Le rendu pourra s'enrichir de tout élément (texte, schéma, croquis...), à l'échelle que vous jugerez adaptée, permettant d'appréhender la cohérence de votre proposition.

Les collages ne sont pas autorisés.

4 - Présentation synthétique du territoire

Contexte historique

Au début du XIX^{ème} siècle, l'ouverture du canal de l'Ourcq, destiné à améliorer l'approvisionnement de Paris en eau et en fret, amorce l'industrialisation de ce territoire au nord-est de Paris. Cette infrastructure servante, déconnectée de la ville habitée, s'installe alors à proximité de la route de Paris à Meaux (ancienne route nationale 3) le long de laquelle se sont historiquement développés 2 bourgs principaux : Pantin aux abords de l'église St Germain des Près, et Bondy à proximité de l'ancien château, détruit en 1814. A l'est, au niveau de l'actuelle commune de Pavillons-sous-Bois, l'immense forêt de Bondy et le domaine du château du Raincy formaient de vastes emprises naturelles.

Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le canal affirma sa fonction industrielle par l'ouverture en 1848 de l'usine de transformation en engrais des contenus des fosses d'assainissement des Parisiens sur le site de la Poudrette à Pavillons-sous-Bois.

Avec l'ouverture de la ligne ferroviaire de Paris à Strasbourg, de 1849 à 1854, l'industrialisation se développe et se traduit par l'implantation d'activités consommatrices d'espace et nécessitant une main d'œuvre importante. Les espaces ruraux et maraîchers se réduisent pour laisser la place à des lotissements ouvriers. La croissance de la population est due en grande partie au départ des habitants des communes annexées à Paris en 1860 sous le Second Empire.

Cette annexion déplace en outre les barrières d'octroi et incite les industriels à se délocaliser en dehors des nouvelles limites administratives parisiennes. Cet essor se traduit par la création de gares sur la ligne ferroviaire initiale. La gare de triage est créée en 1849 à Noisy le Sec.

De grandes activités s'implantent à cette même période : Cartier Bresson (1859), usines Desouches (1855), manufacture des tabacs et des allumettes (1876) à Pantin. Poudrerie nationale (1873) dans la forêt de Bondy. Compagnie des freins Westinghouse (1891) à Sevrans.

A partir de 1920 la mise en grand gabarit du canal jusqu'à Pavillons-sous-Bois participe à la croissance industrielle avec la création des ports de Pantin, de Bondy et de Pavillons-sous-Bois. De grandes entreprises s'implantent directement en bordure du canal (Les grands moulins à Pantin en 1923, les usines Kodak à Sevrans en 1925).

A partir des années 60, parallèlement à la poursuite des lotissements de logements individuels, de grandes opérations d'urbanisme sont lancées sur d'anciens terrains maraîchers pour résorber le déficit de logements et d'équipements au nord-est de la région parisienne. De grands équipements voient le jour : la préfecture de département de la Seine Saint Denis et l'ouverture du parc de la Bergère à Bobigny, l'hôpital interdépartemental Jean-Verdier à Bondy.

Progressivement de grandes enseignes commerciales s'installent dans la bande entre la RN3 et le canal.

A partir des années 70, les activités industrielles situées en rive sud du canal à grand gabarit périclitent progressivement.

Depuis la désindustrialisation, le canal évolue, devient un lieu de promenade, de loisirs (plan d'eau ou piste cyclable), de résidence tout en conservant une fonction plus limitée en tonnage de transport et de marchandise.

La structure géographique, urbaine et paysagère de la Plaine de l'Ourcq

Le territoire que traverse le canal de l'Ourcq est marqué par le contraste entre la plaine de Bobigny (parc de la Bergère alt. NGF 50m), où l'urbanisation et les grandes infrastructures se sont développées, occupant tout l'espace disponible et le coteau de Romainville (alt NGF 117m) qui domine le site et offre des points de vue remarquables sur l'ensemble de la plaine de France.

Le grand paysage du canal est fragile et a tendance à se morceler.

La structure linéaire végétale qui le borde (alignement de grands peupliers en rive sud) en grande partie est altérée. Elle lui donne pourtant une dimension territoriale et le rend perceptible depuis la corniche des Forts. Par ailleurs, la trame végétale des emprises riveraines est peu fournie et rarement reliée aux berges, à l'exception du parc de la Bergère.

Depuis sa création, le canal est une infrastructure franchie par des ouvrages qui n'échangent pas systématiquement avec les berges. Leur gabarit (lié au passage des péniches) contraint à ce qu'ils soient raccordés au réseau des rues loin des berges, contribuant à isoler les parcours sur les quais des autres parcours urbains. Le faible nombre de ponts rend difficile la traversée du canal et l'accès aux berges. Plusieurs emprises du canal apparaissent enclavées et les cheminements entravés par les infrastructures routières et ferroviaires.

A l'origine conçu comme un espace autonome qui fonctionnait dans une relation exclusive avec la voie d'eau, sans échange autre que technique avec les voies communales, l'espace du canal, à l'exception notable du parc de la Villette et du parc de la Bergère qui intègrent les berges du canal dans leur espace et dans leurs pratiques, est souvent isolé des quartiers riverains.

Le canal est à la fois un élément de coupure et de structuration est-ouest du territoire. Parallèlement à la RN3, il constitue un lien entre les communes et leurs espaces de loisirs. Il relie physiquement le parc de la Villette au parc de la Bergère puis à la poudrerie de Sevran à l'est, et visuellement aux coteaux de Romainville.

Les mobilités

Marquée par la présence de grandes rocade (boulevard périphérique, autoroutes A3 et A86) peu connectées au réseau local, la Plaine de l'Ourcq comporte peu de voies départementales, celles qui existent étant par ailleurs faiblement dimensionnées. Le territoire souffre ainsi d'un déficit de liaisons nord sud d'échelle intermédiaire.

Plusieurs secteurs sont aujourd'hui bien desservis par les transports en commun grâce au métro (lignes 5 et 7), au RER (ligne E) et au tram (lignes T1 et T3B). Toutefois, si l'on tient compte des coupures urbaines qui contraignent les itinéraires d'accès aux transports, tous les quartiers ne sont pas desservis de manière satisfaisante par les transports en commun. Les conditions de desserte sont néanmoins appelées à s'améliorer à l'avenir avec la mise en œuvre du réseau du Grand Paris Express (ligne 15 et ligne 11) et des nouveaux projets de tram (T11 Express, TZen 3, prolongation du T1).

Enfin, si le canal et les infrastructures qui le bordent constituent une coupure entre les quartiers dans le sens nord sud, il constitue un lien dans le sens longitudinal : support de mobilités actives, il accueille notamment une piste cyclable d'importance européenne (Eurovélo r3).

Le contexte socio-économique

Le secteur du canal et de la RN3 n'est dense ni en emplois, ni en logements.

En ce qui concerne la population, les seuls secteurs habités à proximité du canal sont l'ouest de Pantin, le quartier de la Folie à Bobigny (séparé par la trémie du métro) et le secteur du pont de Bondy. A partir de l'est de Bondy, les habitations se font plus nombreuses, le canal est bordé de pavillons.

La population des cinq communes riveraines de l'Ourcq présente des caractéristiques socio-économiques à l'image du département de la Seine-Saint-Denis : des revenus inférieurs à la moyenne régionale, une forte proportion de familles monoparentales, des difficultés d'insertion des jeunes. La Plaine de l'Ourcq comporte plusieurs quartiers inscrits dans la géographie prioritaire de la politique de la ville, l'un d'entre (Bondy) étant directement traversé par le canal.

Les pôles d'emploi aux abords du canal sont situés à Pantin, dans les zones commerciales autour du pont de Bondy et au nord du canal à Pavillons-sous-Bois.

La répartition des commerces est très inégale : après une armature commerciale dense à pantin, les commerces disparaissent pour réapparaître sous forme de grandes surfaces le long de la RN3 à partir du pont de Bondy.

La fonction historique portuaire est toujours présente et un certain nombre d'acteurs souhaitent la renforcer. Ainsi, le Port Serrurier a été conforté et restructuré, la centrale à béton de Pantin fonctionne avec le canal, les ports de Bondy et de Pavillons-sous-Bois font l'objet d'études visant à développer le transport de marchandises par voie d'eau, et plusieurs projets sont à l'études sur Bobigny, Noisy-le-Sec et Pantin. S'il a fortement décliné par rapport aux années 70, le trafic actuel sur le canal de l'Ourcq – en grand gabarit de Paris aux Pavillons-sous-Bois – atteint 500.000 tonnes/an (4 millions de tonnes dans les années 1970), contribuant à alléger le trafic routier.

Le canal comme ressource environnementale

Le canal et les territoires qui le bordent présentent des atouts pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. Comme espace libre majeur, il permet une circulation du vent qui contribue à la dispersion du rayonnement responsable du réchauffement. L'eau et les plantations renforcent cette configuration et contribuent à modifier le climat local.

Inscrits au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) comme corridors écologiques, les canaux parisiens font l'objet depuis 2010 d'une étude visant à favoriser leur restauration écologique et le développement de la biodiversité. Les préconisations de cette étude engagent à favoriser les échanges entre les milieux terrestres et aquatique, diversifier les strates de végétation, favoriser la perméabilité des sols et la création de zones humides.

Contexte foncier

Le canal appartient au domaine public fluvial de la Ville de Paris, celui-ci incluant une servitude technique d'environ 11 m de large de part et d'autre des berges correspondant à l'ancien chemin de halage.

Des opérations d'aménagement sont engagées sur les friches industrielles ou manufacturières limitrophes du canal, à des stades d'avancement divers. Les procédures d'acquisition publique sont engagées sur plusieurs zones d'aménagement concerté. D'autres sont encore à l'étude. Pour la plupart des terrains concernés, une dépollution est à prévoir avant aménagement. Pour ceux situés sur ou à proximité de la Corniche des Forts, un comblement des carrières sous-terraines est nécessaire.

A plus long terme, l'intercommunalité souhaiterait pouvoir engager la requalification des zones d'activités commerciales peu qualitatives situées après le pont de Bondy. Cette ambition se heurte pour l'heure aux attentes financières des grandes enseignes propriétaires du foncier, dont l'activité dégage une rentabilité importante.

A ce stade, la mobilisation des grandes emprises ferroviaires de la SNCF (faisceau ferré de la grande ceinture ferroviaire à Noisy-le-Sec) et de la RATP (gare de triage et ateliers de maintenance à Bobigny) ne fait pas partie des hypothèses étudiées à ce jour. Leur libération éventuelle n'est pas écartée à plus long terme à condition de s'inscrire dans un projet économiquement viable permettant de financer le déplacement des activités concernées.

5 – Liste des pièces fournies

- **Dossier illustré présentant les différents éléments de contexte et les caractéristiques du territoire (A3) :**
 - 1 A- Schéma de la Plaine de l'Ourcq dans le Grand Paris
 - 1 B- Accessibilité du site aujourd'hui
 - 1 C- Accessibilité du site à moyen terme (2025-2030)

- 1 D- Maitrise foncière et périmètres d'aménagement opérationnel
 - 1 D-1 ZAC et activités économiques
- 1 E- Pôles d'attraction existants ou en projet
- 1 F- Caractéristiques environnementales
- 1 G- Géographie prioritaire (quartiers sensibles)
- 1 H- Cartes historiques

- **Fonds de plan (50X65 cm)**
 - 2 A- Plan au 1/10.000°
 - 2 B- Plan du secteur de projet au 1/4000°
 - 2 C- Photo aérienne du secteur de projet

- **Dossier illustré de présentation du secteur de Projet (A3)**
 - 3 A- Carnet des séquences paysagères (plans/ coupes / vues photographiques / vues aériennes)
 - 3 B- Vue en perspective aérienne de l'ensemble du site
 - 3 C- Vue perspective au droit du parc de la Bergère

Concours AUE 2018

Epreuve Graphique

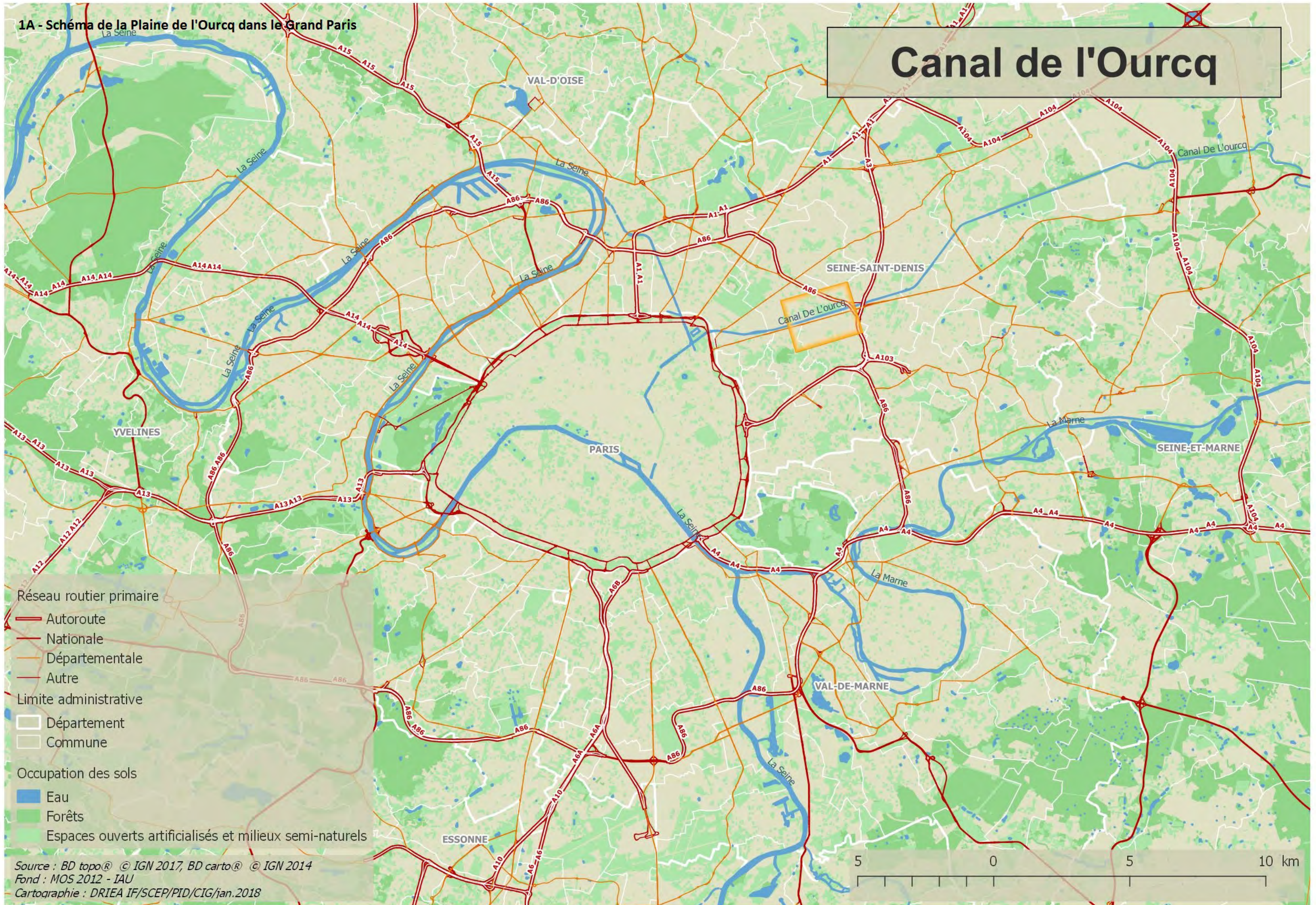
Le Canal de L'Ourcq dans le Grand Paris

Dossier illustré représentant les différents éléments de contexte et les caractéristiques du territoire

Format A3

- 1 A- Schéma de la Plaine de l'Ourcq dans le Grand Paris
- 1 B- Accessibilité du site aujourd'hui
- 1 C- Accessibilité du site à moyen terme (2025-2030)
- 1 D- Maîtrise foncière et périmètres d'aménagement opérationnel
 - 1D-1 ZAC et activités économiques
- 1 E- Pôles d'attraction existants ou en projet
- 1 F- Caractéristiques environnementales
- 1 G- Géographie prioritaire (quartiers sensibles)
- 1 H- Cartes historiques

Canal de l'Ourcq



Réseau routier primaire

- Autoroute
- Nationale
- Départementale
- Autre

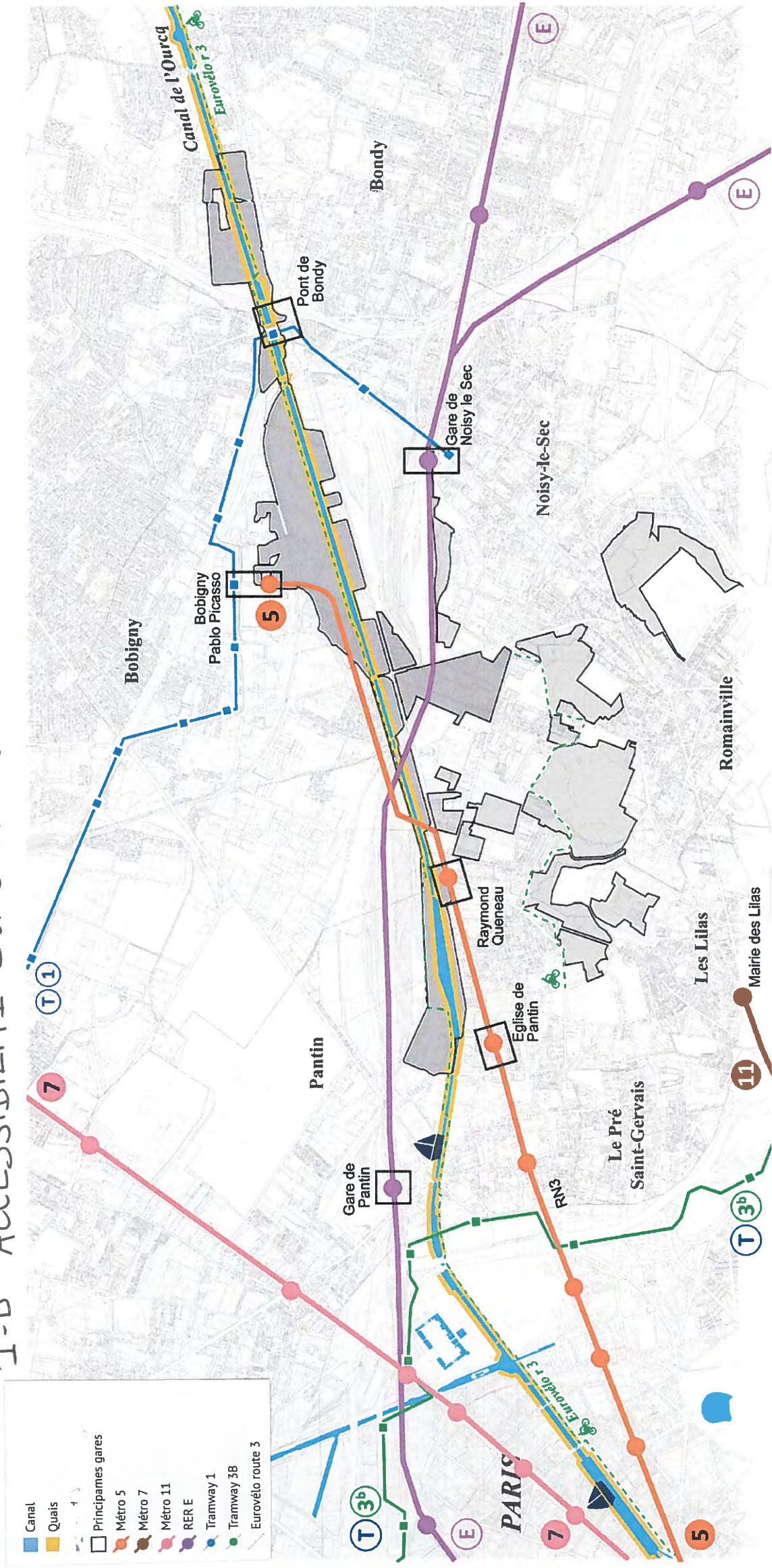
Limite administrative

- Département
- Commune

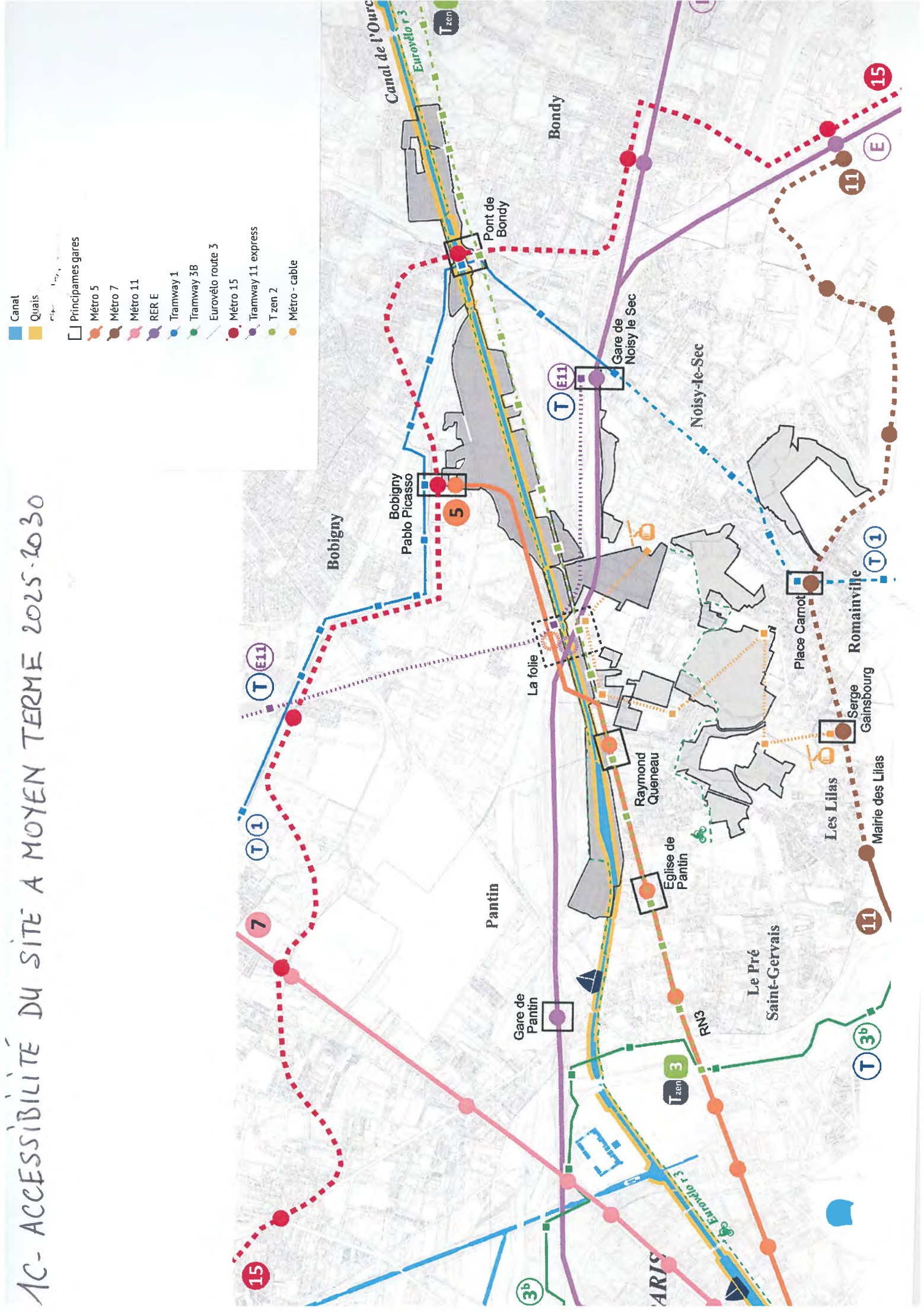
Occupation des sols

- Eau
- Forêts
- Espaces ouverts artificialisés et milieux semi-naturels

1-B ACCESSIBILITÉ DU SITE AUJOURD'HUI

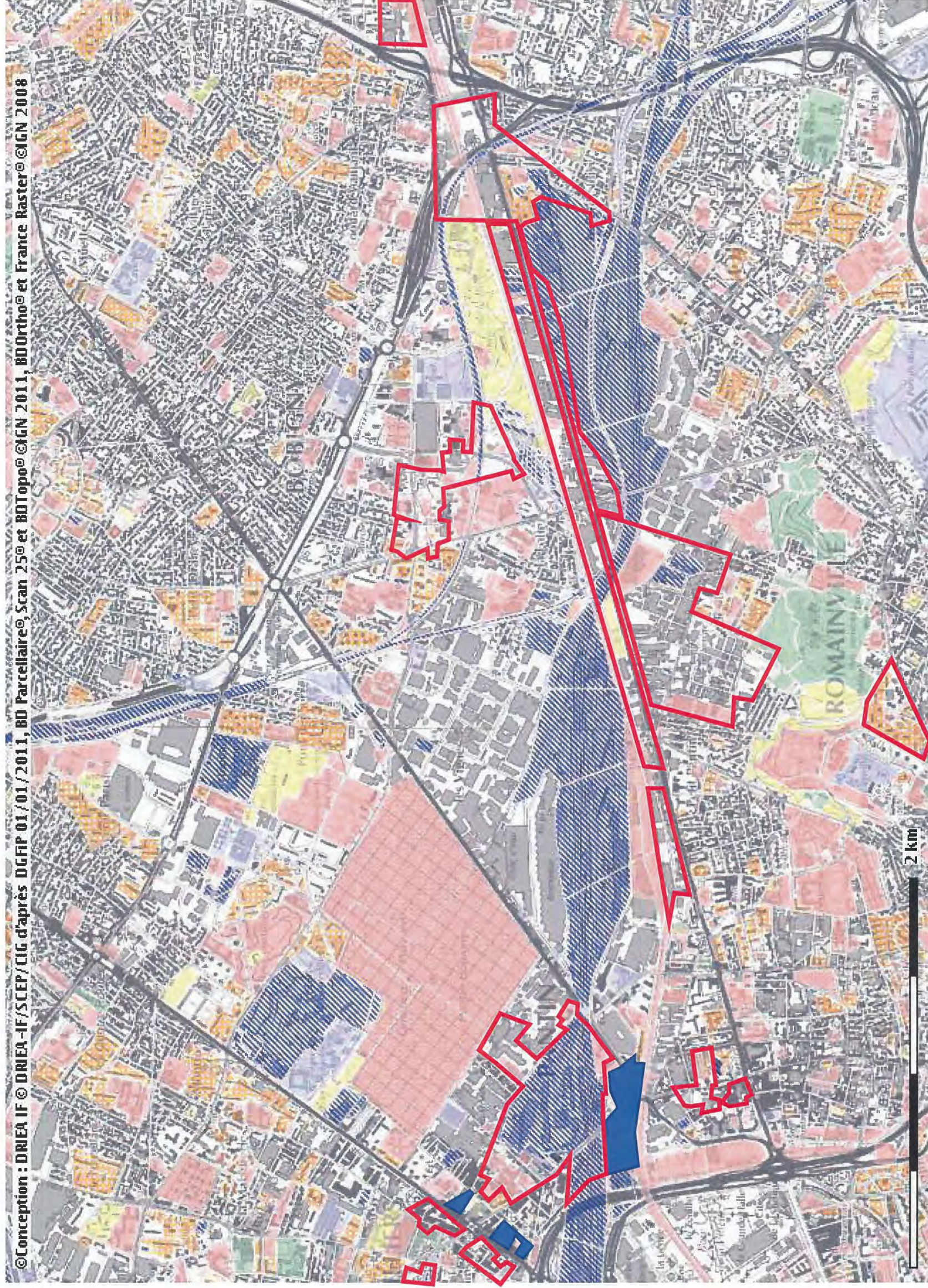


AC- ACCESSIBILITÉ DU SITE A MOYEN TERME 2025-2030



- Canal
- Quais
- Principales gares
- Métro 5
- Métro 7
- Métro 11
- RER E
- Tramway 1
- Tramway 3B
- Eurovélo route 3
- Métro 15
- Tramway 11 express
- T zen 2
- Métro - cable



A-D MAÎTRISE FONCIÈRE ET PÉRIMÈTRES D'AMÉNAGEMENT OPERATIONNEL

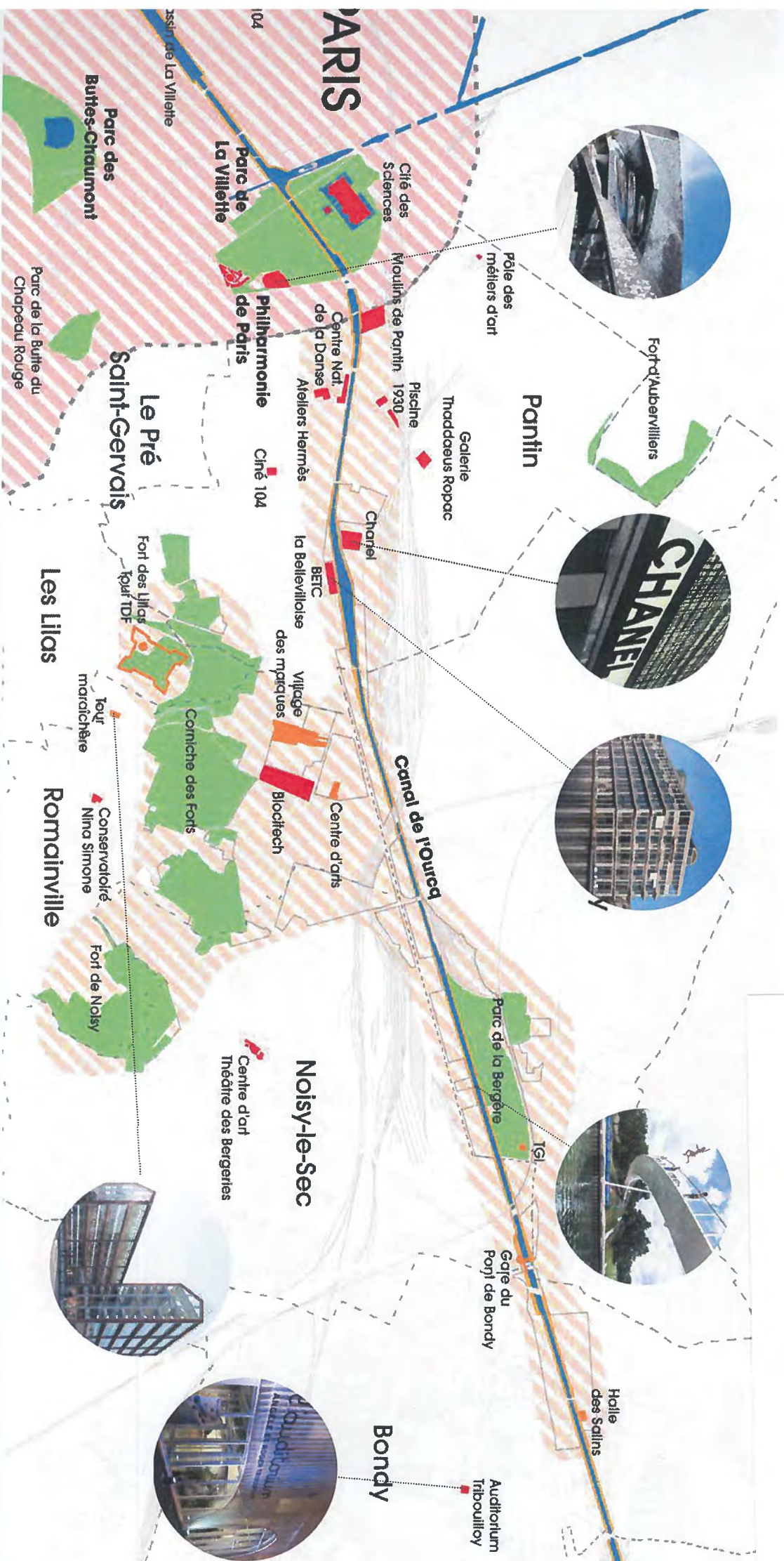


En trait rouge : ZAC en cours

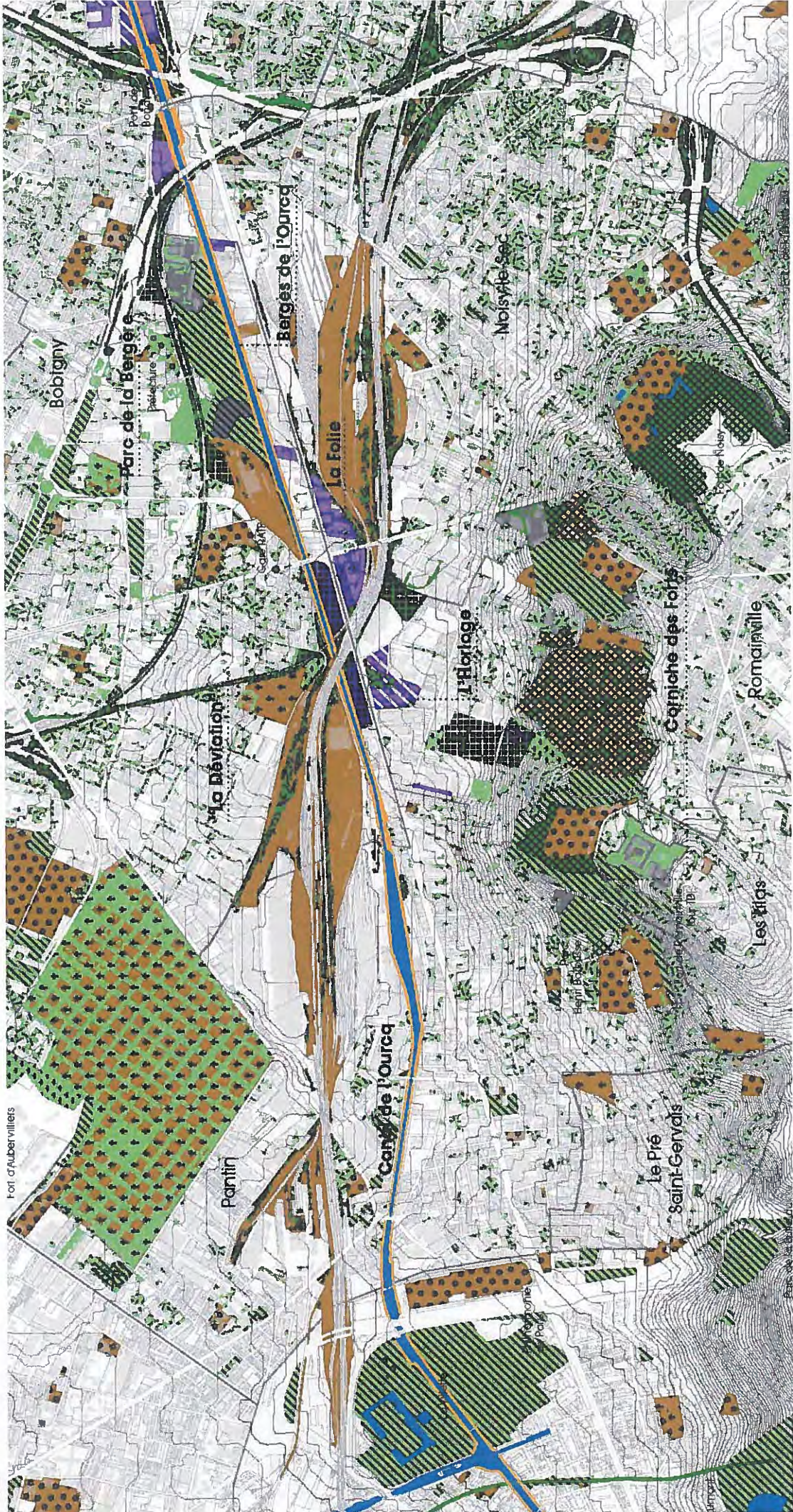
En couleur : foncier sous maîtrise publique (bleu gris : Etat ; vert : Région ; jaune : Département ; rose : commune ; jaune et rouge : office HLM ; hachuré bleu : établissement public et assimilé)

1E - PÔLES D'ATTRACTION EXISTANTS OU EN PROJET

 Pôles d'attractions existants
 Pôles d'attractions en projet

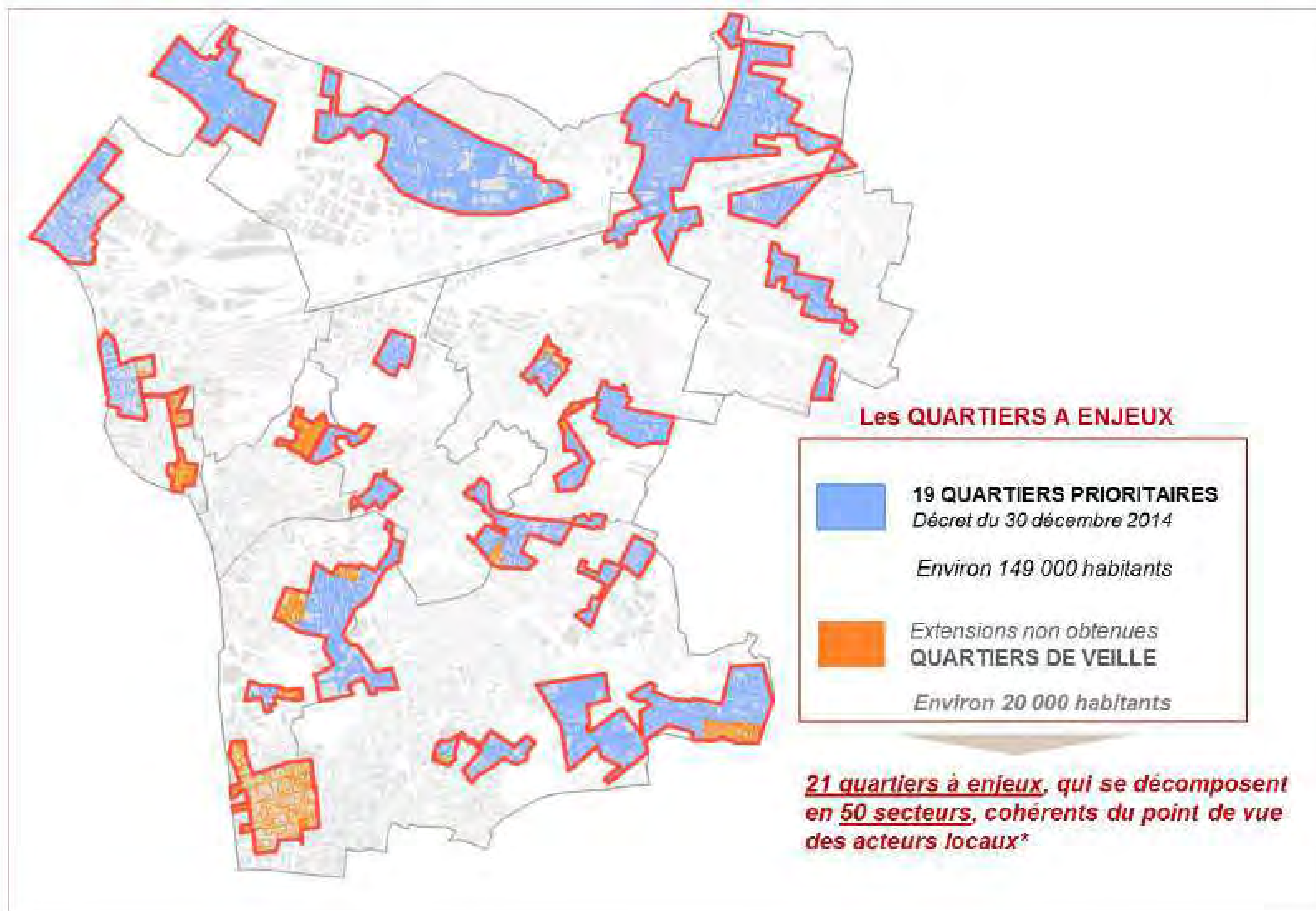


1-F CARACTERISTIQUES ENVIRONNEMENTALES



- USAGES**
- ▭ Limite de l'expo 2025
 - ▨ Parcs publics
 - ▩ Espaces naturels non accessibles
 - ▧ Jardin privés
 - ▦ Jardins familiaux
 - ▥ Lisières d'infrastructures
 - ▤ Cimetières
 - ▣ Terrains de sport
 - ▢ Friches
- ETAT DES SOLS**
- Sols perméables entretenus
 - Sols perméables sauvage
 - Sols semi perméables
 - Sols artificialisés
 - Sols pollués
 - ▨ Sols en cours de dépollution
 - Zones de fontis
 - ▨ Canal de l'ourcq
 - Plans d'eaux, mares
- p 94

1G – GEOGRAPHIE PRIORITAIRE

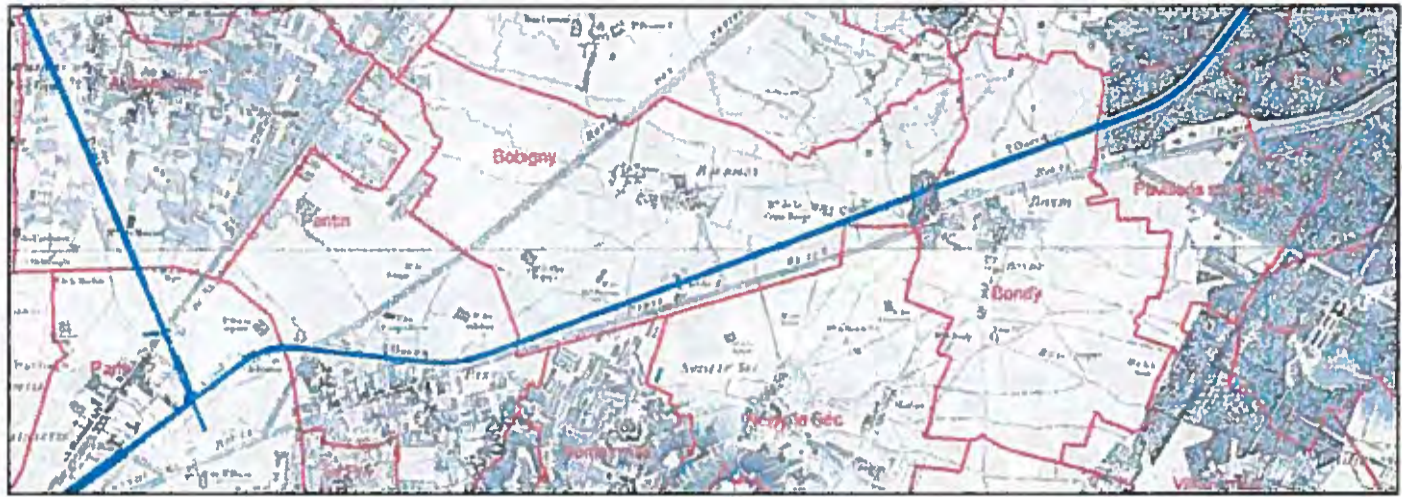


Carte des chasses

Carte topographique des environs de Versailles dite des Chasses impériales, levée et dressée de 1764 à 1773

© doc Apur

Le canal, achevé en 1822, est figuré à l'état de projet: à l'exception des bourgs de Pantin et de Bondy, les territoires sont peu densifiés.



Carte historique

1855-1874

Carte du département de la Seine

© I.G.N.

Création des grandes infrastructures: l'enceinte de Thiers, le faisceau ferroviaire de l'est, les forts d'Aubervilliers et de Romainville, le site de la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois.



Carte historique

1895-1899

Atlas du département de la Seine

© I.G.N.

Création du cimetière parisien de Pantin-Bobigny. Agrandissement du faisceau ferroviaire à Pantin et à Noisy-le-Sec.



Carte historique

1930-1941

Atlas du département de la Seine

© I.G.N.

Mise à grand gabarit du canal jusqu'aux Pavillons-sous-Bois. Création des ports d'activité à Pantin, à Bondy et aux Pavillons-sous-Bois. Croissance urbaine liée aux tissus pavillonnaires.



Carte historique

1966

Plan I.G.N. 1966, Ministère de l'équipement, district de la région parisienne

© I.G.N.

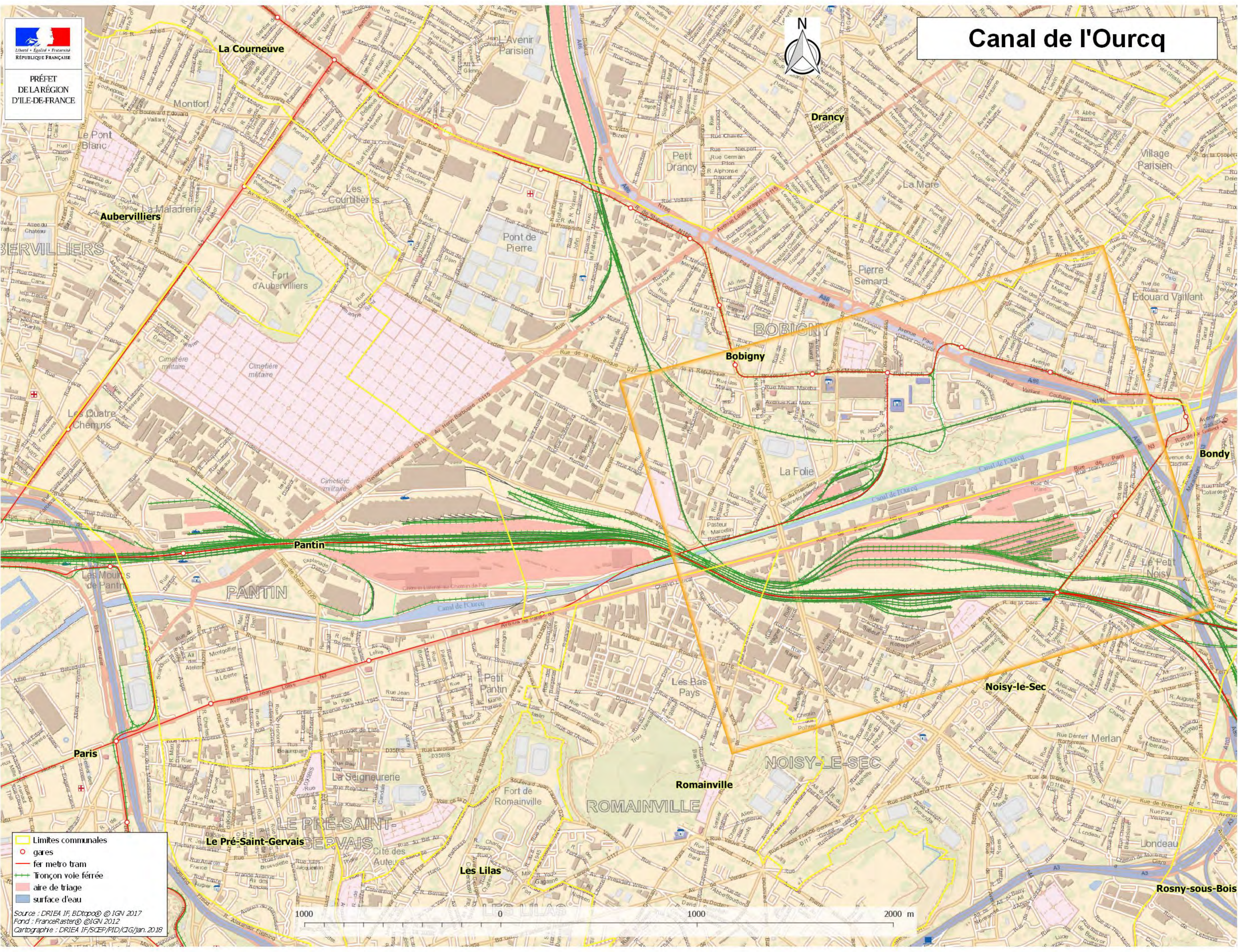
Continuité de la nappe urbaine interrompue par les grandes infrastructures, voies ferrées, canal.





PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

Canal de l'Ourcq



- Limites communales
- gares
- fer metro tram
- Tronçon voie ferrée
- aire de triage
- surface d'eau

Source : DRIEA IF, BDTopo © IGN 2017
Fond : FranceRaster © IGN 2012
Cartographie : DRIEA IF/SCEP/PID/IG/Jan.2018

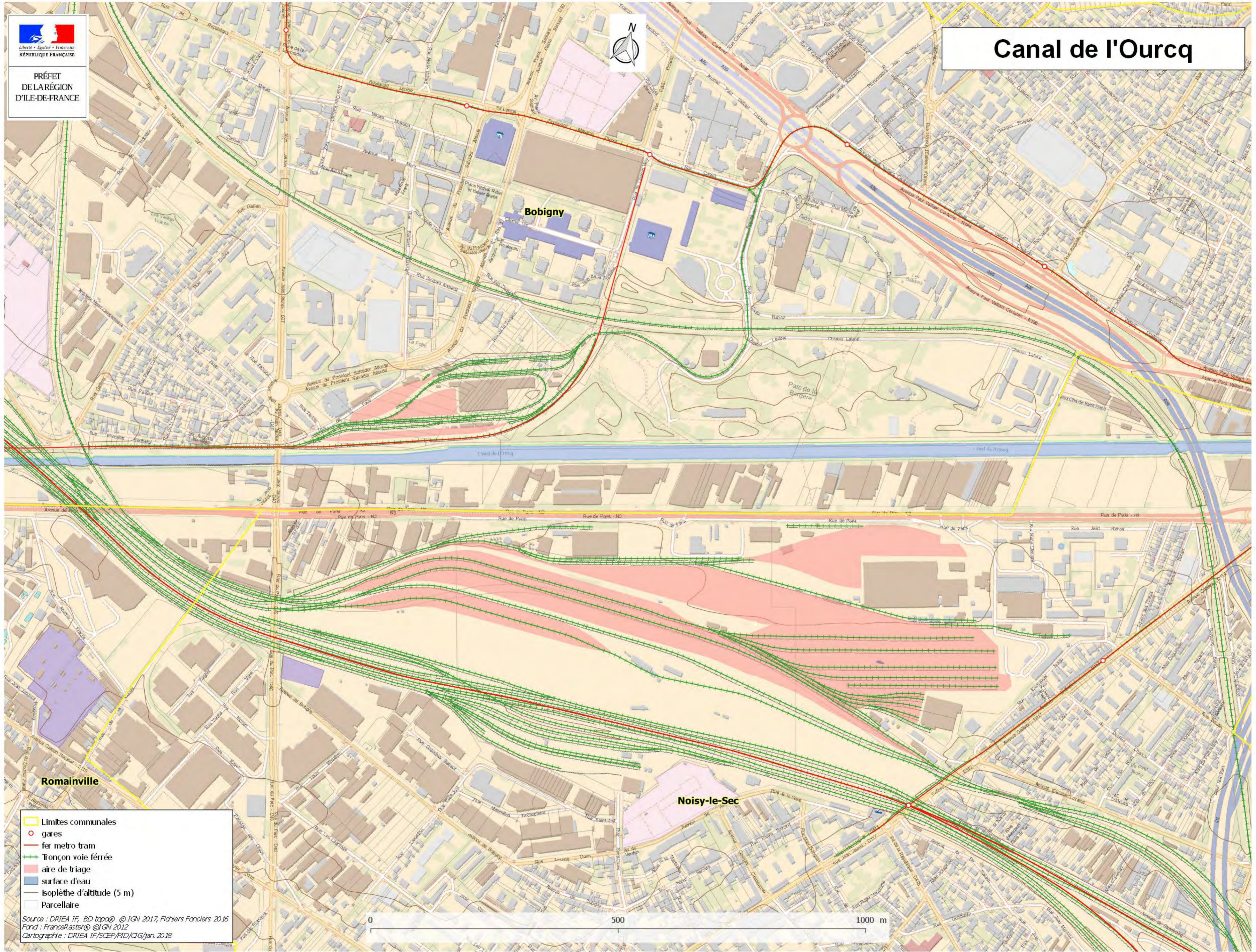
1000 0 1000 2000 m



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE



Canal de l'Ourcq



Bobigny

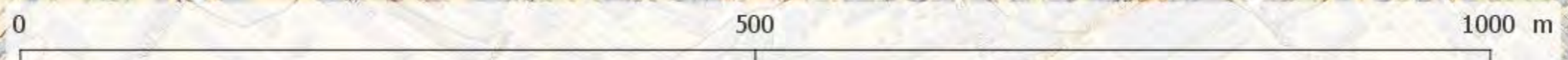
Parc de la Bergère

Romainville

Noisy-le-Sec

- Limites communales
- gares
- fer metro tram
- Tronçon voie ferrée
- aire de triage
- surface d'eau
- isoplèthe d'altitude (5 m)
- Parcellaire

Source : DRIEA IF, BD topo© © IGN 2017, Fichiers Fonciers 2016
Fond : FranceRaster© © IGN 2012
Cartographie : DRIEA IF/SCEP/PID/JG/gJan. 2018





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE



Canal de l'Ourcq

Bobigny

Romainville

Noisy-le-Sec

■ Limites communales

Source : BD ortho © IGN 2017
Fond : BD ortho © IGN
Cartographie : DRIEA 1F/SCEP/PID/JGJ/jan. 2018

0 500 1000 m

Concours AUE 2018

Epreuve Graphique

Le Canal de L'Ourcq dans le Grand Paris

Dossier illustré de présentation du secteur de Projet
Format A3

- 3 A- Carnet des séquences paysagères (plans/ coupes / vues photographiques / vues aériennes)
- 3 B- Vue en perspective aérienne de l'ensemble du site
- 3 C- Vue perspective au droit du parc de la Bergère

3A. CARNET DES SEQUENCES PAYSAGERES



BOBIGNY

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

Fiche synthétique

Maire

Catherine PEYGE

Superficie

677 hectares

Population

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

POS

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

Linéaire du canal

2939 mètres

Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

1 pont routier

Nombre de franchissements sans lien avec le canal

2 ponts ferroviaires

Nombre de voies transversales

- Rive droite : 4
- Rive gauche : 2

Fonctions actuelles le long du canal

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

Projets en cours

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

Projets à venir

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

1. Situation actuelle

Deux séquences paysagères

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



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

Un paysage linéaire, ouvert sur de grandes perspectives
À Bobigny, du pont Hypollite Boyer jusqu'à l'extrémité est du parc de la Bergère, le tracé rectiligne du canal sur une longueur de 2 800 mètres peut se décomposer en deux séquences paysagères distinctes : la première S.7 est marquée par la présence des infrastructures ferroviaires et des industries, la deuxième S.8 est constituée par la grande perspective du Parc de la Bergère.

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

La séquence (S.7) ferroviaire et industrielle, à l'ouest, s'étend sur une distance de 1 300 mètres entre le pont Hypollite Boyer (rue Queneau) et celui de la Folie. Cette séquence peut se décomposer en deux secteurs : le premier entre le pont Hypollite Boyer et celui du faisceau ferroviaire

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

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

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



1 S.7 Séquence ferroviaire et industrielle



2 S.8 Grande perspective du Parc de la Bergère

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

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

La rive sud s'étend jusqu'à l'avenue de Metz (RN3) rue de Paris (à Bobigny) sur une profondeur de 70 mètres. Elle est en grande partie occupée par des vastes ateliers industriels de l'ancienne entreprise MBK. Actuellement vides, ces bâtiments hauts d'une dizaine de mètres développent sur plus de 200 mètres de linéaire des façades aveugles en surplomb du canal. La berge sud, d'une largeur variant de 9 à 11 mètres, est accessible par un chemin en terre battue large de 5 mètres situé au bord de l'eau et délimité par un talus arboré de forte pente, épanulé par endroit par un mur de soutènement. Le talus est couvert par une bâche synthétique empêchant la végétation de se développer.

La séquence (S.8) de la grande perspective du parc de la Bergère (coupe 5) s'étend, sur une distance de 1 500 mètres entre le pont de la Folie et l'extrémité est du parc de la Bergère. Cette séquence qui se prolonge à l'est sur une partie de

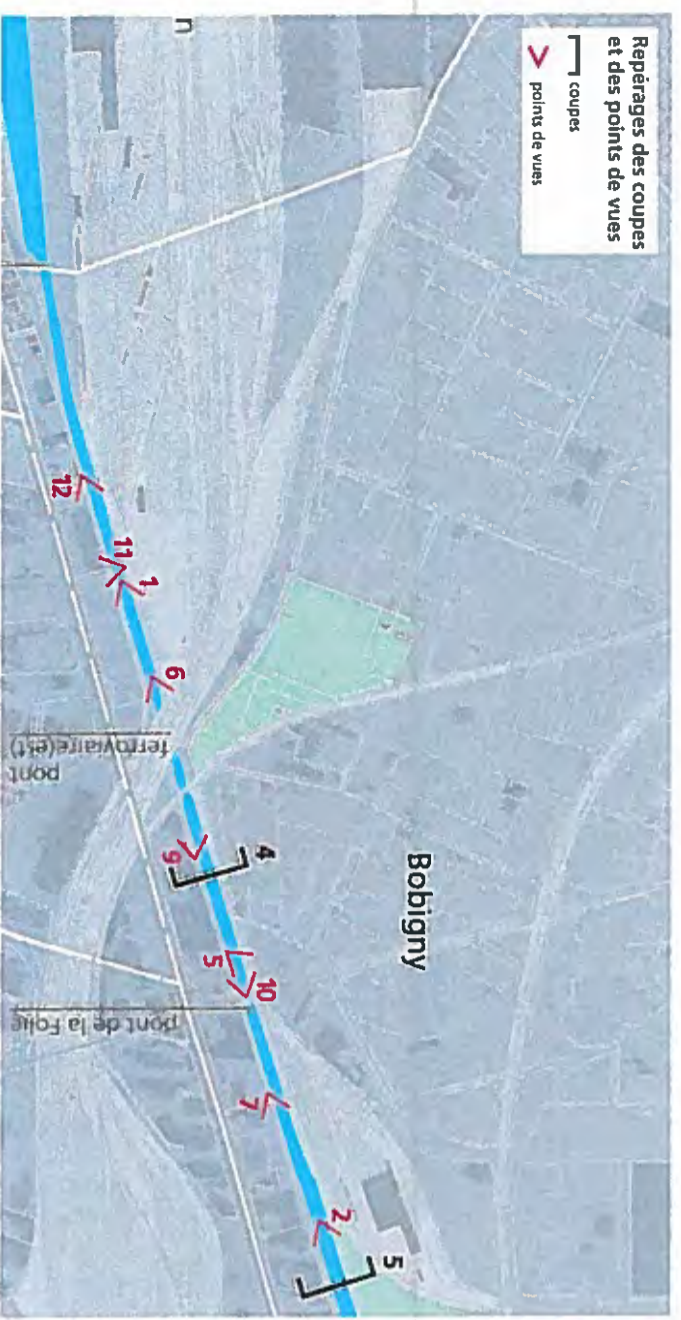
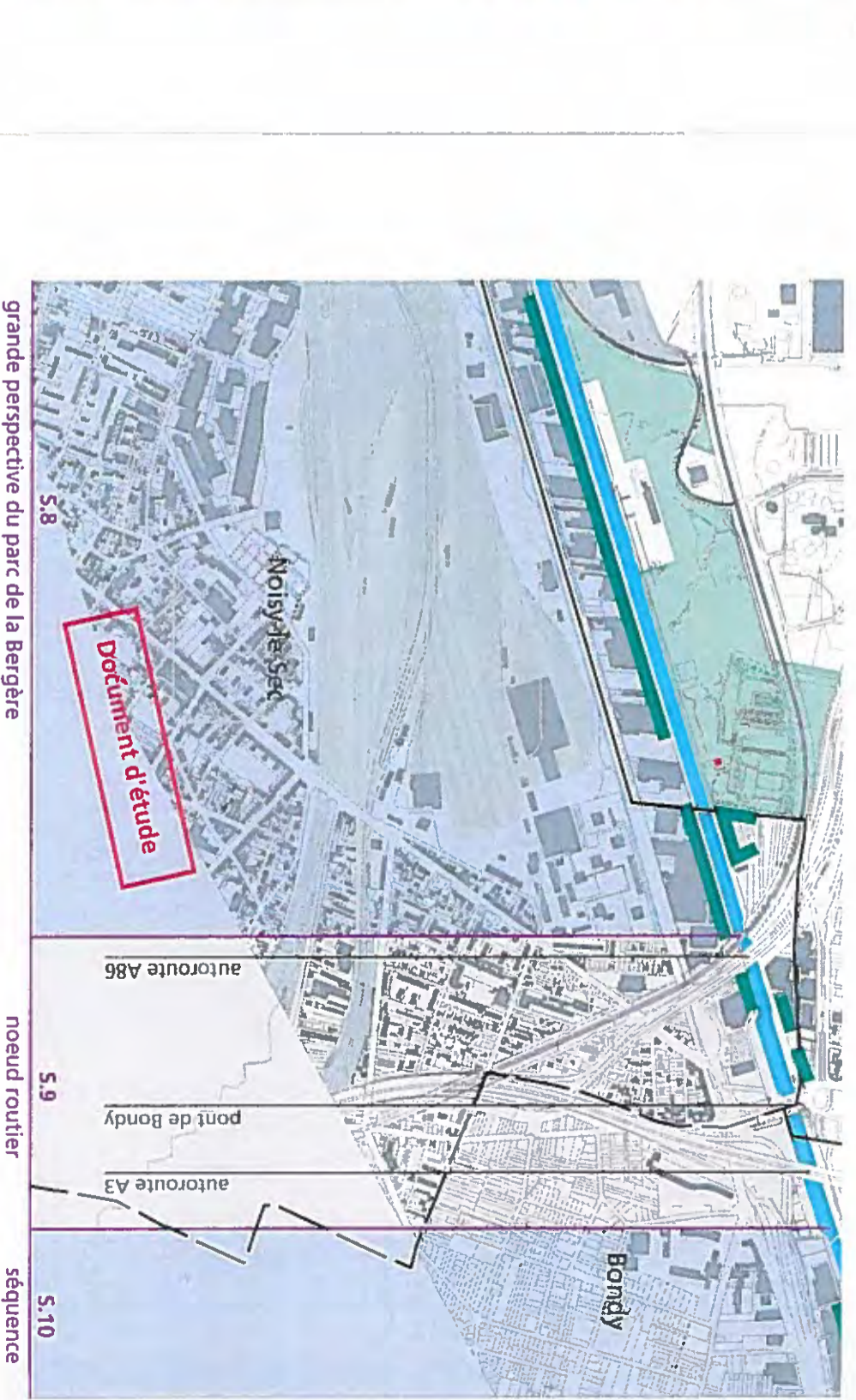
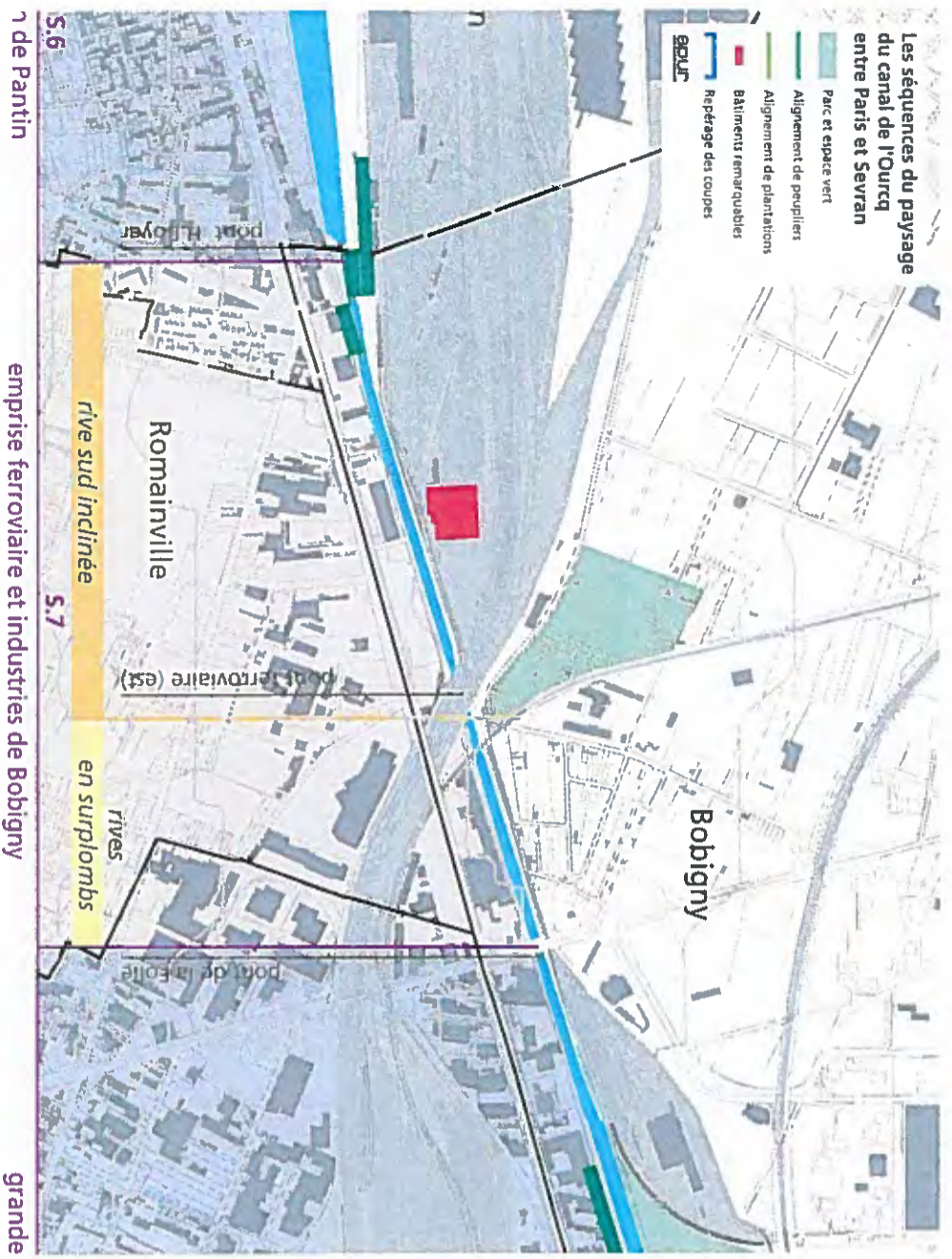
la commune de Noisy-le-Sec se caractérise par les grandes perspectives ouvertes sur le parc et dans l'axe du canal. Ce paysage présente des compositions spatiales et végétales contrastées entre les deux rives. En rive nord, la profondeur de l'espace vert paysager aux talus engazonnés et arborés fait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

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

La berge nord, entre le pont de la Folie et le parc, est délimitée par la ligne 5 du métro sur une distance de 500 mètres jusqu'au parc de la Bergère. Ce parc présente un linéaire de 1 000 mètres ouvert sur la berge, sans clôture. La berge de 10 mètres de large environ est éclairée par des candélabres de grande dimension.

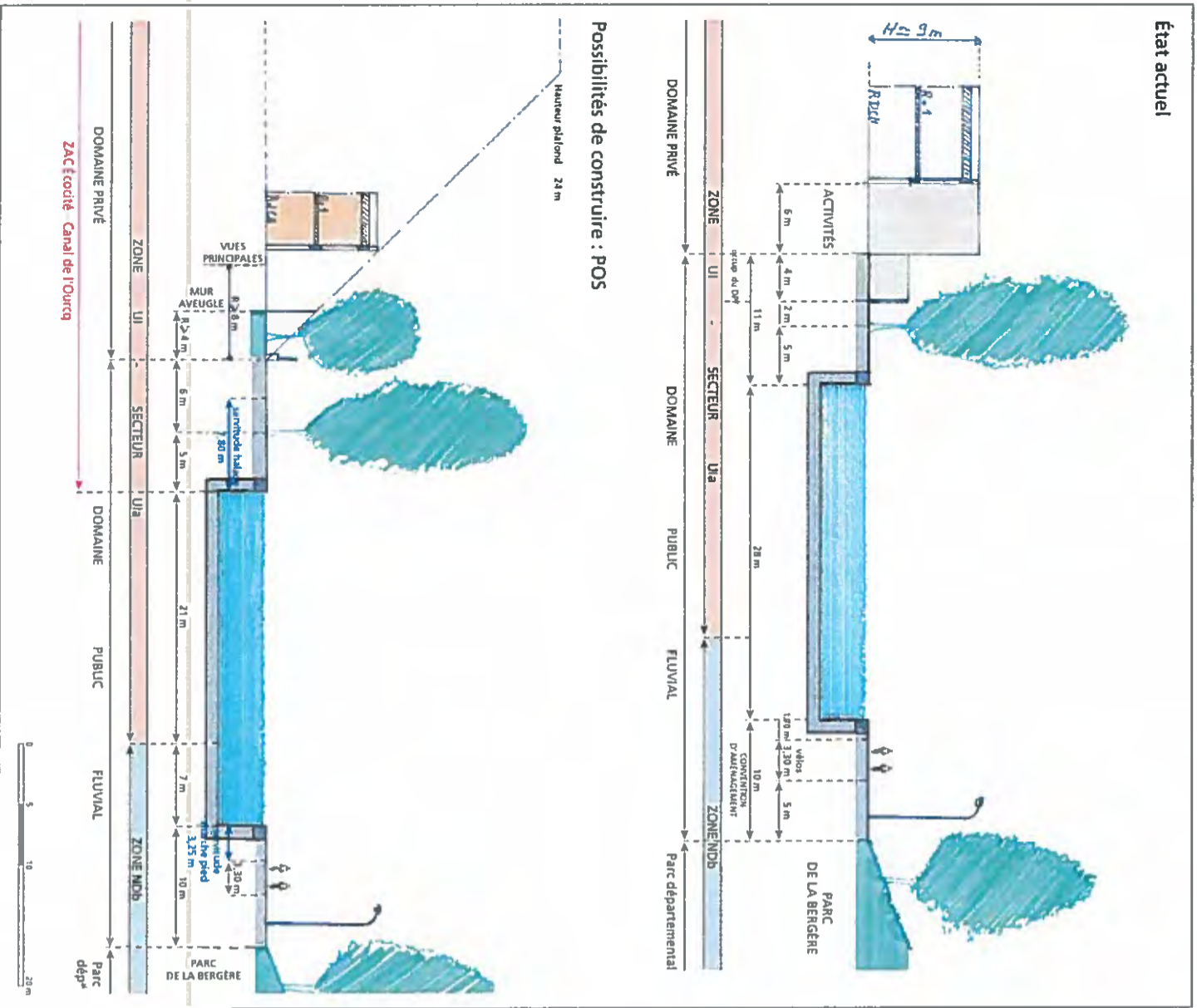
La rive sud, bande régulière de plain-pied avec la berge s'élargit progressivement de 80 à 100 mètres. Desservie par la rue de Paris (RN3), une trentaine de parcelles de dimensions inégales et disposées en biais sont occupées par des bâtiments industriels.

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

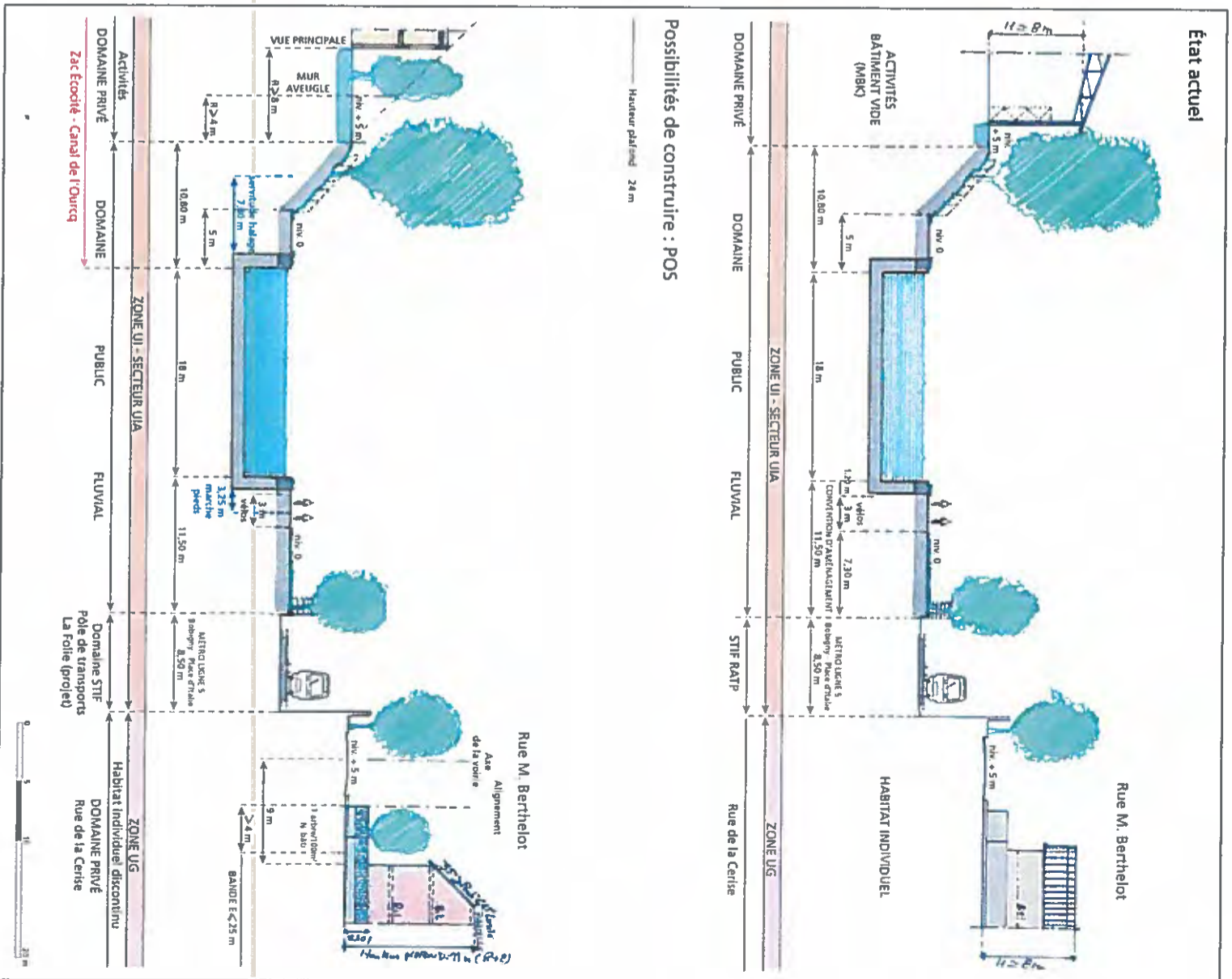


Coupe 5 : Au droit du parc de La Bergère - Bobigny

| Bobigny |



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



Les berges du canal : gestion, accessibilité, franchissement

Gestion et aménagement

Les berges font l'objet d'une convention de gestion et d'aménagement signées par le Service des Canaux de la Ville de Paris et le Département de Seine-Saint-Denis sur la berge nord. Le CG 93 gère l'aménagement de la piste cyclable et des abords du parc de la Bergère. La berge sud est entretenue et aménagée par les services des canaux. La berge nord est aménagée pour recevoir une piste cyclable, bidirectionnelle de 3 mètres de large implantée à 1,50 mètre du bord de l'eau. La berge sud engazonnée est plantée d'un alignement de peupliers.



3 Piste cyclable au droit du parc de la Bergère



4 Piste cyclable au droit de la cité administrative

Franchissements

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

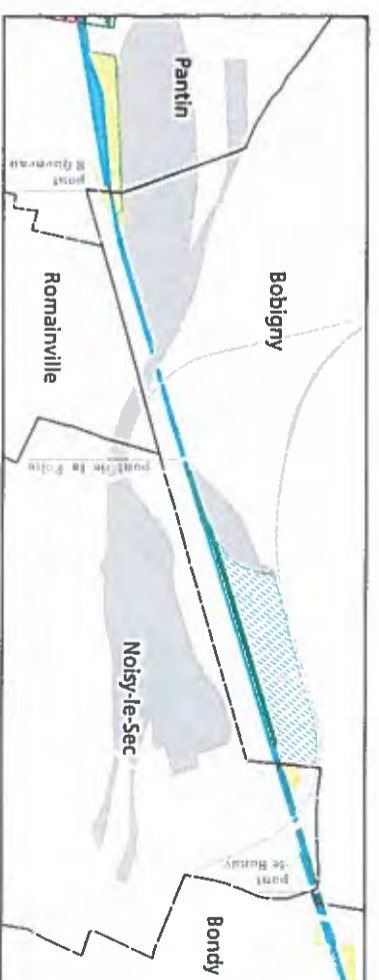
La ville prévoit la création de quatre nouveaux franchissements dont deux sont programmés dans le cadre de la ZAC ECOCITE (deux passerelles pour les modes doux et deux franchissements lourds pour les véhicules).



5 Le pont de la Folie



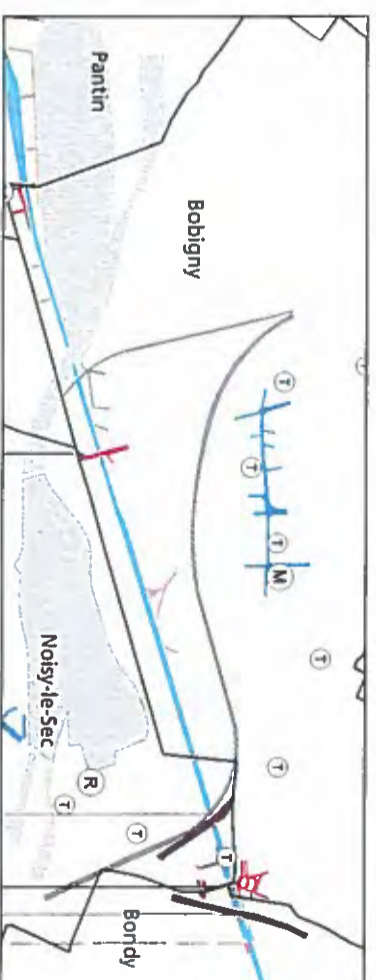
6 Les ponts ferroviaires



Conventions de gestion des berges

- domaine public fluvial (N°P)
- piste cyclable (V°P)
- piste cyclable (CGA37)
- aménagement communal
- voie communale

* Aménagement piste cyclable : convention V°P/12/1778 (Paris - Seine-Saint-Denis) et convention V°P/12/1779 (Paris - Seine-Saint-Denis)



Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

- Franchissements
- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont et aménagements ferroviaires
- pont technique

Accès

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



Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

- Type de transport
- RER
- métro et tramway (s'opryval)
- bus mobiliers
- bus non mobiliers

Accès

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

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

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

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

Accessibilité en transports en commun

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

3-B PERSPECTIVE AÉRIENNE DE L'ENSEMBLE DU SITE





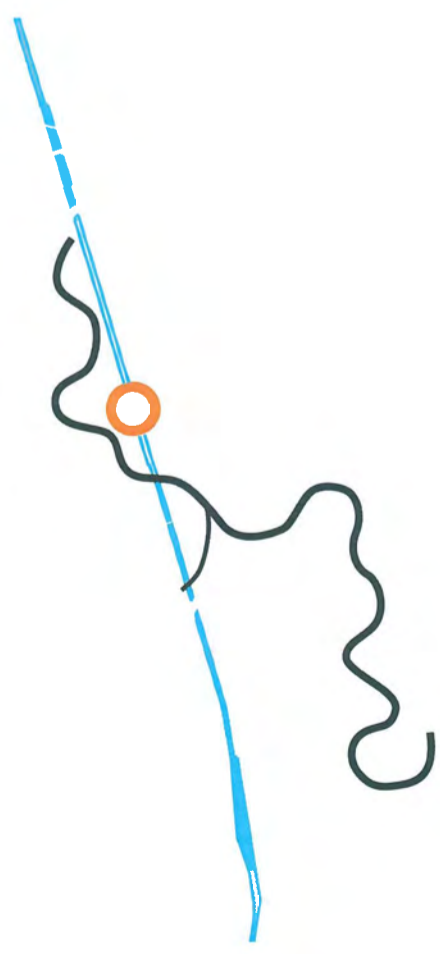
Le Canal de la Bergère

3.C



LE CANAL ET LES QUAIS

VUE PERSPECTIVE
PARC DE LA BERGÈRE



AUJOURD'HUI