

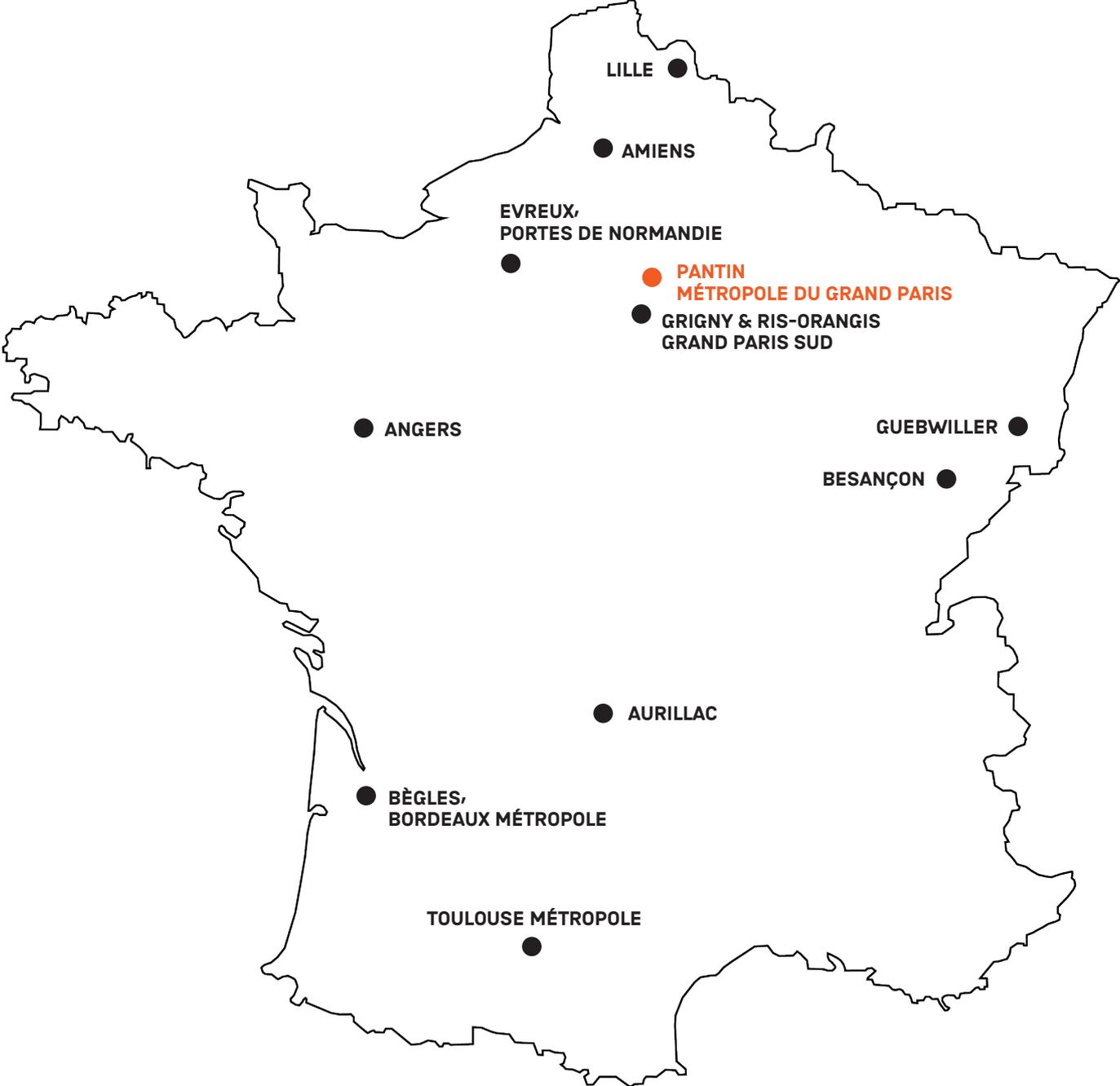
E U R O P A N
FR
14

Villes
productives

PANTIN, MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

IMAGINER LE MÉTABOLISME PRODUCTIF DE DEMAIN

Dossier de site



INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

ville de Pantin et Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFif)

ACTEURS IMPLIQUÉS :

ville de Pantin, EPFif, SNCF Réseau, concessionnaires Renault et Citroën

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

urbanisme, architecture, paysage, programmiste

COMMUNICATION :

communication des projets après le concours, le 1er décembre 2017

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2018
- rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2018
- assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

MISSION DONNÉE À LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :

maîtrise d'œuvre architecturale et urbaine

LA BONNE SANTÉ D'EUROPAN *

Ce titre est celui d'un article paru dans la revue *Urbanisme* (1), au sujet du Forum Européen intersessions organisé par Europan en octobre 2016. Il souligne l'importance et la vitalité de ce concours original et unique qui fait se rencontrer des villes, des experts, et de jeunes candidats sélectionnés, de 15 pays différents. À cette occasion, lors de la journée consacrée aux sites de la 14^e session, beaucoup d'acteurs sont venus et se sont croisés, entre 'ville adaptable' et 'villes productives'.

La France présente cette année 11 sites aux candidats européens. Avant eux, en relais, ce sont les villes qui 'font' Europan, en équipe, avec des partenariats multiples et diversifiés ; la préparation des éléments du concours prend du temps, celui de la première année de la session. Le thème Villes Productives s'adresse à toutes les échelles du territoire et parties de la société, de notre culture européenne. Il est éminemment contemporain et d'actualité. Les attentes sont très ambitieuses, mais comme toujours dans un esprit d'ouverture, d'écoute, de découverte. Pour faire en sorte que des idées deviennent possibles, se poursuivent dans des actions, il faut déjà qu'elles soient exprimées et débattues en collège, entre représentants des sites, experts, membres du jury, au niveau national puis européen. Ce terreau fertile favorise et encourage les expérimentations in-situ après le concours pour les équipes sélectionnées. En France, trois équipes par site le seront.

« *L'architecture est un moteur en capacité d'apporter les réponses idoines, ingénieuses, innovantes, aux questions d'avenir que pose la société contemporaine* » (2)

DE LA VILLE ADAPTABLE À LA VILLE PRODUCTIVE, LE THÈME SUIT LE PRÉCÉDENT.

Villes productives s'inscrit dans la continuité de la ville adaptable avec l'accent mis sur la mixité des activités, de l'habitat et des modes de vie en cœur de ville ou en périphérie. Par production on entendra activités productives, et donc quelle place, quelle architecture, quelles interactions et associations urbaines, quelle production contemporaine de la ville. On entendra ainsi questionner la production artisanale et industrielle dont les origines et les aboutissements, et donc les formes, changent, mais encore les services et les activités au service de la connaissance. (3)
Plusieurs sites de la 13^e session Ville Adaptable ont révélé la nécessité de penser processus, structuration, négociations,

pour un maintien ou un renouveau de la production dans la ville. C'est ce que certains sites E14 proposent alors que d'autres se préoccupent de la part de ville dans des lieux dédiés à des productions monofonctionnelles en mutation. Cette idée de production et/ou de mixité que nous devons imaginer car elle a des visages très divers, sonne peut-être le renouveau de la forme urbaine, de sa typo-morphologie. Celle-ci se transforme, s'adapte aux modes de vie, aux formes hybrides de la vie sociale, abritant à la fois des formes de résistances et de résiliences, des événements, des transformations révolutionnaires.

La ville du 19^e siècle peut s'avérer adaptable, une exposition au Pavillon de l'Arsenal à Paris le démontre avec le modèle Haussmannien. De grands sites industriels aussi, comme celui de la Ruhr en Allemagne. Qu'en est-il des grands objets du 20^e et du 21^e siècle naissant ? Des zones, ZUP, ZAC, ZA, ZI, zones résidentielles, des lotissements (grands objets de petits éléments), des infrastructures ferroviaires et routières ?

Comme toujours Europan semble poser des questions simples à travers les thèmes et les sujets posés, des évidences diront certains. La question est plus complexe qu'il n'y paraît car elle remue à la fois la fondation culturelle urbaine et son devenir. Elle interroge deux siècles de construction et de développement des villes au service d'une industrie déterritorialisée et pour l'accompagner, une politique du logement en miroir.

Villes productives est en marche ! Bauwelt (4) a édité un numéro dédié à ce thème en septembre 2016, et Bozar à Bruxelles (5) y a consacré une exposition qui s'est terminée le 15 janvier 2017 car « Bruxelles et la Flandre sont ici les pionniers d'un tournant opéré dans l'aménagement et le développement urbains en Europe qui conduit de la ville postindustrielle à la ville productive ». Donc de nombreux projets commencent à faire exemple, tout reste néanmoins à faire dans un grand nombre de situations, partout en Europe. Les sites Europan en démontre la singularité.

11 SITES, DE L'INTÉRÊT DU NOMBRE ET DE LA DIVERSITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DE LEURS PARTENAIRES

Le thème ville productive a attiré les collectivités confrontées à la mutation de leur territoire, de leur paysage et de leur savoir-faire. Le thème a résonné jusque dans les intérieurs des sociétés publiques et privées sollicitées par les collectivités. Une fois de plus nous confrontons les échelles, du micro au macro. Nous misons sur le terrain d'expérimentation des idées avec de multiples acteurs.

(1) * Urbanisme n° 403 p13

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(3) Besson, R., 2014, capitalisme cognitif et modèles urbains en mutation. L'hypothèse des systèmes urbains Cognitifs, in Le Blanc A, Piermay J-L, Daviet S, Villes et industries. Lille : territoire en mouvement, n°23-24.

(4) Bauwelt n°211 die produktive stadt

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

Décloisonnement et discussion pour faire apparaître en filigrane l'innovation architecturale et urbaine, ces deux dimensions inséparables, ces deux échelles propres à la création du concours européen en 1988.

Des artefacts métropolitains aux villes (motorisées) de la campagne, de nombreuses situations sont présentées et questionnées. Le thème permettra d'aller loin, avec des réponses que nous attendons à l'écoute des villes mais qui les surprennent, qui sachent s'inscrire entre les lignes parfois, extrapoler et proposer ce que nous n'avons pas encore pensé. Au plus près du réel dans une perspective d'avenir.

DES LIEUX COMMUNS, UNE COMMUNAUTÉ DE LIEUX

Les sites ont autant de points communs que de différences, de spécificités. Nous évitons les clichés, même si parfois les lieux sont archétypaux : zones commerciales bordées de lotissements, parkings à perte de vue, coupures urbaines infrastructurales, délaissés.

L'Europe péri-urbaine ressemble aux toiles de fond du cinéma de Ken Loach ou de Bruno Dumont. En opposition avec les centres villes, où la rue est une déambulation animée et joyeuse ? Pas toujours, parfois les centres villes se vident, vétustes, chers, inaccessibles. De grands équipements sont délocalisés, leur patrimoine devenant des coquilles vides en friche.

En même temps, les zones d'activités cherchent à sortir de leurs grandes enclaves, les études de marchés montrant des clientèles en baisse et mouvantes. Les grandes surfaces commerciales tentent une fragmentation en centre-ville et de fait cherchent de nouveaux locataires ou preneurs pour les immenses assises foncières qu'elles occupent en entrée de ville. Les entreprises sont mobiles, on ne dénombre plus les « sans bureau fixe » (6) et en même temps que l'on désindustrialise, que l'on délocalise, « débureautise », on se demande où va le travail, car il est devenu une entité mobile, vaporeuse voire éphémère.

Toutes les entreprises n'ont pas disparu, certaines ont encore des activités industrielles, ou bien font le choix d'en développer de nouvelles, comme à Bègles. Car la période charnière a quelque chose de très prometteur dans les possibilités qui s'offrent de recyclage, transformation, réutilisation, régénération, création. Du travail en perspective. Et des espaces, des lieux qui sont à prendre, à partager, car la ville est un marché. Faire venir la ville auprès de, voire dans, la source de production, et vice-versa. Des entreprises cherchent à rester sur leur site d'origine

(6) Bruno Marzloff, sans bureau fixe

tout en régénérant leurs activités comme à Amiens, à Guebwiller, à Angers. Renouveau, résilience, mais aussi résistance (rester !). L'entreprise a besoin comme la ville de symbolique et d'imaginaire. Inventer de nouveaux produits ou transformer ses activités, revenir à la production dans la ville a besoin de s'appuyer sur des stratégies urbaines (déplacement, accès, proximité, centralité, circuits courts, etc...) et sur une représentation architecturale, artistique, culturelle. (Le premier film du cinéma, des frères Lumières, montre la sortie des usines... Lumières !) (7) Valorisation de l'image autant que fonctionnalité et performance énergétique, recherche autant que développement. La production a besoin de s'appuyer sur les habitants, « de multiplier les points de contact avec la société, avec l'activité vivante » (8). La production a besoin de la connaissance. Quoi de plus fertile par exemple qu'un campus universitaire, des lieux de résidence pour les étudiants, dès lors qu'ils sont reliés au centre de la ville par un transport urbain performant comme à Besançon ?

« chérissez la générosité des bâtiments industriels et des infrastructures » (5)

Les zones d'activités en périphérie ou en entrée de ville sont des lieux accessibles car peu chers. Et parfois il suffirait de peu pour une mise en situation urbaine tant elles ont été rattrapées par la ville. On découvre les avantages des infrastructures des lors qu'elles mutent et s'adaptent, accueillent les voies vertes, un tramway, le covoiturage. On découvre un vrai potentiel d'espaces, parfois très proches de la campagne ou d'espaces naturels, comme à Angers, ou à Lille sur les rives de la Deûle, ou encore à Toulouse aux portes métropolitaines Est.

La place de la voiture et la nécessité des déplacements se questionnent. On doit pouvoir aller partout ; la voiture est à la fois une contrainte environnementale et encore un atout ; son usage évolue et se partage, et avec elle, le statut des parkings. Comment faire en sorte qu'elle ne grève ni ne détériore l'espace public, et qu'elle soit un facteur de transformation ? Cette question est posée à Aurillac, ville phare dans un bassin de vie rural. Elle est aussi posée à Pantin avec la mutation productive des concessionnaires automobile.

La gare parce qu'elle est l'entrée d'une ville et le lieu des échanges et des rencontres, des croisements, est un lieu potentiellement productif, et peut générer un renouvellement urbain par des activités de production et de services, toutes générations et catégories sociales confondues. La question se pose à Evreux. À Grigny-Ris-Orangis, l'enjeu est de réparer, relier, créer une continuité urbaine dans les interstices des grands projets.

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

(7) https://www.senscritique.com/film/La_Sortie_de_l_usine_Lumiere_a_Lyon/470793

(8) Boutang, Y-M 2008, le capitalisme cognitif : la nouvelle grande transformation, paris : Editions Amsterdam, coll Multitude/Idées, p245 ; cité par Raphaël Besson, introduction à la journée de lancement européen 14 en France, 15 février 2017.

LES ATTENTES DU CONCOURS EUROPAN

« Deux siècles après la révolution industrielle, la notion de développement durable ouvre un nouveau cycle de la fabrique de la ville et de l'évolution des territoires urbains, ruraux ou métropolitains. Cette mutation nécessite de mobiliser les pratiques architecturales pour offrir plusieurs vies aux édifices et aux ensembles urbains aux équipements et aux espaces publics.

Prendre conscience de l'héritage architectural, tout particulièrement des XX^e et XXI^e siècles, afin de concilier architecture et patrimoine : l'architecture intervient en priorité sur le cadre existant, qu'elle fait évoluer, car transformer, c'est préserver ».(2)

Qualité du cadre de vie, rayonnement intellectuel et économique des villes au plan international, inscription dans l'expérience partagée d'une culture européenne, d'une culture de la ville dont les exemples du monde entier viennent nous enrichir. Ces enjeux portés par la Direction de l'Architecture (9) et la DGALN (10), nous les partageons avec les représentants des villes.

Le concours Europan associe Recherche & Expérimentations, politiques publiques et sites réels qui sont présentés par les collectivités en association avec des partenaires publics et privés.

Cela fait beaucoup de monde, et c'est sa force. Les dossiers de site reflètent le travail effectué avec les collectivités et leurs partenaires, de longue haleine dans un court laps de temps. Problématiser une situation, un propos tenu par une ville demande du temps et de la distance. Ce travail vient en marchant. Nous incitons à une réponse claire créative et étayée tout en démontrant une grande complexité qui dépasse la plupart du temps la temporalité du concours. Aucun dossier de site n'est parfait, il manquera toujours quelque chose, parfois il reflète énormément de questions en attente, et parfois certains critères se télescopent apportant des controverses intéressantes.

Il faut donc inventer, oser, faire des choix, exprimer un propos clair, en resonance avec les attentes et savoir exprimer ce qui n'est pas dit. Par conséquent les propositions attendues ne sont pas de l'ordre du catalogue ; le jury d'europan 13 avait souligné cette nécessité de mettre en garde sur la tentation pour les candidats de répondre à tous les points posés par les dossiers de site. Les propos développent de façon maximale les enjeux et les attentes. les candidats doivent faire des choix théoriques

et pratiques. L'économie, si elle est questionnée, n'est pas une science exacte, Villes Productives n'est pas un exercice de programmation économique. Le concours est toujours un appel à l'imagination, l'intuition, l'intelligence des situations, voire des synchronicités. Il fait appel à une culture architecturale et urbaine et à une réflexion sur les grands enjeux de notre société. Il est un appel à la capacité des jeunes architectes urbanistes paysagistes de s'impliquer dans la pensée contemporaine de la ville avec l'architecture, la nature, le paysage, les infrastructures en pleine conscience des conséquences environnementales, sociales, humaines. La valeur économique culturelle et sociétale de l'architecture est interrogée, en tant que création et facteur d'innovation, une stratégie d'innovation globale.

LES SUITES DU CONCOURS

L'originalité des propositions associées aux attentes des villes et d'Europan seront révélées lors de l'analyse des projets puis par le jury. Les idées auront alors vocation à trouver situation, forme et expérimentation, à faire exemple, à se réaliser dit-on à Europan.

Différentes étapes de présentation des projets, hors contexte, et in situ seront organisées par Europan avec les collectivités et leurs partenaires. En France, en fonction des projets et des propositions, des suites à plusieurs scénarios peuvent se déployer. En général, Europan préconise que les 3 équipes sélectionnées par site puissent travailler ensemble, avec des missions distinctes. on préconise qu'il n'y ait pas de mise en concurrence immédiate pour que puisse se mettre en place un travail collaboratif et productif, à la fois pour les équipes et pour tous les acteurs, et même plus. Ainsi peut se construire le programme pré-opérationnel. Ensuite il est possible de faire des choix, ou plusieurs choix.

7 sites Europan 13 sur 10 ont entamé un travail constructif avec les équipes sélectionnées. Nous espérons et attendons que l'implication des partenaires aux côtés des collectivités permette d'aller plus loin et de réaliser l'utopie concrète tant attendue.

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(9) Ministère de la Culture et de la Communication

(10) Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature

13. PANTIN — Panorama de la Gare et des Quatre-Chemins - G. F.



Le faisceau ferré

1012. PANTIN (Seine) — Le Grand Moulin - Le Canal
Quai de l'Ourcq



Les Grands Moulins de Pantin et le canal de l'Ourcq

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"

PANTIN, DEPUIS TOUJOURS UN ESPACE PRODUCTIF

Pantin incarne, depuis l'ère industrielle, une commune productive, voire laborieuse. Bénéficiant historiquement d'un tissu entrepreneurial riche, Pantin souhaite continuer à incarner la ville productive en réfléchissant aux modalités de mise en œuvre concrète de celle-ci sur le territoire, aux nouveaux usages et formes dans lesquelles elle peut s'incarner.

Si les objectifs en matière de construction de logements sont élevés, la Ville ne souhaite toutefois pas s'y limiter. La proximité de Paris ayant eu tendance à façonner les logiques économiques et productives de son territoire, la Ville de Pantin cherche aujourd'hui à s'inscrire dans une démarche francilienne et métropolitaine de solidarité, tout en développant ses propres filières. Souhaitant promouvoir une logique de mixité d'usages, le projet pantinois poursuit une orientation sociale. La Ville s'attache néanmoins à préserver ses grands sites productifs et logistiques. Des entreprises historiquement implantées s'y sont développées suivies par de nouvelles activités : sites de production, métiers de la mode (Hermès, Chanel) ou du bâtiment (Point P). Depuis 2001, la commune accompagne également l'installation de grandes enseignes tertiaires dans d'anciens bâtiments industriels réhabilités (BNP Sécurité & Services, BETC (agence de publicité). Dotée de près de 4000 entreprises, Pantin cherche à favoriser l'implantation et la pérennisation d'activités diffuses dans des zones largement habitées, par une démarche de densification et de structuration de filières (métiers d'art, éco-construction). Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) constitue également un outil de poids pour maintenir les activités dans le tissu constitué et résister à la pression immobilière.

La présence et l'émergence de plusieurs Zones d'Aménagement Concerté (ZAC du Port, ZAC des Grands Moulins notamment) témoignent de la volonté d'inscrire la mixité d'usages dans le territoire. De multiples projets menés en coopération avec Paris marquent également la volonté de la Ville de reconquérir ses franges : résidence étudiants et complexe sportif concomitamment à l'aménagement du tramway (ligne T3) par exemple.

UN TISSU URBAIN PRODUCTIF RENOUEVÉ

Localisé à proximité immédiate de Paris le long de voies de transports structurantes (route, fer et fluviale), le site est depuis le milieu de XIXème siècle un important lieu d'implantation d'activités industrielles, artisanales et logistiques en lien fonctionnel avec la capitale.

Une partie de ces activités, compatibles avec la densification du tissu urbain situé à proximité a été maintenue malgré la désindustrialisation opérée au cours de la seconde moitié du XXème siècle. Si les activités de raffinerie (raffinerie DEUTZ notamment), de distillerie (Distillerie Delizy-Doisteau par exemple) ont ainsi disparu, certaines perdurent encore aujourd'hui dans des tissus urbains qui présentent différentes typologies :

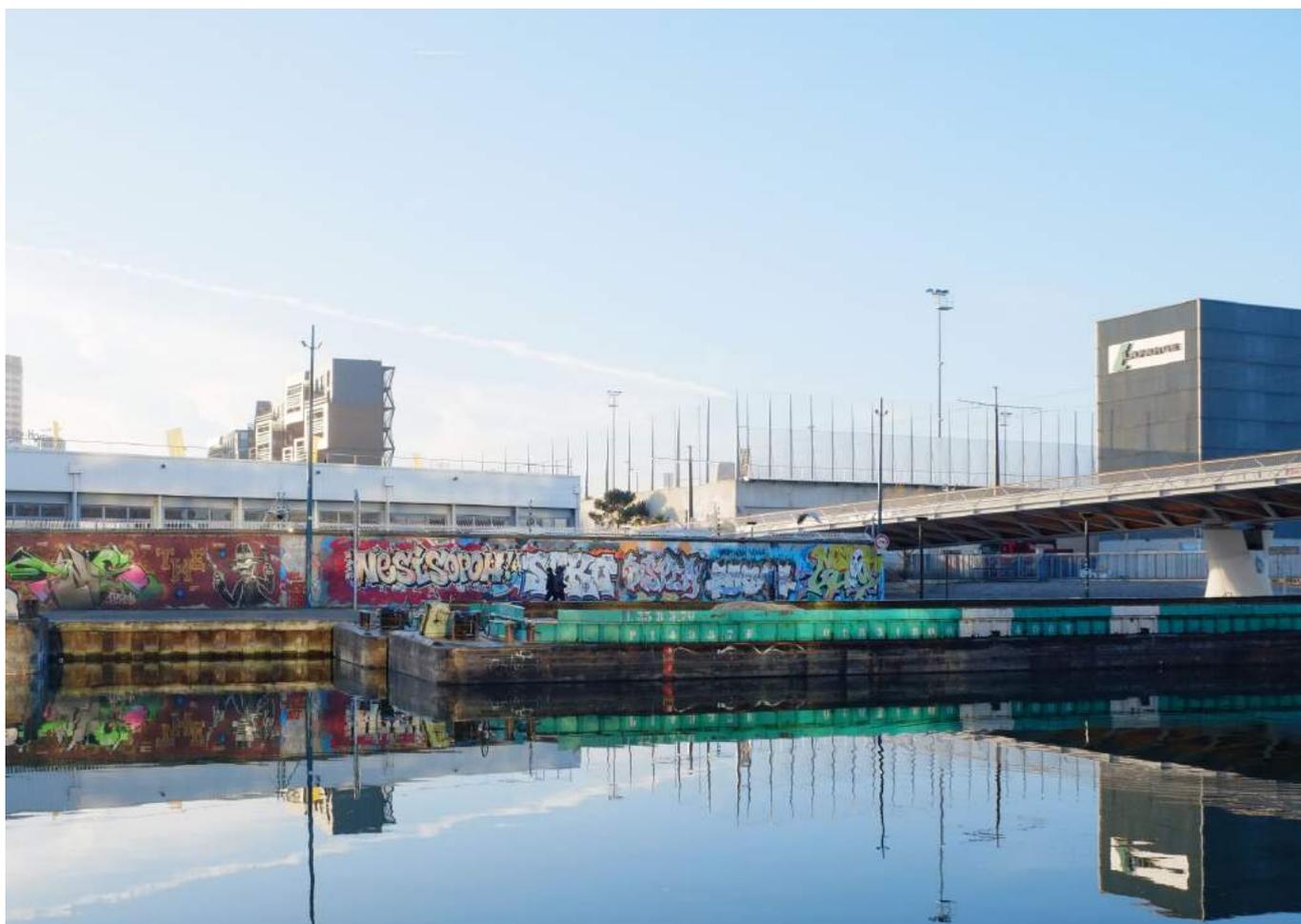
- De grandes industries sur des emprises étendues (fabrication de tuyaux en aciers par les entreprises Pouchard Tubes jusqu'en décembre 2016, blanchisseries Elis)
- Des entreprises regroupées au sein de zones dédiées qui se sont structurées peu à peu (Zone d'Activités Économique (ZAE) Cartier-Bresson par exemple)
- Des activités artisanales maintenues en cœur d'îlot mixte, notamment dans le quartier des Quatre-Chemins, dans le faubourg des Sept-Arpenets et dans le quartier Méhul.

Depuis le début du XXIème siècle, les activités tertiaires représentent une nouvelle catégorie d'activités de plus en plus représentée à Pantin, devenue attractive. Cela s'explique notamment par un coût du foncier moindre qu'à Paris et une proximité avec la capitale grâce à une offre de transport en commun accrue : la liaison RER E vers la Gare Saint-Lazare depuis 1999 (station « Hausmann Saint-Lazare » à 12mn) et l'est de la région Île-de-France et l'aménagement du tramway T3 sur les boulevards des maréchaux côté Paris avec une seule incursion au-delà du périphérique, à Pantin depuis 2012, viennent compléter l'offre de métro / bus préexistante.

Cette attractivité est également le reflet de la politique engagée par la Ville depuis le début des années 2000 afin de pérenniser certaines implantations sur son territoire, en travaillant notamment de concert avec les acteurs économiques à penser leur avenir dans un contexte urbain qui évolue vers davantage d'usages résidentiels.



Le canal de l'Ourcq aujourd'hui



Vue du site Renault depuis le canal de l'Ourcq

LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE DE PANTIN

La Ville souhaite s'appuyer sur son histoire industrielle et artisanale pour pérenniser et diversifier ses fonctions productives dans un tissu urbain renouvelé et hautement qualitatif. La richesse programmatique et morphologique du tissu est en effet considérée comme un important facteur de résilience du territoire pantinois. L'adaptabilité de son tissu urbain est au cœur des réflexions menées par la ville et son évolution programmatique n'est envisagée que sous couvert de son adaptabilité future.

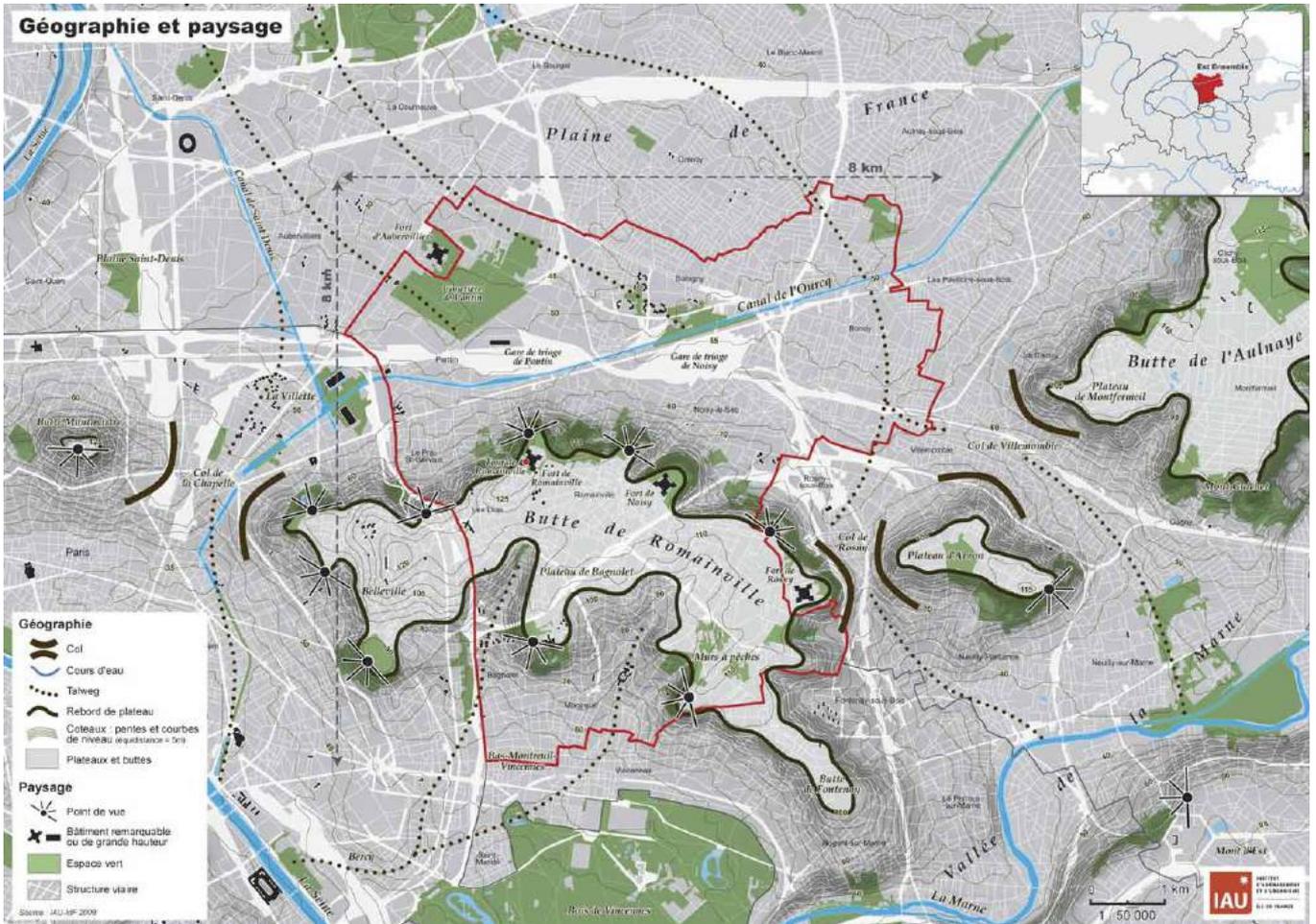
À ce titre, la Ville développe depuis plusieurs années une stratégie active de transformation urbaine de son territoire qui a notamment pour objectifs de développer des quartiers mixtes innovants sur une partie des anciennes emprises industrielles tout en s'efforçant de conserver des activités compatibles avec le logement ou les nouveaux usages urbains de secteurs autrefois dédiés à l'activité économique, comme le Canal de l'Ourcq.

En participant à European, la Ville de Pantin est donc dans l'attente de projets prospectifs qui incarnent la ville productive de demain. Elle attend donc des équipes European qu'elles définissent :

- Une réflexion sur la ville productive à venir dans ses composantes paysagères, urbaines et architecturales.
- Une stratégie compatible avec les dynamiques de projets à l'œuvre.
- Des espaces construits capables de s'adapter à plusieurs types de programmes (activités diversifiées, logements, bureaux) en en précisant les modalités d'assemblage programmatique tels que l'addition, la superposition, la séparation voire l'hybridation etc.
- Des espaces capables de s'adapter au caractère très dynamique des activités (évolution des besoins, parcours immobiliers etc.) par des aménagements réversibles.
- Des programmes innovants d'activités économiques et compatibles avec les usages résidentiels voisins, en envisageant les synergies à créer avec les activités déjà en place dans les quartiers.
- Les modalités du partage de l'espace public par l'ensemble des usagers : habitants, travailleurs et acteurs économiques.

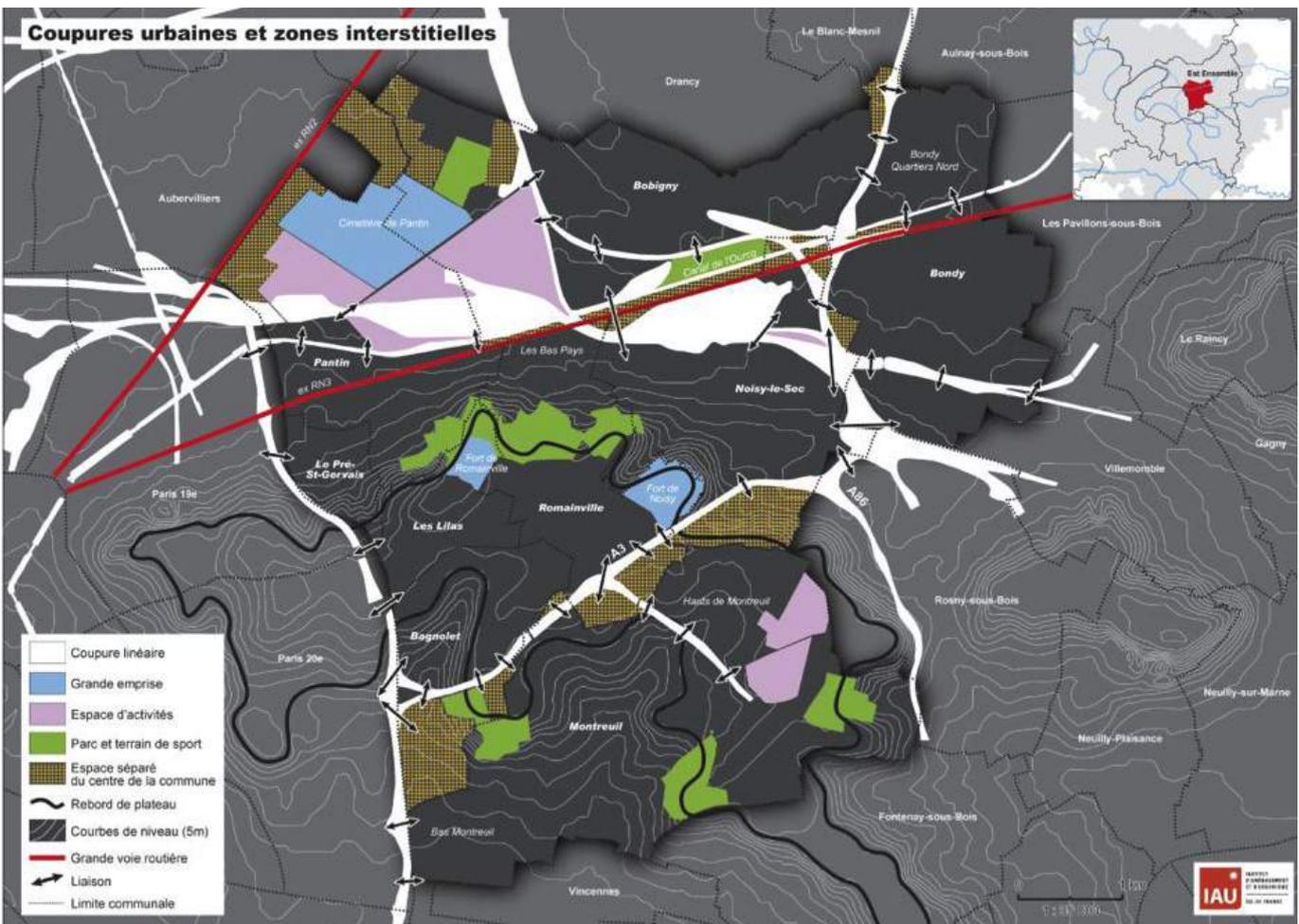
European étant un concours d'idées, il n'est pas attendu de réponses parfaitement abouties du strict point de vue formel, mais des réflexions novatrices au regard du contexte et de ses enjeux. De fait, la liste des attentes ci-dessus pourra donc être confrontée et amendée en fonction des approches définies par les candidats.

| | |
|---|------------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-P19 |
| 2 | FR-PANTIN-PS-P9 |



Géographie et Paysage sur Est Ensemble: une butte qui marque l'organisation territoriale et les paysages au sein de la métropole.

Source Atlas Est Ensemble, IAU-IDF



Le secteur autour du canal de l'Ourcq : des coupures urbaines et des zones interstitielles très présentes.

Source Atlas Est Ensemble IAU-IDF

UNE GÉOGRAPHIE DÉTERMINANTE DANS LA CONSTITUTION D'UN TERRITOIRE PRODUCTIF

L'évolution urbaine de la ville de Pantin est largement déterminée par la présence de plusieurs voies de communication d'importance régionale ou nationale qui rayonnent de Paris vers le Grand Est en empruntant le seuil topographique situé entre la butte Montmartre et le plateau de Belleville-Montreuil.

Les sources cartographiques montrent dès le XVIII^e siècle un développement significatif de la vigne, de l'arboriculture et de cultures arbustives. Le territoire était alors un terroir de polyculture perfectionnée qui approvisionnait Paris et ses environs en fruits et légumes (le découpage foncier, composé d'une majorité de parcelles en lanières, en conserve encore les tracés au niveau des quartiers des Sept-Arpent et Quatre Chemins). À partir du début du XIX^e siècle et jusque dans les années 1930, cet espace va être transformé et fragmenté par l'aménagement d'importantes infrastructures (canal de l'Ourcq, fort d'Aubervilliers, voies de chemins de fer du réseau est), le cimetière parisien de Pantin-Bobigny et des zones industrielles dans une logique de « territoire servant » au bénéfice de Paris.

HISTOIRE URBAINE : DU NOYAU VILLAGEOIS À LA VILLE CONTEMPORAINE AUX PORTES DE PARIS

Du Moyen âge jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, l'urbanisation de Pantin est essentiellement localisée autour de l'actuelle église. Mais le percement du canal de l'Ourcq entre 1802 et 1813 (et inauguré en 1821) initie une longue période de déploiement d'infrastructures de transports qui rayonnent depuis la capitale. Elles inscrivent de profondes ruptures dans le territoire pantinois et en modifient les polarités. Cette transformation progressive dessine des secteurs qui vont connaître des développements autonomes et parfois concurrentiels. Très tôt, le noyau villageois se retrouve isolé au sud du canal, souffrant ainsi du dépérissement du réseau de communication inter villageois coupé par le canal.

Le seul franchissement existant à cette époque se situe au niveau de l'actuelle avenue du Général Leclerc. Il sera le point de départ d'un nouveau noyau d'urbanisation.

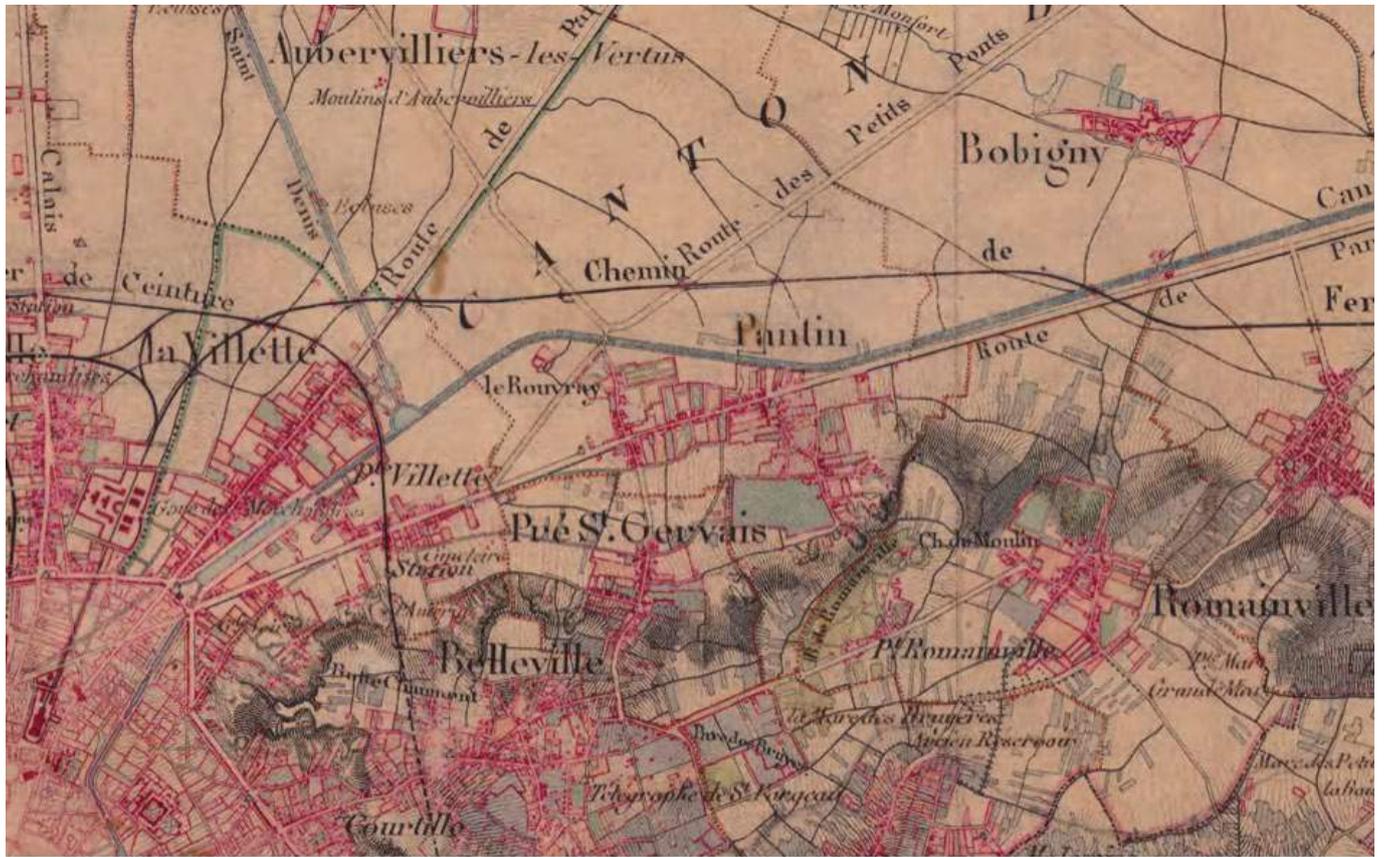
La construction de l'enceinte fortifiée autour de Paris à partir de 1841 englobe plusieurs communes limitrophes de Paris dont 60 hectares pris à la commune de Pantin. Cette enceinte est complétée par la construction d'une deuxième ligne défensive composée de 16 forts. Le fort d'Aubervilliers (rattaché à la ville d'Aubervilliers) ampute la commune de Pantin de 33,5 hectares et délimite un appendice au nord de son territoire, au lieu-dit des Courtilières.

À partir de la seconde moitié du siècle, l'influence parisienne sur le territoire est renforcée par l'arrivée du chemin de fer. En 1846, la ligne Paris-Strasbourg traverse Pantin au nord du canal, suivant le même axe, sans toutefois s'arrêter dans la commune. Il faut attendre 1864 pour l'établissement d'une gare.

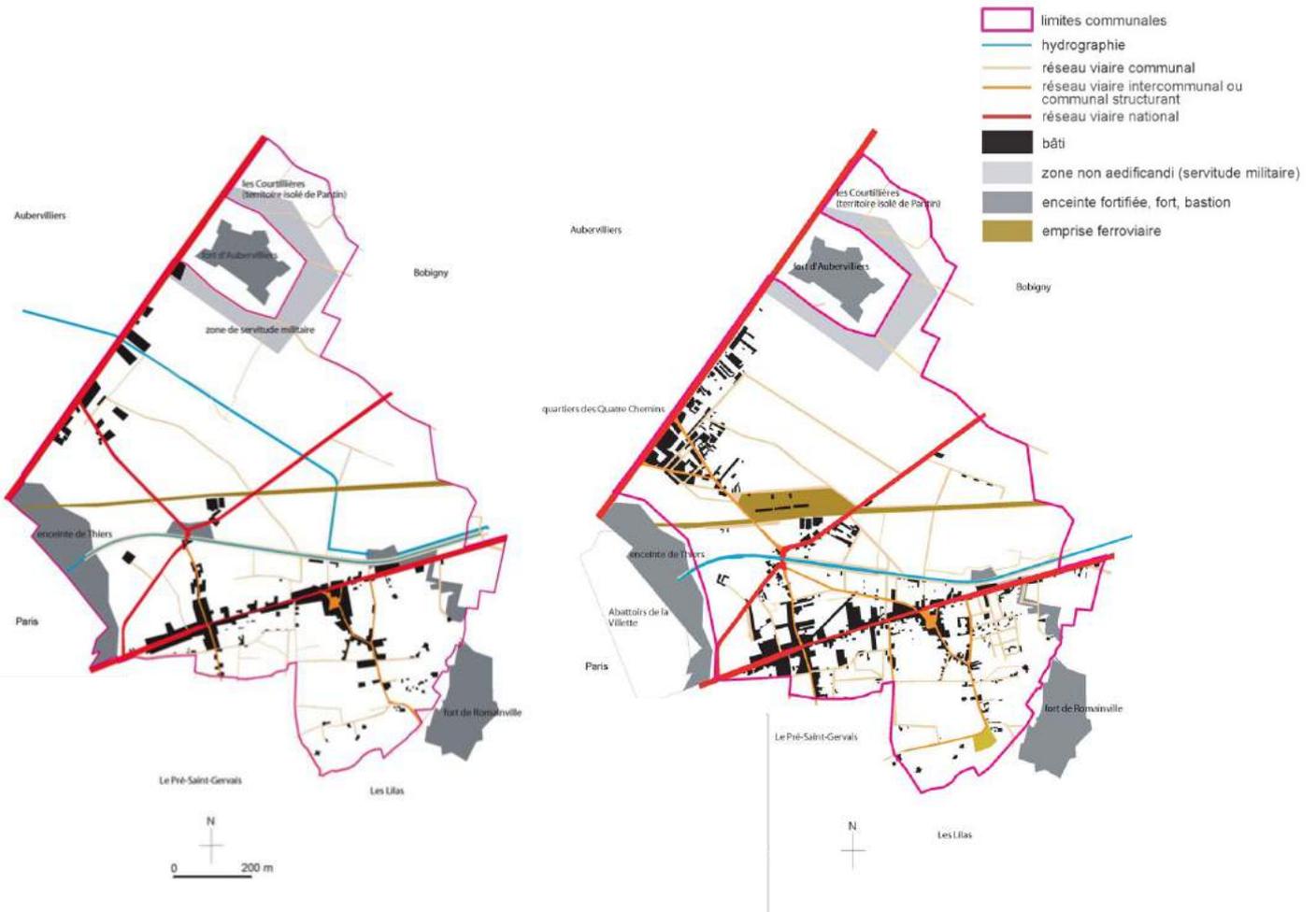
L'industrialisation des procédés de fabrication et le déploiement des infrastructures nationales de transport provoquent l'urbanisation de nouveaux espaces : les Quatre-Chemins à la limite nord-ouest du territoire communal et, en limite de Paris, les Sept-Arpens et le Rouvray. Ces quartiers conservent aujourd'hui une identité de faubourg encore lisible dans l'étroitesse des rues, le type de bâti et le paysage.

Dans un premier temps, ce mouvement d'urbanisation s'agglomère le long des axes radiaux RN2 et RN3. La route nationale qui mène à La Villette va notamment accueillir des activités liées au marché de la Villette et aux abattoirs (industrie chimique traitant des résidus organiques telle que l'entreprise Bourjois par exemple). Les industries trouvent en proche banlieue, et à Pantin en particulier, l'espace nécessaire à leur installation à des prix bien inférieurs à ceux de la capitale. Elles y trouvent également les infrastructures satisfaisant leur besoin de transport de matières premières et de marchandises. La création du premier port de Pantin en 1861 et celle d'une gare de marchandise à partir des années 1870 initient la constitution d'un vaste espace structuré pour le stockage et la production de biens aux portes de Paris.

| | |
|---|----------------|
| 1 | FR-PANTIN-C-M4 |
| 2 | FR-PANTIN-C-M5 |



Carte d'état-major 1866



Territoire de Pantin vers 1854

Sources : d'après l'Atlas du département de la Seine, Lefèvre 1854 (doc. Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine)

Territoire de Pantin vers 1877

Sources : dd'après l'Atlas du département de la Seine, Lefèvre, 1877 (doc. Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine).

Sous l'impulsion de l'industrialisation, ce territoire morcelé par la voie ferrée et le canal se développe de façon très contrastée. Entre 1860 et 1880 on assiste à la naissance d'un quartier industriel au carrefour des Quatre-Chemins, situé à cheval entre les communes de Pantin et d'Aubervilliers. Avec le développement des besoins, de nouvelles usines et manufactures s'installent le long de l'actuelle RN2. Elles sont accompagnées par la création des lotissements spéculatifs dont le but est de loger une main d'œuvre qui afflue majoritairement via le faisceau ferré est, d'Alsace et de Moselle alors annexées par l'Allemagne. La route nationale 2 (RN2) se développe, quant à elle, selon un rythme plus progressif et régulier. Avant les premières industries, un bâti composé de fermes et de maisons bourgeoises ou aristocratiques s'étirait du noyau villageois à Paris. Puis, à partir de la deuxième moitié du siècle, distilleries et cristalleries viennent occuper les grandes parcelles en bordure de voie.

En réponse à la croissance de la population, au déplacement des polarités urbaines et à l'émergence du quartier des Quatre-Chemins qui revendique la création d'une commune indépendante, la Ville décide de déplacer ses institutions municipales. Une nouvelle mairie est donc édifiée en 1889 à mi-chemin entre l'église et le quartier des Quatre-Chemins. Implantée ainsi en pleine zone industrielle sur un carrefour commandant un point de franchissement du Canal de l'Ourcq et des voies ferrées elle exprime la volonté politique de rééquilibrage du développement urbain communal. La construction du nouvel Hôtel de ville s'accompagne d'un mouvement d'urbanisation : construction d'immeubles de qualité dans l'axe de la rue Hoche et dans ce qu'on nomme désormais le « quartier du centre ». De nouvelles rues sont ouvertes.

Mais le déplacement de la mairie reste sans incidence fondamentale sur les puissantes dynamiques à l'œuvre. Le territoire pantinois continue à subir les conséquences de la croissance de la capitale : Paris y rejette des activités ayant besoin d'espace : la grande industrie, les infrastructures de transport de marchandises et de maintenance ferroviaires et les cimetières. En effet, l'accroissement de la population parisienne oblige Paris à édifier des cimetières extra-muros malgré les protestations des municipalités. Celui de Pantin, avec 99 hectares, est le plus étendu des cimetières parisiens. Sa construction en 1886 forme un important verrou urbain qui s'ajoute à celui du Fort d'Aubervilliers au nord du territoire communal.

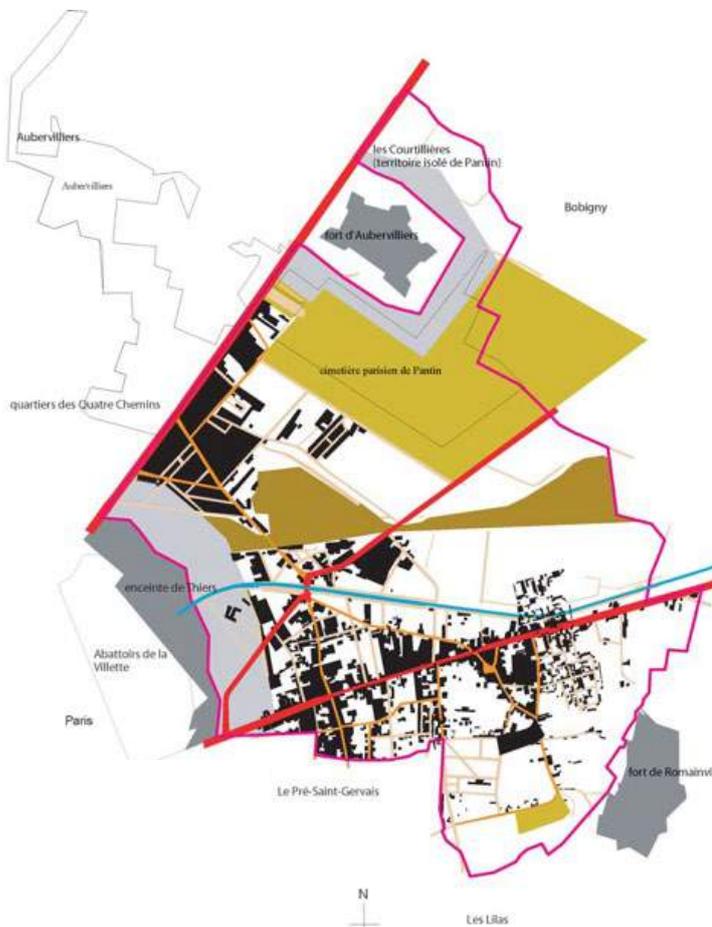
Les voies ferrées accroissent simultanément leur emprise: la gare de marchandises créée dans les années 1870 se développe par ramifications des voies vers le nord et accentue fortement l'effet de coupure. La gare de triage édifée dans les années 1890 sur des terrains au sud de la voie de chemin de fer s'étire progressivement jusqu'à l'avenue du Général-Leclerc sur plus de 80 hectares. Ces transformations modifient également en profondeur les usages du sol. L'industrie va privilégier les terrains disponibles à proximité immédiate du canal et surtout de la voie ferrée tel la Zone d'activités Cartier-Bresson située entre le cimetière et le réseau ferré mais aussi le polygone formé par la zone non aedificandi de l'enceinte de Thiers, l'avenue du Général Leclerc, l'avenue Édouard Vaillant et le lotissement d'habitation des Quatre-Chemins ou encore de la zone comprise entre le canal et la voie ferrée.

Un nouveau maillage viaire se développe au sud du Canal. Il dessert un tissu mêlant habitat et activités, investit le tissu villageois. Ces nouvelles voies reproduisent les anciennes limites parcellaires, d'orientation nord/sud et est/ouest. L'urbanisation de ce secteur au sud du canal se produit d'abord de part et d'autre de l'axe rue Hoche-rue du Pré-Saint-Gervais. L'industrialisation au sud du canal s'inscrit donc dans un tissu urbain déjà très dense.

Après la guerre de 1914-1918, la municipalité socialiste élue en 1919 va concentrer son action volontariste pour favoriser et équilibrer le développement de la ville en urbanisant les terrains encore libres : la « zone », correspondant aux 200 m non aedificandi située devant l'enceinte de Thiers (zone non constructible déclassée en 1919), la parcelle de la Seigneurie, les pentes du coteau de Romainville et le quartier du Petit-Pantin à l'est entre le Fort de Romainville et la RN3, enfin au nord, les Courtilières au-delà du Fort d'Aubervilliers et du Cimetière parisien de Pantin.

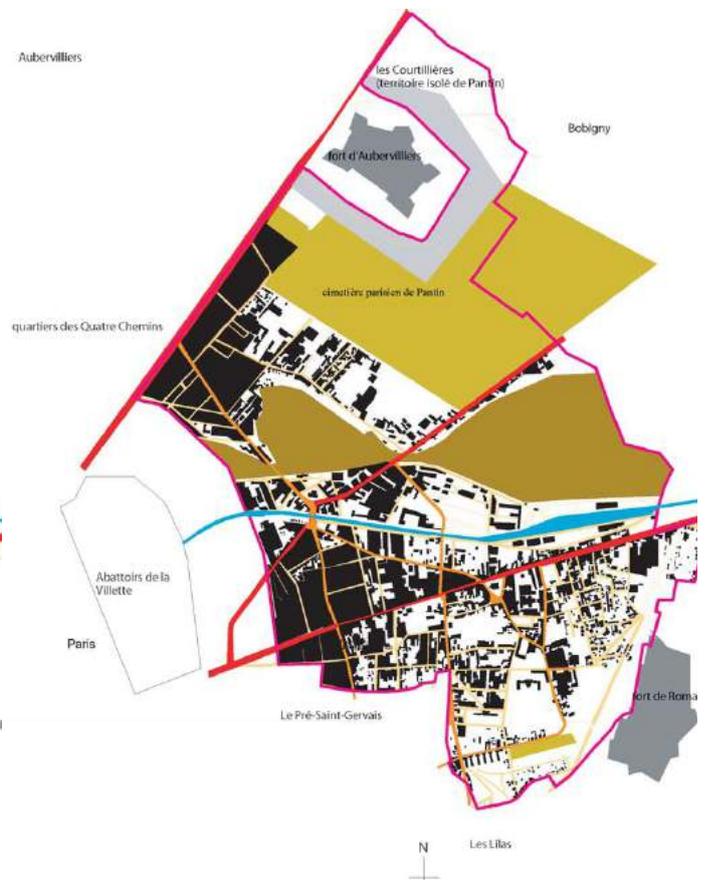
Les lendemains de la Seconde guerre mondiale sont marqués par la mise en place d'une politique d'envergure de construction de logements sociaux qui s'opère par un remplacement du tissu urbain du centre-ville jugé vétuste et une urbanisation des derniers grands espaces libres. L'architecte Denis Honegger, ancien collaborateur d'Auguste Perret, établit un plan de reconfiguration du centre-ville. Ce plan ne sera que partiellement réalisé, mais le bourg ancien autour de l'église disparaît pour laisser la place à un urbanisme en rupture avec l'organisation parcellaire et urbaine historique. Le Petit Pantin est densifié et le quartier des Courtilières construit par l'architecte Émile Aillaud. Il inaugure une forme urbaine innovante mais il reste isolé du reste de la commune par le cimetière.

| | | |
|---|-----------------|-----------------|
| 1 | FR-PANTIN-C-M6 | |
| 2 | FR-PANTIN-C-M3a | FR-PANTIN-C-M3b |



Territoire de Pantin vers 1895-1900

d'après l'Atlas du département de la Seine
(doc. Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine).



Territoire de Pantin vers 1933

d'après l'Atlas du département de la Seine
(doc. Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine).



Territoire de Pantin vers 1972

d'après la carte du district de la région parisienne, ministère de l'Équipement
(doc. Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine)

- limites communales
- hydrographie
- réseau viaire communal
- réseau viaire intercommunal ou communal structurant
- réseau viaire national
- bâti
- zone non aedificandi (servitude militaire)
- enceinte fortifiée, fort, bastion
- emprise ferroviaire

La désindustrialisation à l'œuvre dans tout le nord-est parisien au tournant des années soixante donne naissance à d'autres opérations de logements. Des quartiers mixtes de faubourgs et d'activités, parfois lourdes, et notamment à proximité de la Porte de Pantin, sont rasés et laissent place à de nouveaux ensembles de logements. C'est le cas par exemple de l'îlot 27 (800 logements construits par l'AUA dont 70 % de logements sociaux appartenant aux bailleurs Pantin Habitat et Coopération et Famille), qui a été aménagé entre 1974 et 1984 sur des terrains en limite communale avec Paris, dans le cadre d'une ZAC.

Pantin reste néanmoins un territoire productif. Depuis les années 2000, le nombre d'activités en ville est en constante croissance. Sa proximité avec Paris et les réseaux de transports lourds (fer, fluvial, autoroutier) sont des atouts pour des activités économiques qui continuent à façonner le territoire.

Plusieurs grandes morphologies d'occupation de l'espace peuvent être remarquées :

- Des petites activités qui perdurent de manière diffuse dans le tissu historique comme aux Quatre-Chemins, Sept-Arpents ou Méhul. Elles occupent souvent des rez de chaussée, fonds de parcelles voire de petits immeubles mais restent assemblées avec les logements et les commerces.
- Des activités de taille moyenne que l'on retrouve dans des quartiers plus spécialisés comme la ZAE Cartier Bresson, la rive nord du Bassin de Pantin. Ces activités occupent des parcelles plus importantes et monofonctionnelles mais restent néanmoins organisées dans une trame urbaine.
- Des activités de taille importante comme celles des ensembles logistiques du Citrail ou de Pantin Ourcq. Ces ensembles logistiques, autonomes, fonctionnent en interface avec de grands axes de communication (fer et/ou route) et leur implantation s'impose à la trame urbaine. Ces ensembles constituent des architectures de grande taille, souvent remarquables, comme celle de l'entrepôt Citrail conçu par l'ingénieur Stéphane du Château en 1975.

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : UNE GENTRIFICATION CONTENUE

À l'instar des autres villes ouvrières de la première couronne parisienne, la Ville de Pantin a subi un processus de désindustrialisation important à partir du milieu des années 1960. La ville a ainsi perdu près de 3 100 emplois industriels entre 1975 et 1982, du fait notamment de la fermeture de grands complexes industriels qui avaient façonné le territoire communal et caractérisé ses caractéristiques socio-économiques.

La désindustrialisation de Pantin présente pourtant des caractéristiques qui lui sont propres et qui permettent de comprendre les dynamiques sociologiques à l'œuvre sur le territoire communal :

- la désindustrialisation de la Ville se poursuit tardivement, jusqu'au début des années 2000 et se traduit par exemple par la fermeture des Magasins Généraux en 2000 et la cessation d'activité des Grands Moulins de Pantin en 2001. Ces grands complexes sont réinvestis par des grands groupes d'activités tertiaires, confirmant le renouveau de l'attractivité de la ville pour les entreprises depuis le début des années 2000, processus qui se confirme et s'amplifie depuis les années 2010 (+ 40 % de petites entreprises créées en 10 ans).

- la désindustrialisation n'est pas totale : les politiques menées par les municipalités successives et poursuivies par la municipalité en place depuis 2001 ont permis de maintenir des activités de production sur le territoire communal et de ne pas céder au tout tertiaire : réflexion autour de nouvelles architectures productives en cœur de ville, de la relocalisation de certaines entreprises sur le territoire communal (UTB, blanchisserie Elis), production d'opérations mixtes.

Le territoire pantinois accueille ainsi aussi bien des groupes emblématiques comme Hermès, Chanel ou les laboratoires Boiron qu'un pôle d'artisans d'art à l'expertise pointue ou encore des filières innovantes de l'éco-industrie ou de l'économie sociale et solidaire. La part des emplois de cadres et de professions supérieures s'établit ainsi à 26 %, en légère hausse depuis 2008 tandis que la part des ouvriers s'établit à 20 %, en légère baisse depuis 2008.

| | | | |
|---|---|-----------------|-----------------|
| 1 | 2 | FR-PANTIN-C-M3c | FR-PANTIN-C-M3d |
| 3 | | FR-PANTIN-C-M3e | |



Festival d'été du canal à Pantin

Source www.tourisme93.com/ete-du-canal/pantin.html



La reconversion en bureaux (agence BETC) des Magasins Généraux

Source : www.pavillon-arsenal.com © photo Hervé Abbadie



Centre National de la Danse, Kalisz et Perrottet (arch.)

© photo Daniel Rousselot / Le Moniteur



Centre National de la Danse, Kalisz et Perrottet (arch.)

© Fonds Jacques Kalisz. Source : SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle. 376

22 % des pantinois travaillent sur le territoire communal mais cette proportion est en augmentation, et concerne notamment les emplois des cadres qui figurent parmi les catégories socio-professionnelles les plus représentées parmi les nouveaux ménages pantinois. Il s'agit principalement de ménages quittant Paris pour s'installer dans les opérations neuves le long du Canal de l'Ourcq (et notamment dans la ZAC du Port) ainsi que dans le diffus.

Si les abords du Canal de l'Ourcq notamment connaissent un mouvement de gentrification depuis quelques années, Pantin demeure pour autant une ville populaire. Les quartiers des Quatre-Chemins, des Sept-Arpens ainsi que le quartier des Courtilières sont ainsi classés en quartiers prioritaires de la politique de la ville. Ils concentrent des populations fragilisées, des problématiques d'habitat dégradé. Près d'un tiers de la population pantinoise vivait ainsi sous le seuil de pauvreté en 2014.

CONTEXTE CULTUREL

La Ville de Pantin accueille plusieurs équipements culturels de dimension métropolitaine sur son territoire et ses franges. Elle bénéficie également d'une offre culturelle de proximité qui irrigue l'ensemble de son territoire. Le pôle culturel du Parc de la Villette (Cité de la musique, Philharmonie de Paris, Cité des sciences et de l'Industrie) est facilement accessible par les berges aménagées du Canal de l'Ourcq, qui accueillent durant la saison d'été des événements culturels dans le cadre de l'Été du Canal.

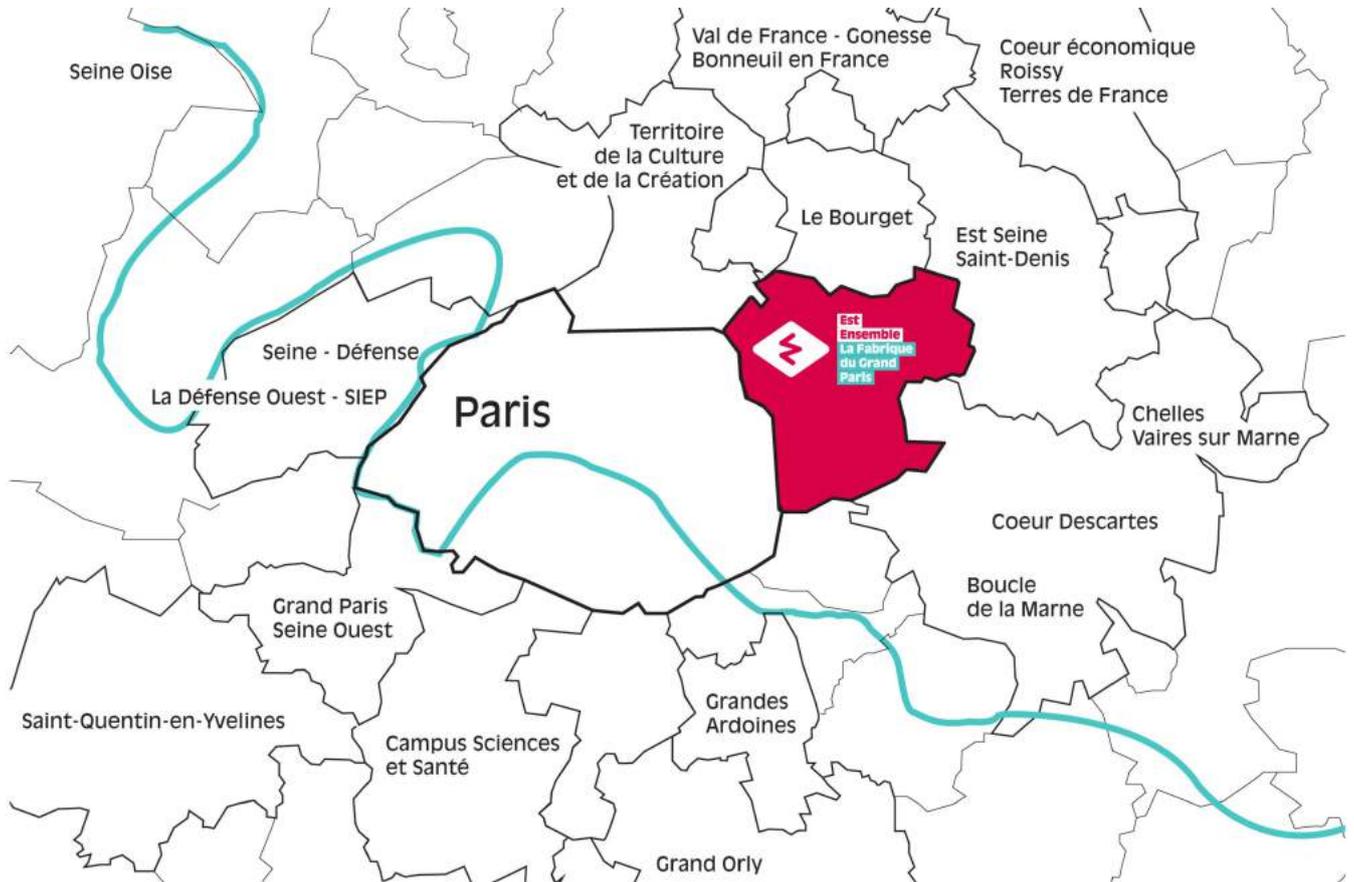
Pantin est identifiée à l'échelle de la métropole du Grand Paris comme un pôle culturel de premier plan, qui a notamment su mettre en valeur son patrimoine architectural, industriel et artisanal à travers des réhabilitations ambitieuses accueillant des programmations d'initiative publique ou privée.

On peut ainsi citer l'installation en 2004 du Centre National de la Danse dans l'Ancien Centre administratif de Pantin (conçu en 1965 par les architectes Kalisz et Perrotet, la réhabilitation par les architectes Antoinette Robain et Claire Guieysse obtient le Prix de l'Équerre d'Argent en 2004), l'aménagement de la Dynamo de Banlieue Bleue dans une ancienne usine du quartier des Quatre-Chemins en 2006, devenue une salle de référence pour la scène jazz, ou encore à réhabilitation d'une ancienne chaudronnerie par le marchand d'art contemporain Thaddaeus Ropac en 2012.

Équipement communal implanté dans une ancienne usine de briques le long du Canal, le Théâtre du Fil de l'eau n'en demeure pas moins un équipement jouissant d'un rayonnement métropolitain.

La ville dispose également depuis 1987 d'un cinéma d'Art et Essai, le Ciné 104. Il organise notamment chaque année le festival de courts métrages « Côté Courts », qui constitue une référence à l'échelle nationale.

Les Magasins Généraux réhabilités tout comme le nouveau siège de BNP Security Services dans les Grands Moulins, s'ils n'accueillent pas de programmation culturelle mais de grands groupes privés, contribuent à renforcer l'image d'une ville dynamique et en mutation, et entretiennent son image de « Nouveau Brooklyn », volontiers véhiculée par les médias. La présence de nombreuses friches incite également la Ville et Est-Ensemble à encourager les occupations transitoires sur certaines d'entre elles et notamment dans le quartier des Quatre-Chemins, au profit de programmations culturelles par exemple.



Le territoire du Contrat de Développement Territorial Est Ensemble (en rouge)

Source : www.est-ensemble.fr/cdt Crédits Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France



Le territoire d'Est Ensemble (en rouge)

Source Atlas Est Ensemble IAU-IDF

CONTEXTE DE GOUVERNANCE : LA « FABRIQUE DU GRAND PARIS »

Dans la métropole parisienne, l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble (regroupant Bagnole, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville) se distingue par une histoire et un rôle spécifiques confirmés par Contrat de Développement Territorial (CDT) passé entre la collectivité et l'État. L'objectif du CDT est de mettre en place une démarche contractuelle pour la conception de projets de développement des territoires stratégiques du Grand Paris.

Le CDT passé avec l'État et Est-Ensemble porte le projet d'une « Fabrique du Grand Paris » qui renvoie à plusieurs dimensions de l'identité du territoire du nord-est parisien:

- Une histoire industrielle et ouvrière
- Une volonté de préserver une diversité d'activités économiques
- La jeunesse de sa population et la vocation innovante du territoire

Le territoire de la Fabrique du Grand Paris a construit un projet de développement décliné autour de 3 axes de travail : une fabrique économique et d'innovation, une fabrique culturelle et de savoirs, une fabrique urbaine et environnementale.

Le CDT poursuit plusieurs objectifs qualitatifs :

- Promouvoir les filières ou secteurs d'activités déjà présents sur le territoire, entre porteurs d'innovation et créateurs d'emplois ;
- Développer et adapter l'offre de formation aux besoins de la population, des entreprises présentes et des secteurs en développement dans la métropole ;
- Accroître la connaissance des métiers et des compétences en présence sur le territoire ;

- Encourager l'innovation dans le travail ;
- Promouvoir de nouvelles réponses en termes de développement économique et d'emplois : circuits courts, écologie industrielle, économie collaborative
- Améliorer l'accessibilité des services publics aux habitants ;
- Favoriser l'articulation géographique entre emplois nouveaux / logements créés.

Parmi les grands enjeux définis par Est-Ensemble dans le cadre de son projet urbain en matière de développement économique et commercial il faut, en regard aux problématiques du site porté au concours, particulièrement noter les points suivants :

- Préserver la mixité fonctionnelle. La préservation du tissu existant doit s'accompagner d'actions et de mesures visant à favoriser le développement de nouveaux espaces d'accueil pour les Très Petites Entreprises (TPE) et l'artisanat. La pression foncière, notamment à proximité de Paris, ne doit pas engendrer la migration du tissu économique productif vers les territoires plus éloignés ;
- Sanctuariser des sites d'activités stratégiques : compte tenu de l'objectif de diversité du tissu économique et des cibles de développement de secteurs d'activités, le territoire doit pouvoir maintenir une variété importante de produits en immobilier d'entreprise : entrepôts, locaux d'activités/mixtes pour Petites et Moyennes Entreprises/Petites et Moyennes Industries (PME/PMI), laboratoires... Ce type de produits est très largement implanté dans les zones d'activités, en nombre sur le territoire d'Est Ensemble. Or celles-ci constituent aussi des opportunités pour le développement de nouveaux quartiers résidentiels ou d'affaires. Ce risque de contraction des espaces d'activités doit être maîtrisé et organisé. Une identification et une « sanctuarisation » des zones d'activités jugées stratégiques (notamment logistique) doivent être effectuées, qui devra s'accompagner d'actions de montée en gamme et en visibilité ;

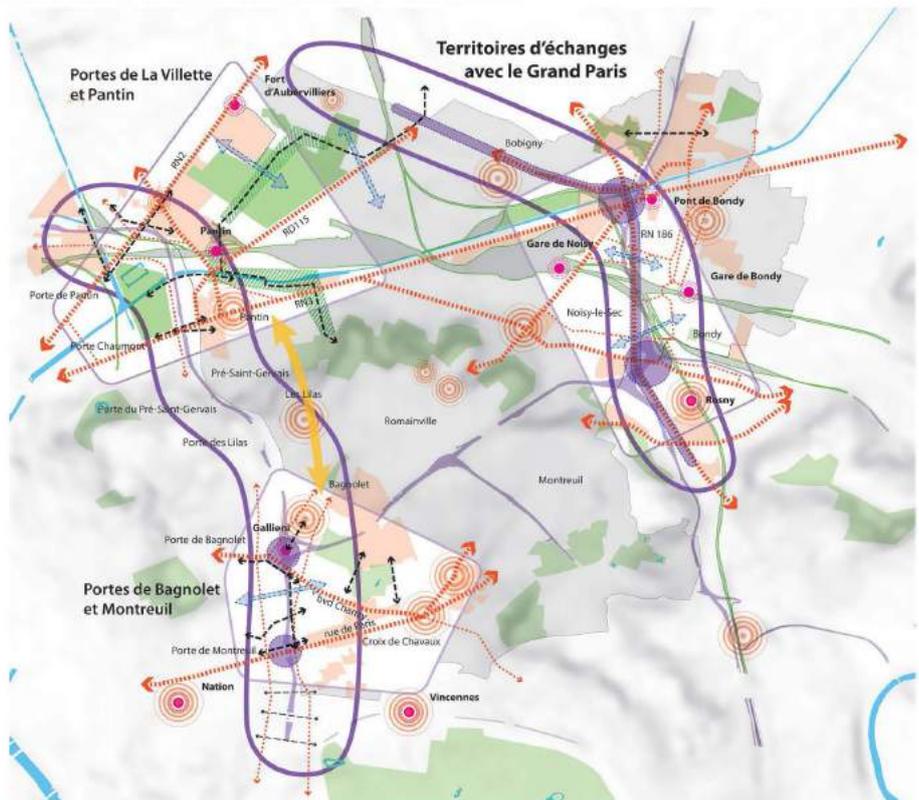
| |
|---|
| 1 |
| 2 |

FR-PANTIN-C-AP2

La traversée des infrastructures métropolitaines

Intégrer les grandes infrastructures dans le tissu local

Conforter le réseau d'espaces publics structurants pour les usages quotidiens



Projet Urbain Est Ensemble. LES PORTES D'EST ENSEMBLE ET TERRITOIRES.

Extrait de plan. 2015. <http://www.est-ensemble.fr/projet-urbain>



Un grand paysage métropolitain

- secteur de réflexion de la Plaine de l'Ourcq dans le cadre du Projet Urbain
- secteur de réflexion du Parc des Hautures

Améliorer la porosité du territoire

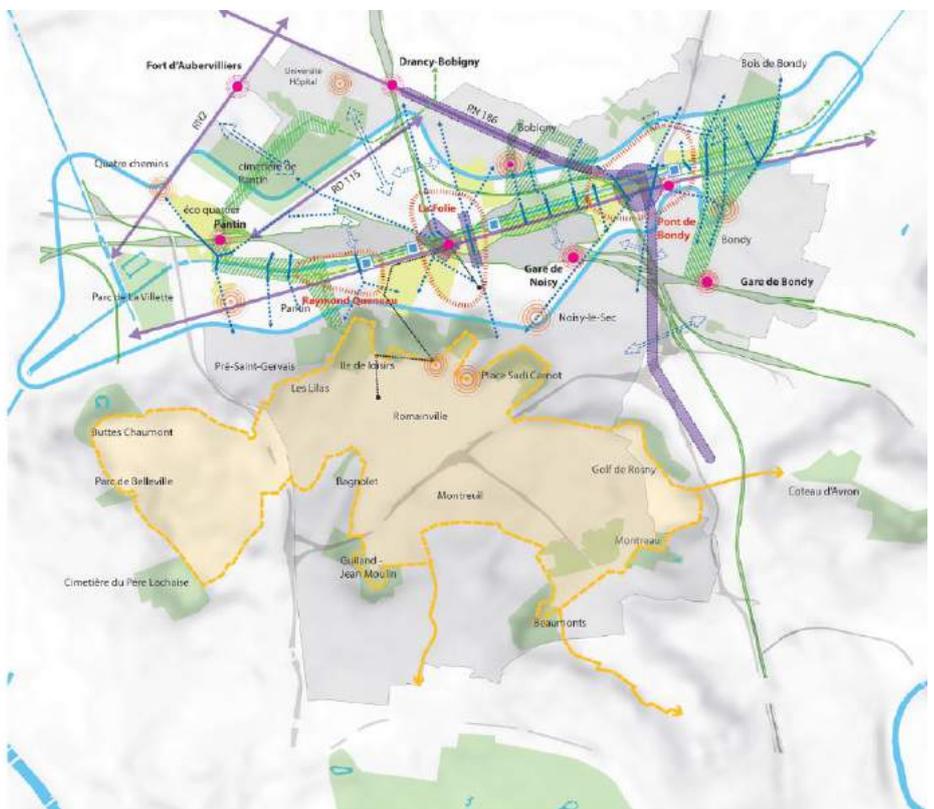
- Franchissements existants et en projet
- Principe de prolongement des franchissements
- Principe de liaison à étudier à moyen ou long term
- Séquences paysagères et urbaines à structurer : enjeu de requalification d'espaces publics pour améliorer les usages, favoriser les modes doux et conforter la présence du végétal
- Liaisons intercommunales pour modes doux
- Projet de téléphérique

Intégrer les grandes infrastructures

- Requalification d'ouvrages (pont, couverture...)
- Requalification de grands axes en cours ou à l'étude
- Renaturer le faisceau ferré
- Animer les berges du canal
- Ports et halles fluviales existants ou en projet

Conforter le réseau d'espaces publics structurants pour les usages quotidiens

- Intégrer les grands pôles gare (GPE, RER et gare routière) dans les centres-villes et en faire de véritables centralités urbaines
- Centralité existante à conforter
- ZAC en cours ou à l'étude devant contribuer à améliorer le réseau d'espaces publics du territoire
- Centralité à venir
- Espaces verts structurants



La Plaine de l'Ourcq Projet Urbain Est Ensemble

Extrait de plan. 2015. <http://www.est-ensemble.fr/projet-urbain>



- Favoriser l'émergence des nouveaux modèles économiques et des nouvelles façons de travailler, commercer et consommer ;
- Investir dans l'innovation urbaine pour adapter les bâtiments et l'espace public aux nouveaux usages ; faire émerger de nouveaux lieux, au croisement des savoir-faire traditionnels, de l'innovation numérique et de la transition écologique ;
- Développer des architectures innovantes qui permettent de fluidifier les parcours immobiliers des entreprises et d'accompagner l'émergence de nouveaux modèles économiques ;
- Accompagner les zones d'activité dans les enjeux de transition écologique : densification des grandes parcelles, mutualisation des stationnements et des livraisons, plateformes de logistique urbaine, développement des modes alternatifs à la route ;
- Rechercher des programmations raisonnées et attractives pour les nouvelles polarités tertiaires ambitionnées qui devront être adaptées aux besoins en termes de bureaux. On notera également la recherche d'une temporalisation et une hiérarchisation de la programmation tertiaire sur l'ensemble du territoire, souple mais réaliste ;
- Protéger les linéaires de rez-de-chaussée artisanaux et commerciaux.

| | |
|---|----------------|
| 1 | FR-PANTIN-C-M7 |
| 2 | FR-PANTIN-C-M8 |



Le périmètre de réflexion European (en rouge) dans la métropole du Grand Paris (contour blanc continu) et dans le territoire d'Est Ensemble (contour blanc pointillé)



Périmètres European

UN SITE DYNAMIQUE QUI DEMEURE FRAGMENTÉ, MALGRÉ UN IMPORTANT TRAVAIL DE COUTURE URBAINE À L'ŒUVRE

Le site de réflexion est caractéristique de ce que l'on pourrait appeler le « paradoxe urbain pantinois » : un urbanisme qui se nourrit d'une proximité avec les infrastructures de transports et de sa proximité avec Paris mais qui en subit le contrecoup avec l'archipelisation de son espace.

Ce site de réflexion occupe un territoire de près de 190 ha, il est bordé à l'est par les boulevards des maréchaux de Paris, au nord par la RN2, à l'est par le cimetière de Pantin et la Route Départementale 20.

Les infrastructures radiales de transport reliant Paris au grand Est- le faisceau ferré et le canal de l'Ourcq, le segmentent en une mosaïque de quartiers aux fonctions différenciées : activités, entreposage, habitations, hôtels industriels, bureaux. Le boulevard périphérique forme encore une barrière physique et psychologique avec Paris. Les quartiers des Quatre-Chemins et Mairie-Hoche, historiquement développés en relation avec les routes nationales (ex RN2 et RN3), sont caractérisés par un tissu urbain composé d'immeubles en alignement sur rue et aux usages mixtes. Au nord-est, la ZAE Cartier Bresson possède un tissu urbain fortement marqué par la présence de petites industries.

À l'ouest, les Grands Moulins de Pantin constituent un repère dans le paysage pantinois et un symbole du renouveau urbain le long du Canal de l'Ourcq. La mise en service en 2012 de la ligne de tramway T3b, s'est accompagnée de l'aménagement du Centre sportif Ladoumègue, du site de maintenance et de remisage de la RATP et de logements pour étudiants sur le foncier situé entre la rue Delphine Seyrig et le périphérique.

Les deux stations Delphine Seyrig au sud et Ella Fitzgerald au nord ont permis une nouvelle desserte des portes de Pantin. La passerelle du tramway constitue un nouveau franchissement du Canal très emprunté entre le boulevard des Maréchaux et le Pont de la Mairie. À l'est de cette dernière, deux importantes succursales automobiles occupent un foncier stratégique en entrée de ville, à proximité immédiate du canal, du boulevard périphérique et des transports en commun. Réaménagée, la liaison avec Paris via les berges du Canal est très empruntée par les piétons et les cyclistes (véloroute européenne).

L'aménagement des berges du canal s'est accompagné d'une politique volontariste de la ville de Pantin quant à l'intégration urbaine des activités lourdes le bordant. Le travail d'intégration urbaine et architecturale réalisé en 2013 sur la centrale à béton Lafarge aux abords du Périphérique constitue ainsi un bel exemple d'intégration d'un site productif en cœur de ville.

Ces quartiers rencontrent actuellement une forte dynamique de transformation urbaine. Le quartier des Quatre-Chemins fait l'objet d'un important renouvellement urbain (PRU). Au nord-est, la Ville mène actuellement une réflexion sur la requalification de la zone d'activité Cartier Bresson. Au centre, la frange nord du faisceau ferré laissera à terme la place au projet d'aménagement de la ZAC écoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins (30ha dont 18 ha de propriétés ferroviaires). Au sud, la ZAC des Grands Moulins (3,7ha), dont une première tranche vient d'être livrée, développe une programmation mixte : 28 000 m² de logements, 3 000 m² de commerces, 65 000 m² d'activités et des espaces publics requalifiés. Le secteur de la Porte de l'Ourcq, occupé majoritairement par les deux grandes succursales Renault et Citroën, fait également l'objet d'une réflexion de la part de la Ville afin d'y développer un quartier mixte ouvert sur le Canal tout en y maintenant de l'activité.

Face à l'omniprésence des réseaux de transports et l'enclavement des quartiers indirectement engendré, la ville de Pantin a notamment engagé une réflexion sur le maillage viaire et poursuit, depuis le début des années 2000, un important travail de couture urbaine entre ses différents quartiers.

La création d'une passerelle reliant la gare RER avec le futur éco-quartier est envisagée. La création d'une voie reliant la rue du Chemin de fer à la rue Cartier Bresson au travers de l'Ecoquartier est aussi à l'étude ; une partie du trafic des poids lourds passant actuellement en centre-ville pourrait s'y reporter de manière pacifiée. Cette nouvelle diagonale pourrait être prolongée par une circulation douce traversant le cimetière et reliant la ZAC avec le quartier des Courtilières, mais ces hypothèses ne sont pas encore validées.

La pacification prévue de l'avenue Jean Lolive à travers l'aménagement du Tzen 3, le retournement de la Ville sur le Canal à travers l'aménagement de ses berges et la poursuite de projets d'envergures comme la ZAC du Port participent également de cette dynamique.

| | |
|---|-------------------|
| 1 | FR-PANTIN-C-AP01a |
| 2 | FR-PANTIN-SS-AP2a |



Le faubourg des Quatre-Chemins Source : GeoPortail



Opération de rénovation urbaine, rue Pasteur.



Les Courtilières et le Fort d'Aubervilliers Source : GeoPortail



Les Courtilières avant rénovation (architecte : Emile aillaud)



La ZAE Cartier Bresson Source : GeoPortail



Rue Cartier-Bresson, le long de la ZAC Ecoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins

UN SITE DE RÉFLEXION AU CŒUR DES ENJEUX URBAINS PANTINOIS

Les coupures historiques qui morcellent la ville de Pantin guident son intervention à la fois pour réduire les effets de ruptures urbaine et pour accompagner la structuration de la ville sous forme de quartiers.

LES GRANDS QUATRE-CHEMINS

Le faubourg des Quatre-Chemins

Situé en limite avec Aubervilliers, ce quartier de faubourg compte environ 12 000 habitants. Un important programme décennal de renouvellement urbain a été mis en place en 2007 avec l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain (ANRU). Ce programme a pour objectifs de : résorber l'habitat insalubre, créer une nouvelle offre de logements privés et sociaux, créer des équipements et des espaces publics et développer un pôle artisanal. Il prévoit la démolition de 22 bâtiments d'habitation (soit 271 logements démolis) et la création d'environ 1000 logements d'ici à 2018 dont la moitié de logements sociaux. Des interventions sur les espaces publics sont également en cours : extension et réaménagement du parc Diderot et création du square Sainte-Marguerite, prolongement de la rue Cartier Bresson, création d'un square attenant de 600 m², requalification et végétalisation des rues Lesieur & Weber). Concernant les équipements, une nouvelle école élémentaire doit ouvrir ses portes en 2018. La Ville y a également ouvert un centre de ressources des métiers d'art, le Maison Revel, en 2006. Sa gestion est désormais assurée par l'Établissement Public Territorial Est-Ensemble.

Une seconde phase de renouvellement urbain du quartier (NPNRU) de 2018 à 2025, est actuellement en cours d'élaboration en coordination avec la commune d'Aubervilliers.

Les Courtilières

Ce quartier, coupé du reste de la ville par le cimetière parisien ainsi que le Fort d'Aubervilliers, est majoritairement composé d'habitat social (2 000 logements). Un PRU1 conclu en 2006 est en cours de finalisation (avenant de clôture signé le 30 août 2016). Il a notamment permis la réhabilitation du Serpentin ainsi qu'une sécurisation et un réaménagement des espaces verts, désenclavés. Le secteur

va connaître de nouveaux développements en lien avec l'aménagement de l'écoquartier du Fort d'Aubervilliers, l'arrivée d'une gare du Metro 15 et la transformation de l'ancien site de l'Association Sportive de la Police de Paris (ASPP) soumis à l'appel à projet Inventons la Métropole du Grand Paris.

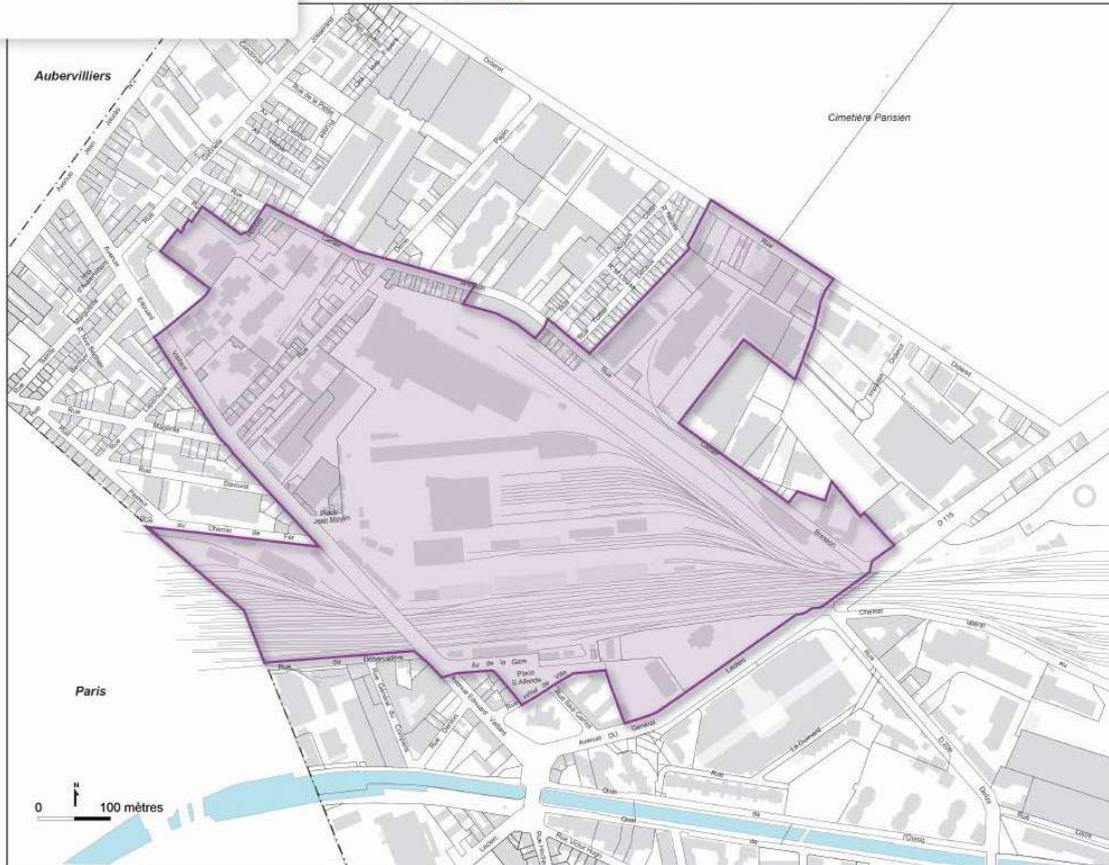
La ZAE Cartier Bresson

Le quartier dit Cartier Bresson est issu de l'extension industrielle du quartier des Quatre-Chemins au début du XX^{ème} siècle sur les terrains libres situés au sud du cimetière parisien. Au nord du quartier, se trouve le premier exemple de logement social construit à Pantin (cité des Foyers). Aujourd'hui d'une surface de 20 ha, la Zone d'Activités Économique Cartier Bresson, accueille 150 entreprises et environ 1500 emplois en cœur de ville. Une partie de la ZAE est classée en zone franche urbaine (ZFU). La Ville a récemment engagé plusieurs projets pour améliorer notamment la qualité des espaces publics de la zone (amélioration de la circulation, signalétique) et pour accueillir de nouvelles activités tournées vers la « green économie ». Les mouvements des entreprises constituent des opportunités de requalification et d'amélioration du tissu économique.

L'ouverture d'une « Cité de l'Ecohabiter » est ainsi prévue en 2020. Elle accueillera des start-up dans une ancienne halle industrielle (halle Papin située rue Denis Papin). La Cité de l'Ecohabiter permettra aux jeunes entreprises d'accéder à des ateliers et des locaux artisanaux à loyer modéré et favorisera ainsi leur parcours résidentiel. Elle comprendra une pépinière d'entreprise de 2 200 m², un hôtel d'entreprise de 2 000 m², un espace de co-working et un centre de ressources dédiés au secteur de l'éco-habiter et de l'artisanat durable.

La ZAC Ecoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins

Créée en 2013 et sous maîtrise d'ouvrage de l'Établissement Public Territorial Est-Ensemble, la ZAC Ecoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins occupe une emprise ferroviaire de 30ha située au nord du faisceau Paris-Est. Le site est actuellement occupé par plusieurs entrepôts de dimensions variables qui sont amenés à disparaître. La mutation de ce site est un élément stratégique de la transformation du territoire pantinois et cette opération est menée en partenariat avec l'État, la Région Ile de France, le Département de Seine Saint Denis, la SNCF et l'EPFif.



Légende

- Périmètre de ZAC
- Parcelle
- Bâti dur / Bâti léger

CAEE
Département
Développement urbain durable
Direction de l'Aménagement
et des Déplacements

Source: CAEE - DAD - P.R. du 30/05/2013
Fondi: Cadastre 2012- Droits de l'Etat réservés
Réalisation:
DDUD - DU - Prospective & développement urbain - SK
Le 10/06/2013

Périmètre de la ZAC Ecoquartier Gare - Quatre Chemins.

Source : Est Ensemble



CCU/ CCR - centre de commande unique / commande centralisée du réseau - Railway Signaling Center for the RER E and Paris Est area @ SCAPE

La Ville poursuit ici plusieurs objectifs à l'horizon 2025 :

- Créer un quartier exemplaire sur le plan du développement durable, prolonger le pôle d'activités et d'emploi des Grands Moulins par la construction de bureaux, de locaux d'activités et de commerces de proximités,
- Créer de nouveaux logements (dont 1/3 de logements sociaux), transformer la gare en pôle d'échange multimodal,
- Offrir de nouveaux équipements publics majeurs : un collège et un gymnase ainsi que des espaces verts (2018-2025) dont un grand parc de 2,5 ha.

Par ailleurs, le centre de commande unique (CCU- CCR) de la ligne EOLE et du réseau ferré Est, a fait l'objet d'un concours de maîtrise d'œuvre remporté par l'agence d'architecture franco-italienne SCAPE. Les études sont en cours et il sera livré à l'horizon 2020. Ce bâtiment sera implanté en limite immédiate nord du faisceau ferré au débouché d'une nouvelle passerelle.

L'agence TGTFP (primée PAN XI en 1979) est titulaire depuis 2012 d'un marché de maîtrise d'oeuvre urbaine au terme d'un concours. Au terme de ce marché, TGTFP a élaboré le plan-guide de la ZAC sur le secteur central (terrains ferroviaires). Les invariants pour ce projet définis au terme d'une concertation avec la population sont :

- Inscrire ce quartier dans les objectifs de développement durable associant mixité programmatique et exemplarité environnementale
- Créer un parc de 2,5ha ;
- Relier le futur quartier à celui des Quatre-Chemins ;
- Ouvrir le quartier sur la ville ;
- Relier la gare par une passerelle urbaine ;
- Mettre en valeur le quai mémoriel des déportations durant la 2^{de} guerre mondiale;

Le projet est aujourd'hui envisagé en 3 phases :

- Phase 01 : aménagement de l'emprise du futur collège située rue Cartier Bresson (1.2ha) et aménagements des terrains de l'EPFif située avenue Édouard Vaillant (1,84 ha). Livraison CCU-CCR
- Phase 02 : aménagement des terrains SNCF le long de l'avenue Édouard Vaillant (2.66 ha) et derrière la gare

- Phase 03 : aménagement des terrains restants (emprise SERNAM, reste du site) (8.99ha)

Le foncier de de la ZAC est principalement détenu par la SNCF et SNCF-Réseau. L'EPFif en possède 1.71ha au nord-ouest et la Ville de Pantin possède quelques parcelles rue Denis Papin.

LE QUARTIER MAIRIE-HOCHE

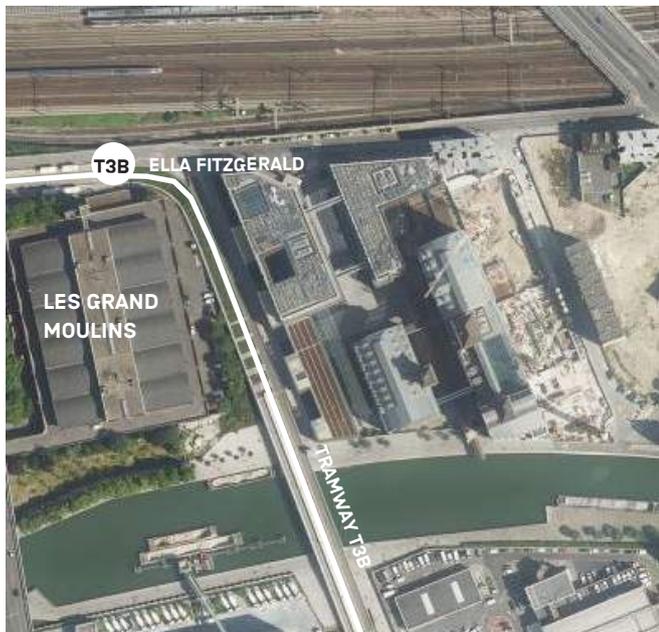
Les Grands Moulins de Pantin

L'îlot des Grands Moulins et de la blanchisserie Elis (aujourd'hui démolie) formaient un ensemble cohérent d'une architecture regroupant outils industriels et logements sur un même site. Il était le seul exemple parisien connu de logement patronal intégrant à ce point toutes les fonctions liées à la vie de l'entreprise : activités industrielles en rez de chaussée et premier étage et logements ouvriers aux étages supérieurs. Après l'arrêt de la minoterie en 2003, les Grands Moulins ont été rachetés par la banque BNP et rénovés par les architectes Reichen et Robert. La filiale BNP Paribas Security Services s'y est installée en 2009, avec ses 3 200 salariés. Dans le cadre d'une ZAC concédée à la SEMIP, (Société d'économie mixte créée par la ville de Pantin) d'importants travaux de requalification des espaces publics, de création de logements (370 logements dont 1/3 de logements sociaux) et de commerces (3 000m²) sont actuellement menés. Le programme de l'opération prévoit également l'extension de BNP. La fin de l'opération est prévue en 2020.

Le canal de l'Ourcq

Avec le faisceau ferré Est, le canal de l'Ourcq est l'une des infrastructures qui façonne le paysage urbain du nord-est parisien. Il résulte de la volonté de Napoléon 1^{er} d'amener de l'eau potable à Paris et de permettre le transport de matières premières jusqu'au port de la Villette. Il est élargi en 1892 et le port de Pantin est créé en 1929. Les deux bâtiments de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris construits en 1924, ont récemment été rénovés par l'agence Frédéric Jung pour accueillir l'agence de publicité BETC et ses 900 salariés. Les berges sud du Bassin de Pantin sont actuellement en chantier et doivent à terme accueillir logements et commerces dans le cadre de l'opération de la ZAC du Port.

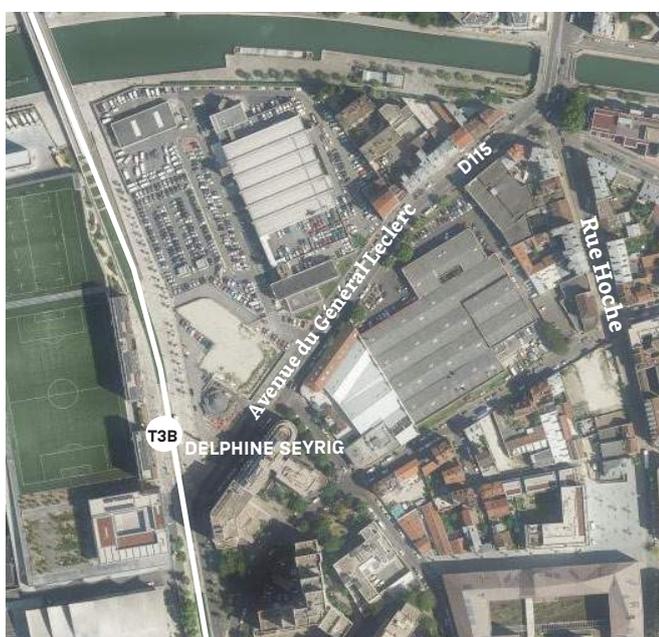
| | |
|---|-----------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-M4 |
| 2 | |



Les Grand Moulins de Pantin et le canal de l'Ourcq



Les Grand Moulins de Pantin et le canal de l'Ourcq



La Porte de l'Ourcq



Porte de l'Ourcq : arrêt Delphine Seyrig, ligne de tramway T3b



Le quartier de l'Hôtel de ville



Avenue du Général Leclerc et l'hôtel industriel

Le Canal, propriété de la Ville de Paris, a longtemps été uniquement considéré comme espace technique. Son statut de domaine Public Fluvial rendait très difficile tout retournement de la ville sur cet espace pourtant potentiellement riche. Néanmoins, un nouveau regard porté sur son territoire depuis les années 2000 en a fait un puissant vecteur de transformation du territoire du nord-est parisien. Récemment, un « engagement collectif pour un développement durable et innovant du territoire du Canal de l'Ourcq » a été signé par la Maire de Paris, le Président de Département de Seine-Saint-Denis et le Président d'Est Ensemble. Il a notamment pour objectif de faire du canal l'un des axes majeurs du paysage de la métropole ; de développer sa fonction de corridor écologique ; d'en faire un lieu d'expérimentation innovante pour lier les fonctions urbaines et la biodiversité ; d'en faire un site expérimental de réversibilité des usages et donc des aménagements ; de renforcer l'accessibilité du canal depuis les territoires adjacents, de le connecter davantage aux espaces publics des communes qu'il traverse ; d'en faciliter le franchissement ; de faire cohabiter les usages économiques et de loisirs en tirant partie des rythmes d'utilisation différents et de créer une dynamique au bénéfice des habitants.

En s'appuyant sur ses qualités paysagères et scénographiques et en travaillant de concert avec les différents acteurs dont la Ville de Paris et les entreprises installées sur ses berges, la Ville de Pantin s'est peu à peu retournée vers le Canal. Livrée en juin 2016, la Centrale à béton Equiom (ex Holcim) à l'extrémité est du Bassin de Pantin, témoigne de cette dynamique : des activités maintenues et intégrées aux nouveaux usages dont le Canal est le support.

La Porte de l'Ourcq

Le site de la Porte de l'Ourcq constitue l'un des derniers foncier mutable aux abords du Canal de l'Ourcq à Pantin. Faisant parti du site de projet Europan, il est décrit dans la partie « site de projet » du présent dossier.

Ce secteur a fait l'objet en 2015 d'un diagnostic urbain mené par l'agence LA FABRIQUE URBAINE et de discussions avec les succursales automobiles qui y sont implantées.

Le quartier de l'Hôtel de ville

Situé entre le réseau ferré et le Canal, le secteur de l'Hôtel de ville regroupe l'Hôtel de Ville historique, le Centre administratif, quelques immeubles d'habitation et un important hôtel industriel conçu en 1989 par l'architecte Chemetov. Récemment, la Cité régionale de l'environnement, une école, une liaison piétonne avec les berges du canal ont été réalisées dans le cadre de l'opération de la ZAC de l'Hôtel de Ville, clôturée en décembre 2016. Aujourd'hui, le quartier reste néanmoins marqué par la présence d'un important trafic routier au croisement de deux axes majeurs et un traitement fonctionnel des espaces de circulation.

L'axe Hoche-Centre-ville

« Cœur historique » de la Ville de Pantin, ce quartier est caractérisé par un tissu urbain continu dense qui présente une grande mixité de fonctions : habitations, commerces, bureaux, équipements publics. Dès 2003, la Ville a mis en place une politique de requalification urbaine afin d'y maintenir et développer l'activité, d'améliorer le cadre de vie et de résorber l'habitat insalubre dans le cadre de la ZAC Centre-Ville créée en 2003 et concédée à la SEMIP. De nouveaux logements et un nouveau jardin public, le mail Montgolfier ont été livrés. La place Olympe de Gouges livrée en 2014 accueille depuis l'automne 2014 le marché forain auparavant déployé sur l'avenue Jean Lolive. Elle fait face à l'extension des ateliers Hermès qui disposent maintenant de 28 000m² en cœur de ville. Livré en 2013 et réalisé par RDAI Architecture, le bâtiment a obtenu le Prix de l'Équerre d'argent 2014.

La Ville mène actuellement une politique de dynamisation commerciale des rez-de-chaussée de l'axe Hoche.

Les acquisitions foncières permettant l'achèvement du programme de la ZAC à travers la construction du lot A (106 logements, 780m² de commerces en RDC) s'achèveront en 2017. À terme, le programme de la ZAC Centre-Ville aura permis la réalisation de 30 000m² SHON de logements (soit 390 logements), 2 150m² de commerces participant à la revitalisation de la rue Hoche, la requalification et la création de nouveaux espaces publics ainsi que l'extension d'Hermès.



Laxe Hoche-Centre-ville



La place Olympe de Gouges et les ateliers Hermès © Clément Guillaume



Les Sept-Arpents et la RN3



Projet d'aménagement du BHNS Tzen3 sur la RN3 Source : www.tzen3.com



Le Forum du bâtiment, situé rue du Chemin de Fer

Europas 14 - PANTIN, MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



Hôtel industriel de l'Ourcq (arch. Paul Chemetov et Borja Huidobro)

Les Sept-Arpens et la RN3

Comme le quartier des Quatre-Chemins, ce quartier voisin des villes de Paris et du Pré-St-Gervais, concentre un habitat de faubourg, et est notamment marqué par la persistance d'immeubles de rapport édifiés au début du 20^{ème} siècle qui se sont dégradés au fil des ans en raison du manque d'investissement de leurs propriétaires successifs. Plusieurs adresses font l'objet d'interventions lourdes portées par la Ville ou par Est Ensemble, dans une logique de résorption de l'habitat indigne.

La requalification de l'ex RN3 d'ici 2020 et l'aménagement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Tzen3 reliant Paris aux Pavillons-sous-bois diminueront l'effet de coupure urbaine engendré par cette voie départementale fortement empruntée, rapprochant ainsi psychologiquement les Sept-Arpens du secteur Mairie-Hoche.

Les bâtiments d'activités particuliers

Pantin possède plusieurs hôtels d'activités qui offrent de nombreux avantages : économie du foncier, regroupement d'entreprises dans des « condenseurs économiques », possibilité de parcours immobiliers dans des mêmes lieux. Le site de réflexion en regroupe plusieurs :

- L'immeuble d'activités situé rue du Chemin de Fer (avec sur son toit la publicité « Forum du bâtiment ») qui accueille sur ses plateaux des entreprises à haute valeur ajoutée : artisans, artisans d'arts, petites entreprises mais aussi des associations.

- Situé à proximité de la Mairie et réalisé par les architectes Paul Chemetov et Borja Huidobro, l'hôtel industriel de l'Ourcq est conçu pour pouvoir recevoir tout type d'activité. Le rez de chaussée est réservé aux industries lourdes, le premier étage aux industries plus légères et le dernier étage aux industries de recherche et aux bureaux. Il est pourvu de rampes permettant aux camionnettes de circuler entre les niveaux. D'une conception très introvertie, cet hôtel forme cependant un isolat urbain et son statut de copropriété pose des difficultés de gestion.

Les opérations présentent des états d'avancement différents

- Deux ZAC sont en cours de clôture : Hôtel de Ville et Vilette Quatre-Chemins
- Deux PRU 1 sont en voie d'achèvement : Courtilières et Quatre-Chemins
- Plusieurs opérations d'envergure sont actuellement en phase opérationnelle : ZAC Grands Moulins, ZAC Centre-Ville, ZAC du Port (compétence Est Ensemble), secteur opérationnel Méhul
- Une ZAC créée en 2013, l'Écoquartier Gare, sous maîtrise d'ouvrage d'Est Ensemble, en phase d'études pré-opérationnelles et pour laquelle les négociations foncières sont en cours avec les principaux propriétaires
- Deux nouveaux PRU intercommunaux validés en 2016 : Grands Quatre-Chemins et Sept-Arpens Stalingrad, ce dernier intégrant le projet structurant de reprise de la dalle îlot 27.
- Des périmètres hors ZAC dont la mutation est à l'étude : Porte de l'Ourcq, rive nord du bassin de Pantin, secteur Raymond Queneau, en lien avec les enjeux portés par Est Ensemble autour de la Plaine de l'Ourcq.

La Ville de Pantin poursuit ainsi le développement de son territoire au travers d'opérations d'aménagement ou de rénovation urbaine majeures.

Avec un foncier historiquement tourné vers l'activité et l'industrie, Pantin dispose en effet d'un potentiel de mutation important à l'échelle de l'Ile-de-France, lié aux évolutions économiques et industrielles et ce, au moment où le foncier a retrouvé toute sa valeur au cœur de l'agglomération francilienne.

Le projet urbain de Pantin, s'appuie donc aujourd'hui en grande partie sur la mutation de ces fonciers ainsi que la transformation des secteurs particulièrement dégradés, afin de mener une politique urbaine de qualité, maîtrisée et préservant les grands équilibres du territoire.

Les opérations et interventions publiques d'envergures précitées, auxquelles s'ajoutent l'accompagnement de l'initiative privée, représentent d'ici à 2020 la production de plus de 2000 logements, d'une offre de locaux neufs ou réhabilités à destination de bureaux, de commerces, d'activités et de services et d'équipements publics structurants.



ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE PAR LES CANDIDATS SUR LE SITE DE RÉFLEXION

Les principaux éléments à prendre en compte par les candidats sont :

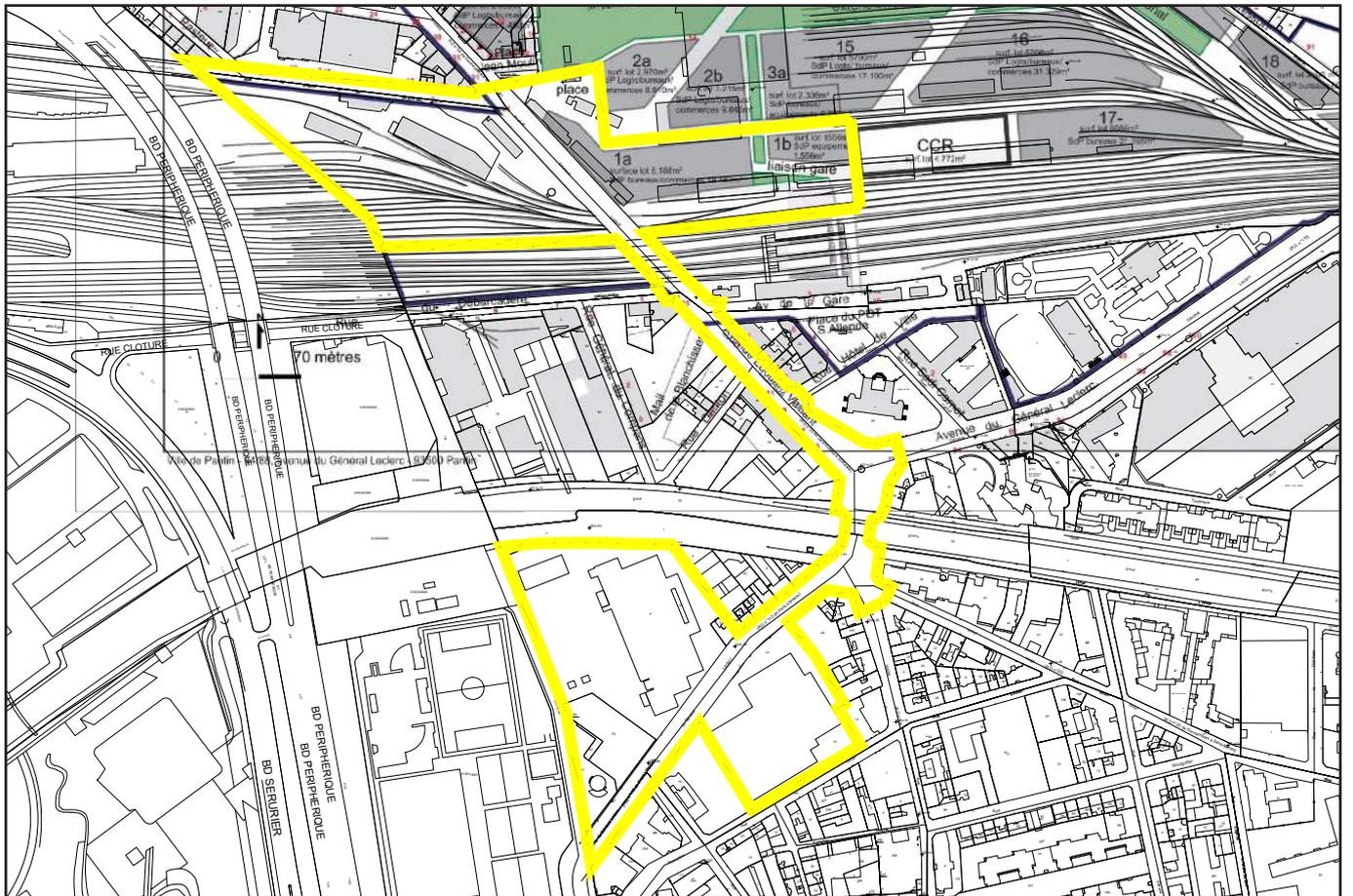
- La dynamique, la programmation et les calendriers des nombreux projets menés actuellement par la Ville et ses partenaires ;
- Le tissu urbain composite, assemblage de programmes divers aux échelles variées et parfois conflictuelles ;
- Les qualités architecturales et patrimoniales ;
- Les qualités paysagères (grands dégagements sur le ciel, liées inhérentes de la présence des infrastructures productives (le réseau ferré, le canal) du site ;
- La présence d'infrastructures de transports engendrant d'importantes coupures urbaines ;
- Les nuisances générées par les infrastructures (bruits, pollutions etc.) ;
- La topographie des ouvrages d'art franchissant les voies ferrées notamment ;
- La difficulté technique et financière pour créer de nouveaux franchissements autres que celui déjà envisagé par la Ville au niveau de la gare.
- La richesse d'activités présentes ou programmées à Pantin et les possibilités de synergies

LES ATTENTES SUR LE SITE DE RÉFLEXION

La Ville n'est pas dans l'attente de propositions de projets spécifiques sur le site de réflexion. Il est cependant attendu des candidats qu'ils se nourrissent des dynamiques à l'œuvre sur ce territoire élargi pour développer une réflexion globale guidée par les questionnements suivants :

- Imaginer les espaces publics de la ville productive. Il s'agira d'explorer les modalités de cohabitation entre les différents usagers de la ville productive au niveau du sol urbain du piéton au camion poids lourd. Faut-il séparer les usages ? Dans l'espace, ou dans le temps ? Faut-il inviter les flux au partage d'un même sol ? Quel est l'espace public de la ville productive ?
- Imaginer les conditions d'une meilleure mise en relation des rives nord et sud du réseau ferré. Améliorer les relations de porosité urbaine et de déplacements entre les quartiers situés au nord et ceux situés au sud du réseau ferré. Comment faciliter les circulations sans réaliser d'autre franchissement que celui prévu au nord de la gare ? Comment favoriser les circulations d'une rive à l'autre ? Faut-il requalifier le pont Édouard Vaillant ? Comment adresser la topographie du pont qui repousse les rives de la ville ?
- Imaginer les conditions d'une meilleure intégration de l'espace ferré. Créer le renversement de perception de l'espace du réseau ferré. Il s'agira de penser l'espace ferré comme élément constitutif de l'espace urbain. Comment prendre en considération les gênes qu'il peut occasionner (bruits, vibrations, rupture dans le maillage de la ville etc.) ? Comment réduire son « effet frontière » et les implications socio-spatiales qu'il peut engendrer ? Comment intégrer le réseau ferré pour en faire un espace qualitatif désiré ? Les candidats sont invités à formuler une vision prospective de ce type d'espace.
- Imaginer de nouvelles typologies architecturales et développer une réflexion sur des dispositifs spatiaux adaptés au paysage de l'urbain, façonné par les échelles contrastées et les grandes infrastructures de transport en rupture.

Des réponses à ces questionnements seront attendues dans les propositions faites par les candidats sur le site de projet.



DESCRIPTION DÉTAILLÉE

Le site de projet, d'une surface de 10 ha environ, est composé de deux parties reliées par les voies D20 et D115 qui traversent les voies ferrées et le canal.

• Au nord, il occupe une bande le long de la voie ferrée de part de d'autre du pont Édouard Vaillant.

À l'est du pont, le site de projet se superpose avec le plan-guide élaboré par TGTFP. Cette zone est actuellement occupée par des entrepôts qui sont à niveau avec les voies ferrées. Ces entrepôts sont amenés à disparaître, remplacés par quatre nouveaux îlots à programmer. Le premier îlot (dit îlot 1A) occupera 6 200m² au sol pour une surface de plancher de commerces et de bureaux 19 183m², un second îlot (dit îlot 1B) occupera 1 600m² au sol pour une surface de plancher identique, un troisième îlot de 4 772² au sol accueillera le CCU CCR, centre de commandement du réseau ferré est, et enfin un quatrième îlot (dit îlot 17) occupera 6 686m² au sol pour surface de plancher de 21 395m² de bureaux/activités (situé en phase extension à terme). Le plan prévoit la création d'une passerelle reliant la gare de RER et arrivant au sud-ouest de l'îlot 1B. L'agence TGTFP est informée de la mise au concours Européen de cette bande foncière. À l'ouest du pont, le site se déploie le long de la rue du Chemin de Fer sur un terrain actuellement occupé par des entrepôts partiellement vides suite au départ de l'entreprise Point P. Il fait face à un intéressant bâtiment d'activités notamment occupé par le Forum du Bâtiment. Bien que situé dans la ZAC Ecoquartier, ce terrain n'a pas été concerné par le plan-guide du concours.

• Au sud, le site de projet épouse les terrains occupés par deux succursales automobiles et un restaurant (dont le foncier est propriété de l'EPFif).

Ce secteur, dit de la Porte de l'Ourcq, constitue l'une des dernières opportunités foncières de cette superficie sur le territoire pantinois.

Il s'agit de créer un nouveau quartier en entrée de ville, en conservant sur place (selon les hypothèses étudiées par les candidats), tout ou partie de la programmation qui s'y est historiquement implantée. Les candidats devront donc faire preuve d'innovation dans les solutions proposées afin de permettre l'intégration des activités économiques dans le projet urbain, de manière à ce que cela n'obère pas à la définition d'un projet urbain répondant aux objectifs d'aménagement poursuivis par la Ville sur ce secteur.

À noter que Renault, la Ville de Pantin, l'Établissement Public Territorial Est-Ensemble ainsi que l'EPFif travaillent conjointement à la mutation du secteur de la Porte de l'Ourcq depuis 2009. Cet engagement mutuel s'est notamment traduit dans la signature d'une lettre d'intention en 2014. Les logiques de développement poursuivies par les occupants actuels Renault et Citroën diffèrent en termes de calendrier, de montage opérationnel, de stratégie patrimoniale notamment.

Par ailleurs, bien que proches, ces deux sites ne présentent pas tout à fait les mêmes enjeux urbains :

Le site Renault

Le site se rattache à la dynamique de la Plaine de l'Ourcq. Il dispose d'un emplacement privilégié à l'articulation des berges du canal (permettent de rejoindre Paris et le Parc de la Villette en moins de 5mn), de la rue Delphine Seyrig récemment aménagée en promenade, et de l'avenue du général Leclerc et à proximité immédiate du tramway. Il fait face à la ZAC des Grands Moulins (programmation mixte logements et bureaux à travers l'implantation de BNP), accessible via la nouvelle passerelle du tramway. La succursale y a développé depuis plusieurs dizaines d'années des activités de vente de véhicules neufs mais surtout de véhicules d'occasion (générant d'importantes nappes de parkings en extérieur) ainsi qu'une activité de réparations de véhicules et de stockage de pièces détachées. L'est de la parcelle est occupé par un bâtiment de trois niveaux et l'ouest est réservé au stationnement en vitrine des véhicules d'occasion.

Le site se développe ainsi sur près de 20 000m² et emploie environ 130 salariés (chiffres 2013).

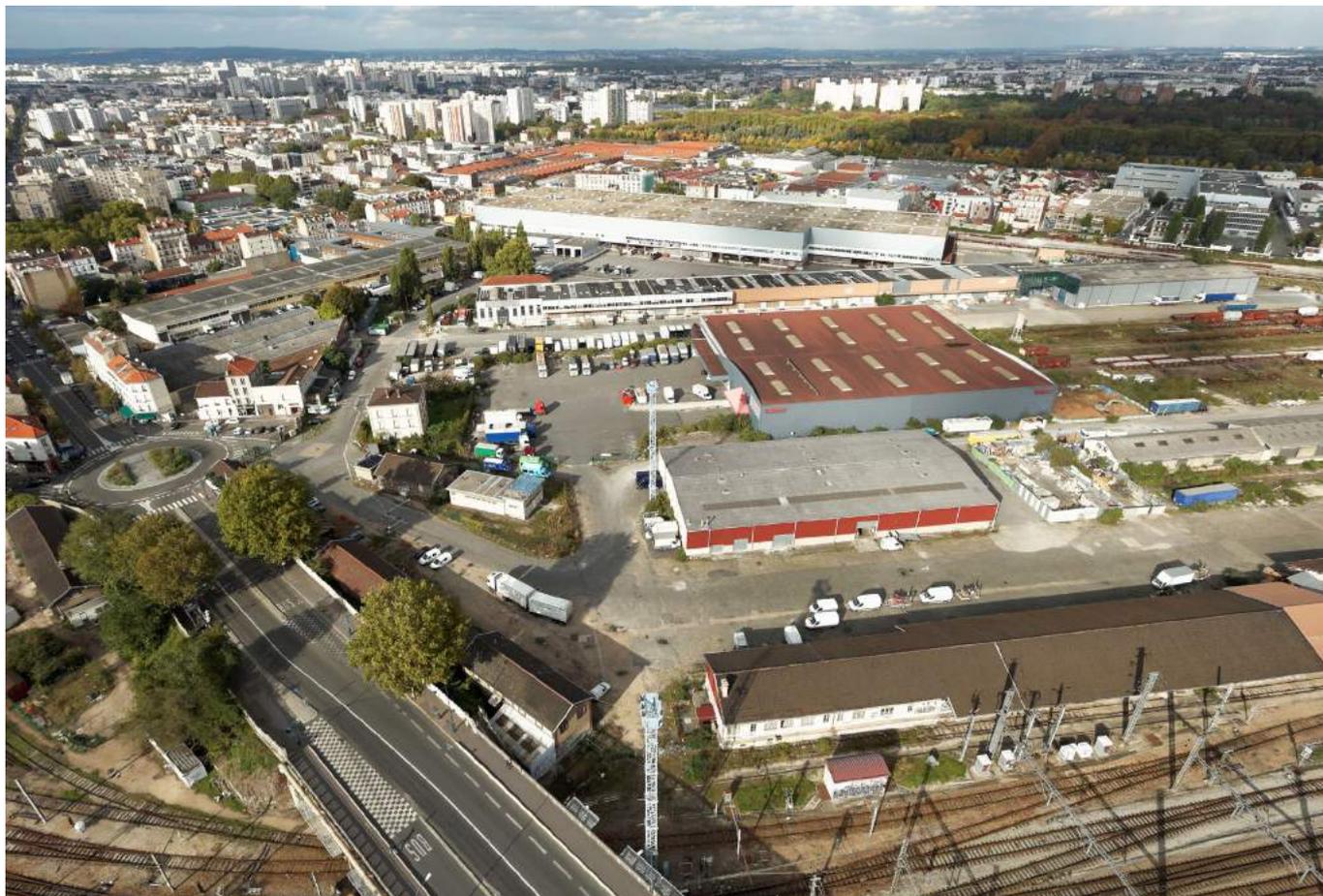
Aujourd'hui, Renault envisage de restructurer son activité dans un souhait de compacité et de meilleure intégration urbaine afin de tirer parti des récents aménagements urbains notamment, tout en conservant ce site stratégique pour le groupe.

Deux scénarios sont aujourd'hui à l'étude par Renault :

1. Le maintien d'un « site principal », conservant la même logique de fonctionnement et les mêmes typologies de services qu'actuellement : 7 500m² de surface construite sur 1 ou 2 niveaux et 12 200 m² de surface extérieure

2. La transformation du site actuel en « site relais » se déployant sur 3 500m² de surface construite sur 1 ou 2 niveaux et 6 300 m² de surface de vente extérieure.

| | |
|---|------------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-AP1 |
| 2 | FR-PANTIN-PS-M1 |



Vue aérienne de la ZAC l'Ecoquartier de gare



Vue aérienne de la Porte de l'Ourcq et de la succursale Renault

Cette seconde option est privilégiée par la Ville et ses partenaires. Pour autant, il est attendu des candidats qu'ils réinterrogent ces deux scénarii proposés par Renault tout en proposant des solutions innovantes permettant le fonctionnement de la succursale dans un contexte urbain renouvelé et qualitatif sans obérer au fonctionnement de celui-ci (Compacité des modèles, limitation/intégration des espaces extérieurs notamment, gestion des accès et des circulations).

Le site Renault est bordé à l'ouest par cinq parcelles acquises par l'EPFif. La parcelle située sur la pointe est occupée par un restaurant Courtepaille tandis que la parcelle attenante sert actuellement de base travaux pour la RATP.

Le site Citroën

Il constitue un lieu charnière entre la dynamique du Canal de l'Ourcq et celle du centre-ville. Bordé de voies de faible gabarit et de bâtiments de plus faible hauteur (type immeubles bas de faubourg et maisons individuelles), il se situe en effet légèrement en retrait du Canal et en vis à vis direct du dernier lot de logements à construire dans le cadre de la ZAC de l'Hôtel de Ville. Il jouxte le bâtiment dit de La Rizerie, récemment acquis par Hermès et qui fait actuellement l'objet d'un projet à l'étude.

À ce jour, Citroën n'a pas confirmé avoir engagé une réflexion sur l'avenir de sa succursale. Pour autant, son activité rentrera inévitablement à terme dans une phase de mutation sur site ou sera relocalisée.

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE SUR LE SITE DE PROJETS

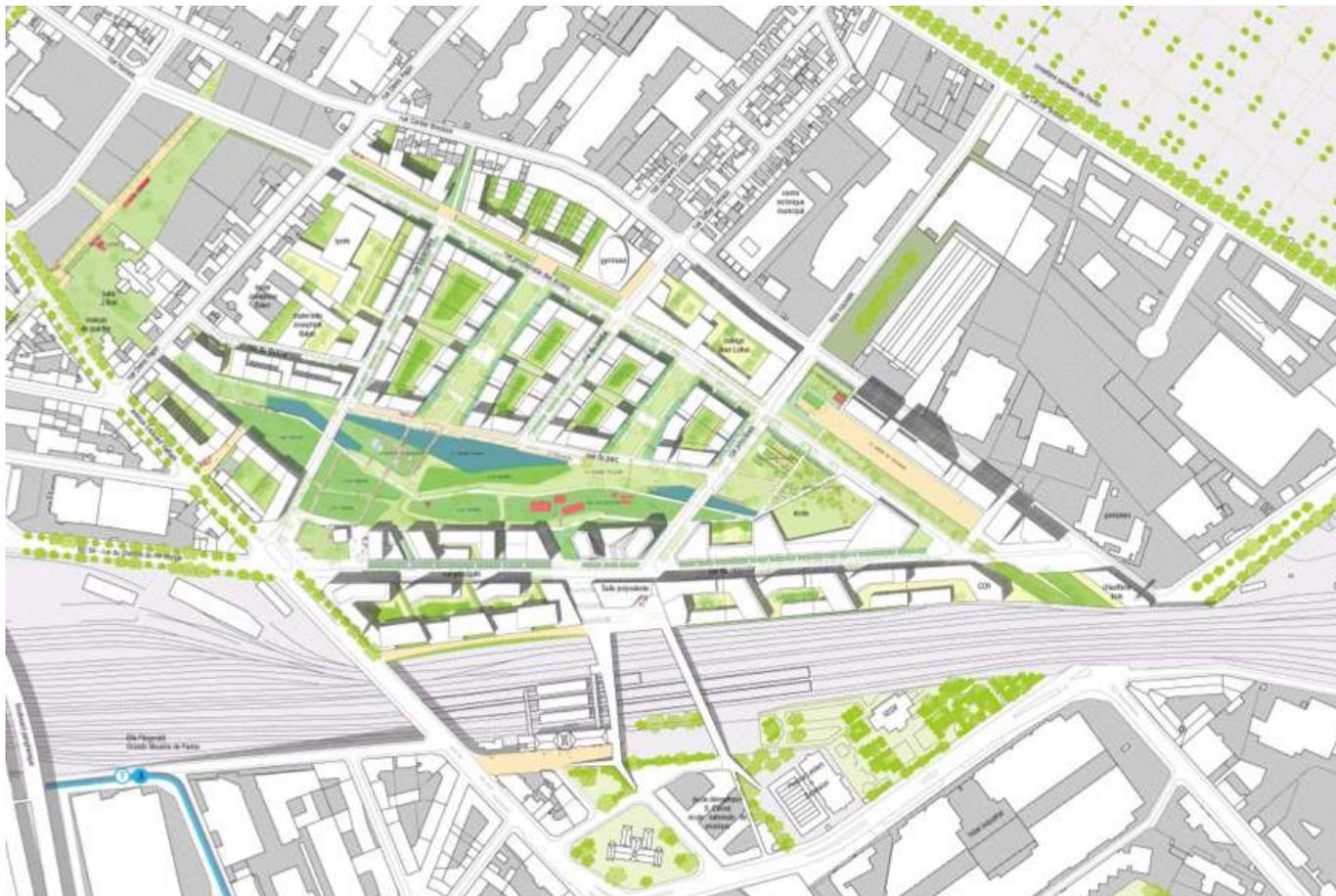
En partie nord :

- Le cadre du plan-guide du concours défini par l'agence TGTFP en 2012 - les candidats sont invités à construire leur proposition sur la base du plan -guide défini par les architectes et communiqué par la Ville et TGTFP.
- Le projet CCR-CCU développé par la SNCF ;
- Un espace disponible rue du Chemin de Fer pour développer un projet mixte regroupant des activités logistique fer/route, des activités en rez de chaussée sur rue.
- Une topographie différenciée entre la rive Gare et la rive ZAC Eco-quartier ;

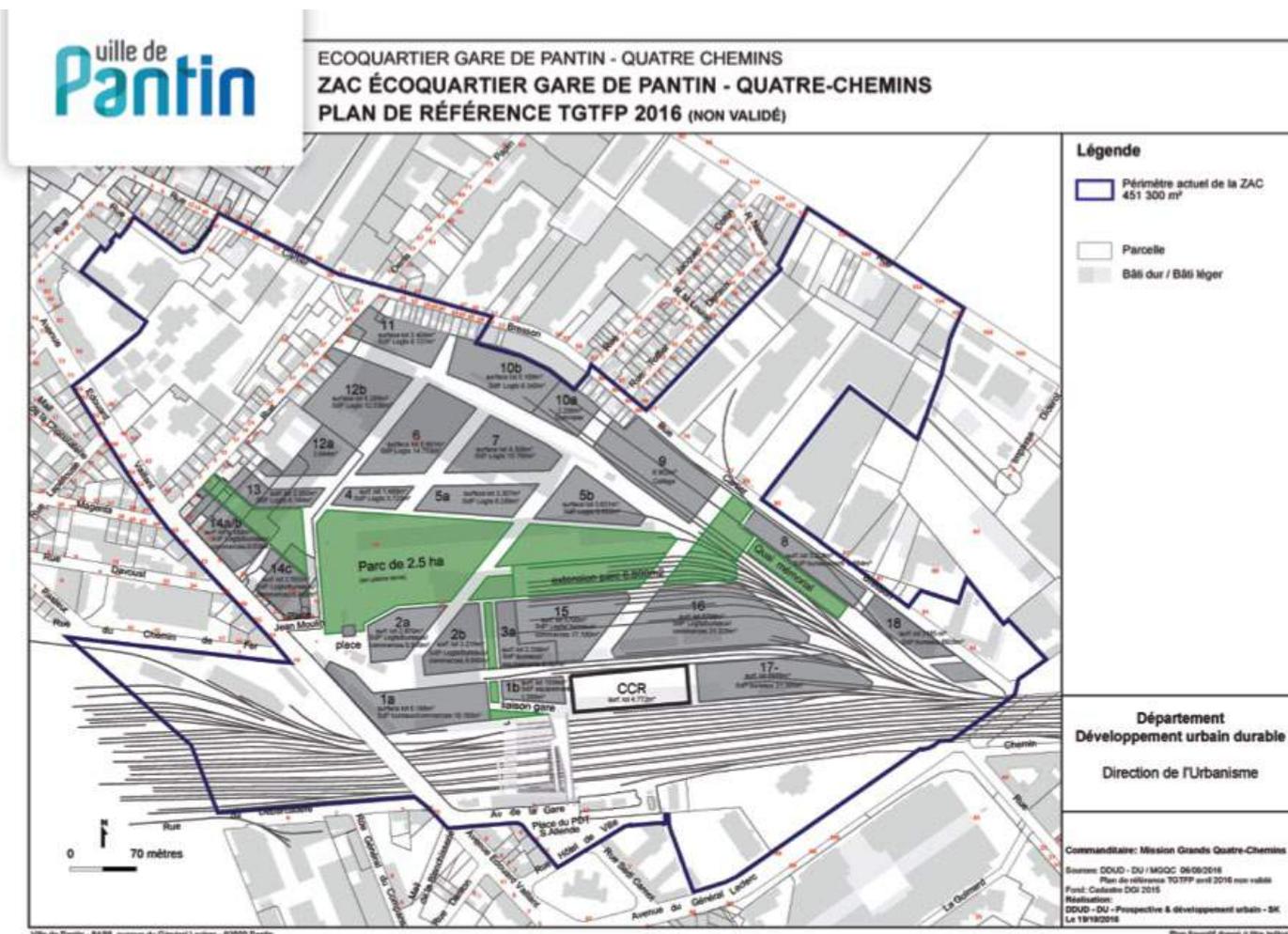
En partie sud :

- Le maintien de la continuité des activités de la succursale Renault à travers une opération tiroir pouvant s'adapter aux deux types de scénarios portés par le groupe
- La volonté de la Ville de développer des programmes mixtes regroupant des activités, des commerces, un hôtel et des logements, tout en tenant compte des programmations des opérations attenantes ;
- L'interface avec la ZAC Centre-Ville ;
- Le lien avec le Canal de l'Ourcq ;
- La position « d'entrée de ville » de la parcelle Renault / restaurant Courtepaille.
- Le projet de mutation de la Rizerie ;
- L'incertitude concernant la succursale Citroën qui pourra être maintenue, rentrer en mutation à l'image de Renault ou muter à moyen/long terme ;
- Une nouvelle trame viaire à créer sur les deux tenements Renault et Citroën, les espaces de circulations à requalifier dans une logique de diversité des usagers.

| | |
|---|-------------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-AP10 |
| 2 | FR-PANTIN-PS-AP3 |



ZAC Ecoquartier Gare de Pantin -Quatre-chemins : Plan-guide de l'Ecoquartier (Agence TGTFP 2012)



ZAC Ecoquartier Gare - Quatre-Chemins : Plan de référence de l'étude en cours de réalisation par l'agence TGTFP (non validé)

LES ATTENTES SUR LE SITE DE PROJET

Sur le site de projet, il s'agira d'envisager des programmations d'activités économiques innovantes et compatibles avec les usages résidentiels voisins, en envisageant d'une part les synergies à créer avec les activités déjà en place dans le quartier (pôle artisanal, ZAE Cartier Bresson, succursales automobiles), et en s'appuyant d'autre part sur la filière des écoactivités en cours de structuration autour de la Cité de l'Ecohabiter. Il s'agira de concevoir les formes urbaines et architecturales les plus appropriées pour les accueillir, en intégrant des principes d'adaptabilité et de réversibilité.

Les candidats sont invités à développer des réponses aux différents enjeux soulevés par la thématique :

- Enjeux d'adaptabilité et de réversibilité : adaptabilité aux évolutions programmatiques par la conception de bâtiments évolutifs et capables (attente spécifique sur les trames constructives, les hauteurs sous planchers, les matériaux, le caractère démontable et/ou transformable des espaces etc.) ; réversibilité en considérant le parcellaire comme un outil de mutabilité urbaine.
- Enjeux de parcours immobilier des entreprises : offrir des espaces économiques variés qui permettent aux entreprises de bénéficier d'espaces adaptés à leur évolution.
- Enjeux de cohabitation espaces productifs / espace d'habitation. Comment faire coexister des fonctions souvent exclusives ? Quelles activités pour une ville productive ? Quelles activités pour maintenir une diversité de niveaux de qualification des travailleurs ? Il s'agira d'imaginer des assemblages spatiaux innovants à plusieurs échelles : quelles échelles spatiales et temporelles pour la mixité des fonctions ? Échelle du quartier ? Échelle de l'îlot ? Échelle architecturale ? Échelle temporelle ?
- Enjeux d'espace public. Comment articuler des espaces productifs et commerciaux avec le rez de chaussée urbain. Comment traiter le pont Édouard Vaillant et y adresser les programmes à venir ? Quel maillage pour le quartier Porte de l'Ourcq ?

Plus précisément, les attentes sont différentes selon les différents contextes urbains et les problématiques rencontrées sur le site de projet :

Au sud-est de la ZAC écoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins:

- Développement architectural d'îlots mixtes accueillant bureaux, commerces, activités et logements dans une logique de mutabilité. La ville est dans l'attente d'une réflexion globale qui permette d'identifier les stratégies de projet à mettre en place pour accompagner la transformation du site. Quelle(s) forme(s) urbaine(s) et architecturale(s) imaginer pour concilier en un même espace des fonctions jusqu'à présent séparées sur son territoire ?

- Développement des espaces publics en articulation avec ces îlots, le CCR-CCU, le pont Édouard Vaillant et la rue du Chemin de Fer.

Au sud-ouest de la ZAC écoquartier Gare de Pantin Quatre-Chemins :

- conception d'un ou de plusieurs bâtiments regroupant des activités, des fonctions logistiques tirant profit de la présence du fer et de la proximité du Boulevard Périphérique. Il sera question d'imaginer des architectures offrant un grand niveau de mutabilité pouvant répondre aux demandes d'activités variées (programme et surface), au parcours immobiliers des entreprises mais aussi de développer des rez-de-chaussée qualitatifs en relation avec une rue du Chemin de Fer requalifiée.

- Concernant les espaces publics en articulation avec la ZAC Eco-quartier Gare de Pantin Quatre-Chemins : développer des espaces qualitatifs adaptés à la diversité des usages. Traiter le pont Édouard Vaillant en franchissement des voies ferrées dans l'intention de réduire la perception de coupure urbaine et proposer des rez de chaussée qualitatifs.

| | |
|---|-----------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-M8 |
| 2 | FR-PANTIN-PS-M5 |



Légende

- Périmètre projet European
- Parcelle propriété EPFIF
- Parcelle
- 8 Numéro de rue

**Département
Développement urbain durable**

Direction de l'Urbanisme

Commanditaire: DAC

Source: DDUD - DAC 2018 / European 2016

Fond: Cadastre DGI 2016

Orthophotographie InterAtlas 2012 copyright

Réalisation :

DDUD - DU - Prospective & développement urbain - SK

Le 21/09/2016

Sur le secteur de la Porte de l'Ourcq :

- Imaginer un maillage urbain qui permette d'établir des liens fonctionnels et visuels avec le Canal de l'Ourcq et éléments du Grand Paysage, l'avenue du Général Leclerc ainsi que la ZAC Centre-Ville, et s'articule avec le fonctionnement des succursales, prenne en compte l'espace public des berges dans sa dimension notamment cyclable (Véloroute européenne).

- Le maintien sur site de tout ou partie des activités de Renault et la mise en œuvre des conditions permettant le fonctionnement de la succursale sans obérer au fonctionnement d'un quartier urbain d'entrée de ville dans toutes ses composantes comprenant notamment des fonctions résidentielles. Le positionnement de l'ensemble des accès au garage Renault au niveau de l'avenue du Général Leclerc pourra notamment être étudié.

La proposition devra pouvoir s'adapter aux deux typologies de succursales de Renault, les deux hypothèses pouvant être réinterrogées et des modèles alternatifs pouvant être proposés.

Par ailleurs, la continuité de l'activité de Renault durant la phase de mise en œuvre du projet constituant un invariant, la question du phasage du projet est primordiale.

- Le maintien ou non de la succursale Citroën
- Imaginer des espaces urbains et architecturaux fortement adaptables à même de répondre à l'évolutivité et la versatilité des programmes. Il pourra s'agir, par exemple, de concevoir des trames constructives adaptées à plusieurs types de programmes ou tailles de programmes, des doubles hauteurs mutables, des architectures temporaires pouvant laisser place à de l'espace public etc.
- Proposer des programmations compatibles avec le maintien de tout ou partie de l'activité de Renault, et notamment en surplomb de celle-ci si cette solution était privilégiée (accessibilité, animation des rez-de-chaussées, modalités de gestion notamment). Les programmations proposées devront également tenir compte des opérations environnantes et du contexte urbain du site.
- La programmation d'un maximum de 350 à 400 logements (environ 28 000m²) sur les deux tènements de Renault et de Citroën, correspondant aux capacités d'accueil actuelles des équipements scolaires pantinois

- La construction d'un programme hôtelier innovant, permettant de répondre aux besoins recensés dans ce secteur, en lien avec Philharmonie de Paris, le pôle de la Villette ainsi que les nouveaux acteurs économiques du secteur notamment (École ESMOD, Hermès, Chanel, BNP par exemple).

- La programmation de rez-de-chaussée animés et actifs, notamment sur l'avenue du Général Leclerc et les quais du Canal de l'Ourcq. Sur l'avenue du Général Leclerc, une mixité programmatique commerces / services/ activités sera privilégié au « tout-commerce », la Ville ayant privilégié une structuration de l'appareil commercial dans la rue Hoche.

(Il est à noter par les candidats que le zonage actuel du PLU sur le site de projet de permet pas la construction de logements. Le zonage pourra être amené à évoluer dans le cadre des mutations à venir, sur la base de projets partagés et répondant aux objectifs de qualité urbaine et de mixité programmatique portés par la Ville.)

LES SUITES DU CONCOURS

À la suite du concours, la Ville et ses partenaires envisagent de faire réaliser par le lauréat une étude de maîtrise d'œuvre urbaine /architecturale/paysagère sur tout ou partie du site Europan ou sur d'autres sites identifiés par la Ville de Pantin, ou de lui confier la réalisation d'un lot construit

ÉQUIPE SOUHAITÉE

Au regard des problématiques posées pour le site, la Ville, ses partenaires et Europan souhaitent que l'équipe soit composée a minima des compétences suivantes : architecte, urbaniste, paysagiste et programmiste.

| | |
|---|-----------------|
| 1 | FR-PANTIN-PS-M6 |
| 2 | FR-PANTIN-PS-M7 |



Plan de repérage des photographies du périmètre de réflexion

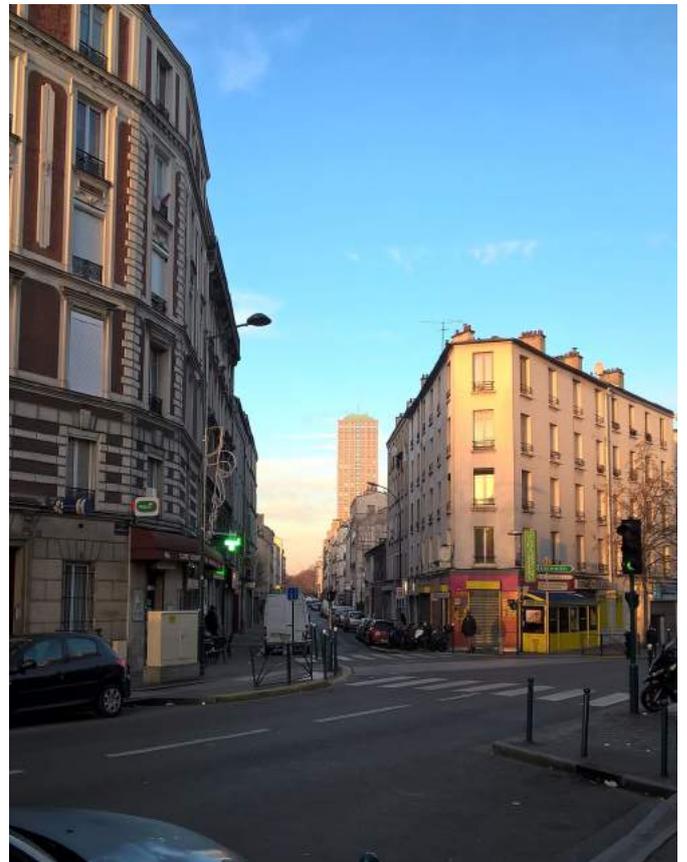
o FR-PANTIN-SS-Po

| | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | 4 |
| 5 | |

FR-PANTIN-SS-P1 À FR-PANTIN-SS-P5

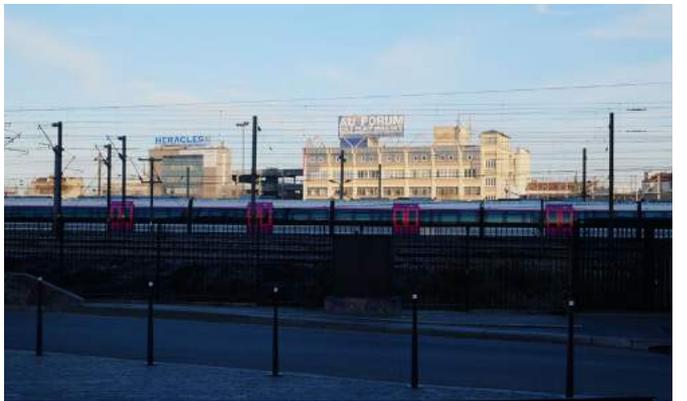
PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION





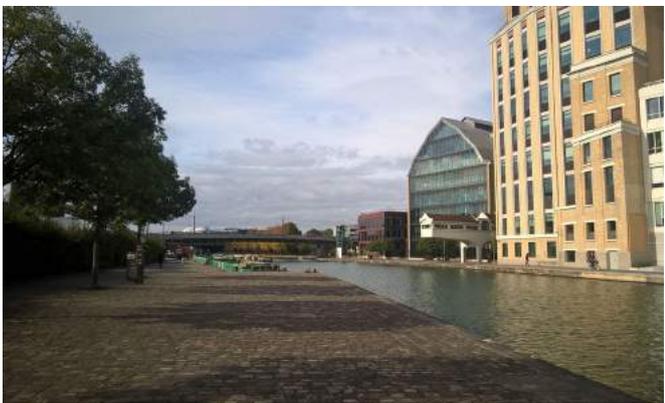
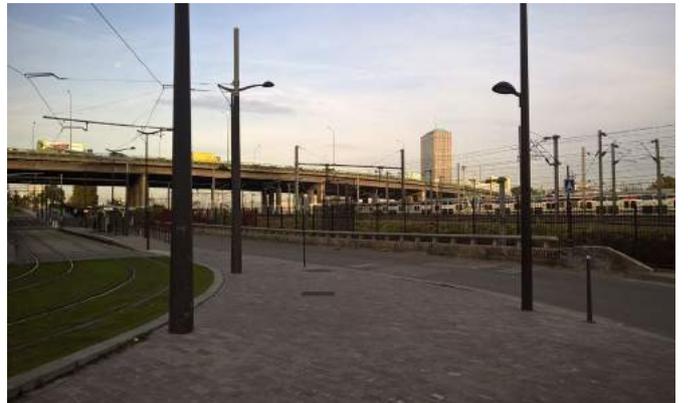
| | |
|---|---|
| 6 | 7 |
| 8 | 9 |

FR-PANTIN-SS-P6 À FR-PANTIN-SS-P9



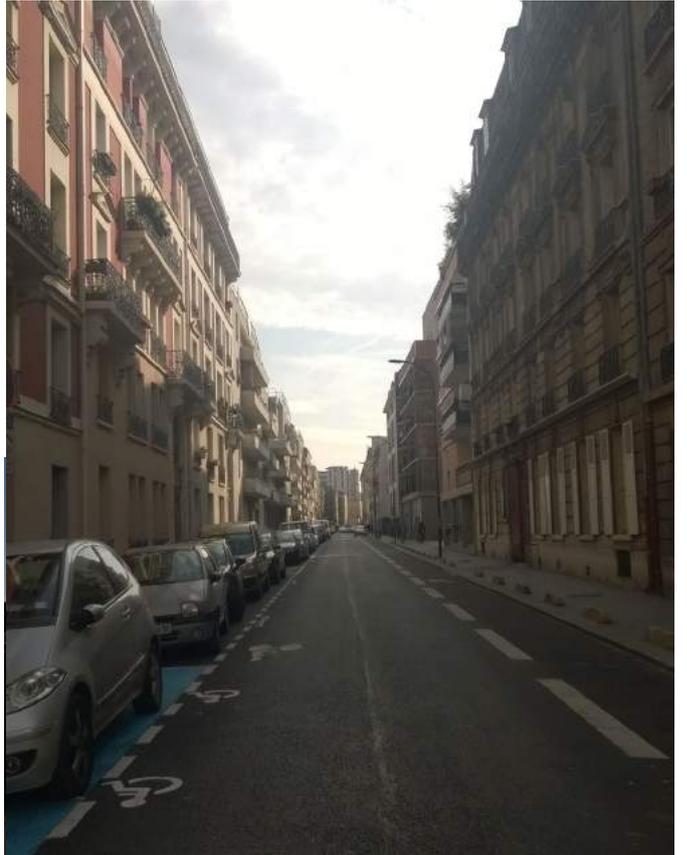
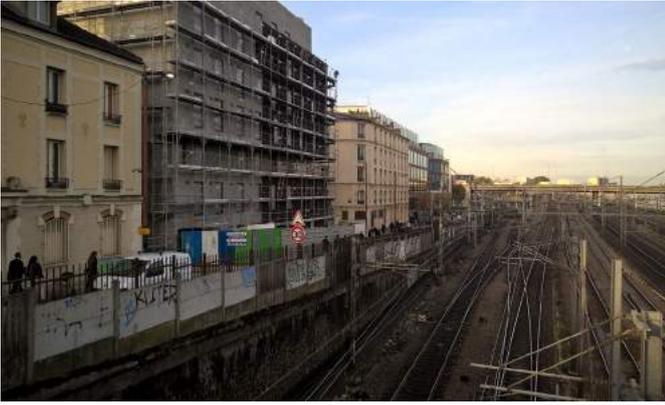
| | |
|----|----|
| 10 | 11 |
| 12 | 14 |
| 13 | 16 |

FR-PANTIN-SS-P10 À FR-PANTIN-SS-16



| | |
|----|----|
| 17 | 18 |
| 19 | 20 |
| 21 | 22 |
| 23 | 24 |

FR-PANTIN-SS-17 À FR-PANTIN-SS-P24



| | |
|----|----|
| 25 | 26 |
| 27 | 28 |
| 29 | |

FR-PANTIN-SS-P25 À FR-PANTIN-SS-29



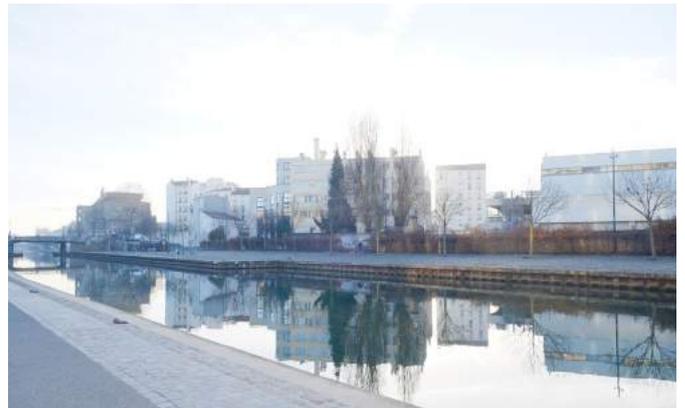
Plan de repérage des photographies du périmètre de projet

o FR-PANTIN-PS-Po

| | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | 4 |
| 5 | 6 |
| 7 | 8 |

FR-PANTIN-PS-P1 À FR-PANTIN-PS-P8

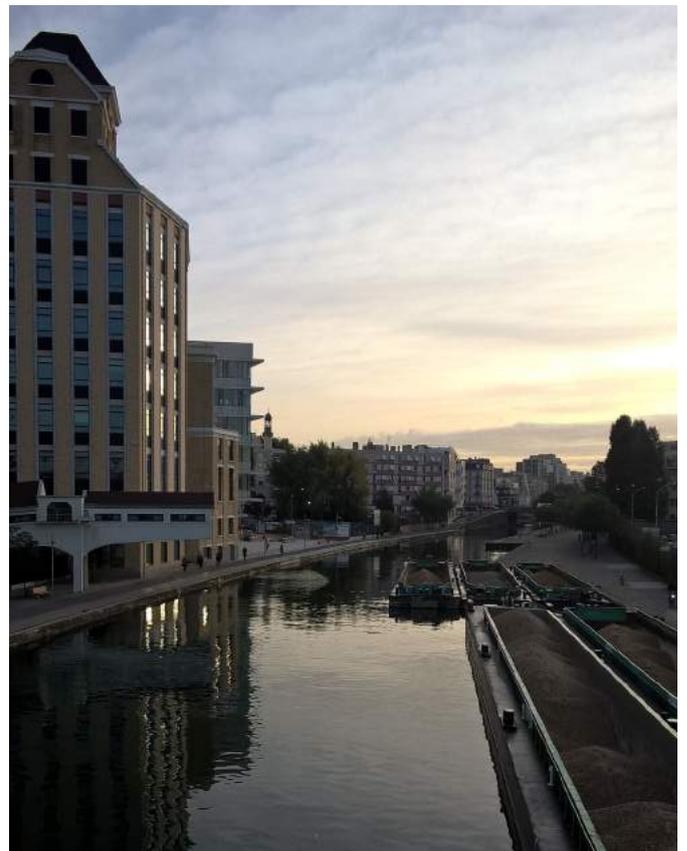
PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET





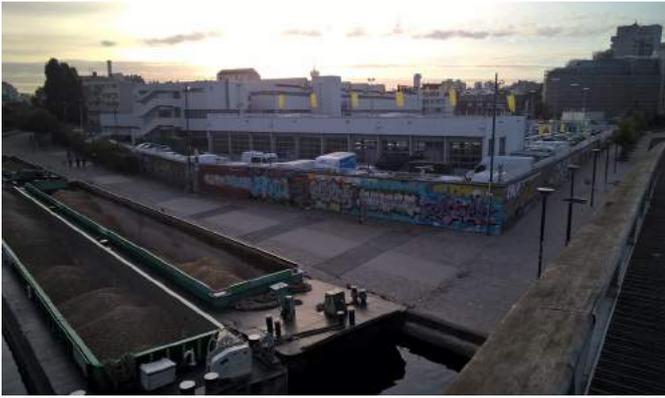
| | |
|----|----|
| 9 | 10 |
| 11 | 12 |
| 13 | 14 |
| 15 | 16 |

FR-PANTIN-PS-9 À FR-PANTIN-PS-P16



| | |
|----|----|
| 17 | 18 |
| 19 | 20 |
| 21 | |
| 23 | 22 |

FR-PANTIN-PS-P17 À FR-PANTIN-PS-23



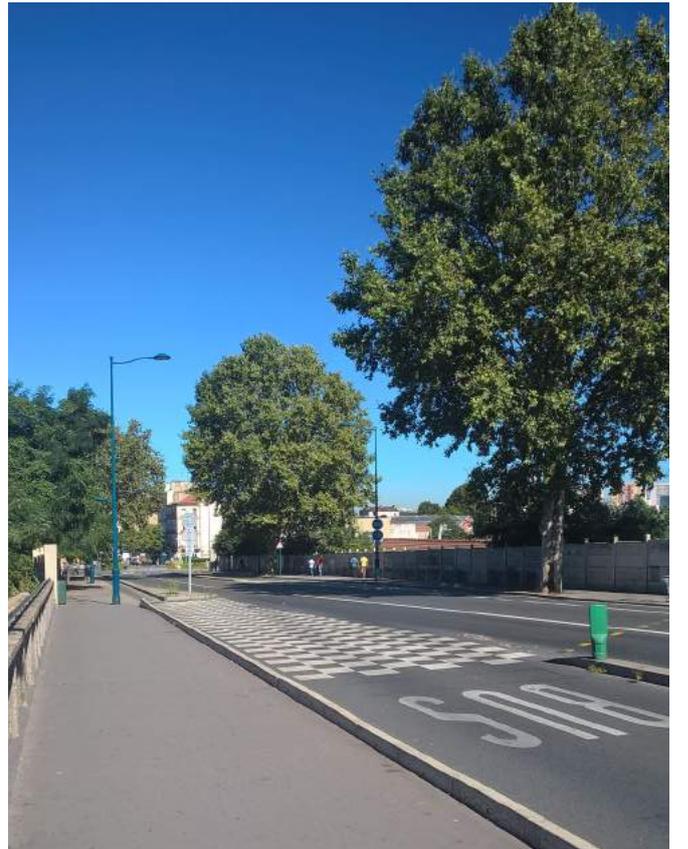
| | |
|----|----|
| 24 | 25 |
| 26 | 27 |
| 28 | |
| 30 | 29 |

FR-PANTIN-PS-24 À FR-PANTIN-PS-P30



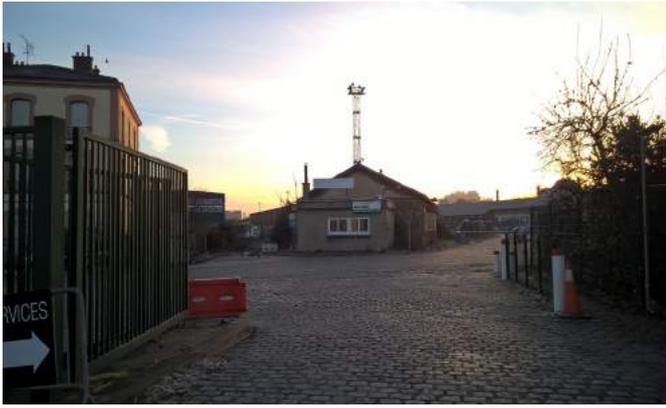
| | |
|----|----|
| 31 | 32 |
| 33 | 34 |
| 35 | 36 |
| 37 | 38 |

FR-PANTIN-PS-P31 À FR-PANTIN-PS-38



| | |
|----|----|
| 39 | 40 |
| 41 | |
| 43 | 42 |
| 44 | 45 |

FR-PANTIN-PS-39 À FR-PANTIN-PS-P45



| | |
|----|----|
| 46 | 47 |
| 48 | |
| 50 | 49 |

FR-PANTIN-PS-P46 À FR-PANTIN-PS-50

| | |
|----------------|--|
| SNCF | Société Nationale de Chemins de Fer |
| RFF | Réseau Ferré de France. Récemment fusionné avec SnCF Infra pour créer SNCF RESEAU. |
| STIF | Réseau des transports d'Ile de France |
| RATP | Régie Autonome des Transports Parisiens |
| EPFIF | Établissement Public Foncier d'Ile de France |
| ANRU | Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine |
| PRU2 | Programme de Rénovation Urbaine |
| ZAC | Zone d'Aménagement Concerté |
| ZAE | Zone d'Activité Économique |
| ZFU | Zone Franche Urbaine |
| CDT | Contrat de Développement Territorial. Son objectif est de mettre en place une démarche contractuelle pour la conception de projets de développement des territoires stratégiques du Grand Paris. |
| MOA | Maîtrise d'Ouvrage |
| MOE | Maîtrise d'Oeuvre |
| TGTPF | Treutel Garcia Treutel Fichou Pourrier, architectes et urbanistes |
| CCU CCR | Centre de Commande Unique – Commande Centralisée du Réseau. Centre de commande de la SNCF pour tout le réseau ferré Est et le RER E notamment |

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

| | |
|-----------------------------|--|
| FR-PANTIN-C-AP1.JPG | Photographie aérienne de l'aire urbaine du Grand Paris |
| FR-PANTIN-C-AP1A.JPG | Photographie aérienne : situation du site de réflexion dans la Métropole du Grand Paris |
| FR-PANTIN-C-AP2.JPG | Photographie aérienne de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble |
| FR-PANTIN-C-M1.JPG | Carte : situation du site de réflexion dans l'agglomération |
| FR-PANTIN-C-M2.JPG | Carte des projets de la ville de Pantin |
| FR-PANTIN-C-M3A.JPG | Carte de Pantin vers 1854 |
| FR-PANTIN-C-M3B.JPG | Carte de Pantin vers 1877 |
| FR-PANTIN-C-M3C.JPG | Carte de Pantin vers 1895 |
| FR-PANTIN-C-M3D.JPG | Carte de Pantin vers 1932 |
| FR-PANTIN-C-M3E.JPG | Carte de Pantin vers 1972 |
| FR-PANTIN-C-M4.JPG | Carte Géographie et Paysage dans le territoire d'Est Ensemble |
| FR-PANTIN-C-M5.JPG | Carte Coupures urbaines et zones intersticielles dans le territoire d'Est Ensemble |
| FR-PANTIN-C-M6.JPG | Carte Etat Major 1866 |
| FR-PANTIN-C-M7.JPG | Carte Les Portes d'Est Ensemble et territoires d'échanges avec le Grand Paris (Source : Projet Urbain Est Ensemble) |
| FR-PANTIN-C-M8.JPG | Carte La Plaine de l'Ourcq (Source : Projet Urbain Est Ensemble) |

SITE DE RÉFLEXION - ÉCHELLE URBAINE

| | |
|------------------------------------|--|
| FR-PANTIN-SS-AP1.JPG | Photographie aérienne du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-AP2.JPG | Photographies semi-aériennes du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-AP2A.JPG | Photographies terrestres du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-AP3.JPG | Photographies terrestres du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-M1.DWG ET .DXF | Plans du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-M1.DXF | |
| FR-PANTIN-SS-M1.PDF | |
| FR-PANTIN-SS-P00.PDF | Plan de repérages des photographies du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-P1.JPG À | Photographies du site de réflexion |
| FR-PANTIN-SS-P29.JPG | |

LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

| | |
|--|--|
| FR-PANTIN-PS-AP1.JPG À FR-PANTIN-PS-AP11.JPG FR-PANTIN-PS-AP13.JPG | Photographies semi-aériennes du site de projet Photographies aériennes du site de projet |
| FR-PANTIN-PS-M1.PDF À FR-PANTIN-PS-M3.PDF FR-PANTIN-PS-M4.JPG FR-PANTIN-PS-M5.PDF FR-PANTIN-PS-M6.JPG FR-PANTIN-PS-M7.JPG FR-PANTIN-PS-M8.JPG FR-PANTIN-PS-M9.JPG | Plans et périmètre du site de projet Périmètre de la ZAC Ecoquartier Gare de Pantin - Quatre-Chemins Plan de référence de la ZAC Ecoquartier Gare de Pantin - Quatre-Chemins Phasage opérationnel ZAC Ecoquartier Gare de Pantin - Quatre-Chemins Foncier ZAC Ecoquartier Gare de Pantin - Quatre-Chemins Plan-guide de l'Ecoquartier (Agence TGTFP 2012) Etat de la maîtrise foncière au regard du périmètre de projet European |
| FR-PANTIN-PS-P0.PDF FR-PANTIN-PS-P1.JPG À FR-PANTIN-PS-P50.JPG | Plan de repérages des photographies du site de projet Photographies du site de projet |
| FR-PANTIN-T.PDF | Dossier de site |

| | |
|--|-----------|
| INFORMATIONS GÉNÉRALES | 3 |
| AVANT-PROPOS | 5 |
| RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES" | 9 |
| PANTIN, DEPUIS TOUJOURS UN ESPACE PRODUCTIF | 9 |
| UN TISSU URBAIN PRODUCTIF RENOUVELÉ | 9 |
| LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE DE PANTIN | 11 |
| CONTEXTES | 13 |
| UNE GÉOGRAPHIE DÉTERMINANTE DANS LA CONSTITUTION D'UN TERRITOIRE PRODUCTIF | 13 |
| HISTOIRE URBAINE : DU NOYAU VILLAGEOIS À LA VILLE CONTEMPORAINE AUX PORTES DE PARIS | 13 |
| CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : UNE GENTRIFICATION CONTENUE | 17 |
| CONTEXTE CULTUREL | 19 |
| CONTEXTE DE GOUVERNANCE : LA « FABRIQUE DU GRAND PARIS » | 21 |
| UN SITE DYNAMIQUE QUI DEMEURE FRAGMENTÉ, MALGRÉ UN IMPORTANT TRAVAIL DE COUTURE URBAINE À L'ŒUVRE | 25 |
| SITE DE RÉFLEXION | 25 |
| UN SITE DE RÉFLEXION AU CŒUR DES ENJEUX URBAINS PANTINOIS | 27 |
| LES GRANDS QUATRE-CHEMINS | 27 |
| LE QUARTIER MAIRIE-HOCHE | 29 |
| ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE PAR LES CANDIDATS SUR LE SITE DE RÉFLEXION | 35 |
| LES ATTENTES SUR LE SITE DE RÉFLEXION | 35 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| SITE DE PROJET | 37 |
| DESCRIPTION DÉTAILLÉE | 37 |
| ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE SUR LE SITE DE PROJETS | 39 |
| LES ATTENTES SUR LE SITE DE PROJET | 41 |
| LES SUITES DU CONCOURS | 43 |
| ÉQUIPE SOUHAITÉE | 43 |
| | |
| PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION | 45 |
| | |
| PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET | 51 |
| | |
| LEXIQUE | 59 |
| | |
| LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER | 61 |



E U R O P
P A N
FR
14

ville de
Pantin

