

Europan 14 / PANTIN, MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Report of the site visit and discussions with the EURO PAN candidates

March, 15th 2017

Sites representatives and Europan team present :

Charline NICOLAS, Deputy mayor for Sustainable Development and Environment, city of Pantin
Olivia METZ, Deputy Director General Department of sustainable urban development, city of Pantin
Carole BOURGEOIS, Director for the mission Grands-Quatre Chemins, city of Pantin
Pauline ROBERT, Director of Development and Commerce, city of Pantin
Marion BAUDOUIN, project manager, Development, city of Pantin
Fabien GAUTIER, manager, real estate strategy and financing, Renault
Julie RANCON, land project leader, Public land-management institute, EPF Ile de France
Isabelle MOULIN, Director of Europan France
Fabien GANTOIS, site expert, Europan France

14:30 - Candidates were received in Pantin city hall.

Deputy mayor for Sustainable Development and Environment, Charline Nicolas, the city of Pantin town planning department staff, the EPF Ile-de-France and the representative of Renault Immobilier welcomed the candidates.

In her introduction, Isabelle Moulin restated the issues of this theme and emphasized that Europan, the city and its partners are expecting proposals that build relationships between conceptual content and spatial arrangement.

Note: the following oral presentation was made on the basis of a PowerPoint document that you can find on www.europan-europe.eu on the site page in the "specific documents" section.

Two documents, from this power point were added in the complete site folders, files "0-New_Docs_after_Launch" :

FR-PANTIN-SS-M2 – Europan perimeters under perimeters ZAC, ZAE and PRU

FR-PANTIN-SS-M3 – Europan perimeters under urban study perimeters



Charline Nicolas then mentioned the history of the city to highlight the resonance between the productive city theme and the past and present of Pantin. The canal and major transportation arteries have played a major role in the development of Pantin as an industrial city since the 19th century. Today, Pantin wishes to carry on this history by developing a productive future. This requires the preservation of production sites and activities. The scarcity of land in Paris has made Pantin very attractive. Faced with this pressure, the city is hoping to carry out territorial transformations while maintaining its population. In order to do this, projects should incorporate a great deal of functional and social diversity, for both major development operations and more diffused ones.

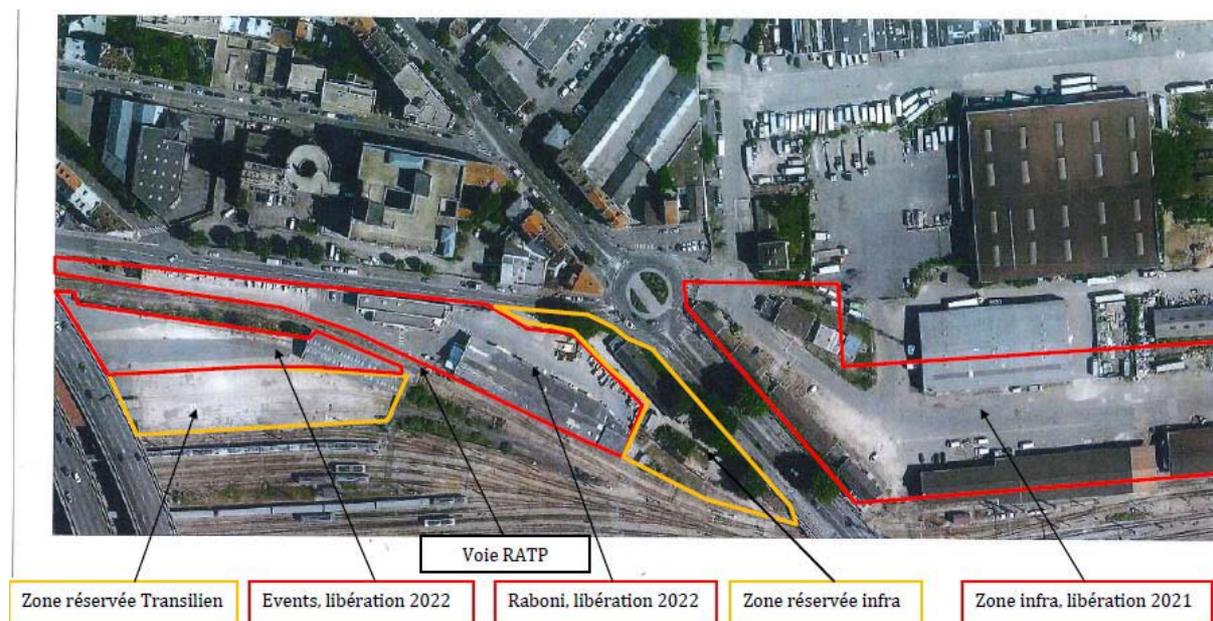
Charline Nicolas ended by pointing out that the city wants candidates to imagine new relationships to diversity that could exist in a city that is both productive and ecological.

The town planning department staff then presented the areas of the European project site:

The ZAC Eco-district area

Carole Bourgeois, Director for Grands-Quatre Chemins mission, indicated that this competition area serves at the same time as an interface and an acoustic barrier between the rail network and the rest of the ZAC. She indicated that candidates should pay particular attention to integrating the SNCF's CCC-CCR project, in particular the new bridge crossing the rail lines. The director of the mission Grands-Quatre Chemins highlighted several important issues for the city:

- To draw on the activities in the Quatre-Chemins neighbourhood and those along the rail lines for activities on the European site;
- Imagine adaptable and reversible architecture (activities / housing);
- Consider new information concerning property changes in this sector (see map below):
- The areas outlined in red are considered adaptable from 2021 or 2022;
- Areas outlined in yellow are considered not adaptable because they are reserved for railway use;
- The RATP railway line has to be retained.



The Porte de l'Ourcq area.

Marion Baudouin, project manager for the Development, recalled the strategic nature of this area located on the edge of Paris for the city of Pantin. Currently occupied by Renault and Citroën showrooms and garage, the sites are the last remaining large adaptable properties. The City is therefore expecting proposals on how they can be modified while maintaining all or a part of the existing activities with functions that have also likely to change to become integrated into a dense urban context. This transformation can also help to integrate the sites, now independent, into the urban fabric of a new district, which is an entry to the city, and located next the city centre in the ZAC Centre-ville. This zone of urban development is adjoining to the Citroën site and for the Town hall/Hoche axe, the city has been pursuing a policy of urban and commercial requalification since several years. Finally the site is along the Ourcq Canal, where there is an important dynamic for the requalification of the banks: connected and opened the city on the canal, banks animations, soft circulation development on the south bank, etc.

Fabien Gautier said this area is just as strategic for Renault. Automotive developments (electric and autonomous vehicles) are causing the car manufacturer to switch from product to service logic; the car assuming its place in urban mobility.

Today, the automotive service centre has four functions:

1. sale of new vehicles
2. sale of used vehicles
3. minor repair service
4. major repair service

In the future, these two functions will be outsourced and pushed out of the city centre. The place of the service centre in the city must therefore be rethought with a view to opening up and tying into the public space.

The City has indicated that it has been working with the EPFif on this site for 5 years. The objective is indeed to propose a transformation that is compatible with a continuation of the Renault garage service, but proposals are expected allowing a stronger integration of these activities. Indeed, ultimately, the project will have to be part of a mixed neighbourhood, with strong links to the canal and the road network. It will also have to be adaptable and reversible, anticipating the future of the neighbourhood also without the service centre.

Public spaces

The city indicated the routes connecting the two project sites are included in the competition in order to consider today this purely functional road space. Although a continuation of axe rue Hoche and Avenue Édouard Vaillant, this space, where the city has been pursuing a policy of urban and commercial requalification, is in-between and still today creates an urban divide. The city is looking for ideas on public space in a productive city with an emphasis on pedestrian flows. Particular attention is requested for Pont Édouard Vaillant, especially where it ends in the Eco-district, as well as his relationship with the railroads and the future buildings of the ZAC.



After these presentations, Julie Rançon discussed the EPFIF's role, facilitating urban development in Ile de France by carrying out financial and urban studies. She indicated an agreement exists between the EPFIF and the City of Pantin for property development: establishing observation and management areas. She recalled that the EPFIF was a partner in the European competition because they are hoping to see new ways of producing the city, thoughts on the urban fabric of a productive city as well as innovative and experimental approaches.

Before leaving for the site visit, questions were asked:

- *Will the PowerPoint presented be published? Answer: Yes, it will be published with the report.*
- *Can we have documents for the CCU-CCR? Answer: The building permit application has not yet been filed, so documents are not available.*
- *Can we intervene on the Ourcq site on the EPFIF off-site property? Answer: No, because this parcel is being sold, but guidelines will be given (mainly rehabilitation).*
- *Does the EPFIF agreement with the city mention social housing targets? Answer: The city is very open to proposals for ideas on mixity, but without percentage objectives. For your information, the city already has 37% social housing and the operations of housing furthermore of 1800m² owe propose at least 33 % of social housing.*
- *What is the schedule for Renault's project? Answer: There is no schedule to date. The project will not be carried out independently but in partnership with the city of Pantin. New types of showrooms and service garages will gradually appear in France after 2020.*
- *What about the Citroën site? Answer: The site is part of the competition because the area is to be considered in its entirety, especially as part of the urban fabric. The Citroën site will participate in the transformation of this district.*
- *Can you clarify the railway crossing at the railway station? Answer: It is to create a link between the city centre and the Quatre-Chemins neighbourhood. Initially, the project called for two footbridges and a passage with the ZAE Cartier-Bresson. Now, the CCU-CCR allows for only one bridge. The city expects candidates to integrate the bridgehead onto the site of the CCU-CCR.*
- *What facilities are planned for the eco-district? Answer: The creation and extension of school facilities is planned (ultimately, the eco-district will have 1,500 housing units). Collège Jacques Brel is to be transferred towards the north of the site. Day care, medical and social facilities and a park of more than 1 hectare are also planned.*
- *What are the results for the winner? Answer: European France would like the three winning teams to work on preparatory operations. The aim of these follow-ups will be to adapt the projects to a context that will have already evolved. The City reminds its strong implication in the service of the urban transformation and has for habit to appeal to long-term expertise to follow the urban project, which she leads.*



- *The City has shown a strong commitment to social values but Renault seems to want to outsource vehicle repair. Which objectives should be taken into consideration? Answer: The nature of activities and the population are changing, but the ambition of diversity must be recalled here. It is about considering a productive city for all. As an example, the city was able to help Elis laundry move, they were able to restructure their activities, optimize land use and maintain jobs in the city.*
- *The project site has two sub-sectors and one road axis. Is the city hall part of the site? Answer: No, above all the emphasis is on public spaces that are both structuring links and fractures, to give the public spaces a centrality that they don't have. For your information, the city hall will soon be included in a supplementary inventory of Historical Monuments.*

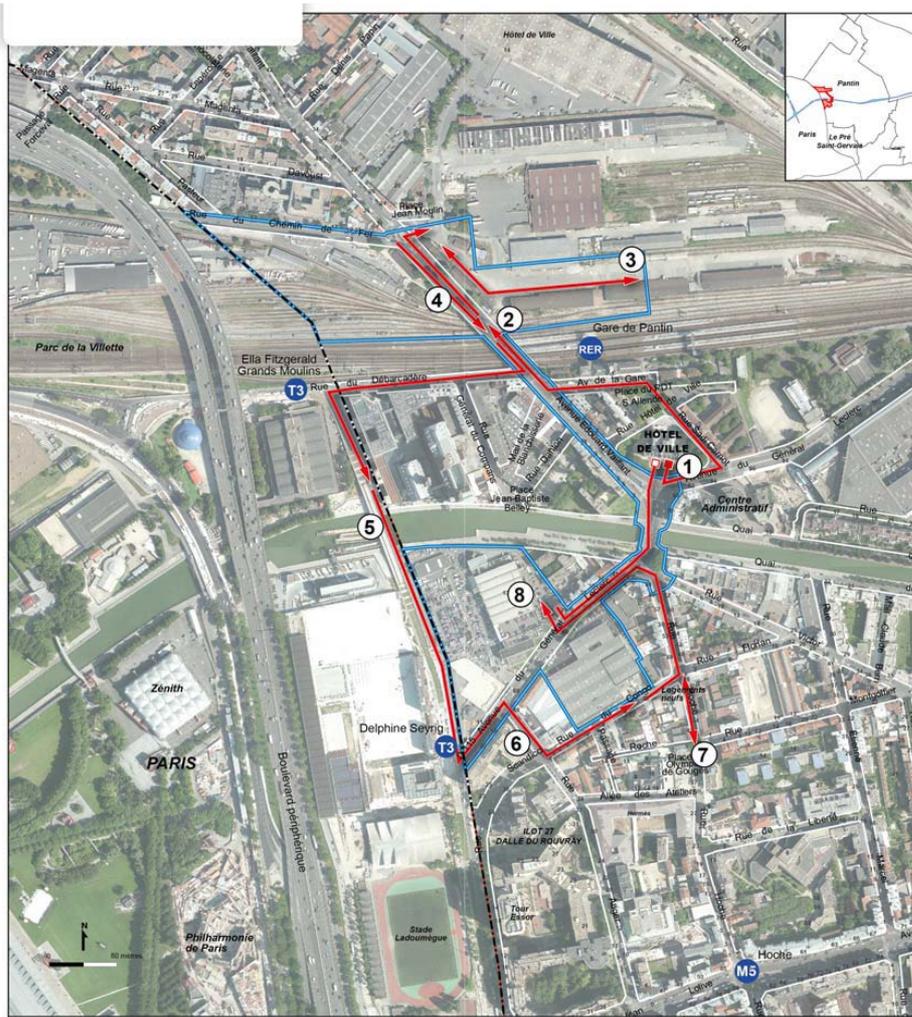
15:45 – Site visit

The walking tour took place in one group. The main stops were:

1. City Hall / Pantin train station
2. Pont Édouard Vaillant: view on the central sector of the Eco-district
3. SNCF freight area: future Eco-district, central sector
4. Pont Édouard Vaillant: view on the Geode sector of the Eco-district
5. Tramway bridge, view over the Ourcq canal and the Renault site
6. Citroën site (finally this stop did not take place for lack of time)
7. Rue Hoche (finally this stop did not take place for lack of time)
8. Renault garage



Map of the walking tour



Stop 1, in front of Pantin train station:

Carole Bourgeois, Director for the mission Grands-Quatre Chemins said that the footbridge project, a real urban link, will ultimately connect the station area to the new Eco-district. The footbridge should be finished by 2021-2022.

Stop 2, Pont Édouard Vaillant : view on the central sector of the Eco-district

The teams were able to view from the bridge to the SNCF freight zone the topography that that is to be taken into consideration in the projects.

Arrêt 3, freight area: future Eco-district, central sector

Mr. Rivoine of SNCF IMMOBILIER welcomed the participants at the entrance to the site. (Note: this site cannot be visited normally, as regards a private and secure property, so pictures from the visit are included in this report).

Carole Bourgeois presented the European area along the railway, consisting of covered platforms, a paved courtyard and a building. She indicated that in the first phase, a period of three years, the

freight courtyard, SNCF transitional management would occupy the first covered platform and the shed. She stated that the candidates should be planning for the eco-district's second phase of development in 5-years. She said that the ZAC plan provided for the setting up of activity buildings along the railway tracks with then mostly housing beyond. Finally, she indicated that the site was located just below Pont Edouard Vaillant (about two stories high), which should be taken into consideration in the proposals.

Mr. Rivoine then recalled that the railway station is very old. He said the land belongs to SNCF MOBILITES and SNCF NETWORK and there are two main activities on the site:

- Property management including temporary leasing of spaces to third parties (carpentry, etc.)
- Basic work takes place at the back of the site, where renovation of the SNCF rail network is prepared.

Mr. Rivoine indicated that the site is still in operation. SNCF works in close collaboration with the city of Pantin and the Territorial Public institution (Etablissement Public Territorial) Est Ensemble on the Eco-district project. He mentioned the future control centre (CCU-CCR) which will operate the RER E (EOLE).

Carole Bourgeois indicated that the foot of the bridge will be on level with the second shed and the future CCU-CCR. Mr. Rivoine also indicated that the SNCF is currently building a bridge to the passenger platforms at the station.

Mr. Rivoine and Carole Bourgeois stated the need to take into account when land will become available (see map with yellow and red site outlines). Mr. Rivoine emphasized the need to retain the railway function on non-adaptable parcels while indicating that this did not prevent the candidates from intervening on these sites (bridge building for example), as long as the function of the railway is not disturbed.

The adaptability of the SNCF property to the east of the future CCU-CCR is not yet known and Carole Bourgeois indicated that it was not to be taken into account by the candidates.

Finally, it is advisable to specify that the current PLU (Local Urban Plan) does not allow the setting-up of housing in the eco-district, and that the implementation of the urban project will pass inevitably by the modification of the zoning of the PLU.

Stop 4, Pont Édouard Vaillant: view on the Geode sector of the Eco-district

Stop for the view.

Stop 5, tramway footbridge

Marion Baudoin indicated that this footbridge was built in 2012. It is an important passage because it is the only pedestrian crossing the both shores of the Canal de l'Ourcq, between the Parc de la Villette footbridge (Paris) and the city hall bridge. She pointed out that Pantin City Hall had been proactive in the tramway crossing over the ring road (Pantin is the only place where the tramway serves areas beyond the Boulevard Périphérique).



She pointed out both the Grands Moulins de Paris now occupied by BNP SECURITY SERVICES and the LAFARGE cement factory was the object of a rehabilitation for a better urban integration (cyclists and pedestrians passage) in this environment in mutation. Pauline Robert underlined the emblematic character of this sector in terms of urban recovery and maintenance of activities and in terms of consultation with the city of Paris and local economic partners. She said that these negotiations were also carried out with another concrete plant at the edge of the Bassin de Pantin (EQIOM), the issue being to maintain economic activity near Paris while making it compatible with the development of urban uses (environmental management, interaction with public spaces, etc.)

Pauline Robert, Director of Development and Commerce, indicated that the Renault site created a rather strong urban divide between the city centre and the canal even all the urban project close to the Canal turns around to it. She indicated that possible use of the canal was feasible and the candidates can do proposals if it makes sense with the global project. However the canal remains the property of the city of Paris and a set of rules govern its use. Furthermore, the city of Paris is the owner of a band of 7,80 meters on the both sides of the Canal, to assure its maintenance. Proposals should be linked to infrastructure and transport functions (major flow of barges). The use of the embankments (see what has been done at the Port ZAC) is an important issue for the city of Pantin: creation of premises with activities on the ground floors for example, but also the development of quality public places. The city of Pantin are thinking about swim and water-based recreations for the development of ZAC du Port, where the traffic of boats would be allowed without bothering because the width of the canal is more important there with the Bassin de Pantin. Nevertheless, the establishment of shops will have to be the object of a reflection gone deeper into as for the modalities of services in particular (deliveries).

Marion Baudouin mentioned the importance of Renault site and the importance of the existing outdoor car parks (sale of used cars). She recalled that the city is expecting an investigation of maximum spatial efficiency for the showroom and garage while respecting the Renault's needs and integrating into a new urban texture compatible with the stakes in a city entry and in new practices.

Stop at Renault

Fabien GAUTIER and the Renault staff welcomed the candidates. They were able to visit a part of the site.

The staff explained that RENAULT PANTIN was organized in four parts: new vehicles (VN), used vehicles (VO), workshop and spare parts.

- The VN building customer reception and showroom is for all new vehicles in the RENAULT and DACIA ranges (20 vehicles).
- The VO area is divided into vehicles older than 5 years and those less. The VO showground is an outside parking. The VO area accommodates mainly RENAULT vehicles but also other brands.
- The garage offers two possibilities:
 - major mechanical repairs (requiring more than 4 hours)



- "Renault minute" for minor repairs with or without appointment and requiring less than 4 hours.

Fabien GAUTIER underlined the problem of vehicles on site, with a maximum parking capacity of 500 vehicles (20 new vehicles, between 300 and 350 second-hand vehicles, the remainder being customer vehicles in servicing or repairing). Today, parking is mostly organized on the upper floors of the building, besides the outside parking lot.

The staff indicated that new vehicles are either delivered directly to customers or by transporters to the showroom (arriving as early as 5:30 am). Marion Baudouin said these deliveries had a real impact on public space in the city, notably Avenue du General Leclerc. The Renault staff indicated that spare parts are delivered by lorry.

Pauline Robert said that second-hand vehicles are also sold online, thus re-examining the outdoor stock, which the staff confirmed (vehicles are filmed on request and put online). Eventually, all or part of New Vehicles and Second-hand Vehicles could be stored in another site inhabitant of Ile-de-France, so releasing a big part of parking lots. Nevertheless, it is expected one reflection from the candidates, on models of compactness for the branch, limiting at the most the surfaces of outdoor parking lot, even proposing innovative solutions for its treatment in the influence of a building.

The site sells approximately 2700 new vehicles and between 1800 and 2000 used vehicles per year.

The site employs 110 people, the majority of whom live nearby. There are many types of jobs: mechanic, storekeeper, salesperson, driver, painter, accountant, bodywork, delivery person, etc.

Renault is a true city partner for urban planning projects, employment, trade and so on. Employee training is done on site but also in RENAULT schools.

The branch is large for the automobile sector in northeastern Paris and has a privileged location near the ring road and has a visibility from there.

The visit split into two groups to visit the VN, VO and atelier areas.

After visiting Renault, the candidates returned to city hall.

Return to city hall

Questions:

- *What type of collaboration could there be between the city and Renault? Will part of the housing be reserved for Renault employees (which employs 110 people)? Answer: nothing in the partnership with Renault has been finalized and everything remains to be built. The city is expecting a strong re-definition of the entrance to Pantin but does not have a fixed idea of the future programme.*
- *Where are the borders along the canal? Do we have to take into consideration the embankments and can we intervene there? Answer: The waterway is a major axis in territorial transformation. The transportation infrastructure is the property and responsibility of the city of Paris, including the embankments with an average width of 7.80 m. This width*



sometimes expands to allow activities such as LAFARGE or EQIOM. The recovery of the canal is therefore a partnership with the cities of Paris and Pantin, with the aim of transforming the canal into a real amenity with economic activities, leisure and travel for inhabitants and users. Bringing the city back to the canal, initiated by Pantin in the 2000s, is spreading today to other communes along the canal. Today, the City of Paris works more and more with the municipalities of the first ring because the capital's projects are often directly in contact with these territories (see the project Rosa Park, for example).

- Do you have a document showing the borders of the city of Paris? Answer: For the area under consideration, the property borders are the peripheral wall of the Renault parcel. In fact, the physical marking of this boundary between the public waterway of Paris and Pantin territory blurs, as shown by the development of public spaces near the Grands Moulins, across the canal from Renault. The 7.80 m wide strip has been integrated into the development of projects, in dialogue with the City of Paris.
- I understand that the SNCF warehouses will be destroyed. Their heritage value, however, is not neutral. Has any part of the buildings been considered for preservation? Answer: Pantin has a policy of heritage preservation, especially industrial. The city is studying the possibility of retaining these structures after dismantling. This study concerns the two sheds directly impacted by the EOLE project (CCU-CCR). But the site has a third shed for which candidates can freely make proposals (demolition, reuse, transformation, preservation, etc.).
- Do you consider the rehabilitation of the Moulins de Pantin to be a fine example of a productive city? Answer: If the functional objective was to maintain a place of activity, it can be said that this operation was a success. On the architectural side, the operation was carried out in close collaboration with the ABF and is very much appreciated by the city. It is also and above all an extremely positive example of a collaboration of a private investor and the city to protect industrial heritage. The Grands Moulins contribute to a positive image of the city. The Grands Moulins will, in the very near future, be joining other businesses and housing to create urbanity. The uniqueness of this project lies in its size. But the city also works to promote more diffuse activities and is not limited to single large activities. In the Portes de l'Ourcq area, the two automobile properties are very large, but candidates may also consider fragmenting activities and uses into the urban fabric. On the Eco-district ZAC, there too it is possible to imagine more diverse solutions. European recalls that this Grands Moulins project, although significant, does not fit the productive city logic as understood by the theme: it is a tertiary program, without production. The productive city is neither tertiary nor commerce, even if it might include these functions in its diversity.
- It would seem that the programming of housing is not requested, what kind of diversity is expected? Answer: The program clearly mentions the programming of housing developed in the context of EUROPAN and the interweaving of programs, particularly productive ones, can be developed. Today the PLU don't allowed housing programs but he can be modified if the project corresponds to the expectations of the City on this sector. To return to the tertiary

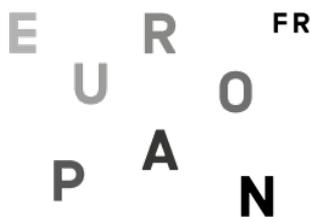


mentioned with the Grands Moulins, the latter must not necessarily be excluded from the productive city, but considered in a symbiotic interrelation with other programs, notably productive. It is interesting to note that production activities are often linked to tertiary activities.

- Can we go back to the area west of Pont Édouard Vaillant? Answer: This site has been proposed for its immediate relationship with Paris and the rail network. The planning of a logistics centre further out was therefore discussed with the SNCF, which specified that such a program would require the upgrading of track. Nevertheless, the city wished to maintain this site in the EUROPAN competition. The SNCF has therefore specified the degree of occupancy of the site (see attached map), which allows for activities profiting from the train. A priori, this site will not be able to accommodate housing because the Rue du Chemin de Fer is mainly dedicated to activity and the PLU doesn't allowed other programs.
- What about the former Point P building on Rue du Chemin de Fer?" Answer: Point P has moved. The company Raboni will occupy the building until 2022.
- What about the large building opposite with a large sign? Answer: Be careful, the Point P sign on this building is from the former Point P, previously opposite the railway area. It has moved. This large building is a business centre that works very well and needs to be preserved.
- Will the proceedings be published? Answer: As part of the contest rules, the 44 European sites publish a report in French and English two weeks after a visit. Given the details of the project areas, the PowerPoint presentation will be put on line soon. The part filmed today, a small 10-minute report, will be online by the end of next week.
- With regard to the DWG documents, will there be plans for the ZAC Eco-district, the SNCF tracks, the CCU-CCR? Answer: The ZAC Plan Guide (2012) has been provided. SNCF network plans will not be available. The CCU-CCR (EOLE) project plans cannot be released because the permit has not yet been filed, but the outline and building accesses may be published. The SNCF will however be questioned by the city. Renault will communicate a plan with location of services and surface area estimates. There is no DWG for Renault.
- Will we have access to aerial photos? Answer: These photos are available upon registration. Be careful to respect the copyright of them.
- Should the PLU be respected? Answer: the city is focusing on social and functional diversity. The PLU is a policy tool. Innovation is above all expected rather than strict compliance with the PLU and an immediately operational plan. This is not what is expected from a European Ideas Competition. The structure of the plan guide for the Eco-district ZAC must be maintained.
- Is the western part of the Géode sector, solely for activity? Answer: yes, the position of this area near the ring road most likely calls for activities, but the candidates are free to propose other solutions. Nothing is forbidden in the EUROPAN competition.

Charline Nicolas thanked the candidates and ended the visit.





Europan 14 / PANTIN, MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Compte rendu de la visite du site du vendredi 15 mars 2017

Etaient présents :

Charline NICOLAS, Adjointe au Développement Durable et à l'Environnement, Ville de Pantin

Olivia METZ, DGA Département Développement Urbain Durable, Ville de Pantin

Carole BOURGEOIS, Responsable de la Mission Grands-Quatre Chemins, Ville de Pantin

Pauline ROBERT, Directrice de l'Aménagement et du Commerce, Ville de Pantin

Marion BAUDOUIIN, Chargée de projets Aménagement , Ville de Pantin

Fabien GAUTIER, Direction de la stratégie et des montages immobiliers, Renault

Julie RANCON : Chef de projets foncier, Établissement Public Foncier Ile de France

Isabelle MOULIN, Directrice d'Europan France

Fabien GANTOIS, Expert de site, Europan France

14 h 30 - Accueil des candidats en mairie de Pantin.

L'élue au Développement Durable et à l'Environnement, Charline Nicolas, accompagnée des services de la Ville, l'EPF Ile-de-France et le représentant de Renault Immobilier ont accueilli les candidats.

En introduction à la réunion, Isabelle Moulin a rappelé les enjeux de la thématique de cette session et souligne qu'Europan et la Ville et ses partenaires sont dans l'attente de propositions qui tissent des rapports entre contenu conceptuel et mise en espace.

Nota bene : la présentation orale qui suit a été réalisée sur la base d'un document Powerpoint diffusé sur www.europan-europe.eu, à la page de chaque site dans la rubrique "documents spécifiques".

Deux documents, de ce power point ont également été ajouté dans le dossier complet, dans le dossier 0-New_Docs_after_Launch :

FR-PANTIN-SS-M2 – Périmètres Europan au regard des ZAC, ZAE et PRU

FR-PANTIN-SS-M3 – Périmètres Europan au regard des périmètres d'étude urbaine

Charline Nicolas a ensuite rappelé l'histoire de la ville pour mettre en relief la résonance de la thématique de la ville productive avec l'histoire et le présent de Pantin. Ville industrielle depuis le XIXème siècle, la ville s'est développée en prenant appuis sur le canal et les voies de communication radiales. Aujourd'hui, Pantin souhaite perpétuer cette histoire en envisageant un futur productif.



Cette volonté passe par la préservation des sites de production et des activités. La raréfaction du foncier disponible à Paris a eu pour conséquence de rendre Pantin très attractive. Face à cette pression, la Ville affiche le souhait de penser la transformation de son territoire en y maintenant sa population. Pour ce faire, les projets menés intègrent une forte dimension de mixité fonctionnelle et sociale, dans les grandes opérations d'aménagement comme dans le diffus.

Charline Nicolas a clos son propos en soulignant que la Ville souhaite que les candidats imaginent ce que pourraient être les nouveaux rapports de mixités dans une ville à la fois productive et écologique.

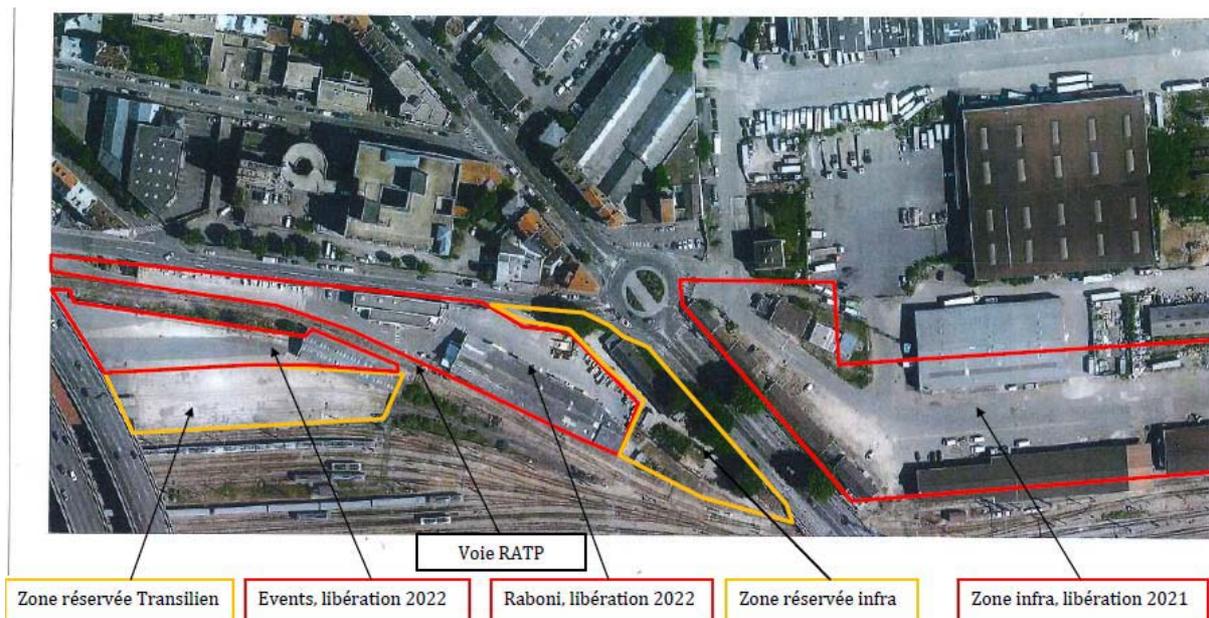
Les services de la Ville ont ensuite présenté les secteurs du site de projet Europan :

Sur la partie ZAC Écoquartier

Carole Bourgeois, Responsable de la Mission Grands Quatre-Chemins a indiqué que le secteur porté au concours constituerait à la fois une interface et une barrière acoustique entre le réseau ferré et le reste de la ZAC. Elle a indiqué que les candidats devaient porter une attention particulière à l'intégration du projet de CCU-CCR développé par la SNCF, notamment pour ce qui concerne l'arrivée de la passerelle franchissant les voies ferrées. La Mission Grands Quatre-Chemins a souligné plusieurs enjeux importants pour la Ville :

- S'appuyer sur les activités constituées du quartier Quatre-Chemin et sur le réseau ferré pour proposer les activités sur le secteur Europan ;
- Imaginer des architectures mutables et réversibles (activités / logements) ;
- Considérer les nouvelles informations relatives à la mutabilité du foncier de ce secteur (voir carte ci-dessous) :
 - Les périmètres en rouge sont considérés comme mutables à partir de 2021 et 2022 ;
 - Les périmètres en jaune ne sont pas considérés comme mutables car réservés aux fonctions ferroviaires ;
 - La voie RATP est à conserver.





Sur la partie Porte de l'Ourcq

Marion Baudouin, chargée de projets aménagement a rappelé le caractère stratégique de ce secteur situé aux portes de Paris pour la Ville de Pantin. Principalement occupé par les succursales Renault et Citroën, il en constitue les dernières grandes emprises mutables. La Ville est donc dans l'attente de propositions portant les conditions de leur mutation tout en préservant tout ou partie des activités en place - dont le fonctionnement est également amené à évoluer afin 'de s'intégrer dans un contexte urbain dense. Il s'agira aussi de profiter de cette transformation pour intégrer ces emprises, aujourd'hui autonomes, dans la trame et le fonctionnement urbain d'un nouveau quartier d'entrée de ville, situé à proximité directe du centre-ville : la ZAC Centre-Ville est attenante au site de la succursale Citroën au sud et la Mairie mène depuis plusieurs années une politique de requalification urbaine et commerciale sur l'axe Mairie/ Hoche, tout proche. Enfin, le site est situé à proximité immédiate du Canal de L'Ourcq, qui connaît une importante dynamique de requalification de ses berges : ouverture de la Ville sur le Canal, animation des quais, création de circulations douces sur la berge sud notamment.

Fabien Gautier a indiqué que ce secteur est tout au aussi stratégique pour Renault. Les mutations de l'automobile (électrification et autonomisation des véhicules) conduisent pour le constructeur automobile au passage d'une logique de produit à une logique de service ; la voiture ayant alors toute sa place dans les mobilités urbaines.

Aujourd'hui, un point de service automobile possède quatre fonctions :

1. La vente de véhicules neufs
2. La vente de véhicules d'occasion
3. Le service de réparation minute
4. Le service de réparation longue



À l'avenir, ces deux dernières fonctions seront externalisées et repoussées hors du centre-ville. La place du point de service dans la ville doit donc être repensée dans une perspective d'ouverture et de connexion à l'espace public.

La Ville a indiqué qu'elle mène un travail sur ce secteur avec l'EPFif depuis 5 ans. Elle a rappelé que l'objectif est bien de proposer une transformation compatible avec une continuité de service du garage Renault, mais que sont attendues des propositions permettant une intégration plus forte de ces activités. En effet, à terme, le projet s'intégrera au sein d'un quartier mixte, avec de fortes relations au canal et au réseau viaire. Il devra aussi être adaptable et réversible, imaginant l'avenir du quartier sans le point de service.

Sur les espaces publics

La Ville a indiqué qu'elle a porté au concours les voies reliant les deux sites de projet pour engager une réflexion sur cet espace routier aujourd'hui purement fonctionnel. Pourtant localisé en continuité de l'axe Hoche/ Édouard Vaillant, sur lequel la Ville mène une politique de revitalisation urbaine et commerciale, cet espace reste encore aujourd'hui un entre-deux qui marque une césure urbaine. La Ville est dans l'attente d'une réflexion sur l'espace public de la ville productive avec une attention particulière sur les flux piétons. Un zoom est demandé sur le Pont Édouard Vaillant, notamment sur l'atterrissage de ce dernier au niveau de l'Écoquartier, ainsi que son rapport aux voies ferrées et aux futurs lots bâtis de la ZAC.

Après ces présentations sectorielles, Julie Raçon a présenté le rôle de l'EPFif auprès des Villes : faciliter les aménagements urbains en Ile de France en réalisant du portage foncier et des études urbaines. Elle a indiqué qu'il existait une convention entre l'EPFif et la Ville de Pantin portant sur une action foncière : mise en place de secteurs de veille foncière et de secteurs de maîtrise foncière. Elle a rappelé que l'EPFif était partenaire du concours Europan parce qu'en attente de nouvelles modalités de fabrication de la ville, de réflexions sur la nature du tissu urbain de la ville productive, mais aussi de démarches innovantes et expérimentales.

Avant la visite du site, un échange a eu lieu avec la salle :

- *Est-ce que le PowerPoint présenté sera diffusé ? Réponse : oui, il sera diffusé avec le compte-rendu.*
- *Peut-on avoir des documents concernant le CCU-CCR ? Réponse : à ce jour, le permis de construire n'étant pas délivré, aucun document ne peut être diffusé*
- *Sur le secteur Ourcq, peut-on intervenir sur l'emprise EPFif hors site ? Réponse : non car cette parcelle est en cours de cession, mais des orientations seront remises*
- *Est-ce que la convention signée entre l'EPFif et la Ville mentionne des objectifs de logements sociaux ? Réponse : la Ville est très ouverte sur les propositions dans une logique de concours d'idées, avec une ambition de mixité, mais sans objectif chiffré. Pour information, la ville possède 37% de logements sociaux sur son territoire et les opérations de logements de plus de 1800m² se doivent de proposer au minimum 33 % de logements sociaux.*



- *Quel est le calendrier de projet de Renault ? Réponse : Il n’y a pas de calendrier arrêté à ce jour. Le projet ne se fera pas de manière autonome mais en partenariat avec la Ville de Pantin. Les nouvelles formes de succursales verront peu à peu le jour en France à partir de 2020.*
- *Qu’en est-il du site Citroën ? Réponse : ce site est inscrit au concours car le secteur est à considérer dans sa globalité, notamment au niveau de la trame urbaine à mettre en place. Le site de Citroën participera de la transformation de ce quartier*
- *Pouvez-vous préciser le projet de franchissement des voies ferrées au niveau de la gare? Réponse : il s’agit de créer un lien entre le centre-ville et le quartier des Quatre-Chemins. Initialement, le projet envisageait la création de deux passerelles et d’un passage avec la ZAE Cartier-Bresson. Aujourd’hui, l’arrivée du CCU-CCR ne laisse plus la place qu’à une seule passerelle. La Ville rappelle qu’elle attend des candidats une intégration de l’arrivée de la passerelle au niveau du CCU-CCR.*
- *Quels équipements sont prévus dans l’écoquartier ? Réponse : il est prévu la création et l’extension d’équipements scolaires (à terme, l’écoquartier doit accueillir 1500 logements). Le Collège Jacques Brel doit être transféré vers le nord du site. Il est aussi prévu la création de crèches et d’équipements médico-sociaux ainsi qu’un parc de plus d’1Ha.*
- *Quels sont les débouchés pour le lauréat ? Réponse : European France a pour volonté de faire travailler trois équipes qui auront été primées au concours sur des suites pré-opérationnelles. Ces suites auront pour objectif, en fonction des projets, de les adapter à un contexte qui aura alors nécessairement évolué. La Ville rappelle son implication forte au service de la transformation urbaine du territoire et a pour habitude de faire appel à des expertises dans la durée pour suivre les projets urbains qu’elle mène.*
- *La Ville manifeste un fort engagement pour les valeurs sociales mais Renault semble vouloir externaliser les fonctions de réparation des véhicules. Quel objectif doit-on prendre en considération ? Réponse : la nature des activités et de la population évoluent mais l’ambition de mixité doit être ici rappelée. Il s’agit de penser la ville productive pour tous. Par exemple, la Ville a su accompagner le déplacement de la blanchisserie Elis qui a pu restructurer son activité, optimiser son foncier et maintenir ses emplois sur le secteur communal.*
- *Le site de projet possède deux sous-secteurs et un axe routier. Est-ce que la marie fait partie du site ? Réponse : non, il s’agit avant tout de travailler sur espaces publics qui sont à la fois des liens structurant et des fractures, de définir les espaces publics d’une centralité qui n’en est pas une. Pour information, la mairie va prochainement être inscrite à l’inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.*

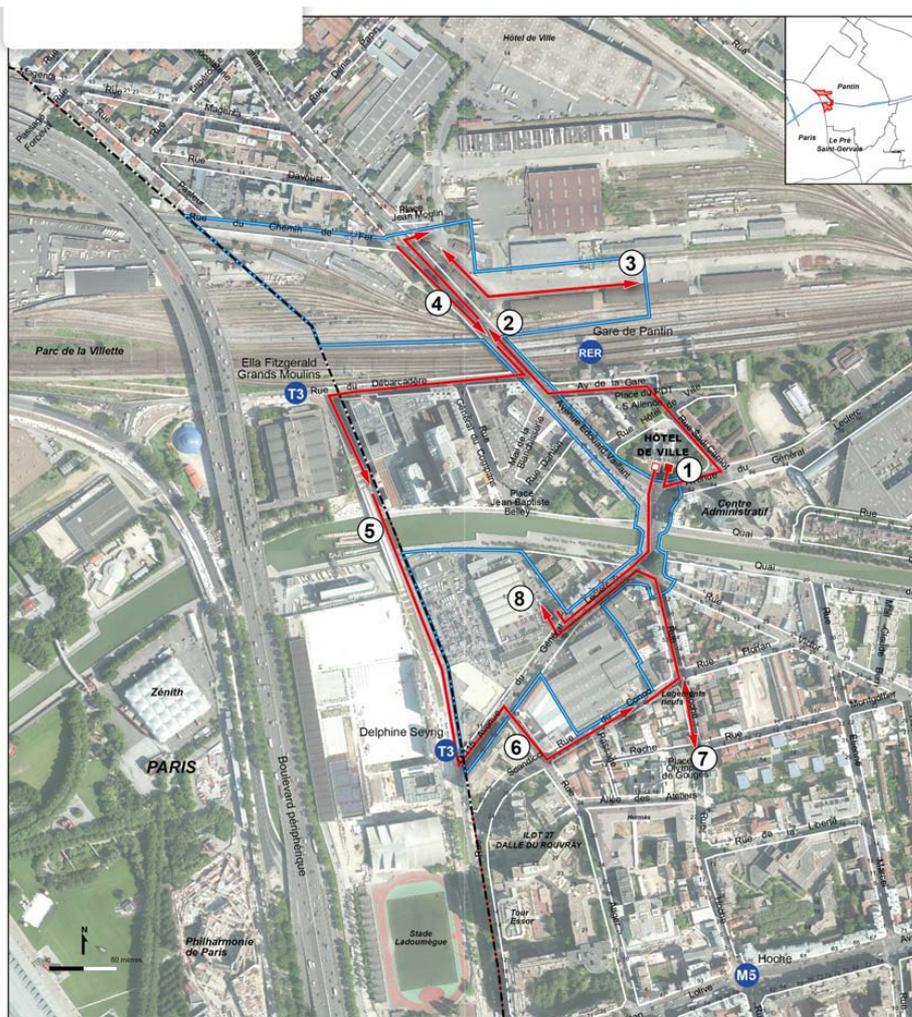
15 h 45 – Visite du site

La visite à pied s'est déroulée en un seul groupe. Les principaux arrêts prévus étaient :



1. Hôtel de Ville / Gare de Pantin
2. Pont Édouard Vaillant : vue vers le site de l'Ecoquartier secteur central
3. Zone de fret SNCF : futur site de l'Ecoquartier secteur central
4. Pont Édouard Vaillant : vue vers le site de l'Ecoquartier Secteur Geode
5. Le pont du tramway avec vue sur le canal de l'Ourcq et le site Renault
6. Cet arrêt n'a pas eu lieu faute de temps
7. Cet arrêt n'a pas eu lieu faute de temps
8. Garage Renault

Plan du parcours :



Arrêt 1, devant la gare de Pantin :

Carole Bourgeois, Responsable de la Mission Grands-Quatre-Chemins a indiqué que le projet de passerelle, véritable lien urbain, permettra à terme de relier le quartier de la gare au futur Écoquartier. La passerelle doit être construite à l'horizon 2021-2022.

Arrêt 2, pont Édouard Vaillant : vue vers le site de l'Ecoquartier secteur central

Les équipes ont pu apprécier la topographie entre le pont et la zone SNCF de fret qui devra être prise en considération dans les projets.

Arrêt 3, zone de fret : futur site de l'Ecoquartier secteur central

Monsieur Rivoire de SNCF IMMOBILIER a accueilli les participants à l'entrée du site. (*Nota : ce site n'est pas visitable, s'agissant d'une propriété privée et sécurisée. Des photos de la visite sont donc jointes au présent compte-rendu.*)

Carole Bourgeois a présenté la structure spatiale du secteur Europan situé le long des voies ferrées, composé de quais couverts, d'une cour pavée et d'une halle. Elle a indiqué que le site allait dans une première phase servir de point d'accroche à une gestion transitoire de la part de la SNCF pour une période de 3 ans, dans le cadre de laquelle la cour des marchandises, le premier quai couvert et la halle seraient occupés. Elle a souligné qu'il fallait néanmoins se projeter dans la seconde phase d'aménagement de l'Écoquartier, à un horizon 5 ans. Elle a rappelé que le plan de ZAC prévoyait la mise en place de bâtiments d'activités le long des voies ferrées et plutôt de bâtiments à vocation résidentielle au-delà. Elle a enfin rappelé que le site se situait fortement en contrebas du pont Édouard Vaillant (environ deux étages), ce relief étant à prendre en considération dans les traitements proposés.

Monsieur Rivoire a ensuite rappelé que cette gare de marchandise était très ancienne. Il a indiqué que le terrain appartenait à deux propriétaires : SNCF MOBILITES et SNCF RESEAU, avec deux activités principales sur le site :

Une activité de gestion patrimoniale avec la location temporaire des halles à des tiers (menuiseries etc.)

Une activité de base travaux, à l'arrière du site, où sont préparés les travaux de rénovation du réseau ferré de la SNCF.

Monsieur Rivoire a indiqué que le site est donc toujours en activité. La SNCF travaille en étroite collaboration avec la Ville de Pantin et l'Établissement Public Territorial Est Ensemble dans le cadre du projet Écoquartier. Il a rappelé l'arrivée du futur centre de commande (CCU-CCR) qui servira à l'exploitation du RER E (EOLE).

Carole Bourgeois a indiqué que la passerelle arrivera sur le site au niveau de la seconde halle, au niveau du futur CCU-CCR. Monsieur Rivoire a indiqué par ailleurs que la SNCF réalise actuellement une autre passerelle au niveau de la gare, pour la desserte des quais voyageurs.

Monsieur Rivoire et Carole Bourgeois ont rappelé la nécessité de prendre en compte les temporalités de libération du foncier (voir plan communiqué avec les périmètres jaunes et rouges). Monsieur



Rivoire a souligné la nécessité de conserver les fonctionnalités ferroviaires des parcelles non mutables tout en indiquant que cela n'empêchait pas les candidats d'intervenir sur ces emprises (immeuble pont par exemple etc.), du moment que la fonctionnalité ferroviaire était maintenue. Sur les emprises SNCF localisées à l'est du futur CCU-CCR, dont la mutabilité n'est pas encore connue, Carole Bourgeois a indiqué qu'elles n'étaient de fait pas à prendre en compte par les candidats. Enfin, il convient de préciser que le PLU actuel ne permet pas l'implantation de logements dans l'écoquartier, et que la mise en œuvre du projet urbain passera nécessairement par la modification du zonage du PLU.

Arrêt 4, pont Édouard Vaillant : vue vers le site de l'Ecoquartier Secteur Géode

Arrêt visuel

Arrêt 5, passerelle du tramway

Marion Baudouin a indiqué que cette passerelle avait été livrée en 2012. Elle est un passage structurant car seul lien piéton entre les deux rives du Canal de l'Ourcq entre la passerelle située au niveau du Parc de la Villette (Paris) et le pont de la Mairie. Elle a souligné que la Mairie de Pantin avait été proactive afin d'obtenir le passage du tramway au-delà du périphérique (Pantin constitue en effet le seul endroit où le tramway parisien situé sur les boulevards des Maréchaux dessert des quartiers situés au-delà du Boulevard périphérique).

Elle a montré la réhabilitation des Grands Moulins de Paris aujourd'hui occupé par BNP SECURITY SERVICES, la centrale à béton LAFARGE qui a fait l'objet d'une réhabilitation pour une meilleure intégration urbaine (passage des cyclistes et des piétons) dans son environnement en mutation.

Pauline Robert a souligné le caractère emblématique de ce secteur en termes de reconquête urbaine et de maintien de l'activité, et en termes de concertation avec la Ville de Paris et les acteurs économiques locaux. Elle a indiqué que cette réflexion avait aussi été menée avec une autre centrale à béton située au bord du Bassin de Pantin (EQIOM), l'enjeu étant de pérenniser l'implantation d'une activité économique à proximité de Paris tout en la rendant compatible avec les évolutions de fonctions et d'usages de la ville (gestion environnementale, interaction avec les espaces publics etc.)

Pauline Robert, Directrice de l'Aménagement et du Commerce a indiqué que l'emprise Renault constituait une coupure urbaine forte entre le centre-ville et le canal alors même que l'ensemble des projets urbains menés à proximité du Canal se retournent vers celui-ci. Sur l'occupation possible du canal lui-même, elle a indiqué que les candidats pouvaient faire des propositions si cela était porteur de sens dans le cadre du projet global proposé. Il est rappelé que le Canal est propriété de la Ville de Paris et qu'un ensemble de règles encadrent son utilisation. Par ailleurs, la Ville de Paris est également propriétaire d'une bande d'environ 7,80m de part et d'autre du Canal afin d'en assurer l'entretien. Les éventuelles propositions devront être articulées avec la nature infrastructurelle et les fonctions de transport de l'ouvrage (important flux de péniches). L'animation des berges est un enjeu important pour la Ville de Pantin : création de locaux d'activités en rez de chaussée par exemple, mais aussi aménagement d'espaces publics de qualité. Pantin réfléchit également à proposer des



activités de loisirs nautiques et de baignade dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Port, là où la largeur de l'ouvrage, plus importante du fait du Bassin de Pantin, le permettrait sans gêner la circulation des bateaux). Néanmoins, l'implantation de commerces, si elle est proposée, devra faire l'objet d'une réflexion approfondie quant aux modalités de desserte notamment (livraisons...), Marion Baudouin a ensuite décrit l'emprise de la succursale Renault et insisté sur l'importante superficie des parkings extérieurs actuels (vente des véhicules d'occasion notamment). Elle a rappelé que la Ville étant dans l'attente d'une recherche de compacité maximale de la succursale tout en respectant les besoins de cette dernière, dans une logique d'intégration dans un nouveau maillage urbain et en compatibilité avec les enjeux d'une entrée de ville et de nouveaux usages.

Arrêt succursale Renault

Les candidats ont été reçus par Fabien GAUTIER et des cadres de l'entreprise Ils ont pu visiter une partie de la succursale.

Le personnel Renault a indiqué que la succursale RENAULT PANTIN était organisée en quatre pôles : véhicules neufs (VN), véhicules d'occasion (VO), l'atelier et la pièce de rechange.

- Le hall VN comporte l'accueil client et le showroom dédié au véhicules neufs expose toutes les véhicules des gammes RENAULT et DACIA (20 véhicules environ).
- La partie VO est divisée en plusieurs parties : les véhicules de plus de 5 ans et ceux de moins de 5 ans. Le parc d'exposition des VO est situé à l'extérieur, sous forme d'un parking. La partie VO accueille principalement des véhicules RENAULT, mais aussi d'autres marques.
- L'atelier offre deux possibilités :
 - La mécanique lourde (intervention supérieure à 4 heures)
 - « Renault minute » avec ou rendez-vous pour une intervention inférieure à 4 heures.

Fabien GAUTIER a souligné la problématique de stockage des véhicules sur le site, dont la capacité de 500 véhicules est utilisée au maximum (20 véhicules neufs, entre 300 et 350 véhicules d'occasion, le reste étant des véhicules clients en entretien ou réparation). Le parking est aujourd'hui également organisé dans les étages de la succursale, en plus du parking extérieur

Le personnel Renault a indiqué que les véhicules neufs étaient soit directement livrés chez les clients, soit livrés par porteurs à la succursale (arrivée en journée dès 5 heures 30 du matin). Marion Baudouin a indiqué que ces livraisons avaient un véritable impact sur les espaces publics de la ville, notamment sur l'avenue du Général Leclerc. Le personnel Renault a indiqué que les pièces détachées étaient livrées par semi-remorques.

Pauline Robert a indiqué que la vente des véhicules d'occasion se faisait aussi par Internet, réinterrogeant ainsi le stock sur les espaces extérieurs, ce qu'a confirmé Renault (les véhicules pouvant être filmés sur demande et mis en ligne). A terme, tout ou partie des Véhicules Neufs et Véhicules d'Occasion pourraient être stockés sur un autre site francilien, libérant ainsi une grande part des parkings. Néanmoins, il est attendu une réflexion des candidats sur des modèles de compacité pour la succursale, limitant au maximum les surfaces de parking en extérieur, voire proposant des solutions innovantes pour son traitement dans l'emprise d'un bâtiment.



Le site assure la vente d'environ 2700 véhicules neufs et entre 1800 et 2000 véhicules d'occasion par an dans sa configuration actuelle.

Le site emploie 110 personnes dont la majorité habite à proximité. Les emplois sont très variés : mécaniciens, magasiniers, vendeurs, chauffeurs, peintres, comptables, carrossiers, livreurs, etc.

Renault est un vrai partenaire de la Ville pour l'emploi, le commerce etc. Les formations des employés sont faites sur place mais aussi dans les écoles RENAULT.

La succursale fait figure de grande structure dans le paysage automobile du nord-est parisien avec un emplacement privilégié près du périphérique et une visibilité depuis celui-ci.

La visite s'est ensuite poursuivie avec deux groupes de candidats de manière à pouvoir visiter la succursale (VN, VO et Atelier).

À la sortie de la succursale, les candidats ont rejoint la mairie.

Retour en Mairie - Questions avec la salle

- *Quel type de collaborations avez-vous envisagé entre la Ville et Renault ? Une partie des logements sera-t-elle réservée aux employés de Renault (qui emploie 110 personnes) ? Réponse : sur le partenariat engagé avec Renault, il n'y a rien d'arrêté et tout reste à construire. La Ville est dans l'attente d'une requalification forte de l'entrée de Ville mais n'a pas d'avis préétabli sur la programmation à terme.*
- *Quel est l'emprise totale du canal ? Doit-on prendre en compte les quais et peut-on agir dessus ? Réponse : Le canal est un axe majeur de la dynamique de transformation du territoire. On est sur un ouvrage de transport qui est la propriété et de la compétence de la Ville de Paris, y compris pour les berges sur une largeur moyenne de 7,80 m. Cette emprise se dilate parfois pour permettre le fonctionnement d'activités telles que LAFARGE ou EQIOM. La reconquête du canal se fait donc en partenariat entre les Villes de Paris et de Pantin, dans un objectif de transformation de celui-ci en véritable aménité pour les habitants et les usagers, support d'activités économiques, de loisirs et de déplacements. Cette dynamique de retournement de la ville sur le canal, initiée par Pantin à partir des années 2000 se déploie aujourd'hui sur le territoire des autres communes riveraines du canal. Aujourd'hui, la Ville de Paris travaille en concertation avec les communes de la première couronne car les projets de la capitale sont souvent directement en interface avec ces territoires*
- *Avez-vous un document graphique montrant les limites de la ville de Paris ? Réponse : dans le périmètre considéré, les limites de l'emprise sont marquées par le mur périphérique de la parcelle de Renault. Dans les faits, le marquage physique de cette limite entre le Domaine Public Fluvial de Paris et le territoire pantinois s'estompe, comme le montre l'aménagement*



des espaces publics devant les Grands Moulins, en face de Renault. La bande des 7,80m a été intégrée aux projets d'aménagement en concertation avec la Ville de Paris.

- *J'ai compris que les halles de la SNCF doivent être détruites. Leur valeur patrimoniale n'est pourtant pas neutre à mon sens. A-t-il été envisagé d'en conserver une partie ? Réponse : Pantin a une politique de conservation du patrimoine, notamment industriel. La Ville étudie aujourd'hui la possibilité de conserver des ouvrages. Le site d'étude comporte une troisième halle pour laquelle les candidats pourront librement proposer des actions (démolition, réemploi, transformation, maintien etc.).*
- *Est-ce que vous considérez que la réhabilitation des Moulins de Pantin est un bel exemple de ville productive ? Réponse : sur le critère fonctionnel, si l'objectif était de conserver un lieu d'activités, on peut dire que cette opération est un succès. Sur le critère architectural, l'opération a été menée en étroite collaboration avec l'ABF et est très appréciée par la Ville. C'est aussi et surtout un exemple extrêmement positif d'une collaboration entre un acteur privé et la Ville sur la protection du patrimoine industriel. Les Grands Moulins contribuent à l'image positive de la Ville. À l'activité présente dans les Grands Moulins, vont, dans un futur très proche, s'adjoindre des commerces et des logements, pour créer une vie urbaine. La singularité de ce projet réside aussi dans sa taille. Mais la Ville travaille aussi à la valorisation des activités dans le diffus et ne se limite pas aux seules grandes activités. Sur le secteur des Portes de l'Ourcq, les deux emprises automobiles sont très vastes, mais les candidats pourront aussi penser à un émiettement des activités et des usages dans le tissu urbain. Sur la ZAC Écoquartier, là aussi, il est possible d'imaginer des solutions plus mixtes. European rappelle que ce projet des Grands Moulins, bien qu'important lors de sa réalisation, ne s'inscrit pas dans une logique de ville productive telle qu'entendue dans la thématique : c'est un programme tertiaire, sans production. La Ville productive n'est ni la ville du tertiaire, ni la ville du commerce, même si elle peut inclure ces fonctions dans une démarche de mixité.*
- *Il semblerait que la programmation de logements ne soit pas demandée, quel type de mixité est donc attendu ? Réponse : le programme mentionne bien que la programmation de logements est possible dans le cadre d'European et un travail sur les échelles d'imbrication des programmes, notamment productifs, pourra être développé. Le PLU actuel n'autorise pas le logement. Il ne fera l'objet d'une modification que si le projet proposé correspond aux attentes de la Ville sur ce secteur. Pour revenir sur le tertiaire mentionné avec les Grands Moulins, ce dernier ne doit pas nécessairement être exclu de la ville productive, mais pensé dans une interrelation symbiotique avec les autres programmes, notamment productif. Il est d'ailleurs intéressant de rappeler que les activités de production sont souvent liées à des activités tertiaires.*
- *Peut-on révoquer la zone ouest du pont Édouard Vaillant ? Réponse : ce site a été proposé pour sa relation immédiate avec Paris et le réseau ferré. La programmation d'un hôtel logistique a donc été discutée en amont avec la SNCF qui a précisé qu'un tel programme demanderait une mise aux normes des voies. Néanmoins, la Ville a souhaité maintenir ce site*



au concours European. La SNCF a donc précisé le niveau d'occupation du site (voir carte jointe) qui permet d'envisager des activités tirant profits du fer. Ce site ne pourra pas accueillir de logements car la rue du Chemin de Fer est principalement dédiée à de l'activité et que le PLU ne le permet pas.

- *Qu'en est-il du bâtiment, ex-Point P, situé sur la rue du Chemin de Fer ? Réponse : le point P a été transféré. Ce bâtiment est aujourd'hui occupé par l'entreprise Raboni avec une libération prévue pour 2022*
- *Qu'en est-t-il alors du grand bâtiment, situé en face, qui possède une grande enseigne ? Réponse : attention, le signe Point P situé sur ce bâtiment est seulement une publicité pour l'ancien Point P, jadis situé en face sur la zone ferroviaire et qui a déménagé. Ce grand bâtiment est un hôtel d'activités qui fonctionne très bien et qui doit être conservé.*
- *Est-ce que le compte-rendu sera diffusé ? Réponse : dans le cadre du règlement du concours, les 44 sites européens vont diffuser un compte-rendu en français et en anglais dans un délai de 2 semaines. Compte-tenu des précisions apportées sur les périmètres de projets, le PowerPoint présenté sera mis en ligne rapidement. Pour la partie filmée aujourd'hui, un petit reportage de 10 minutes sera diffusé dès la fin de la semaine prochaine.*
- *Concernant les documents DWG, aura-t-on les plans de la ZAC Écoquartier, des voies SNCF, du CCU-CCR ? Réponse : le plan guide de la ZAC (datant de 2012) a été fourni. Les plans de réseaux de SNCF ne seront pas disponibles. Les plans du projet CCU-CCR (EOLE) ne peuvent être communiqués car le permis n'est pas délivré, mais le gabarit et les accès de ce bâtiment pourront être diffusés. La SNCF sera toutefois questionnée par la Ville. Renault communiquera un plan avec affectation des services et des hypothèses de surface. Il n'y a pas de DWG sur Renault.*
- *Aura-t-on accès aux photos aériennes ? Réponse : ces photos sont disponibles lors de l'inscription. Attention cependant à bien indiquer les copyrights auxquels certaines sont soumises*
- *Doit-on respecter le PLU ? Réponse : la Ville porte des grandes orientations sur la mixité sociale et fonctionnelle. Le PLU est un outil au service d'une politique. Il est avant tout attendu de l'innovation plutôt qu'un respect strict du PLU et un plan immédiatement opérationnel. Ce n'est pas l'attente du concours d'idées European. Sur la ZAC Écoquartier, la trame du plan guide doit cependant être respectée.*
- *Sur la partie ouest du secteur Géode, le site est-il dédié à l'activité pure ? Réponse : oui, la position de ce secteur proximité du boulevard périphérique le dédie très probablement à de l'activité, mais les candidats sont libres de proposer d'autres solutions. Il n'y a pas d'interdit au concours European.*

Charline Nicolas remercie les candidats et clôt l'après-midi.

