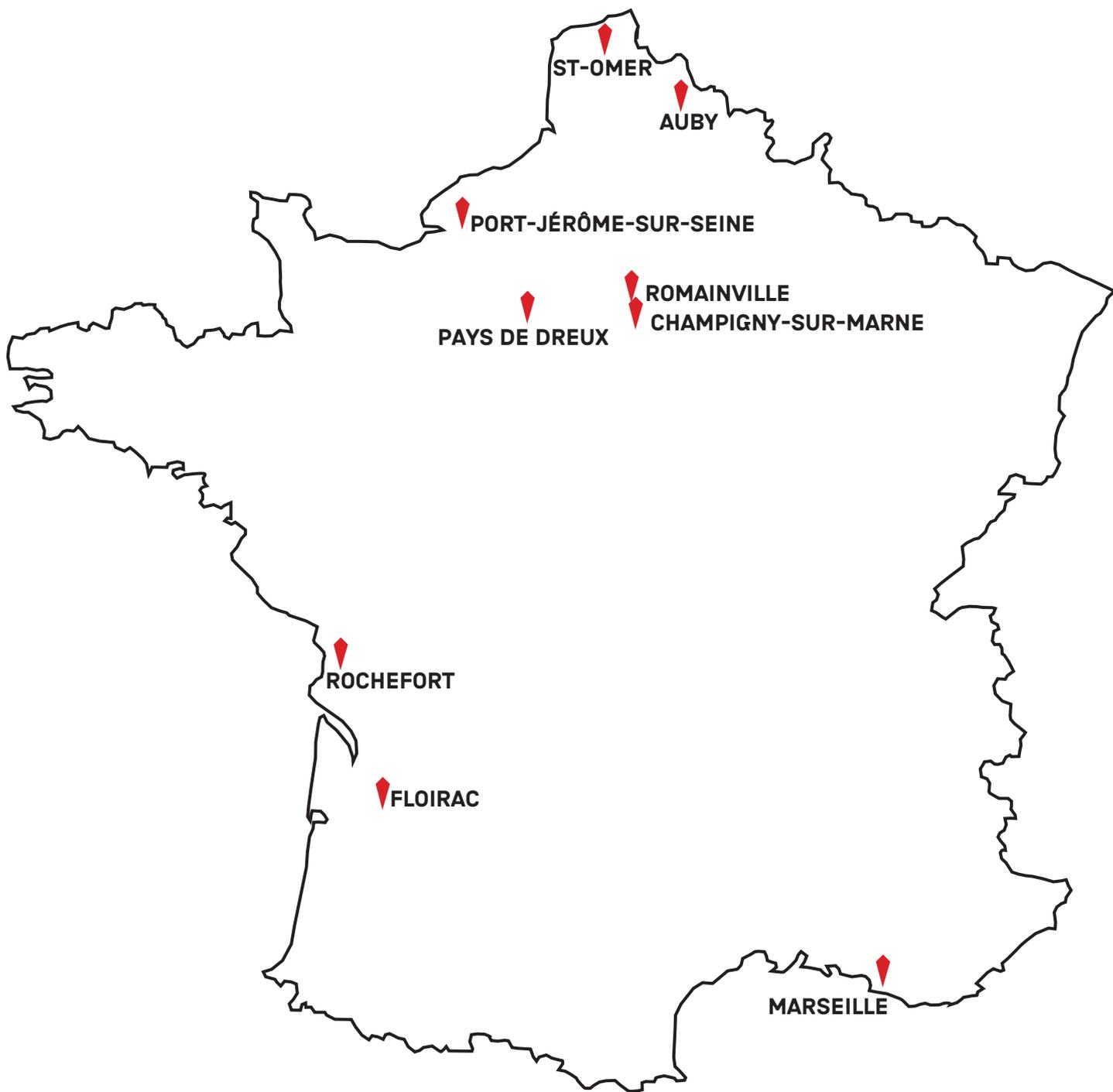


E U R O P
FR
A
15
N

Villes
productives 2

CHAMPIGNY-SUR-MARNE
GRAND PARIS EST
LOST HIGHWAY

Dossier de site



ST-OMER

AUBY

PORT-JÉRÔME-SUR-SEINE

PAYS DE DREUX

**ROMAINVILLE
CHAMPIGNY-SUR-MARNE**

ROCHEFORT

FLOIRAC

MARSEILLE

EUROPAN_30ANS ET ENCORE + DE CRÉATION

En décembre 2018 a eu lieu à la Cité de l'architecture & du patrimoine un évènement pour fêter les 30 ans du concours European¹. C'est ainsi que la 15^e session du concours, qui se déroule tous les 2 ans, est en quelque sorte un millésime, tant au niveau de cette date d'anniversaire que de la pertinence de sa jeunesse, de son acuité visionnaire. «Villes Productives» pour la deuxième session consécutive est un des thèmes qui n'a jamais été aussi opportun dans l'évolution et la transformation de notre société.

VILLES ET ARCHITECTURES EN DÉBAT (EN MOUVEMENT ET EN CONTINUITÉ)

Dans un livre à paraître en mars 2019², Chris Younès, Alain Maugard et Céline Bodart soulignent l'importance de la stratification des thèmes du concours, l'un provoquant l'autre, tous issus d'une réaction en chaîne au rythme des projets rendus ; au commencement, un thème, «Evolution des modes de vie et architectures du logement» reprend le questionnement du dernier PAN³, puis des projets sortent ; les sites sont choisis par les candidats de la première session dans une certaine abstraction et une distance contextuelle.

C'est une fois connue et analysée la première fournée de projets lauréats que les thèmes ont suivi la voie des idées ouverte par ceux-ci, se sont déclinés également sous l'influence des projets réalisés. Sont entrés dans cette danse comme des acteurs aujourd'hui indispensables, les villes, les sites, les partenaires locaux. Sans doute cette noria productive alimente-t-elle l'écosystème dont nous parle Chris Younès : « Participer à European c'est entrer dans un «écosystème transculturel créatif » ».

VILLES PRODUCTIVES 2 : LA PRÉSENCE DU VIVANT

« Villes productives 2 » en tant que 15^e thème ne fait pas exception, et si la question de la mixité et du partage spatial urbain des activités est toujours posée, 3 sujets apparaissent dorénavant pertinents : celui des ressources, de la mobilité et de l'équité sociale et spatiale.

Comme le trio vertueux d'une « décontextualisation d'un ensemble de relations qui permet leur actualisation dans d'autres contextes »⁴.

Alors que la 14^e session proposait des sites marqueurs de l'héritage de la planification du 20^eème siècle / zones industrielles, infrastructures, entrées de villes, ruptures urbaines/ résiliences résidentielles/ parking, « zones » en recherche de sens urbain, la 15^eème session touche les limites et les franges, les entre-deux, les délaissés parfois, là où ressources humaines et culturelles se fondent aux paysages, aux milieux. À tel point que c'est parfois invisible.

On pourrait presque évoquer un «patrimoine informel» constitutif de nos paysages, un portrait de villes et de périphéries, de campagne et de nature en mouvement, pour le meilleur et l'inconnu, un sujet hyper contemporain, une base pour « demain ».

Les candidats de la 15^e session seront de fait, des nomades, des explorateurs, des migrants intérieurs, des vagabonds volontaires, des marcheurs, et peut-être, des makers !

« L'observation intensive des franges recompose une géographie nouvelle où la terre et le ciel n'ont d'autres qualités que celles acquises par leur mitoyenneté ; comme si toutes les qualités sensibles ne pouvaient apparaître que dans cette unique épaisseur du monde, celle où les milieux et les choses se touchent dans un impressionnant tumulte. »⁵

Cette référence à Michel Corajoud n'est pas anodine: les échelles abordées depuis quelques sessions, la présence du territoire, du paysage et de la Nature, la vision de la résilience par le vivant apportée notamment par les paysagistes dans le concours European⁶ a donné une dimension environnementale qui accompagne aujourd'hui beaucoup d'attentes.

Les très grands sites ont trouvé leur place dans le concours, et quelques fois, plus l'échelle est petite, plus le développement est précis et porteur de réalisations à venir, comme à Saint-Brieuc E13_De la terre à la mer. Le travail effectué après le concours a développé une pensée du paysage vu de la ville, de l'espace public et deux places de centre-ville seront bientôt transformées, aux antipodes d'une approche fonctionnaliste.

European 15 s'éloigne du concept « produire en ville au plus près de chez soi » mais questionne l'écosystème urbain, qu'il soit métropolitain ou territorial, dense ou dispersé, et il convient de resituer le propos.

Les visites de sites nous emmèneront dans la lumière particulière générée par l'estuaire de la Charente, les marais de Saint-Omer, aux abords des fumerolles de l'industrie pétrolière en amont du Havre, le long du canal de la Haute Deûle, dans le Parc des Coteaux avec vue sur la Garonne, dans les ruelles à l'architecture vernaculaire dans l'azur méditerranéen, sur les traces d'une autoroute disparue et celles d'une autre qui n'existe pas encore, sous un échangeur routier qui n'en a plus pour longtemps, où prendra place une station de tramway baptisée « Libre pensée »...

Autrement dit, les trois thématiques, Ressources, Mobilité, Équité, engendrent des couleurs et des développements variés et multiformes selon les lieux et les sites proposés, et bien-sûr, car c'est l'objet, une pensée du déjà-là, de la réparation/transformation vers une ville productive de qualité, avec des perspectives ouvertes vers une vie en société plus durable, enfin respectueuse de l'environnement, de la diversité, des habitants et des passants, des ressources universelles autant que locales, à l'inverse d'un phénomène d'exclusion ou de classement binaire entre métropoles et périphéries.

« *The city is eating itself, it's no good* » comme disait Mark Brearley à propos de Londres⁷.

UNE CLASSIFICATION EUROPÉENNE PARMIS 47 SITES

Comme à chaque session, les 9 sites en France sont regroupés avec d'autres sites en Europe, jumelage européen original d'European.

Bien sûr, il est plus facile d'imaginer des rapprochements en participant aux débats des forums européens⁸ : les représentants des sites y sont regroupés en ateliers, d'abord participer à l'analyse des projets présélectionnés, puis des projets retenus. Le contenu de ces échanges est publié ensuite dans le catalogue européen des résultats.

Ci-dessous, des enjeux et classements sont proposés par le comité scientifique européen ; ils sont complémentaires de la présentation de chaque site.

1/ IMPLANTER - MILIEUX ET USAGES PRODUCTIFS

L'enjeu pour que les villes deviennent à la fois productives et durables est de relier les ressources, les mobilités et les conditions d'équité. Il y a deux aspects à l'implantation de nouvelles dynamiques ou à la réactivation de ressources telles que l'agriculture urbaine et les forces éducatives, de recherche ou créatives : des milieux et des usages productifs.

MILIEUX PRODUCTIFS : C'est le niveau auquel un environnement naturel, culturel, social ou économique est implanté ou revitalisé de façon symbiotique, par opposition à l'architecture des objets ou à l'urbanisme technocratique. Ce qui est nécessaire, donc, c'est d'activer les ressources humaines et non-humaines ainsi qu'un écosystème de partenaires, tout en étant attentif aux valeurs d'intégration entre la nature et la culture.

> **Saint-Omer** dialogue avec
Barcelona (ES) - Helsingborg (SE) - Palma (ES) - Raufoss (NO) - Rotterdam Visserijplein (NL) - Tuusula (FI)

USAGES PRODUCTIFS : Les usages peuvent devenir productifs s'ils dépassent leurs propres limites fonctionnelles : les usages productifs fonctionnent comme un déclencheur qui peut initier des dynamiques d'évolution de manière à transformer l'environnement autour. Ils sont une réponse à une situation dans laquelle l'absence de dynamique a provoqué une « ambition d'usage » puissante, l'exigence d'un programme crédible, un catalyseur de changement qui s'insère parfaitement dans le contexte existant.

> **Pays de Dreux** dialogue avec
Innsbruck (AT) - Oliva (ES) - Rotterdam Groot IJsselmonde (NL) - Uddevalla (SE) - Visby (SE) - Wien (AT)

2/ CRÉER DES PROXIMITÉS

Il s'agit ici d'établir des proximités entre habiter et travailler, de stimuler des rapports productifs à la fois à l'intérieur de quartiers résidentiels et entre ceux-ci et les zones de production. En introduisant par exemple des activités collectives et de travail à l'intérieur d'espaces résidentiels qui ajoutent de la qualité aux conditions résidentielles. En second lieu, il s'agit de repenser la transition de la mobilité métropolitaine à grande vitesse vers la vitesse plus lente des quartiers et des centres villes. Les proximités se font dans l'espace physique de la ville, mais aussi dans des échelles temporelles, permettant de nouveaux échanges entre acteurs urbains et usagers.

INTERFACES ET CYCLES COURTS

La création d'interfaces contribue à la transformation des infrastructures de mobilité, de logistique, de commerce ou de service, en raccourcissant les cycles de production. De telles interfaces peuvent également produire de nouvelles relations entre les activités résidentielles et l'agriculture, entre habitat et services, entre les espaces et les populations. Les interfaces produisent un dialogue permanent entre usages et usagers, entre échelles et fonctions, entre identités et innovations. L'interface n'est pas un état stable, mais un espace fluide. Elle a besoin de processus incrémentaux et adaptatifs, des projets open-source, qui sont une alternative aux master-plans globaux et prédéfinis.

> **Auby**
> **Floirac_Bordeaux Métropole** et
> **Romainville** dialoguent avec

Casar de Cáceres (ES) - Halmstad (SE) - Rotterdam Brainpark I (NL) - Selb (DE)

3/ FAIRE ÉVOLUER LES MÉTABOLISMES

Il s'agit ici de travailler avec les relations, les processus, les flux et les forces multiples du site afin de trouver un nouvel équilibre entre elles. Ces sites sont grands dans leur rapport à leurs contextes, et comportent une diversité d'acteurs (humains et non-humains) avec des cycles à long et à court terme, et d'importantes implications écologiques, économiques et territoriales.

D'UNE ECONOMIE LINEAIRE A UNE ECONOMIE CIRCULAIRE : Caractérisé par une approche économique linéaire, obsolète ou monofonctionnelle, le site ambitionne d'intégrer d'autres ressources et usages qui créent des synergies et de nouvelles potentialités d'interaction. Ces nouveaux éléments joueront un rôle important dans le fonctionnement de l'ensemble en tant que système circulaire, parce qu'ils pourront catalyser des flux et des processus de façon plus intégratrice et efficace.

> **Port-Jérôme-sur-Seine** et
> **Rochefort Océan** dialoguent avec

Charleroi (BE) - Enköping (SE) - Graz (AT) - Karlovac (HR) - Laterza (IT) - Warszawa (PL)

MULTIPLIER ET RELIER LES ORGANISMES: Le site intègre de nouveaux organismes, de nouvelles couches de fonctions qui pourraient mener à une croissance équilibrée. Il est important de bien définir et de relier les futurs organismes des sites (concernant l'air, l'eau, le sol, les inondations, les programmes, les activités et les usagers). La conception finale sera quelque chose de plus que la somme ou la multiplication d'économies urbaines circulaires.

> **Champigny-sur-Marne** et
> **Marseille _La Cabucelle** dialoguent avec

Borås (SE) - Guovdageaidnu (NO) - Nin (HR) - Rotterdam Vierhavensblok (NL) - Täby (SE) - Weiz (AT)

L'EUROPE DES PROJETS, LA MISE EN COMMUN DES ATTENTES, DES ENJEUX, DES ACTIONS

Il est utile de rappeler ces affinités intuitives proposées par Europan. En s'intéressant à ce paysage européen, cette carte culturelle et sociologique avec ses différences et ses communs, on pourra imaginer des projets inventifs créatifs et peut-être innovants, au-delà des sites et du contexte. Après cette classification des sites, viendra celle des projets sélectionnés qui apportera des surprises et des rapprochements non imaginés au départ. C'est la richesse d'une méthodologie évolutive.

Aussi, en regardant d'un peu plus près, les attentes des différents sites peuvent augmenter le contenu de chacun des dossiers. C'est déjà le principe d'une méthode collaborative que l'on retrouve maintenant de plus en plus et qui fait l'essence du déroulement du concours et de l'association des différents acteurs (jury/représentants des sites) puis du démarrage des réalisations après le concours avec les équipes sélectionnées.

Le thème «Villes Productives 2» est très ambitieux : il demande des positionnements et des réponses ne s'arrêtant pas à une échelle délimitée, mais cependant ancrée dans le réel, spatialisée, dessinée, architecturée. Elle pourra être théorique et conceptuelle, tout en ouvrant la possibilité de l'action. Les candidats ont toute latitude dans le concours, ils y trouveront l'espace nécessaire et attendu.

« En lançant le caillou à un endroit, les ondes se diffusent au loin. Elles ne restent pas dans le territoire du lancer de caillou. Il en va de même dans le projet d'architecture. Si les ondes atteignent des rives lointaines, il faut s'y rendre pour comprendre ce que mon geste a suscité. L'idée de co-évolution prend toute son ampleur si l'on ne se limite pas au petit territoire...»

C'est une spécificité d'Europan. Cela fait partie de « ses gènes ». L'articulation des échelles s'impose dans un projet-action. »²

BIENVENUE DANS LA 15ÈME SESSION D'EUROPAN ! ACTION !

¹ 13.14.15 décembre 2018_ www.europan3oans.org

² *Villes et architectures en débat, vision d'Europan*, sous la direction de Chris Younès et Alain Maugard, Ed. Parenthèses, à paraître en mars 2019

³ Programme d'Architecture Nouvelle, PCA, 1972-1988

⁴ Gilles Deleuze et Félix Guattari, *l'anti-Œdipe*, 1972

⁵ Michel Corajoud, 1981, « *le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent* »

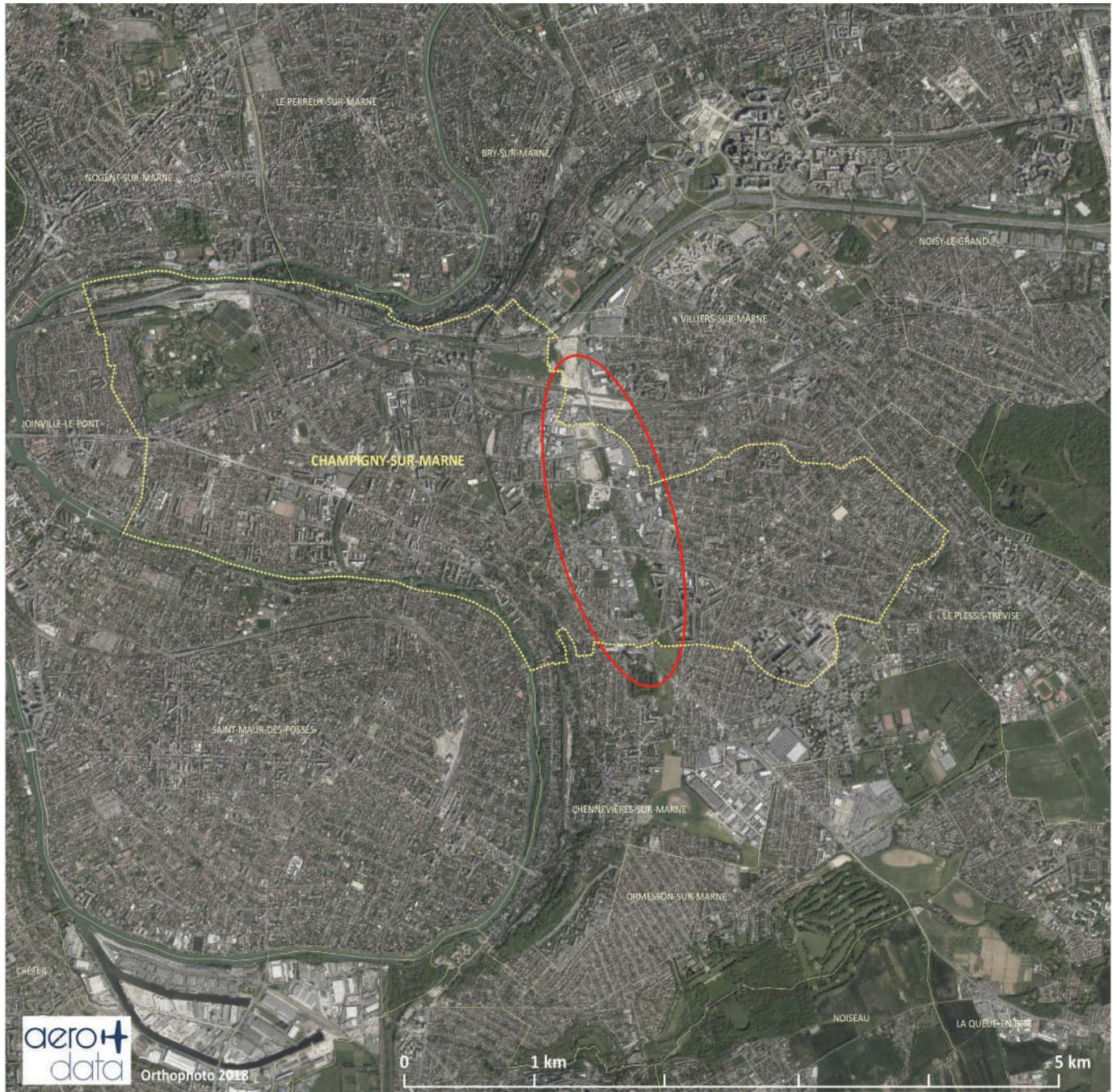
⁶ *Cultivating the city/projet lauréat Amiens E14*

⁷ Cité par Djamel Klouche dans *Architecture d'Aujourd'hui* HS décembre 2018, « Concevoir des Villes Productives, les promesses d'Europan 14 ».

⁸ Forum intersessions 14&15, Bruxelles, novembre 2018



FR-CHAMPIGNY-C-M02



FR-CHAMPIGNY-C-AP01

INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

Ville de Champigny-sur-Marne, EPAMARNE en partenariat avec l'établissement Public Territorial (EPT) Paris-Est Marne et Bois

ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S) :

Ville de Champigny-sur-Marne, EPAMARNE, Conseil Départemental du Val-de-Marne.

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

Architecte, Urbaniste ou Paysagiste.

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

Urbanisme, architecture, paysage.

COMMUNICATION :

Communication des projets à l'issue du concours.

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)

PROCÉDURE INTERMÉDIAIRE POST CONCOURS :

Rencontre des villes et des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris / Rencontre in-situ des villes et des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires / Assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours.

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

Missions d'étude et de projet pour l'approfondissement des propositions stratégiques issues du concours, études de faisabilité sur des sites de projet, mission(s) de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère.



FR-CHAMPIGNY-SS-AP04



FR-CHAMPIGNY-SS-AP02

PRÉSENTATION DU SITE

Morceau de territoire en attente, vaste délaissé métropolitain ou friche autoroutière, le site proposé à EUROPAN 15 correspond aux terrains dits « de la VDO » (Voie de Desserte Orientale) qui désigne un projet de liaison autoroutière abandonné dans les années 1980. Depuis 1957, l'État français avait acquis, gelé et conservé des terrains qui dessinent aujourd'hui un corridor non urbanisé, d'une étendue exceptionnelle en région parisienne.

Espace ouvert de grande dimension dans un territoire densément urbanisé, le site est composé de parcelles en friche et bordé par des zones d'activités anciennes qui lui tournent le dos. Il conserve les vestiges d'un ancien bidonville démantelé dans les années 1970, avec la présence de parcelles que des habitants ont privatisées au fil du temps, marquées par des pollutions diverses issues de déchets accumulés de longue date.

Avec un réseau de nouvelles lignes de métro et de gares en cours de réalisation, le projet du Grand Paris Express rend le projet autoroutier définitivement caduque. L'État a ainsi acté en 2016 la libération des terrains au profit des collectivités et de l'EPAMARNE qui en est aujourd'hui propriétaire.

Libérées de cette contrainte et prêtes à accueillir une nouvelle offre de transports collectifs, les villes traversées entrevoient l'opportunité de réinscrire ce territoire dans une nouvelle dynamique de projet. Le site d'étude englobe les terrains de la VDO et l'ensemble des franges pouvant être impactées par les transformations à venir. Il interroge le devenir d'un territoire à reconquérir par ses franges, marquées par les arrières de zones d'activités monofonctionnelles, en intégrant la réalisation d'un nouvel axe de transport en commun en site propre traversant le site du nord au sud (ALTIVAL).

UNE HISTOIRE SOCIALE ET URBAINE SINGULIÈRE

CHAMPIGNY DANS LE TERRITOIRE DES BOUCLES DE LA MARNE

Un territoire contrasté entre vallée et plateau

À 10 km de Paris, les méandres de la Marne dessinent une topographie singulière, entre une ville basse composée de noyaux historiques établis sur les bords de Marne et les plateaux urbanisés depuis l'Après-guerre par des grands projets d'infrastructures et des ensembles d'habitat collectif. Le territoire présente des paysages variés inscrits dans trois grandes entités topographiques : la vallée de la Marne, espace naturel remarquable par sa végétation et ses îles ; les anciens coteaux viticoles qui marquent une forte déclivité au sud de la commune ; le plateau urbanisé en surplomb de la Marne.

La ville de Champigny s'étend d'est en ouest sur un territoire très étiré et marqué par de fortes coupures naturelles et artificielles (autoroute A4 au nord, RD4 au sud, voies ferrées).

De la banlieue maraîchère aux lotissements ouvriers

Ayant connu de grands bouleversements urbains, le Val-de-Marne était à la fin du 19^e siècle est une terre mi-rurale, mi-urbaine, entre ceinture industrielle, banlieue maraîchère et lieux de résidence et de loisirs. Les premiers lotissements ouvriers apparaissent alors qu'il faut loger les Parisiens chassés par les transformations haussmanniennes.

La poussée des lotissements et l'essor industriel facilite l'intégration d'une population d'ouvriers, de cheminots et d'artisans d'origines géographiques et culturelles diverses. À l'après-guerre, la Reconstruction accentue la poussée démographique et favorise un urbanisme pavillonnaire qui accompagne la généralisation de l'automobile. La vague de désindustrialisation dès les années 1970 confirme alors la vocation résidentielle du département.

Une population modeste avec un taux d'emploi relativement faible

En légère augmentation, la population est composée majoritairement d'employés, d'ouvriers et de professions intermédiaires, avec des revenus relativement modestes en regard de la moyenne francilienne. En dehors des grandes zones d'activités, l'économie présente est dominante, appuyée sur la production et la consommation de la population locale.



..... Périmètre VDO
 — Study Site EUROPEAN
 FR-CHAMPIGNY-C-M01

© Epamarne / Photo : Eric MORENCY



FR-CHAMPIGNY-SS-AP08



Bidonville de Champigny vers 1960

© Musée national de l'histoire et des cultures de l'immigration

La Ville de Champigny, et plus largement le territoire des Boucles de la Marne, œuvrent maintenant à construire une stratégie de redynamisation économique pour renforcer le taux d'emploi et accueillir des nouvelles activités à la fois exogènes (en tirant parti du Grand Paris Express) et endogènes (en misant sur la diversité des cultures et des savoir-faire des habitants et en renforçant un tissu de services et commerces de proximité).

LE PLATEAU DE CHAMPIGNY : DU BIDONVILLE AUX GRAND ENSEMBLES

1950 -1970 : sur les traces d'un ancien bidonville

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le plateau de Champigny est une succession de jardins et de potagers, de terrains vagues et de cabanons. A partir de la fin des années 1950, de nombreux immigrés portugais fuyant la dictature s'installent sur les terrains gelés du plateau.

L'un des plus grands bidonvilles de la région parisienne se forme en quelques années. Il accueillera jusqu'à 12 000 personnes en 1960, en majorité des Portugais vivant dans des conditions de vie très précaires. Celui-ci est démantelé de 1966 à 1972, après l'adoption de la loi Debré sur la résorption des bidonvilles. La zone n'a pas été totalement abandonnée par ses habitants et certains, d'origine portugaise ou capverdienne, sont revenus dans les années 1980 réoccuper la friche en utilisant d'anciens branchements d'eau et en s'appropriant des parcelles qu'ils ont progressivement clôturées.

Ces usages ont en partie disparu avec la création du Parc du Plateau à l'ouest et le développement des zones industrielles. Seules subsistent aujourd'hui les parcelles situées sur l'emprise de la VDO, sur un sol jonchés de divers déchets qui n'ont jamais été déblayés.

Au tournant des années 1970 : les grands ensembles colonisent le plateau

Plusieurs grands ensembles d'habitat collectif apparaissent parallèlement à la destruction du bidonville et contribuent au relogement des familles tandis que les hommes seuls sont accueillis dans des foyers, notamment celui construit dans la rue Alexandre Fourny. Les grands ensembles des Mordacs et du Bois l'Abbé sont construits au tournant des années 1970. En 1973, la démolition du bidonville est achevée alors que l'État met fin à la politique des grands ensembles, permettant d'envisager de nouvelles formes d'urbanisme.

De 1973 aux années 1980 : le temps des zones industrielles

À partir de 1973, la Ville développe successivement plusieurs zones d'activités en prévision de l'aménagement de la rocade autoroutière qui aurait permis de les desservir. La ZA A3 est créée sur 36 ha et est commercialisée de 1974 à 1987. Dans la même logique, la ZAC des Grands Godets est créée en 1984 sur 15 ha, ainsi que la ZA des Nations en 1991. Fruits d'un urbanisme extensif et de zonage, ces zones d'activités sont venues remplir l'espace et renforcer la coupure entre l'est et l'ouest de la ville.



Utilisation des parcelles

Légende

- Zone d'étude
- Emprise du tracé
- Chemins
- Accès à la zone

Modes d'utilisation

- Inconnu
- Jardinage
- Habitation
- Habitation - jardinage

Autres parcelles

- Autre
- Friches
- Lisière du parc

Sources : Artelia - GéoValdeMarne
Production : Artelia Ville et Transport (2017)

FR-CHAMPIGNY-PS-M02



Source : ARTELIA 2017

FR-CHAMPIGNY-PS-P43



Source : ARTELIA 2017

FR-CHAMPIGNY-PS-P44



Source : ARTELIA 2017

FR-CHAMPIGNY-PS-AP27



Source : ARTELIA 2017

FR-CHAMPIGNY-PS-P38

LES USAGES DU SITE ET DE SES FRANGES

Le Parc du Plateau , un espace naturel remarquable au potentiel sous exploité

Le Parc départemental du Plateau (18,6 ha) est un ensemble paysager qui relie le plateau de Champigny aux bords de Marne. Aménagé dans les années 1980 sur un ancien hippodrome, il offre de multiples possibilités de promenade et de nombreuses activités, sportives, familiales et culturelles. Il se compose d'une succession de jardins disposant d'un patrimoine arboré et floristique (jardin des plantes, bamboueraie, érablière, vignes, prairies) et des pièces d'art contemporain. On y trouve également un mémorial en hommage à la communauté portugaise en France. Son belvédère permet d'embrasser le paysage jusqu'à l'horizon de la Défense. Maillon majeur de la trame verte, le Parc du Plateau doit retrouver une position plus centrale dans la ville, comme élément d'articulation et de reconnexion à l'échelle du site d'étude.



FR-CHAMPIGNY-PS-P24

Parc du Plateau

Le quartier des Mordacs

À l'est du site, le quartier des Mordacs (6 700 habitants) a bénéficié à partir de 2006 d'un premier programme de rénovation urbaine structuré autour de l'avenue du 11 novembre 2018 comprenant : au nord, un programme d'équipements neufs (école et équipement sportif) ; au sud, la démolition de deux immeubles de logements sociaux, a laissé place à un nouvel ensemble d'habitat diversifié avec des commerces en rez-de-chaussée, un centre commercial et la Maison pour tous Youri Gagarine (centre social et culturel) qui forment aujourd'hui le cœur de quartier. L'intégration du quartier des Mordacs à la mutation économique et urbaine du site de la VDO est un enjeu du projet, en termes d'ouverture et de liaisons physiques, d'accès à la mobilité, mais également d'implication des habitants.

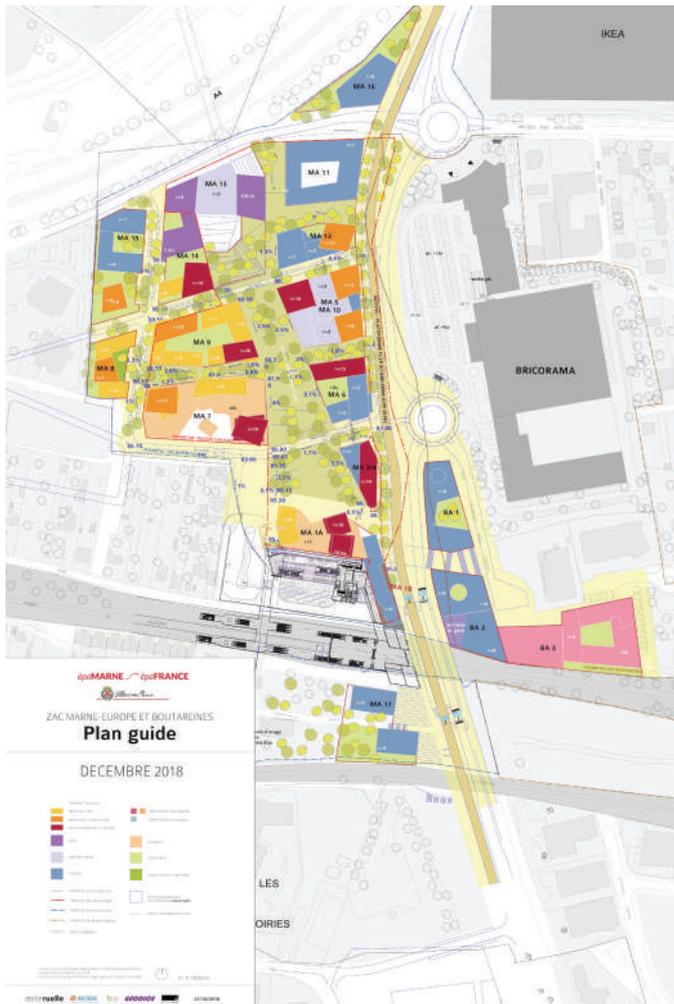


FR-CHAMPIGNY-PS-P63

Maison pour tous Youri Gagarine

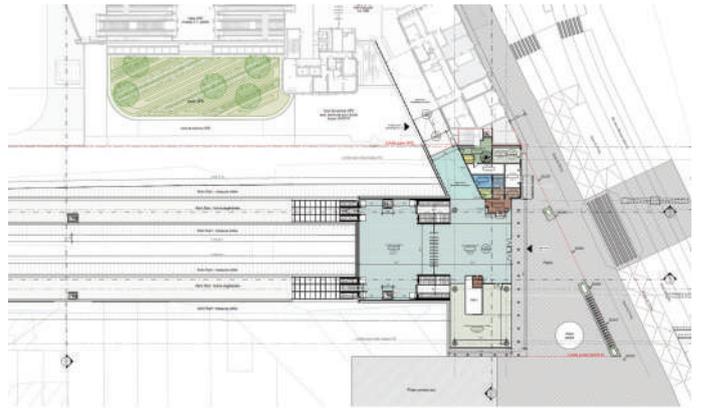
Une occupation informelle et précaire sur les vestiges du bidonville

Entre la rue de Bernaü et la voie Sonia Delaunay, les terrains de la VDO sont occupés par un ensemble de parcelles jardinées et occupées sans droit ni titre de propriété. On y trouve quelques vestiges du bidonville et une importante quantité de déchets de tous âges. Des allées desservent des parcelles généralement dissimulées par des palissades ou par la végétation, accueillant une variété d'usages : culture de légumes, cabanes servant à de l'habitat informel, jardins en friche ou abandonnés... La cinquantaine d'usagers, de 60 ans en moyenne, est d'origine portugaise, capverdienne, espagnole, maghrébine ou française. La majorité habite la commune de Champigny. Dans le cadre du prolongement de la RD10 qui va impacter fortement ces terrains, le Conseil Départemental a conduit un diagnostic d'occupation et une enquête auprès des usagers, en vue de proposer des solutions de reconstitution.



FR-CHAMPIGNY-SS-M02

ZAC Marne Europe © Atelier Ruelle



FR-CHAMPIGNY-SS-M06 Gare GPE © Systra - Richez Associés - AREP

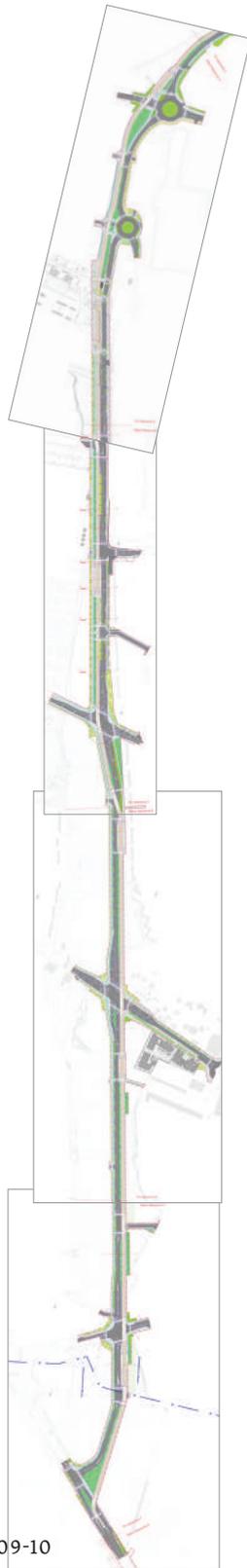


FR-CHAMPIGNY-SS-M05



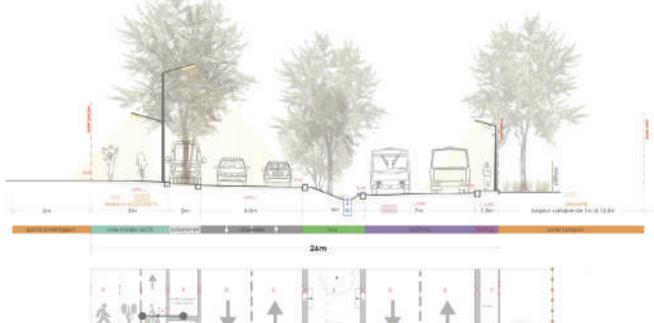
Projet SMR © RICHEZ Associés

Prolongement RD10 et Altival



FR-CHAMPIGNY-SS-M07-08-09-10

COUPE-TYPE DU BOULEVARD URBAIN - SOURCE CD94 - ARTELIA



FR-CHAMPIGNY-SS-M04

PROJETS ENGAGÉS OU À L'ÉTUDE

Nouvelle gare du Grand Paris Express

La nouvelle gare de Bry - Villiers - Champigny sur la ligne 15 assurera l'interconnexion entre la ligne E du RER, la ligne 15 du GPE et l'intermodalité avec la nouvelle ligne de bus ALTIVAL. Elle va créer une polarité forte au nord du site EUROPAN et articulera deux opérations d'aménagement sur les sites de Marne Europe et des Simonettes.

Prolongement de la RD10 et voie bus en site propre ALTIVAL

Le projet ALTIVAL dessert du nord au Sud les communes de Noisy-le-Grand, Bry, Villiers, Champigny et Chennevières-sur-Marne. Il reliera les territoires desservis avec les gares Grand Paris Express de Bry-Villiers-Champigny (ligne 15) et de Noisy-Mont d'Est (RER A) à l'horizon 2025. Cette nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre, associé au prolongement de la RD10, doit structurer le projet d'aménagement, en intégrant tous les modes de déplacement (transports en commun, vélo, marche). Le futur boulevard est dimensionnée à 26 à 30 m de largeur. Les délaissés fonciers au voisinage de la voie et des carrefours sont destinés à être réinjectés dans le projet urbain.

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental / Maîtrise d'œuvre : ARTELIA - L'ANTON ET ASSOCIÉS / État avancement : études d'insertion / Calendrier : mise en service envisagée en 2025.

Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne 15

La commune de Champigny accueillera le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) des matériels roulants de la ligne 15 ainsi que le Poste de Contrôle et de Commandement (50 000 m², 450 emplois sont prévus à terme) sur un terrain de 9 ha sur la VDO au nord du Parc du Plateau. Le projet comprend 20 000 m² de toiture végétale qui sera la plus grande de France et contribuera au maintien de la liaison écologique, dans le prolongement du parc du plateau). Un programme d'environ 250 logements est envisagé en limite du site.

Maître d'ouvrage : Société du Grand Paris / Maîtrise d'œuvre : RICHEZ & Associés Architectes / État avancement : Travaux en cours / Calendrier : Livraison 2021.



© Epamarne / Photo : Eric MORENCY 2016

FR-CHAMPIGNY-PS-AP01



© Epamarne / Photo : Eric MORENCY 2016

FR-CHAMPIGNY-PS-AP07



© Epamarne / Photo : Eric MORENCY 2016

FR-CHAMPIGNY-PS-AP05

ENJEUX DU SITE EN REGARD DU THÈME DE LA SESSION

Les terrains de la VDO sont l'héritage d'une vision planificatrice du XXe siècle, aujourd'hui dépassée, celle d'une métropole parisienne ceinturée d'autoroutes et de voies rapides.

L'aménagement de ce site illustre un changement de paradigme : alors que la planification productiviste du XXe siècle privilégiait l'efficacité des transports routiers et le zoning, il s'agit ici de permettre le redéploiement d'une ville productive qui fait interagir les questions de mobilités, d'écologie et de d'activités humaines dans une vision plus intensive et inclusive.

Comment réactiver ce territoire en hibernation pour en faire un vecteur de requalification et d'intensification urbaine ? Comment transformer un délaissé en un espace productif en intégrant de nouvelles exigences écologiques et sociales ? Le défi consiste en effet à résoudre un paradoxe entre réactivation de fonctions écologiques et insertion de nouveaux usages et de nouvelles activités. Il s'agit également de reposer la question des centralités et des mobilités sur un territoire éclaté et dans un bassin de vie plus large.

Le site de Champigny-sur-Marne s'inscrit dans les trois thématiques EUROPAN posées à l'échelle européenne : mobilités, ressources, équité.

NOUVELLES MOBILITÉS, NOUVELLES ACCESSIBILITÉ : VERS UN URBANISME DE RECONNEXIONS

L'abandon de l'autoroute au profit d'une voie de desserte (prolongement de la RD10) et d'une ligne de transport en commun en site propre (ALTIVAL) révèle de nouveaux enjeux de mobilités et d'accessibilité métropolitaine et locale. À l'échelle de l'Est parisien, la proximité de la future gare de Bry - Villiers - Champigny oblige à repenser la vocation de ce morceau de territoire dans la métropole. À l'échelle de Champigny, il s'agit de transformer un vide en interface pour reconnecter des quartiers aujourd'hui fractionnés et organiser la ville autour et avec les lieux et les infrastructures de mobilité.

RESSOURCES : CONCILIER DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, EXIGENCE ÉCOLOGIQUE ET QUALITÉ URBAINE

Au delà de l'importance stratégique de cette réserve foncière pour les acteurs locaux, le site constitue une ressource territoriale et écologique de grande ampleur (dimension de l'espace ouvert, paysage, biodiversité, potentiel d'usages).

L'inventaire des ressources mobilisables doit intégrer les composantes humaines et sociales du territoire (habitat, lieux de vie, équipements publics) autant que les activités de production (petite industrie, artisanat) ou de services présentes sur les rives du corridor (potentiel de requalification, mutation ou hybridation des zones d'activités anciennes).

ÉQUITÉS ET MIXITÉ : POUR UNE VILLE MIXANT ACTIVITÉS, FORMATION, SERVICES ET HABITAT

Le projet urbain s'inscrit dans une perspective de rééquilibrage entre l'Ouest parisien qui concentre une grande part du développement économique (bureaux, tertiaire) et l'Est parisien, davantage résidentiel, qui cherche à capter des activités productives.

En privilégiant la création d'emplois notamment endogènes, la formation et les services correspondant aux besoins, ressources et qualifications de la population locale, la Ville de Champigny a établi un objectif de répartition théorique de 75/25 entre des programmes d'activités et équipements à usage collectif et des programmes d'habitat.

Cette répartition indicative doit interroger les équipes EUROPAN : comment habiter et vivre au quotidien dans un quartier à dominante économique ? Comment mixer ou hybrider travail et habitation, dans l'espace et dans les rythmes temporels ?

PHYSIONOMIE DES ZONES ACTIVITÉS ET POTENTIEL D'ÉVOLUTION

Réparties sur 48 ha, les zones d'activité du site d'étude présentent des caractéristiques différentes mais partagent les mêmes enjeux de requalification et les mêmes contraintes de circulation et de stationnement :

A3 (15 ha, 52 établissements, 722 emplois). La plus ancienne ZA du secteur a un caractère industriel marqué avec une forte présence du commerce de gros (BtoB), des services urbains et de la construction. La faible part de voiries en regard du nombre et de la taille des parcelles pose des problèmes de desserte et de circulation des poids lourds. La construction du SMR doit favoriser la redynamisation de la zone en regard d'un risque de déqualification.

LUATS (9 ha, 44 établissements, 376 emplois). Cette zone essentiellement commerciale est polarisée par l'hypermarché Leclerc, principal propriétaire foncier. Cette zone est aujourd'hui très déqualifiée (espaces publics, enseignes) et contrainte par des ruptures topographiques.

NATIONS (7 ha, 87 établissements, 931 emplois). À proximité du Lycée Marx Dormoy, cette zone comprend beaucoup d'établissements non employeurs et d'entreprises de moins de 10 salariés. Elle bénéficie d'une bonne desserte, d'une voirie en très bon état avec des espaces publics et des façades soignées.

MARCHÉ ROLLAY (3 ha, 38 établissements, 3441 emplois). La plus petite des ZA du site se déploie autour du siège de Nikon, entre le Parc du Plateau et la Voie Sonia Delauney. Elle est marquée par la présence dans deux entreprises de nettoyage (qui recouvrent un grand nombre de salariés qui travaillent majoritairement hors site). Pour le reste, il s'agit de très petites sociétés.

GRANDS GODETS (13 ha, 88 établissements, 815 emplois). Majoritairement constituée d'activités manufacturières et d'entreprises de construction, complétée de quelques surfaces commerciales, cette ZA particulièrement dense comprend des unités foncières de taille réduite (2600 m2 en moyenne) et rencontre d'importantes difficultés de circulation (poids lourds notamment) et de stationnement. La voirie est en mauvais état avec des trottoirs souvent impraticables parce qu'encombrés. Plusieurs entreprises à l'étroit pourraient se positionner sur une relocalisation sur les terrains de la VDO.

Une grande part des salariés viennent de l'extérieur de Champigny. Une enquête auprès des entreprises révèle que la voiture personnelle reste le moyen de transport le plus utilisé (pour 54% des répondants). Les transports en commun mixtes (RER + bus) sont utilisés par 43% des répondants. 25% des personnes viennent travailler à pied, et 11% à vélo, soit plus d'un tiers des répondants en mode vélo et/ou marche à pied uniquement.



FR-CHAMPIGNY-PS-P22

ZA Marché Rollay



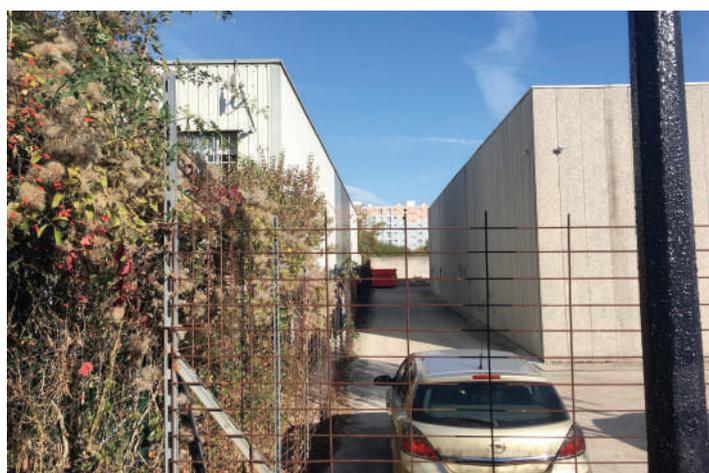
FR-CHAMPIGNY-PS-P55

LUATS - Centre commercial Leclerc



FR-CHAMPIGNY-PS-P53

NATIONS - Lycée Marx Dormoy



FR-CHAMPIGNY-PS-P07

ZA des Grands Godets

ATTENTES SPÉCIFIQUES

REQUALIFIER LES FRANGES ET ACCOMPAGNER LA MUTATION DE ZONES D'ACTIVITÉS ANCIENNES

La réactivation des terrains de la VDO est une occasion historique de résorber le fractionnement entre des morceaux de ville et des zones d'activités qui se sont développés aux rives du corridor, souvent en lui tournant le dos. Il en résulte un urbanisme de juxtaposition entre des secteurs monofonctionnels (zones d'activités, centre commercial, quartiers pavillonnaires).

À l'échelle du site d'étude, les zones d'activités s'étendent sur 48 ha et accueillent plus de 3 700 emplois, soit près de 30% des emplois privés sur la commune. Ces employés sont également des usagers, parfois des habitants. Comment faire ville avec cet héritage du XXe siècle ? Comment peut-on augmenter leur porosité et les reconnecter aux transports publics ? Quelles perspectives de requalification de mutation, d'hybridation ? Comment associer les entreprises à cette démarche et générer une nouvelle attractivité ?

CONCILIER VILLE PRODUCTIVE ET VILLE DURABLE EN MÉNAGEANT LES QUALITÉS D'UN ESPACE OUVERT

Les acteurs locaux affirment leur volonté d'urbanisation du site, en partie légitimée par la réalisation des infrastructures de transport public, tout en reconnaissant la valeur paysagère, écologique et sociale d'une frange non bâtie en milieu dense.

C'est l'un des défis posé au concours EUROPAN en terme de conception urbaine, paysagère et architecturale : comment aménager ce site tout en ménageant ses qualités d'espace ouvert ? Comment lui redonner une valeur écologique sans exclure sa vocation économique ? Quelles formes de densité mettre en œuvre pour répondre aux attentes de développement urbain et aux exigences environnementales ? Quel équilibre trouver dans l'usage des sols, entre les espaces construits et les espaces ouverts ?

INTÉGRER LES PROJETS EN COURS ET LEURS TEMPORALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Les équipes EUROPAN doivent intégrer les stratégies et projets en cours ou à l'étude dont certains sont à un stade définition avancé, notamment : les infrastructures du Grand Paris Express (nouvelles gares, Site de Maintenance et de Remisage de la ligne 15 - SMR), le prolongement de la RD10 et l'insertion du transports en commun en site propre. La Ville de Champigny dispose également d'orientations stratégiques et d'un schéma directeur dont les grandes lignes sont reprises dans le présent dossier de site.

La complexité du site et la diversité des maîtrise d'ouvrage impliquent de penser une stratégie d'aménagement à plusieurs horizons et plusieurs visées, en considérant des temps de transition ou de préfiguration. Il est important de considérer ces différents horizons pour permettre une évolution du site à plusieurs échelles et à plusieurs vitesses :

- le concours doit permettre de faire émerger des propositions pour imaginer le devenir de ce corridor métropolitain et à la forme de ville attendue sur ce territoire singulier (vision à long terme et à grande échelle) ;

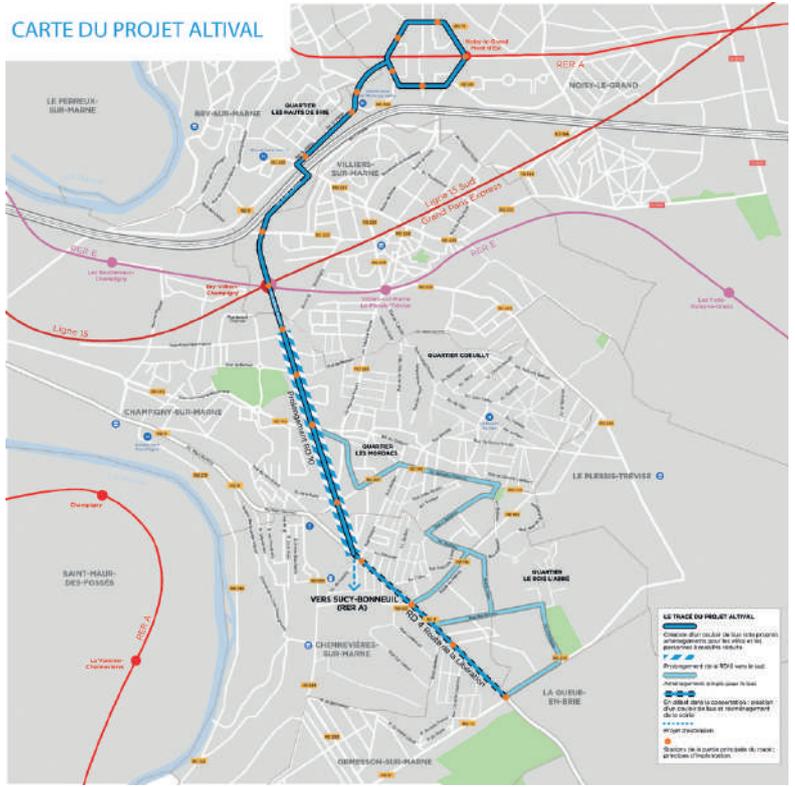
- les perspectives d'aménagement du site de projet sont quant à elles soumises au calendrier de réalisation des infrastructures, RD10 et ALTIVAL (horizon 2024-25) ;

- enfin, des actions d'aménagement, de requalification des franges, d'usages transitoires, pourront être envisagés dès la fin du concours (vision à court terme, actions de préfiguration associant les habitants et les entreprises).



FR-CHAMPIGNY-C-AP02

Terrains de la VDO



FR-CHAMPIGNY-C-M03

Projet ALTIVAL



FR-CHAMPIGNY-SS-AP03

© Epamarne / Photo : Eric MORENCY

STRATÉGIES MÉTROPOLITAINES

À l'échelle de l'est Parisien, les réserves foncières constituées par l'État pour la VDO s'étendent sur 15 km et 5 communes. Au-delà de la seule emprise de l'infrastructure, le corridor libéré représente près de 150 hectares de terrains libres ou mutables dont une quinzaine d'hectares sur la commune de Champigny. Le site EUROPAN correspond à une séquence de la VDO et doit être regardé en lien avec les autres séquences, en considérant l'arrivée du métro du Grand Paris qui va modifier considérablement la géographie des flux et le devenir de ce territoire dans la métropole.

LES INTENTIONS EXPRIMÉES PAR LA VILLE ET L'EPAMARNE

En charge d'animer le projet urbain à l'interface de l'État et des collectivités, l'EPAMARNE « a fait le choix de ne pas proposer un boulevard urbain sur 10 km de linéaire, mais de travailler sur une programmation séquentielle qui alterne les zones urbaines plus ou moins intenses et s'intègre dans un paysage urbain déjà existant en assumant une multiplication des fonctions et une densification urbaine sur les sites d'interconnexion ».

Dans son rôle d'aménageur, l'EPAMARNE assure le portage foncier, anime les ateliers partenariaux, conduit les études et assure le pilotage opérationnel.

LA NÉCESSITÉ D'UNE FOCALÉ ÉLARGIE POUR REMAILLER LE TERRITOIRE ET COORDONNER LES AMÉNAGEMENTS

La reconquête des terrains de la VDO s'inscrit dans une vision plus large consistant à reconnecter et fédérer une myriade de site et de projets urbains à l'échelle communale et intercommunale. La réflexion à une échelle élargie s'impose, en considérant les autres périmètres de projet :

- les projets d'aménagement au nord de la nouvelle gare (friche des Simonettes, projet Marne Europe) ;
- le renouvellement des zones d'activités vieillissantes (ZA A3, Nation, Luats, Marché Rollay, Grand Godets) ;
- la potentielle reconfiguration à terme du centre commercial Leclerc réorienté vers le nouvel axe et la densification de la ZA des Luats ;
- l'intégration des quartiers en renouvellement urbain (Boullereaux, Mordacs, Bois l'Abbé, Plateau).

À ce titre, une nouvelle trame viaire hiérarchisée et multifonctionnelle (bus, véhicules particuliers, vélos, piétons) doit être définie afin de permettre une bonne organisation et lisibilité de l'ensemble des déplacements, associée à une trame verte et écologique.

LE CHOIX D'UNE ÉCONOMIE PRODUCTIVE ET ANCRÉE DANS LE TERRITOIRE

Les petites et moyennes activités productives se localisent préférentiellement en lisière de la zone dense, où le foncier est à la fois disponible et plus abordable tandis que les grandes entreprises logistiques continuent de s'éloigner en se fixant à proximité des échangeurs autoroutiers.

Il s'agit donc de rendre attractif le site dans cette dynamique qui entre en résonance avec les enjeux franciliens de maintien d'une économie diversifiée et ancrée dans les territoires, en privilégiant des types d'activités qui ont besoin de rester à proximité de leur marché, de leurs commanditaires et dont le besoin en main d'œuvre correspond aux profils de qualification de la population résidante.

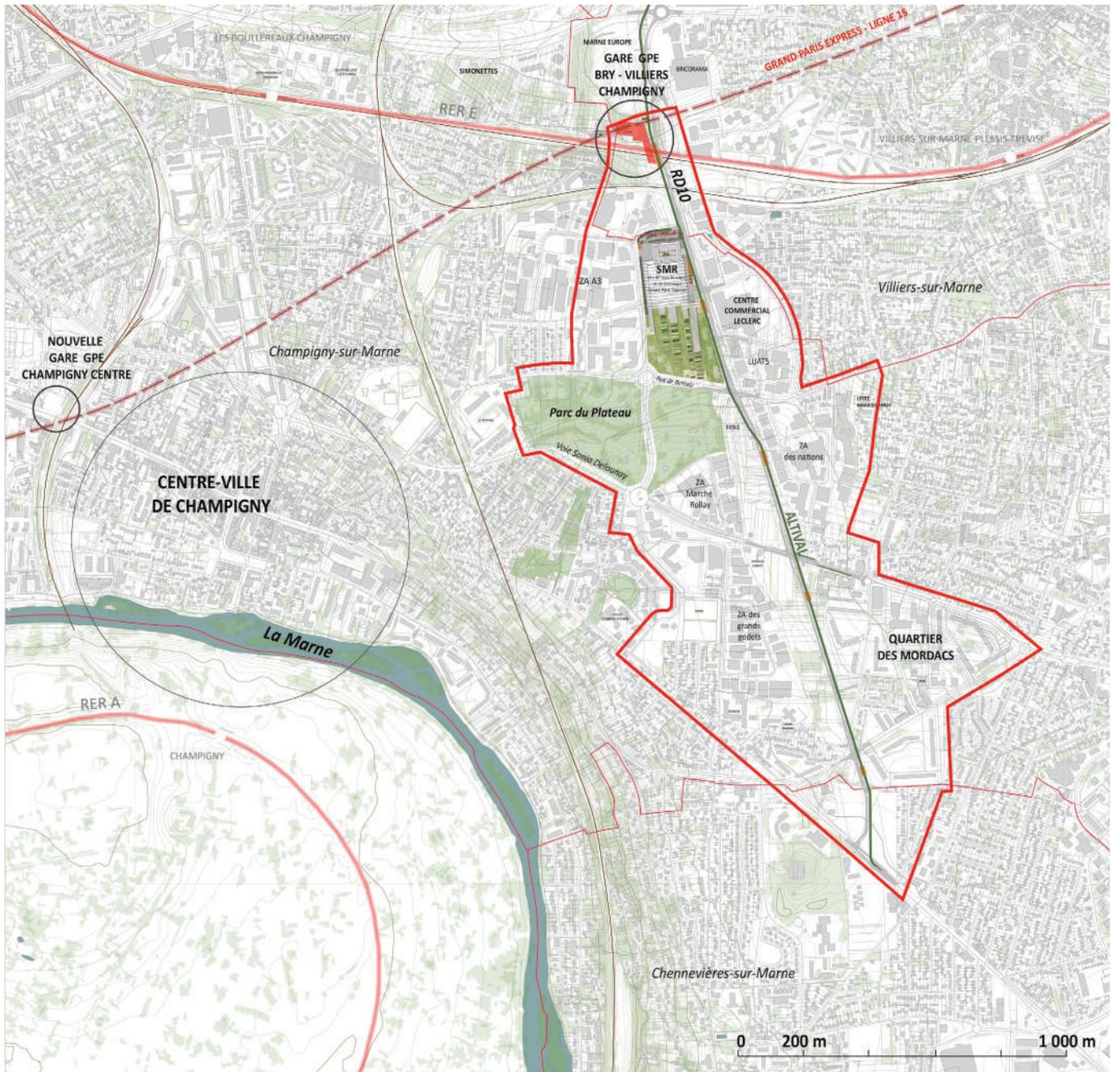
À ce titre, l'économie sociale et solidaire doit trouver sa place dans le projet, associé à des lieux de formation facilitant l'entrepreneuriat et l'émergence d'une économie endogène basée sur le partage, le service et de nouvelles formes de production.

UNE MIXITÉ HABITAT / ACTIVITÉS EN PRISE AVEC LES BESOINS DE LA POPULATION

Les acteurs locaux portent une exigence de mixité urbaine entre activités économiques et habitat, participant au rééquilibrage territorial Est-Ouest de la métropole du Grand Paris pour tendre vers le ratio théorique d'un emploi pour un logement.

Il reste à transposer cet objectif sur le plan urbain et morphologique : à quelle échelle (territoriale, urbaine, architecturale) organiser cette mixité ? Quelles formes urbaines et quelles densités proposer ? Entre mixité horizontale et verticale, comment trouver de nouvelles imbrications et synergies ? Comment organiser enfin les équipements et les services engendrés par l'arrivée de nouveaux habitants actifs ?

Le potentiel d'évolution des zones d'activités est limité par une structure foncière entièrement privée à quelques exceptions près. Des dispositifs incitatifs peuvent cependant être recherchés en accompagnant les projets des entreprises et leur capacité d'évolution sur leur emprise. Sur un plan urbain, il s'agit d'explorer les possibilités de maillage complémentaires, avec liaisons est-ouest et des ouvertures vers le futur boulevard de desserte nord - sud.



FR-CHAMPIGNY-SS-M01



FR-CHAMPIGNY-SS-AP06

© Epamarne / Photo: Eric MORENCY

ATTENDUS ET ORIENTATIONS

Le concours EUROPAN intervient à un moment charnière où les acteurs sont en place pour passer de la stratégie au projet. Il doit permettre de tester par le projet des mises en récit autour du thème des villes productives, en convoquant le regard critique et prospectif des jeunes équipes candidates.

En continuité des intentions exprimées, il s'agit d'apporter des visions nouvelles en recherchant des innovations tant dans les processus que par les questions de paysage et de forme urbaine pour construire l'image, l'identité et la singularité de ce territoire en devenir. Il n'est pas demandé aux équipes EUROPAN un master plan à l'échelle du site d'étude mais des propositions ciblées sur le site de projet pouvant faire exemples en termes de processus et de projet urbain et architectural. Sur ce territoire complexe, le concours a vocation à agir comme un démonstrateur et permettre de préciser les formes de la ville productive attendues sur le territoire de Champigny.

Les études de programmation économique conduite par l'EPAMARNE confirment la vocation économique du SITE DE PROJET en développant une diversité d'activités et en respectant le mix global de 75/25 activités/logements : hors espaces publics ou non aménagés à terme, 75% des surfaces seraient dédiés à des programmes économiques (artisanat et petite industrie) ou d'intérêt collectif (équipements, services, formation..) et 25% au logement. Ce ratio est en effet théorique, puisqu'il intègre et encourage les opérations ou immeubles mixtes.

PENSER LES RESSOURCES ET LES FONCTIONS ÉCOLOGIQUES DU SITE à L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

La considération des ressources et des fonctions écologiques du site (paysage, nature, biodiversité, eau, énergies) est un aspect fondamental du projet qui peut être traité à deux échelles : l'échelle intercommunale de la friche pour le maintien ou la reconstitution de continuités naturelles et de corridors de biodiversité qui doivent trouver leur place dans la ville et à travers ses lieux de vie et d'intensité (site d'étude) ; l'échelle des aménagements et des opérations à venir, en considérant la qualité et l'usage des sols publics ou privés mais également l'architecture et la morphologie urbaine (site de projet).

Les équipes EUROPAN sont invitées à réfléchir à deux principes : la reconstitution écologique (lorsqu'il s'agit de restituer des espaces et des continuités naturelles pertinentes à l'échelle territoriale) et la mutualisation des fonctions environnementales associées aux aménagements et usages urbain (gestion de l'eau, paysage, espaces propices à la biodiversité) dans les espaces publics et privés, y compris à niveau du bâti.

En matière d'énergie, l'extension du réseau de géothermie de la commune qui alimente les Mordacs est l'option privilégiée.

ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION DANS LE TEMPS : STRATÉGIE FONCIÈRE, ACTIVATION ET MÉDIATION

Le concours EUROPAN s'inscrit dans un processus de transformation urbaine de long terme sur un secteur qui va connaître une mutation accélérée avant, pendant et après la réalisation des nouvelles infrastructures de déplacements. Le calendrier des chantiers et les mises en service prévue connaît des retards qui s'imposent à l'ensemble des acteurs : la mise en service de la ligne 15 a été reportée de 2022 à 2025. Elle impacte le projet ALTTIVAL envisagé à l'horizon 2024.

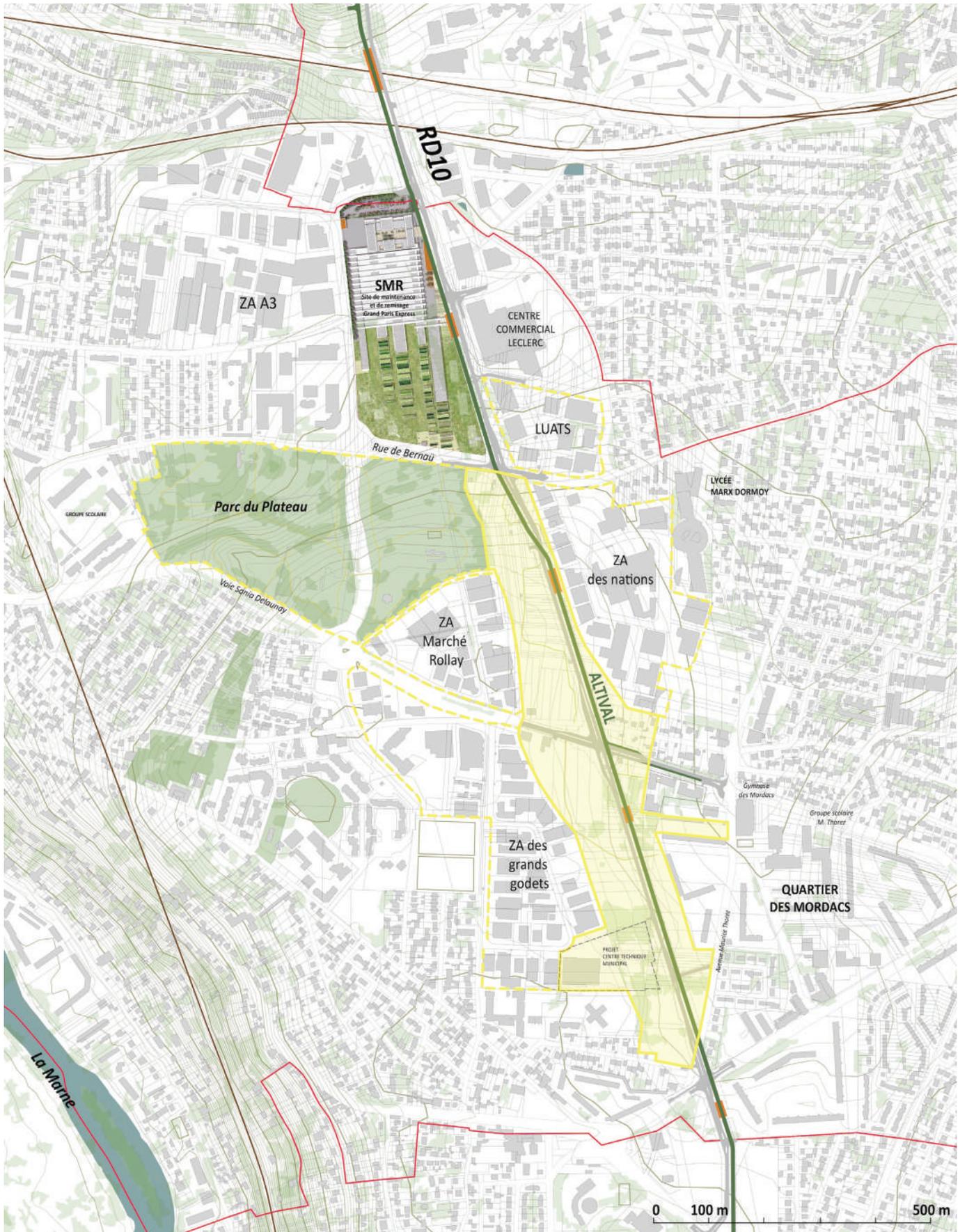
Le morcellement foncier implique de penser la transformation du site à plusieurs vitesses et plusieurs temporalités. La majorité des terrains de la VDO sont maîtrisés, aujourd'hui dans le patrimoine de l'EPAMARNE. Aux marges de ce périmètre, les acteurs locaux mènent une veille foncière active, en cherchant à éviter le développement d'opérations isolées.

PERMETTRE L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS MIXTES à PRIX ABORDABLES, POUR UNE PETITE INDUSTRIE PRODUCTIVE EN VILLE

Les hypothèses de programmation actuelles se fondent sur une diversification de l'immobilier économique en privilégiant les « activités mixtes à prix abordables ». Cette orientation correspond à la diversité des activités en présence et souhaitées (artisanat, petites activités de production, TPE/PME, tiers-lieux, incubateurs, pépinières, etc).

Les grandes emprises telles que les plateformes de grande logistique sont à proscrire pour éviter les nuisances et la congestion d'une trame viaire déjà fortement sollicitée. Seront privilégiées à l'inverse des implantations de petite taille, évolutives et adaptables, mais permettant de consolider la place de la petite industrie productive en ville.

Des filières identifiées comme stratégiques (éco-construction, éco-mobilités) sont à intégrer sans en faire une condition exclusive. Ce développement économique ira de pair avec un travail sur l'attractivité et l'aménagement des zones d'activités existantes. Une place doit enfin être donnée aux réseaux d'économie sociale et solidaire en capacité de mobiliser la population et les acteurs de l'emploi et de la formation.



FR-CHAMPIGNY-PS-M01

La Ville de Champigny et l'EPAMARNE poursuivent trois grands objectifs : (1) orienter le territoire préférentiellement vers l'activité économique en favorisant la mixité à toutes les échelles, (2) structurer son développement autour d'un boulevard urbain et la future ligne ALTIVAL, (3) lui conserver une fonction de continuité paysagère et écologique à l'échelle du grand territoire.

ORIENTATIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES

REMAILLER, RELIER, CONNECTER

Les orientations d'aménagement soumises aux équipes EUROPAN visent à :

- Reconnecter l'est et l'ouest de Champigny-sur-Marne et restituer des liaisons, notamment piétonnes plus simples vers les Mordacs et les équipements publics existants (lycée, équipements sportifs).
- Permettre le retournement des zones d'activité sur le futur boulevard, en anticipant un partenariat avec les propriétaires en place.
- Requalifier et améliorer le fonctionnement urbain et logistique des zones d'activités existantes (Grands Godets, Nations, Marché Rollay) : circulation, stationnement, livraisons, gestion des déchets...
- Maintenir la qualité de continuité écologique actuelle de la friche en conciliant qualité et intensification urbaine avec les fonctions écologiques attendues.
- Intégrer de façon lisible le parc du Plateau au futur boulevard (le parc et sa situation en belvédère sont aujourd'hui sous-exploitées au regard de son potentiel d'usages et de centralité) et plus largement dessiner une trame d'espaces publics et naturels.

STRUCTURER UNE TRAME VERTE MULTIFONCTIONNELLE

Les emprises foncières de la VDO sont identifiées à l'échelle régionale au titre des « liaisons reconnues pour leur intérêt écologique en contexte urbain ». Un diagnostic de la faune et de la flore réalisé en 2013 a recensé des espèces relativement communes.

Les parcelles utilisées en jardins ou pour des usages privés présentent des pollutions par accumulation de déchets pour certains abandonnés de longue date. La valeur écologique du site est donc davantage liée à des continuités d'espaces naturels à l'échelle de l'Est parisien qu'à la qualité écologique intrinsèque des sols.

L'aménagement de ce corridor n'est pas antinomique au renforcement du potentiel écologique, à condition que les services rendus par une trame verte multifonctionnelle soient assimilés et pris en compte dans la stratégie d'aménagement. Intégrer l'ensemble de ces enjeux implique une réelle économie de l'espace de la friche actuelle et une mutualisation des fonctions, notamment écologiques, à une échelle qui dépassera celle de chaque opération.

RÉPARTIR LES USAGES DU SOL ET FAVORISER UN REZ-DE-VILLE ACTIF

La question du sol et de ses usages est déterminante pour concilier constructibilité du site, qualité du paysage et maintien des continuités écologiques. En articulant lieux de vie et lieux de travail connectés à une armature d'espaces ouverts publics ou privés, il s'agira de travailler sur l'insertion de services à tous, de lieux de partage et d'espaces communs ou mutualisés en favorisant un rez-de-ville actif.



FR-CHAMPIGNY-SS-AP03

Europar 15, France CHAMPIGNY-SUR-MARNE

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

NOUVELLES ACTIVITÉS PRODUCTIVES : DIVERSIFIER ET INTENSIFIER ET LES FORMES ÉCONOMIQUES

Les équipes EUROPAN sont invitée à faire des propositions d'organisation urbaine et architecturale à partir de quelques types de locaux et de programmes économiques esquissés ci-dessous :

- Cité artisanale, ateliers de production et pépinières d'entreprises : petites surfaces modulaires et extensibles permettant d'accueillir des ateliers de 100, 300 ou 900m² en location, pouvant accueillir entre 20 et 30 artisans disposant d'espaces communs (cours de service) potentiellement associés à des habitations, à destination de petites sociétés en création et en développement (5000 à 6000 m²).
- Immeubles et ensembles mixtes à forte densité : sur des unités foncières compacte, programmes associant différents locaux d'activités : petit tertiaire de proximité, services aux entreprises, ateliers de production, petite distribution nécessitant des surfaces de stockage.
- Parcs d'activités denses / parcs d'activités mixtes : il s'agit de repenser le modèle de la zone d'activité horizontale en explorant les possibilités d'extension verticale et les pistes de mutualisation (stationnement, aires de livraison, espaces de stockages, services partagés).
- Espaces dédié à la formation : le site pourra accueillir des centres de formation liées aux activités actuelles ou futures, qu'il s'agit intégrer au schéma d'ensemble.
- Centre technique municipal : l'implantation de la nouvelle gare de Champigny Centre implique la délocalisation et la construction sur un autre site du centre technique municipal de la ville. Celui-ci est prévu sur terrain acquis par la ville dans la ZA des Grands Godets sur une emprise de 18 000 m².

NOUVELLES FORMES D'HABITAT : CRÉER DES SITUATIONS DE PROXIMITÉ ENTRE LIEUX DE VIE ET LIEUX DE TRAVAIL

Chacune des opérations envisagées à l'échelle du site d'étude comprendra une part de logements. La Ville de Champigny souhaite les localiser autour des quartiers d'habitat existants et au plus proche des équipements publics et des transports en commun, connectés à une nouvelle armature d'espaces publics et d'espaces naturels inscrite dans les continuités écologiques à préserver, créer ou reconstituer.

La Ville de Champigny a défini une Charte à destination des promoteurs qui impose 30% de logements locatifs sociaux et 30% de logements en accession à un prix maîtrisé. Ceci implique une réflexion sur les typologie d'habitat et de programmes économes en énergie et en gestion.

La Ville de Champigny encouragera le développement d'opérations de logement participatif, permettant d'impliquer une population de propriétaires occupants dans la vie de leur quartier.

PROCESSUS ET MÉDIATION : ASSOCIER LES USAGERS ACTUELS ET FUTURS

Les grandes friches urbaines donnent l'occasion d'expérimenter des actions de médiation et de préfiguration d'usages, d'espaces publics ou de lieux d'activités. Il s'agit de conduire, en anticipation d'actions d'aménagements pérennes, des actions temporaires permettant d'activer ce territoire.

La valorisation temporaire d'espaces vacants et d'occupations pérennes est l'occasion de tester des actions d'urbanisme transitoire sans figer les usages. En termes de développement économique, c'est aussi un moyen de rendre visible un territoire en y installant des activités pionnières porteuses d'images et de publics nouveaux.

Cette approche va dans le sens d'une possible médiation avec l'ensemble des parties prenantes : habitants, entreprises, salariés, en s'appuyant sur les usages existants ou potentiels, en mobilisant des partenaires potentiels tels qu'Emmaüs (voie Sonia Delaunay). À plus petite échelle, des actions de médiation autour de la friche et de ses usages, à destination notamment des habitants de la résidence du Plateau, qui vont être les premiers concernés par le projet d'urbanisation de la VDO. Ces actions pourraient permettre de préfigurer certains dispositifs à pérenniser



**Schéma directeur
de la trame viaire**
1/10000e

-  Maillage viaire existant
-  Nouvelles liaisons piétonnes
-  Nouvelles liaisons routières
-  Emprises mutables
-  Positionnement Altival
-  Points de vigilance

ACTEURS ET PARTENAIRES DU PROJET ET DE SA MISE EN ŒUVRE

UNE MULTITUDE D'ACTEURS ET DE MAÎTRES D'OUVRAGE à FÉDÉRER AUTOUR D'UNE VISION D'ENSEMBLE

Confronté à plusieurs limites physiques et administratives, le projet de reconquête des terrains de la VDO implique une pluralité d'acteurs, institutionnels et non institutionnels, dont :

- **La Ville Champigny et les intercommunalités :** Champigny et les communes traversées par la VDO appartiennent à deux structures intercommunales, « Paris Est Marne et Bois » au nord et « Grand Paris Sud Est Avenir » au sud, qui disposent des compétences en urbanisme et aménagement.
- **L'aménageur :** l'EPAMARNE est un établissement public d'aménagement créé en 1972 pour construire la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Alors que celle-ci est achevée, l'EPA étend en 2016 son périmètre d'intervention pour notamment intégrer les terrains de la VDO dont elle assure le portage foncier dans le cadre d'un contrat entre l'État et les collectivités. L'EPAMARNE devient donc aménageur de ce territoire et positionne comme un outil au service de collectivités dans la cadre d'un périmètre de ZAC en cours de définition.
- **Les grands maîtres d'ouvrage publics :** le Conseil Départemental du Val de Marne, est un acteur essentiel du projet en tant que maître d'ouvrage du prolongement de la RD10 et d'ALTIVAL. De même, la Société du Grand Paris (SGP) intervient en tant que maître d'ouvrage des infrastructures du Grand Paris Express, des nouvelles gares et d'un important site de maintenance actuellement en chantier.
- **Les acteurs privés :** les entreprises sont également des acteurs à mobiliser via un Club des entreprises ainsi que certains grands groupes tels que Leclerc qui réfléchit à la reconfiguration de son centre commercial et à l'aménagement des terrains attenants.
- **La société civile :** à ce jour, les associations locales, les habitants, les actifs et les usagers du territoire n'ont pas été directement consultés. Les résultats d'EUROPAN puis l'engagement des études opérationnelles ou des actions de préfiguration seront l'occasion d'engager un travail de concertation et de participation.

LES CADRES CONTRACTUELS ET PARTENARIAUX

Deux documents cadre fixent les grands objectifs et les modalités de mise en œuvre du projet : Le Contrat de Développement Territorial (CDT) des Boucles de Marne, signé en 2015, est un document d'orientation stratégique. Le Contrat d'Intérêt National (CIN), signé en 2018 et en cours d'élaboration, en est la déclinaison opérationnelle.

Le CDT des Boucles de la Marne : Le CDT fixe le socle d'une stratégie d'attractivité et de notoriété métropolitaine articulée au projet du Grand Paris Express. Il concerne l'intégralité du territoire formé par les quatre communes de Bry, Champigny, Chennevières et Villiers-sur-Marne. Le projet économique repose sur la complémentarité entre Des filières d'excellence (éco-construction, éco-mobilités) et le tissu économique local et traditionnel.

Le CIN VDO : Le CIN formalise le partenariat entre l'État, les collectivités, les principaux opérateurs de transport et d'aménagement, pour faire émerger un projet urbain multipartenarial dans lequel pourront s'inscrire les opérations ou actions d'aménagement à venir. Divers ateliers et études, en cours ou à venir, structurent la vision d'ensemble (déplacements, développement économique, paysage, biodiversité) et intègrent une réflexion sur des dispositifs de gestion temporaire des espaces.

SUITES DU CONCOURS

L'EPAMARNE a engagé les études préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concertée qui sera active en 2020, au moment des résultats EUROPAN 15.

Plusieurs types de missions sont susceptibles d'être confiées aux équipes EUROPAN par l'EPAMARNE et la Ville de Champigny sur le site ou à ses franges : missions d'étude et de projet pour l'approfondissement des propositions stratégiques issues du concours, études de conception et de maîtrise d'œuvre sur un ou plusieurs lots, dans une logique d'expérimentation porté par EUROPAN France et le PUCA, soutenue par la Direction de l'Architecture.

D'autres formats pourront être mobilisés pour valoriser les résultats d'EUROPAN : animation de workshops avec les acteurs publics, les acteurs économiques, les futurs porteurs de projets ainsi que les habitants et usagers du site.

LISTE DES DOCUMENTS

Les documents graphiques à télécharger sont à disposition des candidats une fois leur inscription effectuée sur le site d'European Europe.

Il s'agit de photos semi-aériennes, aériennes, terrestres ainsi que des plans et cartes à différentes échelles :

Echelle territoriale : agglomération

Echelle urbaine : site d'étude

Echelle urbano-architecturale : site de projet

TABLE DES MATIÈRES

AVANT- PROPOS.....	03
INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	07
PRÉSENTATION DU SITE.....	09
UNE HISTOIRE SOCIALE ET URBAINE SINGULIÈRE.....	09
Champigny dans le territoire des Boucles de la Marne	
Le plateau de Champigny : du bidonville aux grand ensembles	
Les usages du site et de ses franges	
Projets engagés ou à l'étude	
ENJEUX DU SITE EN REGARD DU THÈME DE LA SESSION.....	17
Nouvelles mobilités, nouvelles accessibilité : vers un urbanisme de reconnections	
Ressources : concilier développement économique, exigence écologique et qualité urbaine	
Équités et mixité : pour une ville mixant activités, formation, services et habitat	
ATTENTES SPÉCIFIQUES.....	19
Requalifier les franges et accompagner la mutation de zones d'activités anciennes	
Concilier ville productive et ville durable en ménageant les qualités d'un espace ouvert	
Intégrer les projets en cours et leurs temporalités de mise en œuvre	
STRATÉGIES MÉTROPOLITAINES.....	21
LES INTENTIONS EXPRIMÉES PAR LA VILLE ET L'EPAMARNE.....	21
La nécessité d'une focale élargie pour remailler le territoire et coordonner les aménagements	
Le choix d'une économie productive et ancrée dans le territoire	
Une mixité habitat / activités en prise avec les besoins de la population	
ATTENDUS ET ORIENTATIONS.....	23
Penser les ressources et les fonctions écologiques du site à l'échelle intercommunale	
Accompagner la transformation dans le temps : stratégie foncière, activation et médiation	
Permettre l'accueil d'activités mixtes à prix abordables, pour une petite industrie productive en ville	
SITE DE PROJET.....	25
ORIENTATIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES.....	25
Remailler, relier, connecter	
Structurer une trame verte multifonctionnelle	
Répartir les usages du sol et favoriser un rez-de-ville actif	
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES.....	27
Nouvelles activités productives : diversifier et intensifier et les formes économiques	
Nouvelles formes d'habitat : créer des situations de proximité entre lieux de vie et lieux de travail	
Processus et médiation : associer les usagers actuels et futurs	
ACTEURS ET PARTENAIRES DU PROJET ET DE SA MISE EN ŒUVRE.....	29
Une multitude d'acteurs et de maîtres d'ouvrage à fédérer autour d'une vision d'ensemble	
Les cadres contractuels et partenariaux	
Suites du concours	
LISTE DES DOCUMENTS.....	30



E U R O P E
R A N
FR
15



VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE



EpaMarne EpaFrance
l'âme dans l'aménagement