

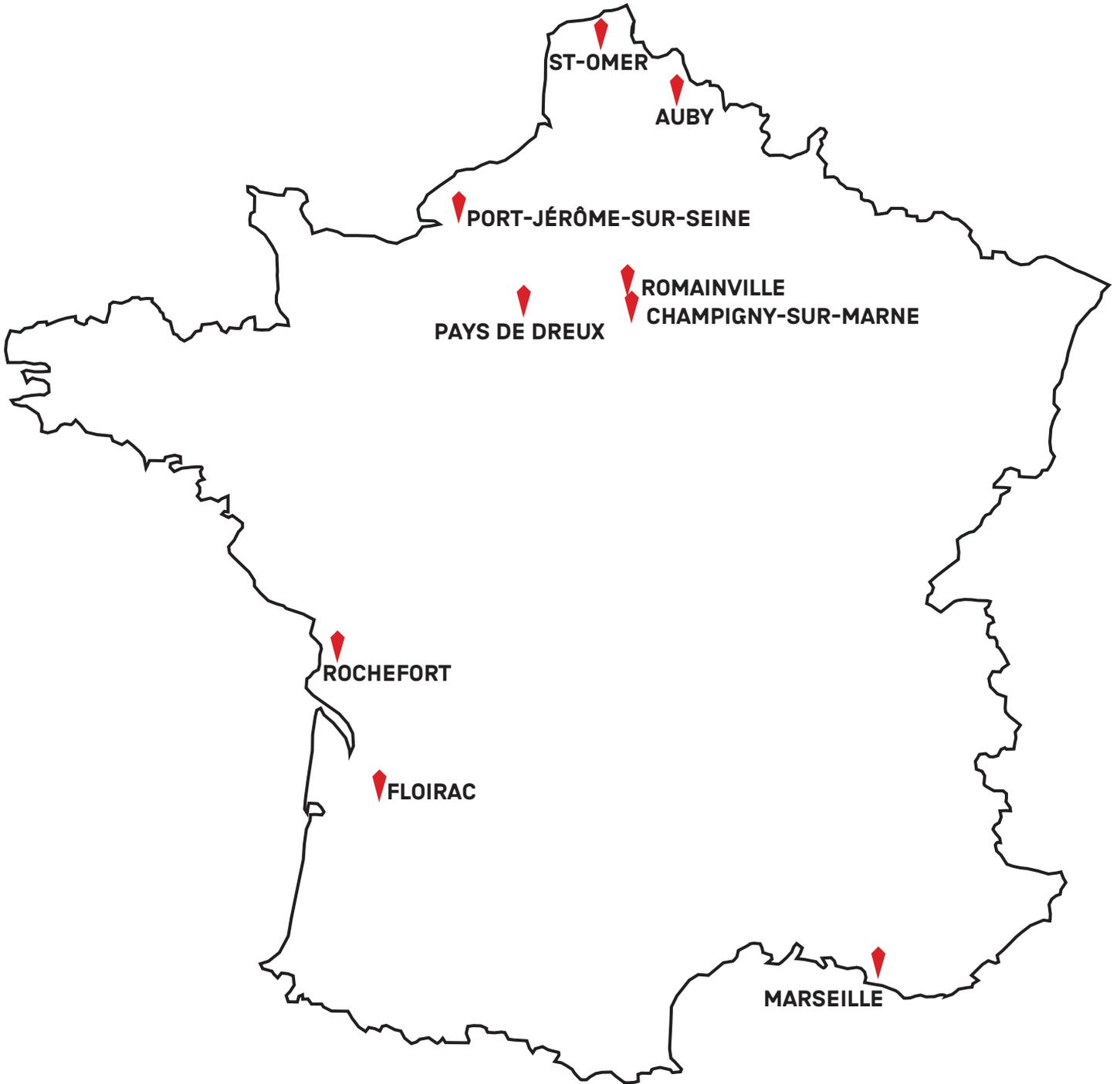
E U R O P A N
FR
15

Villes
productives 2

ROMAINVILLE

LE TRAMWAY, LA COUTURE, LE QUARTIER

Dossier de site



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 Europan¹. 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 Europan 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 Europan⁶ 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.

Europan 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, Equité, 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 résiduels 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.europan30ans.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

INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

Ville de Romainville

ACTEURS IMPLIQUÉS :

Ville de Romainville, Communauté d'agglomération Est-Ensemble, Département 93, Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF), Région Ile-de-France, Etat

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

Architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

Programmation urbaine, urbanisme, architecture, paysage

COMMUNICATION :

Communication des projets après le concours, le 2 décembre 2019

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

Avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

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

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2020
- rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2020
- assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

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

À la suite du concours, la Ville et ses partenaires envisagent de :

- Guide de développement urbain
- Schéma d'orientation
- Intervention architecturale

PROPOS INTRODUCTIFS : MADAME LE MAIRE

Mesdames, Messieurs,

La Ville de Romainville soucieuse d'un développement urbain exigeant, s'inscrit avec optimisme et volonté dans la démarche European. Ce concours est pour elle une occasion nouvelle de donner corps à sa volonté de transformer la ville, d'accompagner son essor en suscitant l'innovation architecturale et urbaine. C'est là notre ambition première : penser la ville à vivre de demain à travers sa multifonctionnalité, ses nouveaux usages, ses nouvelles pratiques dans un cadre architectural de qualité. Cette volonté forte a permis d'engager un renouvellement urbain nécessaire et la présence de signatures d'architectes de renom participant à la qualité de vie des habitants. Notre détermination à accompagner le développement urbain durable du territoire se mêle aujourd'hui à une volonté de s'appuyer sur une nouvelle méthode de conception pour penser et réaliser un véritable morceau de ville. Le site proposé au concours EUROSPAN nous semble être à même de susciter l'innovation de jeunes talents par sa complexité, par l'hétérogénéité de l'environnement urbain, par sa capacité d'accueillir de nouveaux programmes répondant aux objectifs partagés de la municipalité et des habitants du quartier. Soucieux de répondre au mieux aux attentes des riverains qui souhaitent depuis de longues années l'arrivée du tramway T1 et une dynamisation urbaine du quartier, la ville a conduit une phase préalable de concertation en 2018 afin de fixer les conditions d'acceptabilité d'un projet urbain. La validation des objectifs de densité et de programmation fonctionnelle, la présence conséquente d'espaces verts d'agrément et la végétalisation des espaces publics sont des invariants du projet. L'enjeu d'une multifonctionnalité sur ce site doit permettre une dynamisation économique tout en apportant des réponses aux particularités du site. Aussi, il est attendu le développement d'un programme de logistique urbaine le long de l'autoroute A3 constituant à la fois une opportunité économique et un écran anti bruit qualitatif. Parallèlement, l'enjeu d'animation des rez-de-chaussée et la grande capacité des locaux doivent permettre l'implantation d'activités dans des secteurs d'avenir aux contraintes particulières tels que l'accueil d'entreprises ou centres de formations spécialisés dans l'intelligence artificielle ou le numérique. De nouvelles formes urbaines permettant d'allier activité, formation et habitat sont attendues particulièrement. Sur la base de cette première phase de concertation, le cahier des charges ici proposé doit permettre aux équipes de penser un quartier qui constituera demain une nouvelle couture urbaine qualifiante, tout en préservant son

caractère (présence de sentes, mixités, échelle domestique ...). Une deuxième phase de concertation est prévue fin 2019 afin de permettre aux équipes retenues par le jury d'European d'exposer leurs travaux aux habitants. Ce concours doit être pour les équipes une occasion de proposer de nouveaux processus de projets, de nouvelles formes urbaines, de nouveaux programmes permettant leur co existence. . Il doit aussi, je le souhaite, faire de ce quartier en devenir un modèle d'écologie urbaine. A toutes et tous, soyez assurés que les attentes sont fortes mais l'impatience est grande de découvrir le fruit du concours European.

Corinne Valls, Maire de Romainville



Rue Gallieni - Tracé du T1



Vue oblique vers le sud de la ville

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES 2"

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME

A l'origine essentiellement agricole, Romainville s'inscrit dès la seconde moitié du XIX^e siècle dans le mouvement de développement industriel de la ceinture parisienne, ce qui amène une population ouvrière croissante jusque dans les années 1960, date du départ progressif des activités industrielles plus loin vers l'Est du département et au-delà. Face à la désindustrialisation et à la dégradation de l'emploi, l'un des enjeux prioritaires de la ville est d'agir en direction d'un re-développement économique. Ce renouvellement nécessaire de l'activité économique, en lien avec les entreprises et les partenaires locaux, peut s'appuyer sur les pôles de compétences à conforter ainsi que sur les grands projets et leurs effets structurants tels que les nouvelles polarités, et le renforcement de celles existantes notamment sous l'effet du développement des transports publics (tramway T1, prolongement du métro ligne 11). A travers ces axes de développement, la municipalité souhaite construire une ville plurielle et mixte tant du point de vue de la population que des activités.

Les enjeux du site de Romainville soumis à la session d'Européen 15 autour du thème « villes productives » illustrent deux thématiques majeures :

Les nouvelles mobilités, les nouvelles accessibilités autour de la création du tramway T1, de l'autoroute A3 mais également des nouvelles connexions à créer afin de mettre un terme à l'enclavement du territoire.

Équité et mixité pour un territoire depuis longtemps délaissé et enclavé porteur d'un potentiel urbain fort permettant d'envisager un nouveau quartier de ville mixant activité, formation, services et habitat.

Ces différentes thématiques sont à considérer à plusieurs échelles fortement imbriquées et interactives :

L'échelle métropolitaine du Grand Paris dans laquelle le site s'inscrit au même titre que de nombreux autres sites métropolitains devenus porteurs de développements urbains grâce à l'arrivée d'un nouveau transport en commun, à la libération de fonciers, à la mobilisation des multiples acteurs publics et privés. Ainsi, le potentiel de développement correspondant à l'arrivée du tramway T1, la libération du foncier généré par la déconstruction de l'autoroute A186, la volonté politique forte de la ville ainsi que la mobilisation des partenaires font du site de Romainville un territoire de mutation qui s'inscrit dans un réseau plus large de sites activés ou réactivés.

Il s'agit ici de relier, d'articuler, de réunir, de créer des continuités là où il n'y avait que rupture, vide, enclavement, cassure, abandon...il s'agit également d'innover, d'expérimenter de nouveaux modes d'habiter, de travailler, de vivre ensemble à l'échelle du grand territoire, de construire des proximités, des ponts ... au-delà des limites administratives : une situation qui n'est pas inédite car en 1896, une ligne de tramway relie Romainville à Paris induisant une stimulation forte de l'urbanisation, de la croissance démographique et de la transformation progressive d'une ville agricole vers une ville industrielle. Aujourd'hui, l'attractivité productive du site de projet est bien à considérer à l'échelle métropolitaine comme un maillon d'un réseau en cours de construction qui se déclinera ensuite de façon itérative à toutes les échelles.

L'échelle intercommunale notamment avec Montreuil

Le tracé du futur tramway T1, levier majeur de transformation et de requalification du site, permet de créer de nouveaux liens, de nouvelles continuités urbaines, de nouvelles proximités entre les communes de Noisy-le-sec au Nord, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois au sud. C'est au cœur de ces nouvelles connexions que s'inscrit la station « Libre pensée » située sur le site de projet et c'est à cette échelle, renforcée par la sortie de l'A3 que doivent se penser les nouvelles activités, les nouvelles pratiques urbaines, les nouvelles proximités susceptibles de générer de nouveaux paradigmes. L'échelle intercommunale est celle des grands équipements sportifs, culturels ainsi que des structures de formation et d'emplois. Le tramway dessine une géographie du territoire dont il faudra se saisir pour faire émerger de nouvelles dynamiques urbaines.

L'échelle de la commune

Jusqu'en 2000, Romainville est restée « en marge » des grandes mutations socio-démographiques et économiques qu'ont connues les communes voisines. Les limites fortement marquées entre le plateau et les bas-pays, les coupures urbaines générées par les infrastructures (autoroutes) ainsi que les dessertes par les transports publics peu développées (pas de gare, pas de métro...), ont contribué à figer la ville dans sa forme urbaine. Depuis une quinzaine d'années, la ville s'est transformée particulièrement dans le centre-ville et le secteur des bas pays, cependant, le secteur de projet, lui, est resté en marge du développement urbain, enclavé, replié sur lui-même. Aujourd'hui, grâce à l'arrivée du T1, il aspire à construire des liens avec le centre ville, à s'ouvrir sur les quartiers environnants tout en préservant l'équilibre social existant.

Cheminements, espaces verts, équipements, commerces

Des sentes marquent l'identité du quartier, les habitants les prennent pour les déplacements quotidiens. Pourtant la présence de la bretelle A 186 et l'îlot dominé par les parcelles maraîchères parallèles à la bretelle font une enclave entre le quartier des Ormes et le quartier du Chemin Vert.

Le remailage des deux quartiers en renforçant les sentes et cheminements existants est ainsi l'enjeu important pour l'aménagement des délaissés du T1.

- Cheminements qualitatifs
- Cheminements à requalifier
- Arbres existants
- Sentes
- Sentes privées
- Sentes à requalifier
- Espaces verts existants
- Îlot enclavé (dominé par les parcelles maraîchères)
- Equipements
- Commerces



AUC 04/06/2018

9

Le développement de ce secteur va immanquablement accentuer les pressions démographiques, foncières et immobilières déjà observées en centre-ville et qui risquent de mettre en péril les occupations existantes. Il s'agit donc dans le cadre du projet Européan d'anticiper ce processus et d'intégrer dans le projet de transformation du site, l'adaptation du quartier environnant.

L'échelle du quartier

Apporter des solutions à l'inégalité des territoires, permettre au quartier de se développer, de se désenclaver, de se relier...tout en respectant et en valorisant le déjà-là et en particulier les formes urbaines qui mixent des activités (artisanat, services) avec du logement. Le parcellaire agricole sur lequel se sont installées ces activités risquent de subir des transformations suite à l'arrivée du tramway qu'il s'agit d'anticiper et de contrôler afin de ne pas subir l'impact du projet. Par ailleurs, le foncier potentiel doit permettre en partie d'assurer le désenclavement du quartier, son lien avec le centre ville d'un côté et Montreuil de l'autre (9,5 hectares de délaissés dont 2,7 hectares sur la commune de Romainville), mais aussi les liens entre les 2 rives du tramway. La volonté de la ville passe clairement par un changement de paradigme, la recherche d'une nouvelle vie urbaine en tentant de rapprocher les éléments, de renforcer les accessibilités, de permettre à de nouvelles dynamiques urbaines d'émerger.

L'échelle du site

Il s'agit de rendre fécond un territoire aujourd'hui stérile en inventant de nouvelles modalités d'articulation entre les activités économiques et les lieux de vie. Cette mutation économique déjà amorcée à Romainville valorise les filières porteuses contemporaines (biotechnologies, technologies de l'environnement, numérique...) tant dans le domaine de la formation que de la recherche et développement. La fécondité du territoire se traduit également en termes de densité, d'intensité, de qualité de vie, d'échanges notamment autour de l'espace public le long du tram, de relation ville-nature...pour lequel une échelle domestique est souhaitée par les habitants qui pourrait s'inscrire sous le label écoquartier.

LES ATTENTES SPECIFIQUES DE LA VILLE ET DE SES PARTENAIRES

La ville attend sur le site proposé aux candidats d'Européen des propositions concrètes tant dans le processus de projet que dans les formes urbaines, les

hypothèses programmatiques ainsi que la mise en œuvre architecturale.

La ville inscrit le projet Européan dans une politique plus large déjà engagée en faveur de la co-construction avec les habitants. Le site de projet constitue un élément majeur de développement et de diversification des activités, Il est attendu des propositions innovantes la mise en place d'un processus de projet, une stratégie permettant d'amorcer l'attractivité du territoire, ses connexions ses articulations dans le respect du déjà-là et dans l'audace du futur quartier à inventer.

La ville attend également des hypothèses aux questions d'échelles, de densité, de programmation, de pratiques, d'usages, de peuplements, de modalités de gestion et de fonctionnement. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle centralité mais de créer un espace tiers qui assurera le lien entre les quartiers existants au sud et le centre tout en maintenant les populations et activités en place et en évitant le processus de gentrification.

Comment articuler le quartier du Chemin vert, au nord-est du site composé de logements collectifs et individuels associés à des équipements (écoles) et des activités et le quartier des Ormes, au sud-ouest composé de pavillonnaires associés à une activité artisanale ?

Comment assurer une articulation harmonieuse entre activité et habitat ?

Loin d'un projet figé, la ville souhaite un projet adaptable et évolutif dans le temps long de l'urbanisme et en fonction des opportunités...

LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

L'espace public vecteur de connexion, d'échanges, support d'activités autour du tramway mais aussi trame verte connectée à des espaces verts en confortant le végétal déjà là, constitue le fondement de la transformation du lieu. La réflexion sur l'espace public constitue l'élément fédérateur du projet urbain. C'est lui qui fera émerger l'attractivité du territoire et son lien avec le centre-ville. Un parc urbain, lieu de rencontre, de jeu, de détente mais aussi de sensibilisation, de pédagogie et d'action autour des questions environnementales, écologiques, énergétiques....Un lieu de production.

La ville souhaite implanter sur ce territoire, un équipement sportif de grande échelle qui permettra de faire venir les enfants et les adultes de toute la commune et au-delà.



Vue sur le rond point Edouard Branly
FR-ROMAINVILLE-SS-P1



FR-ROMAINVILLE-PS-P13



Rue Galliéni, support du futur T1
FR-ROMAINVILLE-PS-P3



Dessous de l'A186, à démolir, site de projet
FR-ROMAINVILLE-PS-P11

Cette nouvelle implantation permettra d'inscrire le quartier dans le paysage urbain de la commune au même titre que les autres quartiers. Le caractère polyvalent de l'équipement sera recherché. Il est également attendu une réflexion sur les nouvelles pratiques sportives libres notamment pour les jeunes du quartier.

Des activités artisanales, industrielles compatibles avec un secteur d'habitat, en lien éventuellement avec les quartiers : nouvelles formes de production compatibles avec l'habitat, autour des filières porteuses contemporaines (numérique, biotechnologies, technologies de l'environnement, logistique urbaine, économie circulaire...) couplé avec un lieu de formation autour de ces thèmes et offrant aux jeunes du quartier des débouchés sur place au sein de filières porteuses.

La question des modes d'habiter doit être au cœur de la réflexion afin de constituer une attractivité pour de nouvelles populations, intégrant le travail à domicile, le télétravail, la profession libérale.... Ainsi que la question des personnes âgées, des familles recomposées...

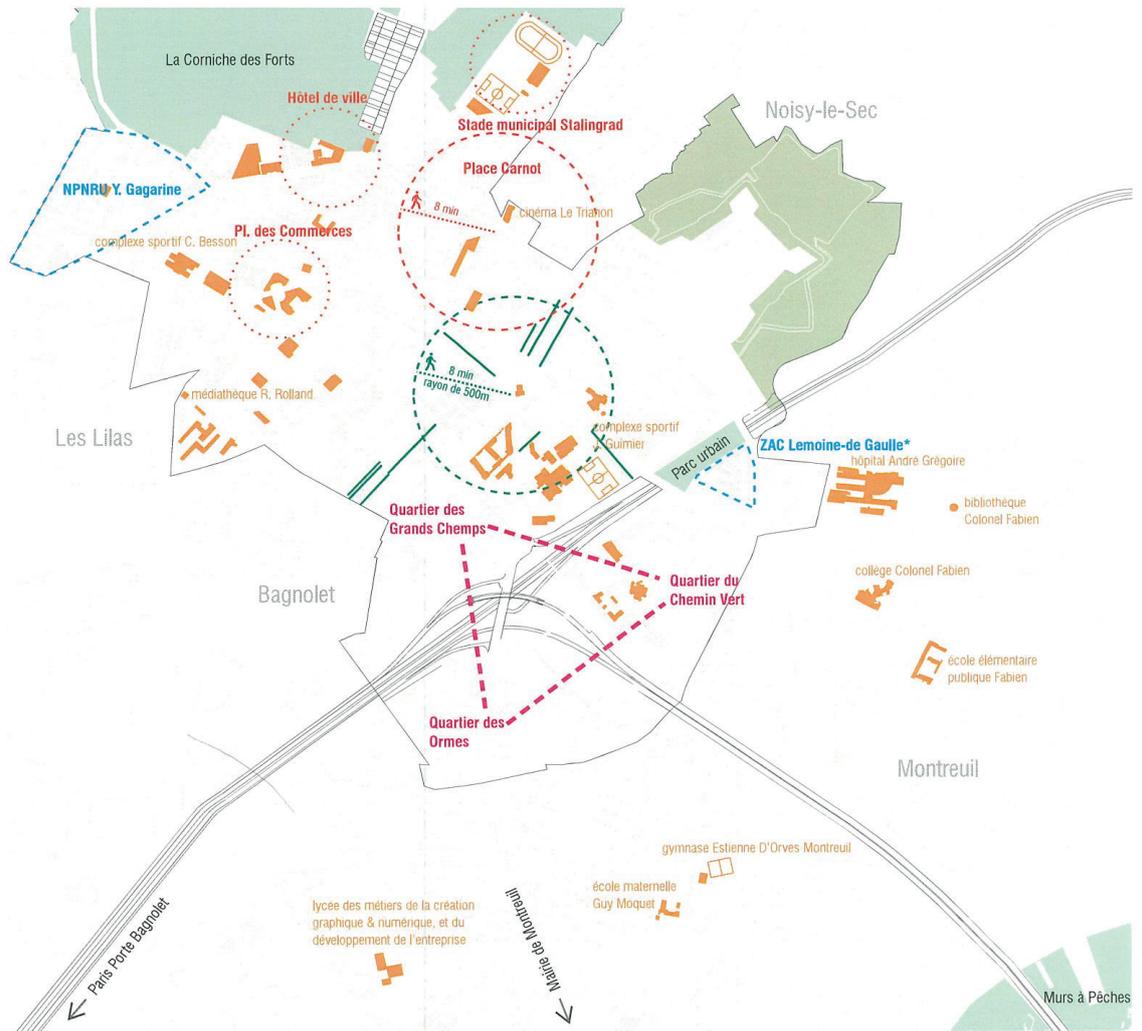
Il s'agit d'imaginer ici de nouveaux agencements, de nouvelles typologies qui tiennent compte de l'existant, des projets en cours et des orientations futures avec la conscience que l'on passe d'un lieu relégué à un nouveau quartier profondément renouvelé et s'appuyant sur l'existant de la ville. Cette transformation radicale de ce morceau stratégique du territoire fait appel à un nouveau regard à porter, ainsi que des processus de transformation porteurs de figures urbaines inédites, tout en étant rattaché à l'existant.

Romainville avant le passage du T1

Les quartiers des Ormes et du Chemin Vert sont isolés du reste de ville de Romainville par l'A3, la bretelle A186 et l'échangeur.

-  Pôles attractifs du centre ville (commerces, accès à la Corniche des Forts, etc)
-  Quartier d'équipements (scolaires et sportifs) et de sentes
-  sentes existantes
-  3 quartiers (Grands Champs, Ormes, Chemin Vert) enclavés
-  Équipements, attractivités (commerces, cinémas...)

* achèvement du quartier Charles de Gaulle prévu pour 2022



Etude délaissés T1 - Agence architecture urbanisme AUC pour la ville de ROMAINVILLE - 2018

FR-ROMAINVILLE-C-M6

La Ville de Romainville, commune de 26 000 habitants de la Seine-Saint-Denis et membre de l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble, se situe à seulement deux kilomètres de Paris au nord est, et donc ainsi pleinement concernée par les enjeux de développement

de la Métropole du Grand Paris.

GÉOGRAPHIE ET TOPOGRAPHIE : HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

La ville qui couvre 344 hectares, est profondément marquée par sa géographie et sa topographie. Le relief très prononcé du territoire, avec son fort dénivelé, entraîne une séparation géographique naturelle entre la partie haute de la ville, située sur le plateau de Romainville, et celle nommée à juste titre les Bas-Pays, située dans la plaine du canal de l'Ourcq. Le plateau au centre culmine à 120 m, et surplombe de 60 à 70 m les Bas Pays. La pente est largement occupée par un territoire particulier d'anciennes carrières aujourd'hui essentiellement boisées, en partie inaccessible pour danger d'effondrement, et qui constitue le site dit de la Corniche des Forts.

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN S'ORGANISE À PARTIR DE LA GÉOGRAPHIE DE LA VILLE :

Petite ville avant tout maraîchère mais aussi de villégiature jusqu'au 19^e siècle, Romainville s'engage dans l'urbanisation avec l'arrivée progressive de l'industrie et du tramway. A la fin du XIX^e siècle, le déclin des activités agricoles et l'exploitation des carrières marque le début de l'histoire industrielle de Romainville, accompagné par la mise en place du tramway en 1896 pour relier le bourg à Paris. L'industrie se développe fortement dans le quartier des Bas Pays, autour notamment des activités chimiques et pharmaceutiques.

• **Le Plateau**, correspondant approximativement aux deux tiers Sud de la commune, est constitué d'un tissu mixte d'habitat et d'activités artisanales ou industrielles ; la ville s'y est développée à partir de l'ancien bourg sur la trame du parcellaire maraîcher en lanières, d'abord sous forme de lotissements et de constructions autonomes, puis sous la forme d'opérations plus importantes de

logements collectifs (grands ensembles d'habitat social des Cités Cachin et Gagarine, résidences privées) et plus récemment sous forme d'opérations d'aménagement publiques (ZAC du Chemin Vert, ZAC Jean Lemoine).

De nombreuses petites activités, artisanales notamment, se glissent dans la ville, créant la mixité fonctionnelle à la parcelle caractéristique de ces tissus urbains de banlieue. Le plateau est lui-même séparé en trois entités par les infrastructures autoroutières qui segmentent le Sud de la commune :

- l'autoroute A3 forme la limite entre le quartier « Grand Champs » rattaché au centre-ville, et les quartiers du Chemin Vert et des Ormes plus en continuité avec le Nord de Montreuil correspondant au secteur de projet Europan.
- la bretelle autoroutière A186 (dont le démantèlement est prévu), sépare le Chemin Vert et les Ormes.

• **Les Bas Pays**, correspondant approximativement au tiers Nord de la Commune, sur lequel s'est développée la zone industrielle de Romainville, le long des grands axes de la plaine : chemin de fer, canal de l'Ourcq, RN3 (avenue de Metz) et RD116 (avenue Gaston Roussel), ainsi que deux pôles d'habitat au pied du coteau (les cités Langevin et Parat, récemment développées par la ZAC du Bas-Pays, et le quartier pavillonnaire de l'avenue du Colonel Fabien, limitrophe de Pantin).

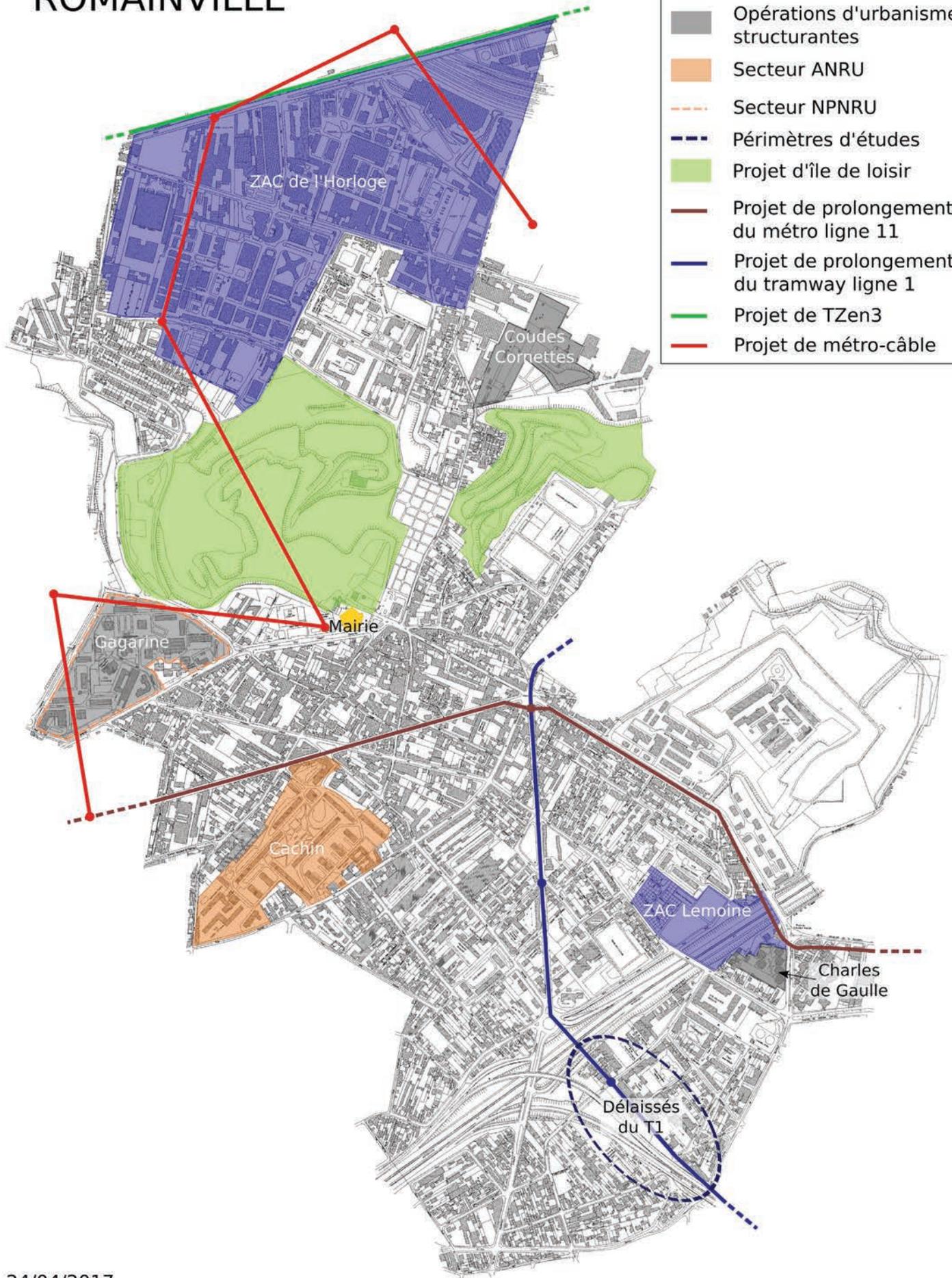
• Entre Plateau et Bas Pays, la « **Corniche des Forts** » forme un dénivelé d'environ 60 m, cadré à l'Ouest par le Fort de Romainville (situé sur la commune des Lilas) et à l'Est par le Fort de Noisy (sur Romainville). Ce coteau, longtemps exploité comme carrière, constitue une poche boisée intégrant également un parc départemental, un parc communal et un stade.

LES TRANSFORMATIONS DE LA VILLE À PARTIR DES ANNÉES 2000

La ville connaît une transformation urbaine profonde engagée dès les années 2000 grâce à de nombreux projets de renouvellement urbain dans les quartiers d'habitat social associant rénovation, démolition, qualification des espaces publics, création de logements amenant une mixité de typologies de logements, et la création de nombreux équipements public, ou encore à la conduite d'opérations de requalification du centre ancien, avec notamment la résorption de l'habitat insalubre et la requalification des espaces publics du centre ancien.

ROMAINVILLE

- Opérations publiques d'aménagement
- Opérations d'urbanisme structurantes
- Secteur ANRU
- Secteur NPNRU
- Périmètres d'études
- Projet d'île de loisir
- Projet de prolongement du métro ligne 11
- Projet de prolongement du tramway ligne 1
- Projet de TZen3
- Projet de métro-câble



24/04/2017

Edité par le S.I.G

1/4000

FR-ROMAINVILLE-C-M1

La ZAC de l'Horloge au Bas Pays, engagée à la fin des années 2000, développe également un quartier mixte de logements, activités, et projets d'actions culturelles (fondation d'art, ateliers d'artistes ...).

Cette transformation, conduite par la municipalité, répond à de nombreuses attentes dans un territoire qui compte 48% de logements sociaux et un taux de chômage de près de 19 %. Les nombreux projets, achevés, engagés ou à l'étude à l'échelle du territoire doivent permettre non seulement d'améliorer le cadre de vie mais aussi d'apporter, à travers une mixité sociale et fonctionnelle forte, des opportunités.

LES ANNÉES À VENIR : L'ARRIVÉE DES TRANSPORTS EN COMMUN LOURDS ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

La ville connaît aujourd'hui une forte pression foncière comme l'ensemble de la région parisienne, qui est fortement accentuée par l'arrivée de transport en commun lourd, avec le prolongement de la ligne 11 du métro, dont les travaux sont en cours, et la réalisation de la nouvelle branche du Tramway 1, de Noisy le Sec à Montreuil, traversant Romainville en interconnexion avec le futur métro, qui permettra la transformation de notre site, objet du projet.

DESSERTES ET CONNEXIONS

A l'exception de l'autoroute A3 qui dessert la ville de Romainville est mal identifiée sur les grandes routes nationales qui structurent l'agglomération parisienne, seulement longée par la RN3 au nord de la commune. L'ensemble du réseau de voies de dessertes locales correspond à un tissu de voiries globalement étroites, générant de fortes congestions du réseau routier et des points de blocages aux heures de pointe. On observe aussi une forte coupure entre les quartiers hauts et bas de la ville. La question des accès poids lourds engendrent également de nombreux dysfonctionnements.

A ceci s'ajoute les difficultés de stationnement notamment en centre-ville. La politique de stationnement doit répondre à plusieurs objectifs : favoriser le développement économique et commercial de Romainville, conserver et

améliorer le charme des quartiers et les qualités du tissu résidentiel, et s'inscrire dans le développement durable. L'arrivée des transports en commun lourds va permettre de conforter la volonté affichée de réduction de la place de la voiture en ville.

Le prolongement de la ligne 11, en cours de chantier, assurera une liaison avec le cœur de Paris en 25 mn, il devrait être livré en 2022. Celui du tramway T1, qui permettra de rejoindre la gare RER E de Noisy-le-sec à la gare RER A et E de Val de Fontenay, devrait voir le chantier s'engager en 2019.

Par ailleurs la ville développe le maillage piétonnier ainsi que les déplacements en vélo sur l'ensemble du territoire, avec notamment quelques stations de velib, et une politique de réduction de la vitesse à 30km.h, permettant une meilleure cohabitation des modes de transport. Cependant, de nouveaux itinéraires restent à développer notamment dans le secteur du projet European.

CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE: LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ACTUEL, LES PISTES POUR L'AVENIR

Le tissu économique de Romainville n'échappe pas à la tendance générale de perte d'emplois et de diminution des activités industrielles et artisanales. Cependant, il s'inscrit dans une phase de mutation commune à l'ensemble du bassin parisien.

La ville se caractérise par un grand secteur anciennement industriel au nord, les Bas Pays, qui connaît une désindustrialisation massive notamment de l'industrie chimique, secteur historique de l'industrie romainvilloise, ainsi que des postes et télécommunications. Ce secteur connaît actuellement un renouvellement urbain accueillant des activités qui se développent sous de nouvelles formes, commerciales, tertiaires, mais aussi liées au développement culturel avec l'arrivée d'une fondation d'art contemporain et de galeries d'art. L'activité continuera néanmoins à occuper une place dans ce secteur, avec le service aux entreprises, l'informatique et la recherche&développement en particulier sur le site Biotech.



Dessous de l'A186, à démolir, site de projet

FR-ROMAINVILLE-PS-P5



A186, infrastructure à démolir, site de projet

FR-ROMAINVILLE-PS-P6

D'autre part le tissu économique de la ville est aussi constitué de petites entreprises disséminées sur l'ensemble de la commune, mais principalement au centre et du sud de la ville, insérées dans la ville et créant une véritable mixité de fonctions. Ces activités sont pour certaines nuisantes dans leur proximité avec l'habitat, mais d'autres sont indispensables à la ville et participent à maintenir une ville de mixité. Elles ont aujourd'hui tendance à disparaître, notamment avec la pression foncière qui s'exerce sur le territoire.

Dans le paysage actuel, le secteur Sud de la ville (correspondant au site de projet Europan), bien desservi par la route, constitue également un des pôles potentiels de développement économique en contre point des Bas Pays, dont la spécificité pourrait se développer autour des thématiques environnementales et écologiques.

L'ARMATURE COMMERCIALE DE LA COMMUNE

Les commerces se concentrent dans le centre ville, répartis entre la place du marché, la mairie et la Place Carnot, appelée à se développer avec l'arrivée du métro.

Les autres quartiers disposent de commerces de proximité, de qualité parfois médiocres, au Bas Pays et dans le sud de la ville, situés le long des axes principaux.

Les Ormes et chemin vert (secteur de projet Europan) accueille un petit marché de plein air vers le secteur des 3 Communes, et quelques commerces sur l'axe Branly du côté des Ormes. Globalement peu de commerces dans le secteur, en lien avec une densité relativement faible également.

L'OFFRE EN LOGEMENTS : UN DEVELOPPEMENT DE LA MIXITE PERMETTANT LE RENFORCEMENT DES COMMERCES ET DES EQUIPEMENTS

UNE POPULATION QUI RAJEUNIT

En 1911, la commune compte un peu moins de 6 000 habitants, atteint 12 538 habitants en 1926, puis en 1931, 18 217 habitants. Le développement se poursuit jusque dans les années 60, avec notamment la réalisation des ensembles de logements sociaux, pour arriver à 26 261 habitants en 1975, ce qui constitue la population actuelle.

Si le solde naturel reste positif, le solde migratoire est négatif : une population jeune, majoritairement moins de 40 ans (57,5 %), avec une forte représentation des moins de 20 ans (27,3%) et une forte augmentation de personnes seules (+30%), moins de grandes familles (-10%). La ville comporte une forte proportion de logements sociaux (48%), situés majoritairement dans des quartiers créés dans les années 60/70, que sont Cachin, Gagarine et Chemin Vert. L'habitat privé se répartit entre des logements collectifs anciens dans le centre ville en grande majorité, et des secteurs pavillonnaires importants représentant 25% des logements, notamment dans le secteur qui nous occupe du côté des Ormes, qui constituent un important facteur d'attractivité de la commune.

Les nouveaux programmes de logement en cours de construction depuis une quinzaine d'années ont eu pour conséquence une augmentation du parc de logements collectifs sur le centre ville et les Bas Pays, ainsi qu'une augmentation progressive de part des logements en accession à la propriété.

On note une vacance faible sur l'ensemble du territoire de la commune.

Le développement de la ville s'inscrit dans la dynamique de la métropole, et de l'intercommunalité, qui est exprimée dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) et souhaite relever trois défis majeurs :

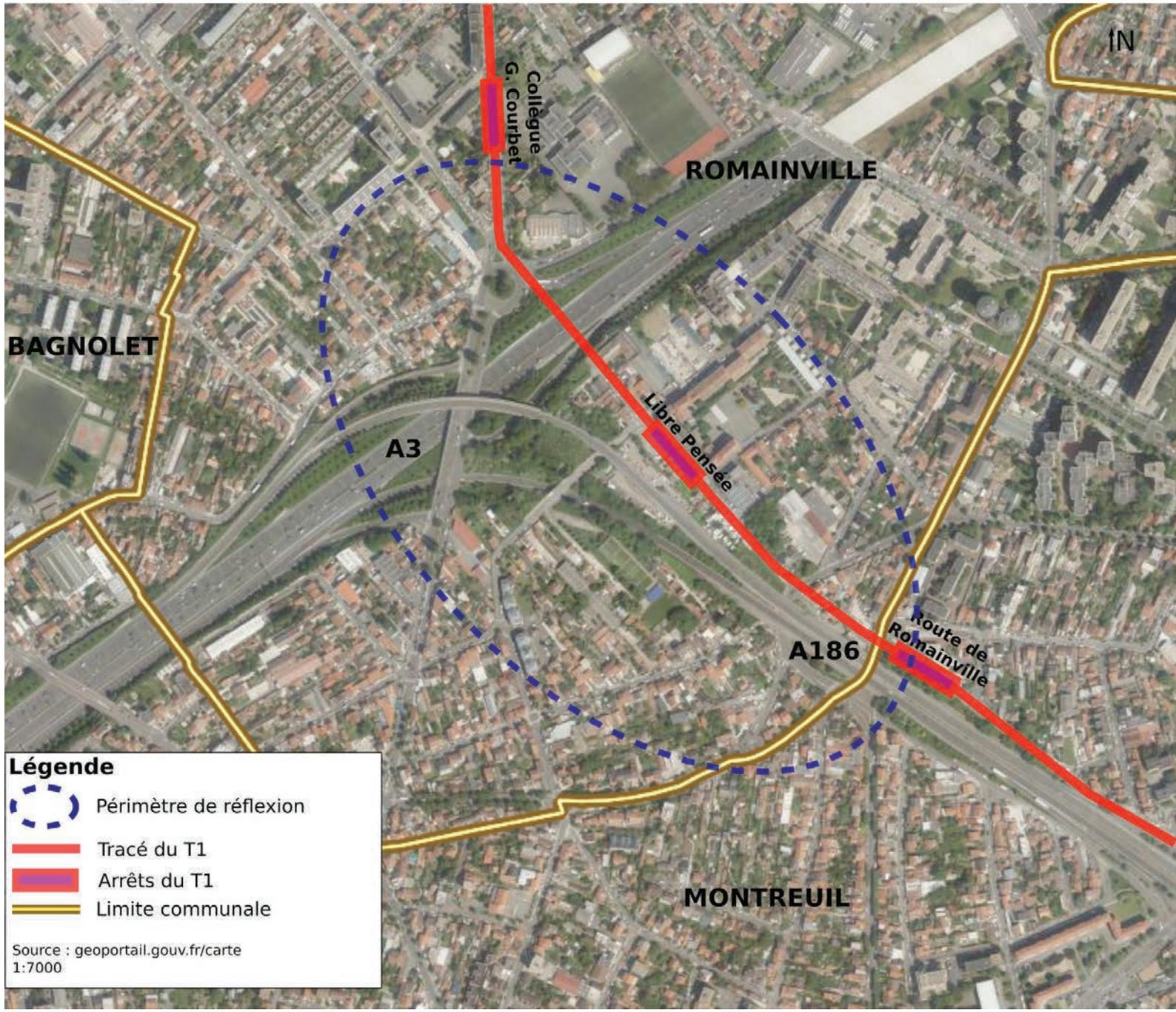
- Proposer à chacun les conditions de l'émancipation et du bien vivre,
- Relever le défi du rayonnement et de l'attractivité du territoire,
- Faire d'Est Ensemble une éco agglomération.

Le projet politique tend à favoriser une forte dynamique de développement, économique, sociale et démographique, au bénéfice des populations locales (amélioration de leurs conditions de logements, facilitation de leur insertion dans le marché du travail), tout en favorisant l'attractivité du territoire vis-à-vis de l'extérieur pour attirer les investisseurs.

L'habitat est au cœur de ce projet politique. Il s'agit de l'espace qui offre les conditions qui conviennent aux ménages tout au long de leur vie : le logement, le quartier, la commune, le lieu de travail et les modalités de déplacement, les équipements... Les politiques de l'habitat concernent directement les citoyens et n'ont pas seulement des conséquences sur leur façon de vivre ou la sécurité des familles mais aussi sur leur relation au travail, à l'emploi et à l'économie.

L'enjeu est donc de « mettre l'humain au cœur des objectifs politiques », en privilégiant une approche sur

Prolongement du Tramway T1 - Etude des délaissés - Périmètre de réflexion



FR-ROMAINVILLE-SS-M2

les conditions de vie des habitants à travers le choix d'indicateurs relatifs aux diverses formes du mal logement liés à la tension du marché. Mais il est aussi de chercher un équilibre de développement, compte tenu des fortes potentialités de ce territoire et de sa sollicitation dans le cadre du projet métropolitain.

LES EQUIPEMENTS PUBLICS ET PRIVES : LES LIEUX DE SOCIABILITE ET D'ECHANGE DANS LA COMMUNE

La commune est globalement bien pourvue en équipements publics. Cependant, on peut observer qu'ils sont inégalement répartis sur l'ensemble du territoire.

Les réalisations de logements sur la ville et la démographie amènent à ouvrir chaque année plusieurs classes, 2 nouvelles écoles ont été construites en 2016 et 2017, et des extensions de groupe scolaires sont en cours.

Romainville est insuffisamment desservi en collèges et lycées. Le taux de réussite au bac est faible. L'objectif de la ville est de doter la commune d'un lycée de proximité à pédagogie innovante. Il est aujourd'hui souhaité dans le quartier des Bas Pays.

Les projets de renouvellement urbain réalisés et en cours, à Cachin et à Gagarine, ont permis d'améliorer de façon conséquente les offres sur la ville, avec la création d'une médiathèque, d'un espace pour les seniors, d'une nouvelle école et d'une crèche, et à venir d'une salle de sport et d'un espace de co working.

D'autre part la salle municipale dite Le palais des Fêtes, équipement important d'accueil de spectacles et des associations, est actuellement en cours de rénovation et d'agrandissement. Un nouvel équipement sportif important est également en cours de construction à proximité du centre ville.

Aujourd'hui, le secteur de projet n'accueille pas d'équipements structurants. Aujourd'hui seuls les groupes scolaires, situés sur la rue de la Fraternité et la rue Aubin, desservent l'ensemble des quartiers des Ormes et Chemin Vert, amenant à des traversées piétonnes de notre secteur actuellement difficiles.

Il manque notamment dans le secteur un équipement sportif dont le rayonnement pourra s'envisager à une

échelle territoriale élargie. La ville s'attache donc à compléter, adapter mais également à rendre plus accessibles l'ensemble de ses équipements.

Il s'agit de :

Compléter la gamme d'équipements en mettant l'accent sur l'articulation entre les équipements de proximité et les équipements communaux voire intercommunaux

De faire évoluer le fonctionnement de certaines structures en les ouvrant en pratique libre notamment les équipements sportifs

De mettre en place un fonctionnement intercommunal d'équipements et de services notamment les équipements sportifs, pour personnes âgées, petite enfance, centre de santé...

L'accueil de la petite enfance est régulièrement évalué, , une extension des groupes scolaires existants pourra si nécessaire être envisagée.

Les équipements de santé font également l'objet de projet à moyen ou long terme.

LE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 ET LA RECONQUETE DES ABORDS

Le prolongement du tramway T1, prévu pour 2022, répond à plusieurs objectifs :

Améliorer le maillage et la desserte en transport en commun de l'est parisien en reliant entre eux les centres urbains et les quartiers et d'autre part aménager et requalifier l'espace public des territoires desservis tout en contribuant à faire émerger de nouveaux programmes de construction. Sur le site de Romainville, le passage du tramway implique la destruction de la bretelle d'autoroute A186 générant ainsi la création d'un nouveau foncier de 2,7 hectares sur la commune de Romainville.



Vue aérienne des sites de réflexion et de projet
FR-ROMAINVILLE-PS-AP2

AVP - Prolongement de la ligne de Tramway T1

Conseil Départemental de la Seine Saint Denis
Plan d'ensemble aménagement urbain
29/11/2013

Annotation service Foncier - Ville de Romainville
Septembre 2018



SITE DE RÉFLEXION

Le site de réflexion du projet se situe au sud de la ville, au niveau de ce qui constitue aujourd'hui l'échangeur de l'autoroute A3 et de la branche dite A186, perpendiculaire à l'A3, qui constitue l'amorce d'une autoroute qui ne s'est finalement jamais réalisée. Cette bretelle vient donc petit à petit se fondre dans le tissu urbain au nouveau de Montreuil.

Le site est donc particulièrement marqué par l'emprise considérable des éléments de voirie, par une coupure urbaine très forte générée par l'A3 entre le nord et le sud de la commune, et une coupure supplémentaire générée par l'A186 au sud entre les quartiers qui nous occupent, Chemin Vert et les Ormes, déjà coupés du nord par l'A3. Ces différents quartiers peuvent se caractériser par :

GRANDS CHAMPS AU NORD DE L'A3

Le quartier Grands Champs s'est développé sur la trame agricole maraîchère, progressivement lotie et densifiée depuis les années 1920. Il occupe le plateau de Romainville entre le centre et l'autoroute A3. On trouve un tissu majoritairement pavillonnaire, de qualité diverse, avec parfois de très petites maisons voire des constructions précaires. Quelques ensembles collectifs, moins importants que les cités du centre-ville, sont venus s'implanter au sein de ce tissu.

LE QUARTIER DES TROIS COMMUNES : CHEMIN VERT ET LES ORMES AU SUD DE L'A3

Le quartier des Trois Communes souffre d'un double enclavement : Nord-Sud avec la rupture de l'A3 et Est-Ouest avec l'A 1086. Il en résulte une subdivision en deux quartiers : Chemin Vert à l'Est et Les Ormes à l'Ouest.

Les Ormes

Le quartier des Ormes a peu évolué depuis son urbanisation. L'urbanisation du territoire Sud de la ville a été peu encadrée et fortement conditionnée par le tracé agricole et maraîcher comme principe organisateur de l'espace. La liberté d'implantation du bâti caractérise ce quartier dont le parcellaire se trouve remarquablement conservé.

Le tissu s'organise selon un parcellaire d'origine (de 4 à 15 m de large) en lanière dont les variantes sont issues de remembrements postérieurs. Les parcelles plus importantes sont généralement situées au milieu du pavillonnaire, et accueillent des activités desservies par des voies privées.

L'identité du quartier a été préservé « grâce » à la coupure autoroutière. Les jardins privés du quartier des Ormes tendent à conférer une image verte à ce secteur.

Ce quartier n'a aucun équipement, et se dirige vers Chemin Vert pour cela.

Quelques opérations de logements collectifs R+2/3 sont en cours de développement dans ce quartier, avec l'agglomération de plusieurs parcelles, posant la question de l'évolution du quartier.

Chemin Vert

Chemin vert présente un tissu plus hétéroclite, pourvu d'équipements, qui font largement défaut aux Ormes. Le parcellaire en lanière s'est effacé au profit de grands îlots géométriques comprenant de l'habitat collectif social et aussi quelques pavillons, des équipements avec une très belle école fin 19° début 20° rue de la Fraternité, de l'activité et un marché forain extérieur.

Ce quartier, qui a été largement restructuré par la réalisation de la ZAC du Chemin Vert, est caractérisé par des îlots continus, des fronts bâtis à l'alignement mais aussi quelques restes de parcellaire en lanière.

Dans cette partie Sud de la ville, en prévision de l'arrivée du tramway, plusieurs opérations immobilières sont en cours de réalisation. Elles portent essentiellement sur des programmes de logements de petits collectifs mélangeant accession et location. Elles seront à relier au projet. Un réseau de sentes irrigue le quartier. Il est à prolonger, à structurer et à développer dans le cadre du projet Européen.

Département :
SEINE SAINT DENIS

Commune :
ROMAINVILLE

Section : AM
Feuille : 000 AM 01

Échelle d'origine : 1/500
Échelle d'édition : 1/2000

Date d'édition : 08/03/2018
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC49
©2017 Ministère de l'Action et des Comptes
publics

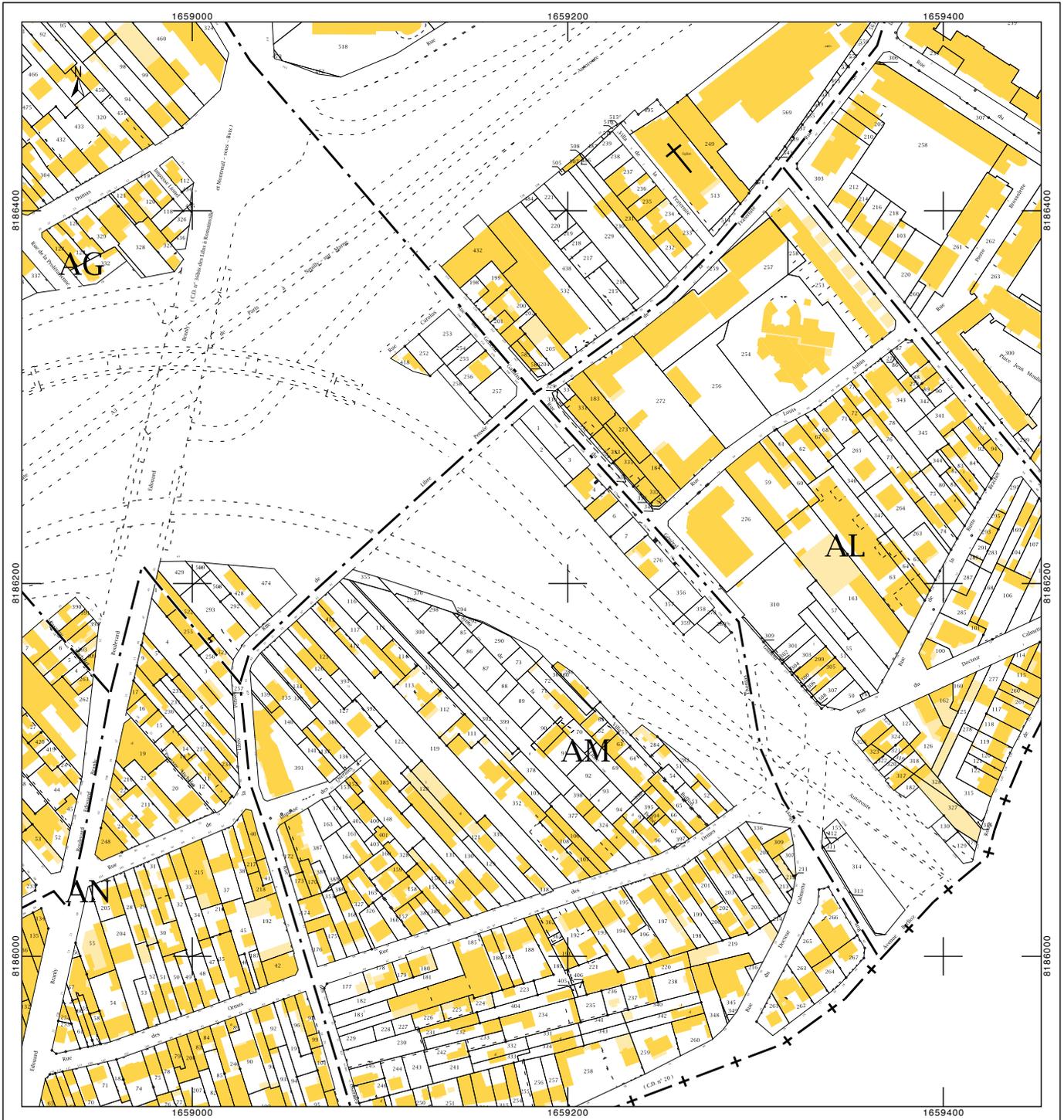
DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le
centre des impôts foncier suivant :
SEINE SAINT-DENIS
IMMEUBLE CARRE PLAZA 15/17
PROMENADE JEAN ROSTAND 93022
93022 BOBIGNY CEDEX
tél. 01 49 15 52 00 -fax 01 49 15 62 64
sdif.seine-saint-denis@dgfip.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr



FR-ROMAINVILLE-SS-M4

Le site du projet lui-même, précisément sous l'infrastructure de l'A186 et ses abords, est donc un site aujourd'hui « peu visible » et complexe à envisager, à se représenter. La présence de cette bretelle autoroutière, générant ces coupures très fortes entre quartiers, a aussi induit du délaissement, de l'abandon, et de la dégradation. Les espaces publics, notamment piétons, sont particulièrement déqualifiés. Les cheminements d'un côté à l'autre, nécessaires pour aller à l'école en sont un exemple criant.

Les terrains sont donc aujourd'hui des délaissés, des dessous, des entre deux, et vont devenir des enjeux de transformation considérable pour tout le quartier. L'arrivée du tramway avec la démolition de l'infrastructure de l'A186 constituent le levier principal de l'évolution de ce territoire aujourd'hui relégué et isolé. Ces délaissés aujourd'hui coupure, vont redevenir à la fois la possibilité du lien entre les quartiers, le lieu du transport nouveau, et la possibilité de l'accueil de nouvelles fonctions et des usages publics. Le foncier correspondant à la déconstruction de l'infrastructure appartient au département de Seine-Saint-Denis.

En marge de ce territoire, de part et d'autre du futur tramway T1, se situent des parcelles propriété de la ville pour la plupart ou propriété du département qui ont également vocation à muter.

SUITES DONNÉES AU CONCOURS :

La ville souhaite engager avec les équipes retenues par le jury European, une phase de concertation avec les habitants à l'issue de laquelle elle pourra engager des missions d'études permettant d'aboutir à un guide de développement urbain, une programmation affinée et des interventions architecturales et urbaines notamment sur l'espace public.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	3
INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	6
PAROLE AUX ACTEURS : MADAME LE MAIRE.....	7
RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES 2".....	9
LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THEME	9
LES ATTENTES SPECIFIQUES DE LA VILLE ET DE SES PARTENAIRES	11
LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES	11
CONTEXTE URBAIN	13
GÉOGRAPHIE ET TOPOGRAPHIE : HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN	13
CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE : LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ACTUEL,	
LES PISTES POUR L'AVENIR	15
SITE DE RÉFLEXION.....	23
GRANDS CHAMPS AU NORD DE L'A3	23
TROIS COMMUNES : CHEMIN VERT ET LES ORMES AU SUD DE L'A3	23
SITE DE PROJET.....	25



E U R O P
P A N 15
FR



epf
ILE-DE-FRANCE