

Cahiers du DSA
d'architecte-urbaniste
2014 – 2015

Du nœud infrastructurel
à la gare-site
Le futur paysage métropolitain
du Pont de Bondy

Bertilla de Baudinière, Marine Bouillot,
Adrien Fontanell, Antoine Paumier

École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée



Du nœud infrastructurel à la gare-site Le futur paysage métropolitain du pont de Bondy

Étudiants

Bertilla de Baudinière
Marine Bouillot
Adrien Fontanell
Antoine Paumier

Commanditaire de l'étude

Unité territoriale de Seine Saint-Denis
(UTEA93) de la direction régionale
et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île de France (DRIEA)

**Cahiers du DSA
d'architecte-urbaniste
2014 – 2015**

**École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée**

La commande

page 23

Manifeste pour la gare site

page 27

A Le site comme préalable

page 35

B Une ambition métropolitaine

page 85

C Architecture de sol, repères urbains

page 101

Conclusion

page 125

Depuis l'autoroute et ses murs anti-son, le site est pratiquement invisible, à l'exception de quelques bâtiments émergents que localise un œil averti. En venant de Paris, l'événement du Pont de Bondy offre la première respiration dans la perspective du canal, tenue depuis le parc de la Villette. Pour l'utilisateur des transports en commun, il s'agit de la fin d'une urbanité où les villes se tiennent à distance les unes des autres. Depuis le site, au dessus des têtes des passants et bien plus haut que les toitures des maisons, se dressent les viaducs autoroutiers. Construits pour franchir et relier des territoires plus vastes, ils ménagent peu le site qu'ils traversent. La confrontation des échelles crée un paysage extraordinaire. Les maisons sont bousculées pour la dimension titanique des ouvrages. L'immensité des espaces libérés en sous-face des viaducs s'organise en une succession de nefs brutales ponctuées régulièrement par des voiles de béton. Les talus d'autoroute génèrent des ruptures et des mises à distance qui partitionnent l'espace public. Pour autant, la hauteur des ouvrages laisse le regard filer librement. Comme dans un dialogue de sublimation, le canal, régulier et calme, souligne l'irrégularité et l'agitation du territoire qu'il traverse et l'effort des ouvrages d'art qui le surplombent.

Dans ce paysage, le canal et les infrastructures imposent leur permanence. Spontanément, les usagers semblent négocier avec cette présence imposante et durable. Au plus près de l'eau, les mobilités douces profitent de la configuration plane et continue du canal. À proximité des industries mais soulagé de l'agitation de la ville, c'est le lieu d'activités récréatives dont les usagers savent apprécier d'ores et déjà les qualités. Un peu plus loin, des activités informelles colonisent les espaces sous les infrastructures : le stockage de véhicules y est l'activité la plus répandue. Les remblais, inaccessibles de par leur proximité avec le réseau magistral, accueillent un écosystème en développement et forme une continuité verte

traversant le site. L'occupation humaine et végétale conquiert l'espace généreux offert par les infrastructures, laissant un sentiment d'encombrement général. Partout, des panneaux publicitaires gigantesques, des signalétiques routières et celles des transport en commun, des lampadaires, des bancs, des poubelles, des affiches collées, déchirées, puis recouvertes. Cette accumulation sature l'espace d'informations hétérogènes parfois contradictoires. À cette esthétique s'ajoute celle de la congestion. Des salves de véhicules traversent continuellement le site en occupant toute la largeur de la chaussée. Ce trafic incessant se superpose aux multiples itinéraires piétons. Les passages cloutés surdimensionnés proposent la traversée d'un trottoir à l'autre comme de fragiles passerelles franchissant un océan d'asphalte. Les feux tricolores des carrefours orchestrent ce savant ballet. L'effervescence du Pont de Bondy témoigne d'une vitalité urbaine débordante et confirme un caractère métropolitain porté à son paroxysme.

Dans cette scénographie géante, chaque acteur du site participe à la formation d'un lieu sculptural, hybride et empli de contrastes d'échelle et de vitesse, d'un (éco)système complexe qu'il convient de comprendre et de reconnaître afin d'en imaginer les transformations.















400











RATP

M2 102

...JHipHop DOME 2011...

Welcome
to
Bondy

TRIP BOSS
HER



WORK, BOD, BOD, BOD
СЕРГЕЙ





ROCK OR - HILLS

ALONE

Large graffiti piece with stylized letters in white, black, and red.

Small graffiti tag or signature.



RÉGLEZ EN 10 FOIS
SANS FRAIS !



Garrefour





La commande

L'Unité territoriale de Seine-Saint-Denis (UTEA93) de la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA) a confié au DSA d'architecte-urbaniste une étude sur le secteur du Pont de Bondy.

Secteur clé du nord-est parisien, à l'intersection de grandes figures infrastructurelles (le canal de l'Ourcq, l'ex-RN3 et les autoroutes A3 et A86), le Pont de Bondy est desservi par de nombreux transports en commun qui le relie à la capitale. Ce territoire en limite de trois communes, accueillera à l'horizon 2025 une gare du Grand Paris Express (GPE).

Nécessité d'un regard transversal

L'énoncé de la commande rend compte de la forte sectorisation qui règne sur ce secteur. Chaque infrastructure possède son propre gestionnaire : le STIF, la RATP, la ville de Paris, l'état déconcentré, la DRIEA, la DIRIF, le conseil général de Seine-Saint-Denis, Est Ensemble, et les villes de Bondy, Noisy-le-Sec et Bobigny. Cette étude propose une stratégie commune capable de synthétiser et d'arbitrer les besoins, capacités et exigences des différents acteurs du projet en vue de la création de la gare de la future ligne 15 du Grand Paris Express et

de l'arrivée prochaine du T Zen 3. Cette ambition rend nécessaire et convoque un regard transversal à travers une intention commune de faire de ce secteur un projet collectif et global.

Manque de lisibilité

La DRIEA sollicite le DSA afin de diagnostiquer et de résoudre les dysfonctionnements de ce nœud infrastructurel, saturé par les flux automobiles.

La commande mentionne un manque de lisibilité du site, traduisant la difficulté effective de l'appréhender dans son ensemble. Cette étude vise à clarifier la lecture des éléments qui composent et stratifient le site, afin de comprendre les processus ayant fabriqué cette situation et d'en extraire les leviers de transformation et de projet.

Manifeste pour la gare-site

Depuis 2010, la Société du Grand Paris (SGP) mène le projet du Grand Paris Express qui consiste en l'extension et la réorganisation du schéma de transport en commun parisien. Intégré au réseau actuel, il reprend pour partie le tracé en rocade d'un réseau de transport en site propre nommé « Grand Huit ». La conversion de ce projet initial a rapidement évolué en un réseau souterrain très profond s'étendant sur l'ensemble du périmètre prévu, que celui-ci soit fortement densifié en surface ou non. À terme, le Grand Paris Express proposera sur quelques 205 kilomètres de réseau, l'extension de deux lignes de métro existantes, la réalisation de quatre nouvelles lignes et la création de soixante-douze nouvelles gares. Le Projet du Grand Huit prévoyait initialement l'amélioration du quotidien de ses usagers, en permettant à chacun d'« aller tous les jours de son domicile à son lieu de travail¹ ». Ré-impulsé par Manuel Valls, le développement du Grand Paris Express a révélé une autre ambition : celle de transformer ce réseau en un outil assurant la liaison entre les grands pôles économiques du territoire. Cet ensemble connecté serait alors capable de briller à l'échelle internationale, tout en assurant une accélération de la croissance

1 Nicolas Sarkozy, 2007, cité dans Philippe Panerai, « Grand Paris, les méandres du Grand Huit », *Criticat*, n° 6, septembre 2010, p. 19.

nationale. C'est ainsi que le Premier ministre a annoncé la candidature de Paris à l'Exposition universelle de 2025, à laquelle devraient s'ajouter les Jeux Olympiques de 2024 afin de porter « les futurs lieux emblématiques du Grand Paris » et de « convaincre les investisseurs étrangers de s'engager sur ces terres métropolitaines² ».

Faisant rapidement suite aux débats sur le tracé des axes de liaison, le dessin des gares a généré bon nombre de discussions. « Penser aux stations, c'est penser aux correspondances » disait alors Philippe Panerai. « S'interroger [sur la] position exacte [des stations] dans des territoires [...] habités, s'en servir pour améliorer [...] ces points d'intensité urbaine qui facilitent la vie quotidienne des habitants [...] devrait être la règle d'or du travail du Grand Paris³ ».

Toutefois, il ne s'agit pas tant d'améliorer « des territoires qui sont aujourd'hui pour l'essentiel habités⁴ » que de les préparer à l'arrivée de nouveaux habitants. Car les gares sont aussi porteuses d'espoir pour l'État de pouvoir enfin imaginer la réalisation des 70 000 logements par an promis à travers les objectifs du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Chaque implantation de gare préconise donc un développement dense du quartier alentour et ce, au risque de concurrencer les tissus existants. En ce sens, il est malheureusement envisageable que leurs chantiers colossaux et les nouveaux commerces franchisés qu'elles contiennent puissent tuer ce qui reste encore des petites enseignes locales et de la mémoire des lieux dans lesquels elles s'insèrent. La gare dont on rêve pourtant, est celle qui donnerait une nouvelle chance à la rue « adapté[e] à la sociabilité locale »⁵ et à ses quartiers environnants, en leur offrant la possibilité de se densifier en logements, en commerces et en activités.

2 Agnès Fernandez, « Grand Paris : bâtir un destin commun », *Traits urbains*, n° 72, Décembre 2014/ Janvier 2015, p. 17.

3 Philippe Panerai, « Grand Paris, les méandres du Grand Huit », op. cité., p. 35.

4 *Ibidem*.

5 Éric Charmes, *La rue, village ou décor*, Éditions Créaphis, 2006, p. 9.

Or, à mesure que le projet du Grand Paris Express se précise, la gare au service du quotidien est progressivement relayée à l'arrière plan⁶. Ainsi, l'exposition à La galerie d'architecture (été 2012) rendait compte des résultats de la consultation de la mission de conseil lancée par la SGP, au sujet de l'architecture et du design des gares du Grand Paris. La doctrine principale de la SGP alors révélée est celle de la gare édifice. Elle est mise en exergue par la procédure adoptée pour l'élaboration des nouvelles gares : à chaque gare, son architecte. Cette posture conduit aujourd'hui à l'émergence de gares totem toutes différentes, rivalisant d'imagination pour se démarquer. La gare est ici un symbole des mobilités urbaines dont le rôle ne cesse de croître : elle devient le monument du XXI^e siècle. Ces icônes menacent d'éclorre sur l'ensemble du réseau, alors que le Grand Paris devait justement faire preuve de sa diversité et dévoiler ses nombreux visages. Il va de soi que « fonder le Grand Paris sur les gares, stations-correspondances ou hubs, promises à une commercialisation intense, pour ne pas dire une marchandisation, semble limiter la perspective urbanistique⁷ ».

C'est ainsi que la SGP a assigné, comme prémisse à tout projet, le programme « gare » dans laquelle le maître d'œuvre doit « réintroduire la vie urbaine⁸ » : une lumière naturelle, des commerces et des services, une continuité et une vitalité urbaine. Destinées à devenir des micro-mondes profitant de la nécessité de se déplacer pour agglomérer l'urbanité en leur sein, elles semblent nier la singularité des lieux dans lesquelles elles s'implantent.

6 Pour Jean Nouvel, la raison de cette dérive se trouve dans la confusion générale du projet. Pour Roland Castro, il s'agit d'un manque d'ambition de la part des acteurs du Grand Paris. Voir Jean Nouvel, « Le projet du Grand Paris est menacé de s'enliser dans la confusion », *Le Monde*, 20.10.2009 et Roland Castro, « Le Grand Paris manque d'ambition », *Le Monde*, 01.07.2010.

7 David Mangin, *Paris/Babel, Une mégapole européenne*, Éditions de la Villette, Paris, 2013, p. 266.

8 Philippe Simay in JFA, « L'identité des gares du Grand Paris : la gare sensuelle », SCS, 2012.

Globalement, la SGP cherche à assurer une certaine cohérence de la forme des gares imaginées. En 2012, elle lance une consultation internationale de conseil en architecture et en design dont le groupement Jacques Ferrier est lauréat. L'équipe nommée propose de « mettre l'accent sur la dimension sensuelle, l'émotion que les gares vont susciter, l'empreinte qu'elles laisseront dans les esprits et le récit qu'elles vont raconter⁹ ». Le travail mené aboutit à une charte qui assure l'homogénéité du réseau. Cette méthode s'appuie sur le concept de gare comme expérience. Elle met en premier lieu la gare, puis tisse avec le site : Bruno Fortier propose des repères unitaires marquants grâce à l'émergence d'une gare-signal ; les Ateliers Elizabeth et Christian de Portzamparc suggèrent la gare comme « le premier grand équipement symbolique et identitaire de la métropole » à travers des « invariants » ; et Jean-Marie Duthilleul insiste : « chaque gare doit porter à la fois l'identité du réseau et celle du lieu qu'elle dessert ». Pourtant, à toutes ces propositions, s'oppose l'argument de l'existant : les tissus urbains hétéroclites, à travers les richesses qu'ils possèdent, portent déjà en eux l'identité du Grand Paris. Dès lors, le réseau a-t-il réellement besoin d'une identité forte ou cherche-t-on à lisser l'hétérogénéité des territoires ? Il semblerait que le dessin des gares manque d'un objectif clair et hésite entre un territoire agrandi célébrant encore la figure du « cercle parisien¹⁰ » et un Grand Paris composite.

La posture antagoniste consiste à placer le site comme préalable à la construction d'une nouvelle gare. Le programme s'efface pour laisser parler l'existant. Le déplacement est vu comme un service complémentaire offert à la ville. Cette posture amène à adopter une réponse spécifique en fonction de chaque contexte. Nous proposons le concept de gare-site : de mettre en premier plan le site, puis de le tisser à la gare. La gare est un service et non un

9 Jacques Ferrier, *ibid.*

10 Pierre-Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler, *No limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Ed. Du Pavillon de l'Arsenal, 2008, p. 37

emblème. Il n'y a pas de « partie émergée de l'iceberg¹¹ ». Le territoire devient lui-même le symbole de la métropole parisienne et les projets de gare sont des prétextes pour en faire émerger les lignes fortes et donner une lecture du Grand Paris tel qu'il existe déjà. La gare-site constate que le territoire supporte de nombreuses qualités qui lui sont endogènes et qu'il suffit d'en accentuer les traits pour le démontrer. Cela demande le « regard détaillé, contemporain et sans préjugés¹² » à l'image du projet mené par le groupe Tomato architectes sur le boulevard périphérique. Lorsque les territoires sont denses, ils sont composés de strates successives qui créent leur identité. La gare-site du Grand Paris n'a nullement besoin d'ajouter une nouvelle strate à ce palimpseste. La gare-site s'appuie ainsi sur une approche de type sub-urbaniste : le site dessine le programme. Sébastien Marot décrit cette approche comme une célébration de « l'épaisseur des situations [...] de sorte que le site devient l'idée régulatrice du projet, et presque le sujet ou le générateur du programme¹³ ». La gare-site recentre l'ambition portée par le Grand Paris : « mettre en scène la métropole n'est pas indifférent, c'est un moyen sûr d'en promouvoir l'image en même temps que d'en permettre la compréhension¹⁴ ».

La gare-site tire parti de l'intermodalité qu'elle supporte. Les gares du Grand Paris n'ont de sens qu'en les regardant par rapport aux connexions qu'elles proposent entre le réseau magistral et local, entre les rocade et les radiales, entre les transports ferrés et les modes doux. En ce sens, la gare doit aller au delà du réseau du Grand Paris Express, tunnel en profondeur, invisible sentinelle indifférente aux territoires qu'elle traverse. Elle doit s'ouvrir et faire corps avec le réseau multimodal de surface. Les réseaux de bus, de tramway,

11 Pierre-Alain Trévelo, « Les gares du Grand Paris Express », *Revue Urbanisme*, janvier / février 2012, n° 382, p. 55.

12 Pierre-Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler, op. cité., p. 37.

13 Sébastien Marot, « Sub-urbanisme/sur-urbanisme, de Central Park à La Villette », *Marnes, documents d'architecture*, n°1, 2010. pp. 301-353.

14 Philippe Panerai, « Grand Paris, les méandres du Grand Huit », op. cité., p. 37.

les pistes cyclables et voies piétonnes font partie intégrante de la gare-site. Ils l'étirent à travers la ville. Comme le propose Bruno Fortier, « nous rêvons que le "jour" arrive à atteindre les quais et que [...] les stations ne se referment pas », sans aboutir à un réseau « pensé comme une rue intérieure¹⁵ ». Les gares du Grand Paris ne doivent pas être le nouveau nid des galeries artificielles des zones commerciales, par essence dé-territorialisées. Au contraire, la gare est une continuité des villes.

Cette posture désarçonne la forte sectorisation qui règne sur ces secteurs stratégiques et selon laquelle, chaque ville et chaque infrastructure possède son propre gestionnaire. Une approche qualitative appelle à un regard transversal. Il aboutit à une stratégie capable d'arbitrer les besoins grâce à une dimension intégratrice. « Il faut faire travailler tout le monde ensemble », revendique Roland Castro¹⁶. Toutes les couches de la gare-site convergent vers un seul et même objectif : la réalisation d'un espace public à l'échelle des villes et de la métropole. La logique de permanence va de pair avec la dimension intégratrice du projet. La substance de la gare-site, son sol et ses infrastructures sont des repères constants dans le temps. Leur durabilité garantit la lisibilité du site au-delà de la mutation des tissus des villes. L'inscription du projet dans ce paysage stable assure sa permanence.

Le projet de gare-site procède d'une logique de rééquilibrage des espaces et des usages. Il replace le « foncier poétiquement magnifique¹⁷ » et « les potentiels fonciers, les lieux sous-utilisés¹⁸ » au centre des villes. Ces territoires, aujourd'hui en arrière, deviennent désormais un avant structurant pour le développement futur des territoires en question. La gare-site redonne sa place du piéton face

15 Architecture et design des gares du Grand Paris, Résultats de la consultation de la mission de conseil, SGP, 2012

16 Roland Castro, « Le Grand Paris manque d'ambition », op. cité.

17 *Ibidem*.

18 Pierre-Alain Trévelo, « Les gares du Grand Paris Express », op. cité. p.55.

aux autres modes de transports et notamment face à l'automobile, largement prioritaire dans ces territoires. Enfin, le projet requalifie la place des gares au sein du Grand Paris et surtout celle de nos territoires déjà naturellement et amplement sensibles.

A

Le site comme préalable

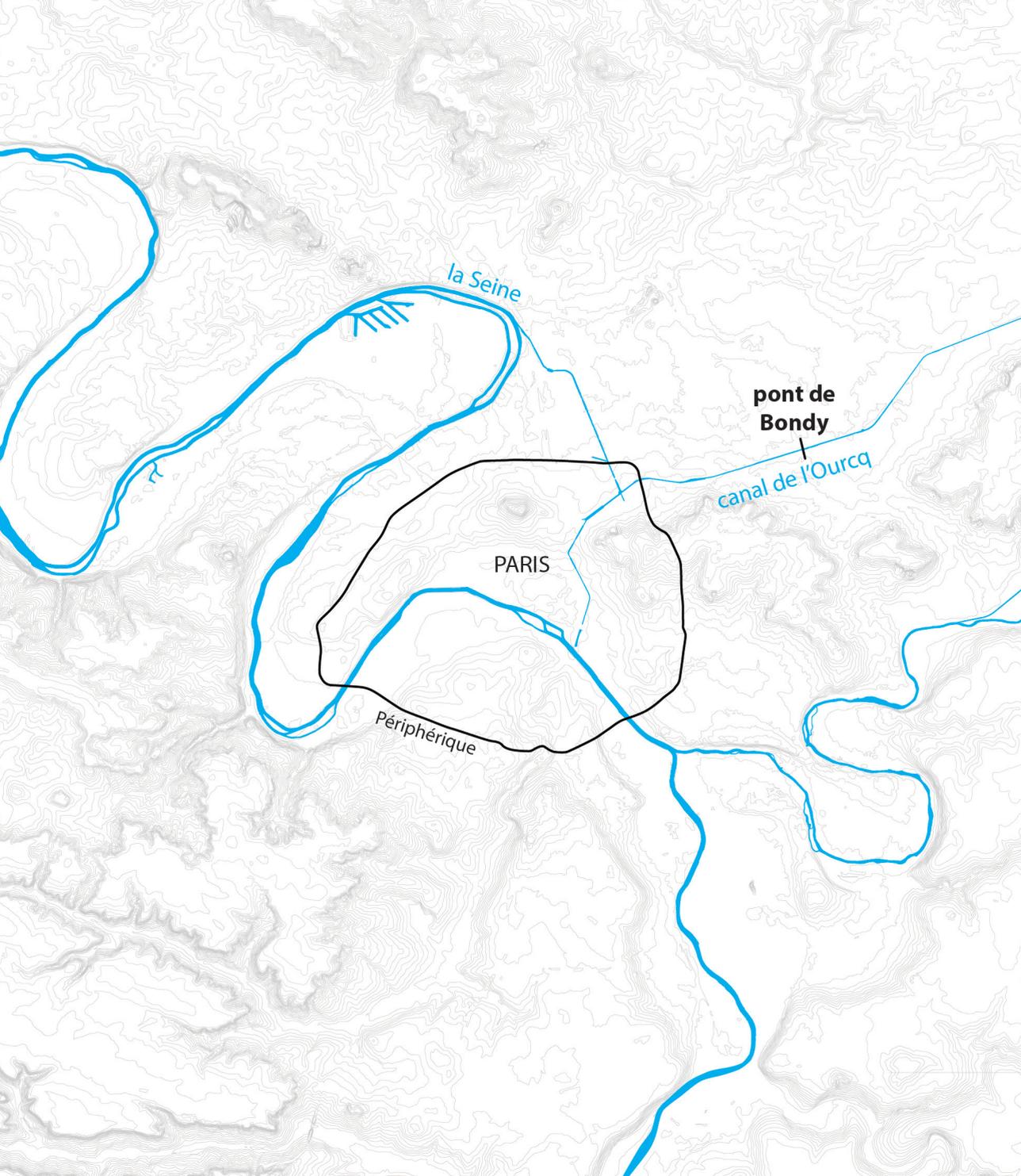
Malgré les débats en cours, le traitement des gares du Grand Paris semble indifférent et indépendant des territoires où elles s'implantent. En territoire de petite ou de grande couronne, au sein de sites plus ou moins denses, plus ou moins difficiles et connectés, les gares adoptent la posture de gare édifice. Parmi les gares du Grand Paris Est, la gare du Pont de Bondy est un cas d'étude. Elle se situe sur le tronçon de rocade de la ligne 15, gérée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France qui ne partage pas le même regard que la SGP. Le projet de gare-site du Pont de Bondy permet d'interroger le rôle du Grand Paris Est et de son réseau dans le processus de transformation de la ville dense. Une photographie aérienne du site révèle toute la complexité d'un territoire qui s'est fabriqué au gré de la construction des infrastructures, suivant chacune une logique propre. Proposer une approche située demande de démêler ce noeud, en analysant les quatre systèmes interdépendants qui fabriquent le paysage singulier du secteur du Pont de Bondy : le canal et ses berges, le Pont de Bondy et les tissus habités, les infrastructures autoroutières et leurs délaissés et enfin, les transports en commun et leurs accès.





Le canal de l'Ourcq

Le canal de l'Ourcq est une radiale de déplacement fluvial de 100 kilomètres dont les berges sont aujourd'hui support de mobilités actives. Sa séquence urbaine de onze kilomètres est le lieu de nombreux projets : de vastes espaces publics accueillent de grands équipements métropolitains, alternant avec de nouveaux quartiers d'habitation. Au niveau du Pont de Bondy, les berges se dilatent et s'ouvrent sur des tissus urbains constitués. Toutefois, ce lien est mis à mal par des flux routiers importants de part et d'autre du canal, et l'ouverture visuelle est compromise par la politique de densification des rives. Cet espace de respiration est pourtant un atout fort du site : c'est un point d'ouverture sur le paysage, une accroche pour des tissus constitués et une entrée intercommunale à l'échelle métropolitaine.



plaine de France

SILLY-LA-POTERIE



la Marne



canal ex-RN3
de l'Ourcq

plateau de Romainville



Périphérique

PARIS

Av. Jean Jaurès

canal Saint-Denis

canal Saint-Martin

Parc de la Villette

Cité des sciences

Zénith

Grands Moulins

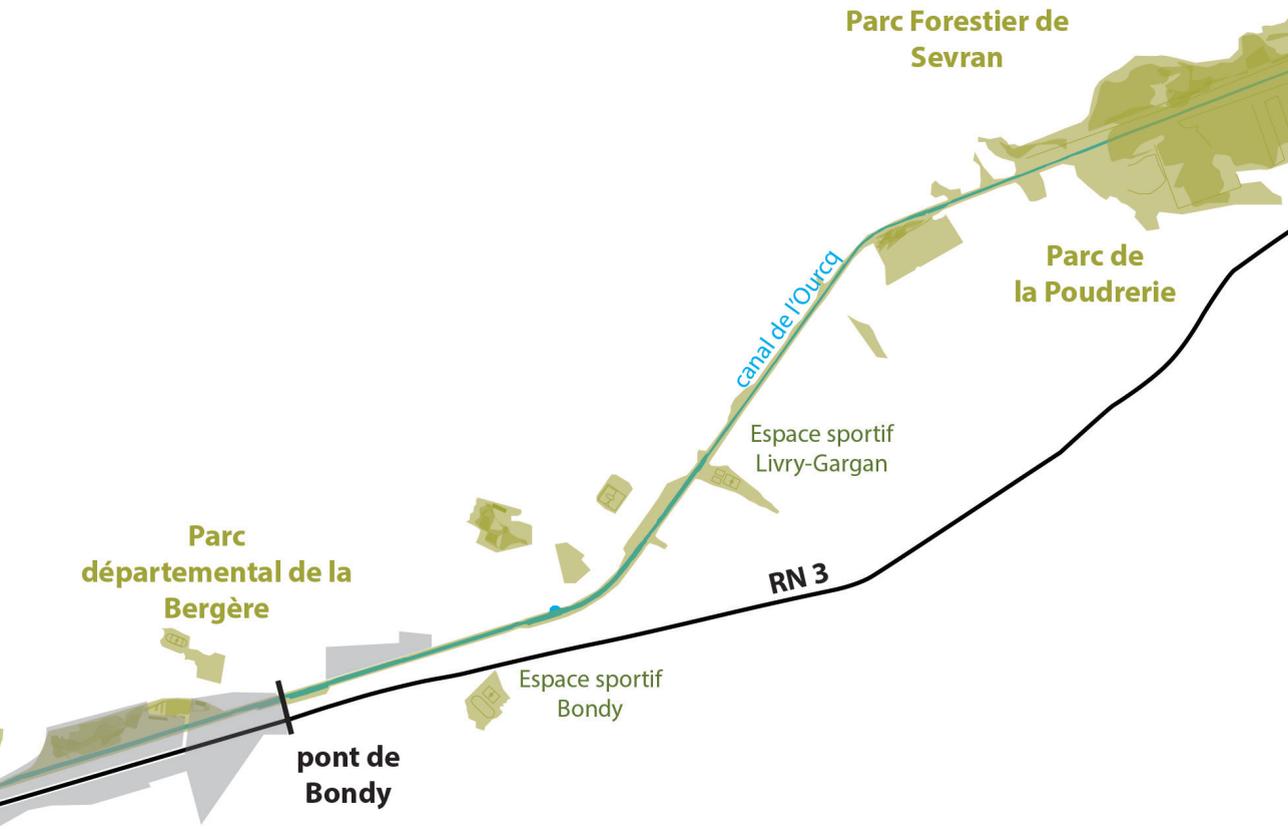
CND

Cité de la musique

Magasins Généraux

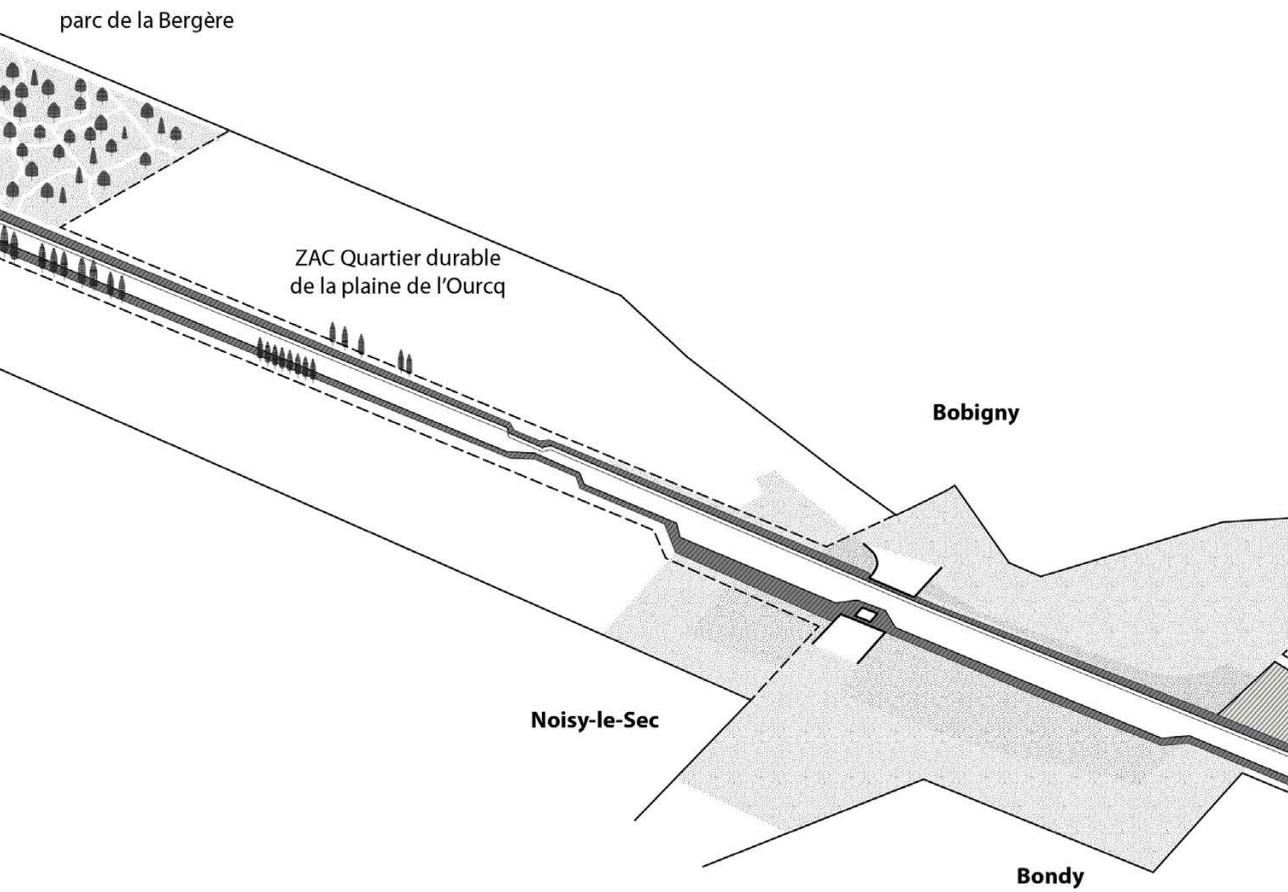
Espace sportif Bobigny

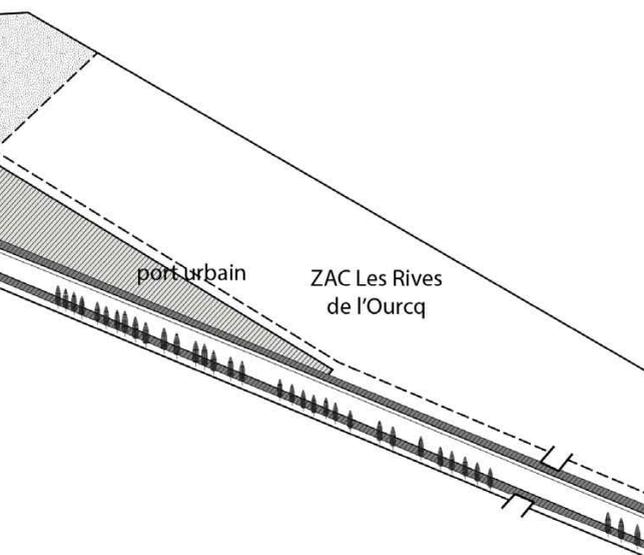
Porte de Pantin



-  espace public majeur
-  nouveau quartier d'habitat projeté







Ouverture du canal

Cette configuration singulière interroge la nécessité de construire la ville jusqu'au bord du canal ou de préserver les berges de toute construction.





Le Pont de Bondy

Le Pont de Bondy est l'un des rares franchissements du canal de l'Ourcq. Il est situé au point de rencontre de trois rues rayonnant depuis les centres-villes de Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec. Il joue un rôle majeur en terme de déplacements puisqu'il supporte l'arrêt du tramway T1 et relie les deux pôles d'arrêts de bus à ses extrémités, sur la place Saint-Just au nord et sous les viaducs de l'A3 au sud.

Ce rôle de connecteur est fragilisé par l'important nombre de véhicules qui l'empruntent pour passer du réseau magistral à la desserte locale et inversement. Ces flux s'étendent au-delà du pont et paralysent l'activité commerciale en frange des tissus urbains.

L'utilisation des espaces publics et la revitalisation de l'activité commerciale aux abords du Pont de Bondy sont aujourd'hui dépendantes de sa faculté à redevenir une continuité urbaine entre deux rives.



vers Drancy

canal Saint Denis

Périphérique

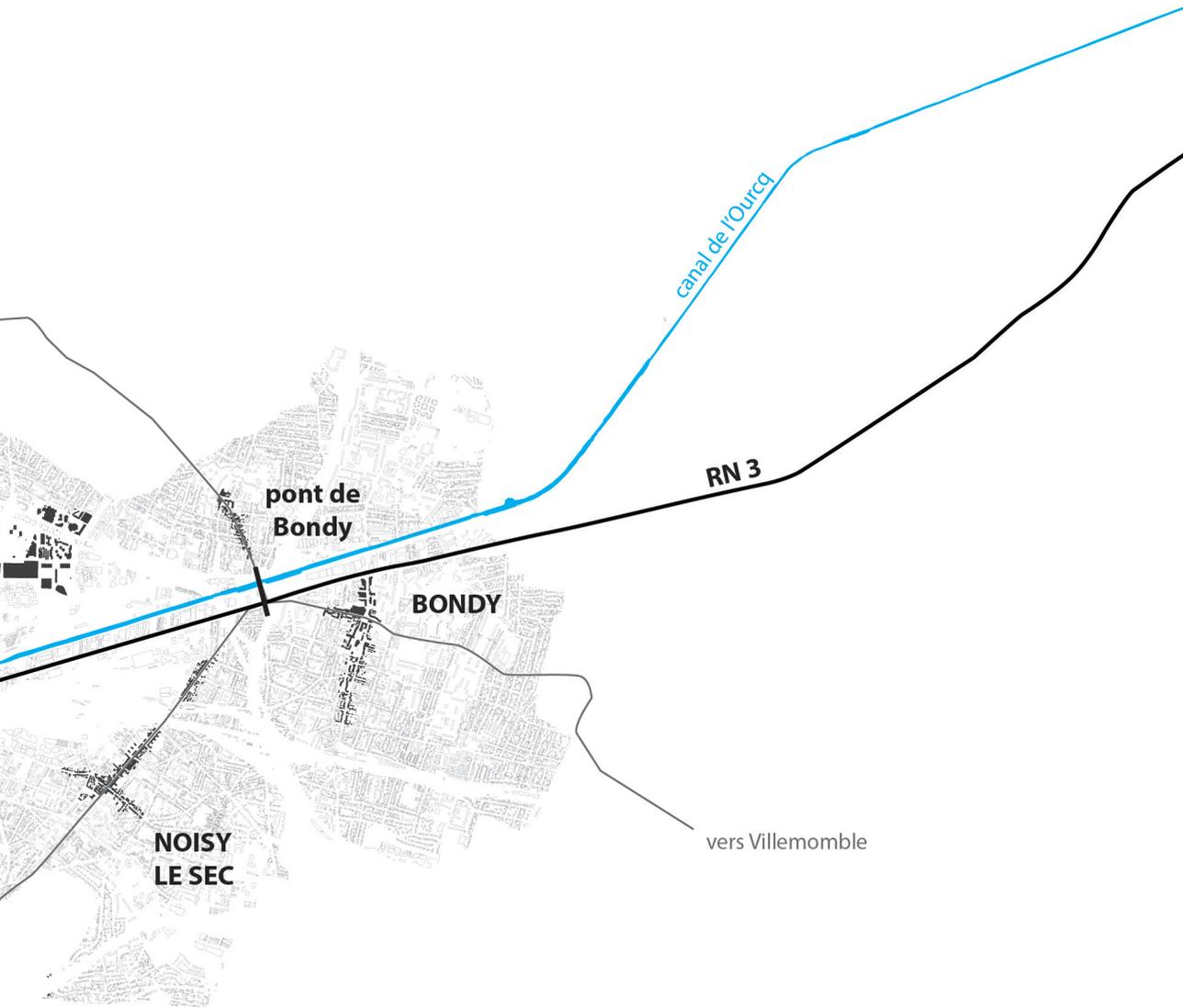
BOBIGNY

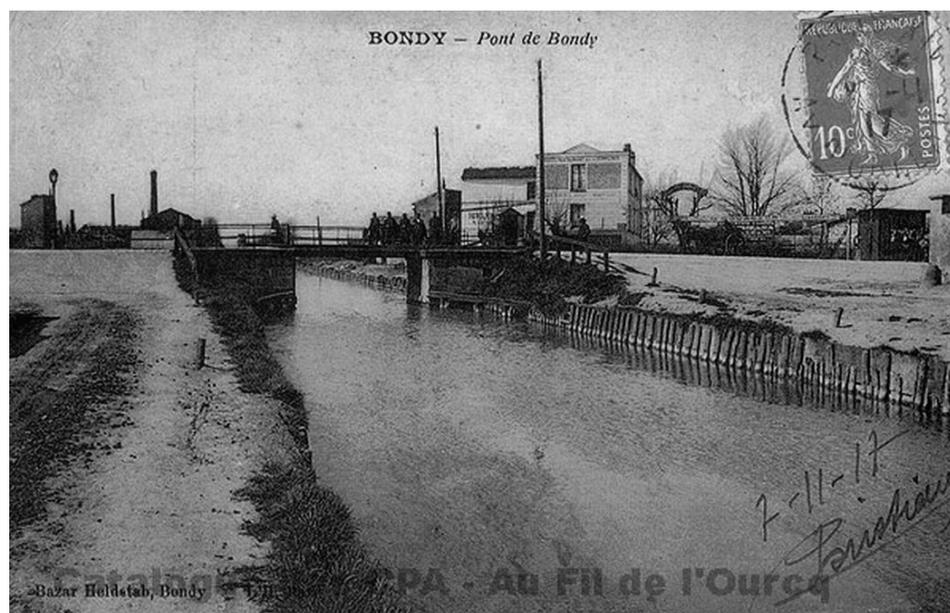
Porte de
Pantin

Av. Jean Jaurès

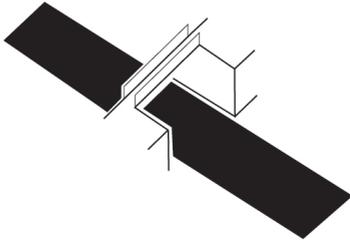
vers Les Lilas

canal Saint Martin





Le pont piéton traversant le canal avant son élargissement (1910 et 1917)

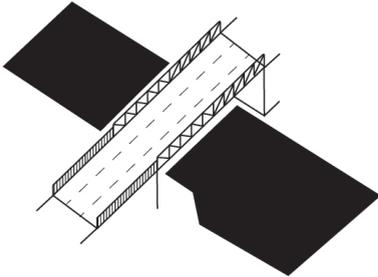


Élargissements successifs

La transformation du pont témoigne de l'évolution des modes de déplacement sur le site.

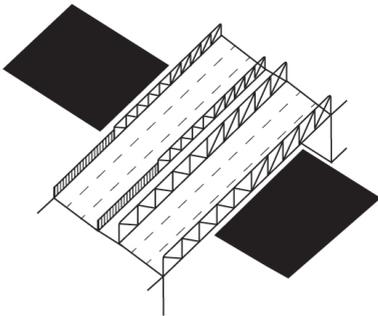
Années 1820

Pont piéton



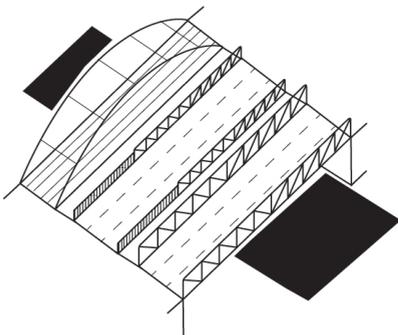
Années 1930

Construction du pont routier avec l'apparition de l'automobile: élargissement du canal par le sud



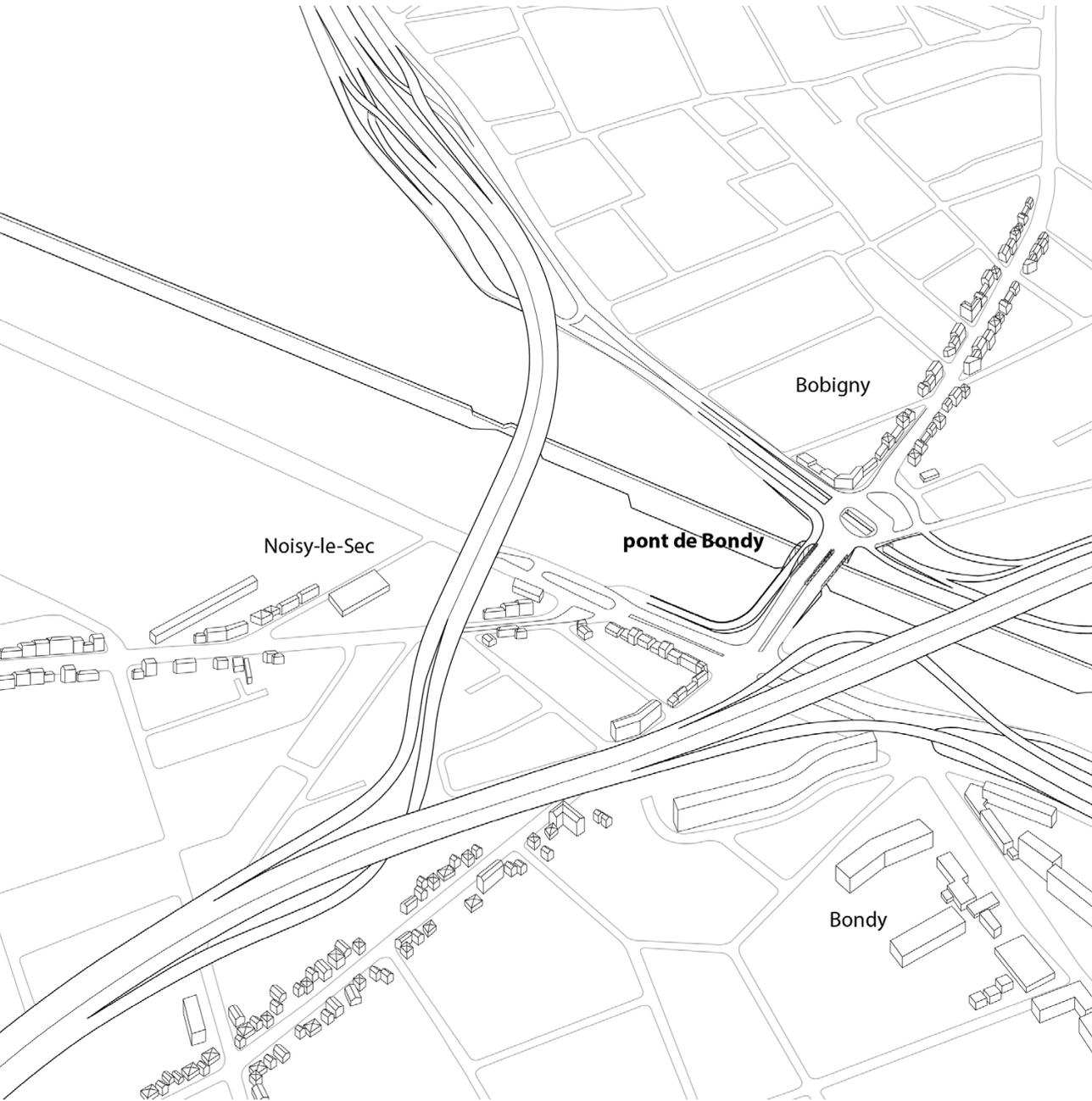
Années 1990

Doublement du pont pour supporter les échanges entre la ville et l'autoroute



Années 2000

Construction d'un troisième pont lors de l'extension du tramway T1





Engorgement du pont

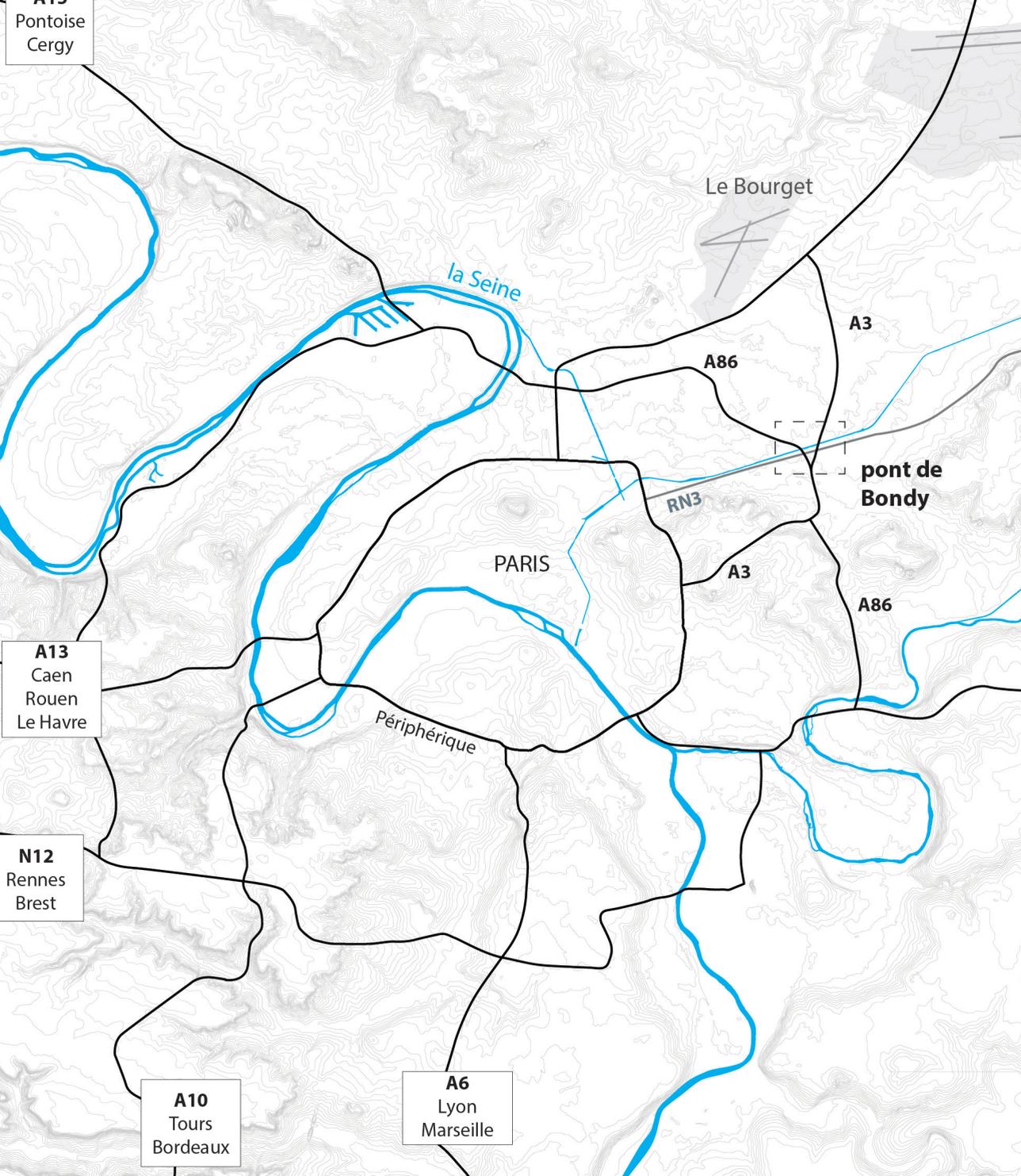
Le rôle de connecteur urbain du Pont de Bondy est mis à mal par le grand nombre de flux qui le traversent. La résolution des problèmes passe par la clarification du rôle que doit jouer le pont dans la ville et le dessin de ses accroches aux tissus existants.



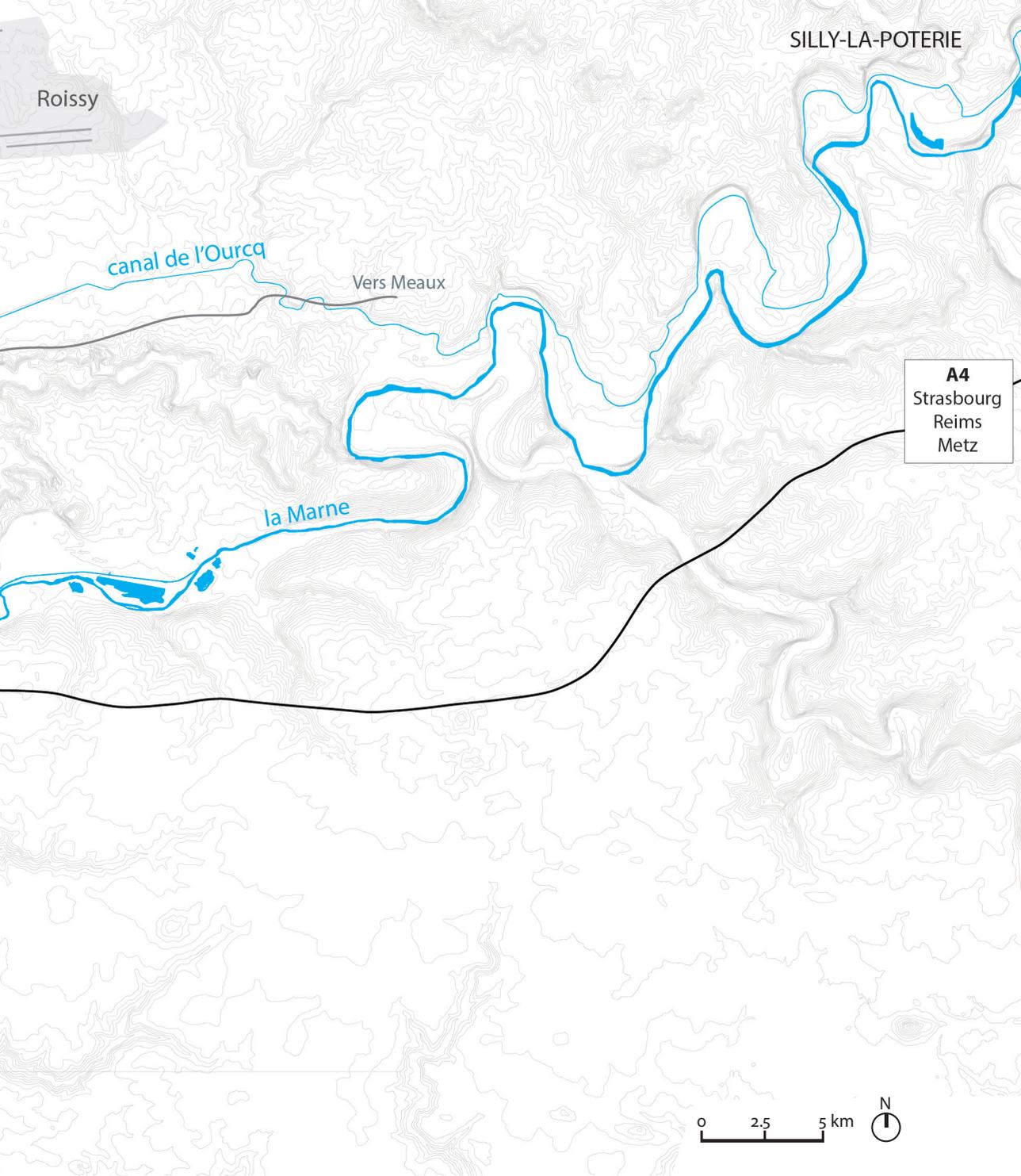


Les infrastructures autoroutières

Deux autoroutes en hauteur franchissent la vallée au-dessus du canal de l'Ourcq : la radiale A3 et la rocade A86. À leur point de rencontre, un vaste échangeur articule leur liaison avec le sol, créant des configurations spécifiques au niveau de la ville. Fruit d'une construction temporelle, ce réseau cohabite maladroitement avec les tissus existants mais dégage de vastes espaces qui sont autant de potentiels de projet. Le passage en hauteur se révèle d'être un atout puisqu'il préserve le sol des nuisances acoustiques. La permanence de ces ouvrages invite d'une part à considérer la scénographie particulière créée par leur profusion et d'autre part, à imaginer leur utilisation au regard de l'évolution des modes de transport.



plaine de France



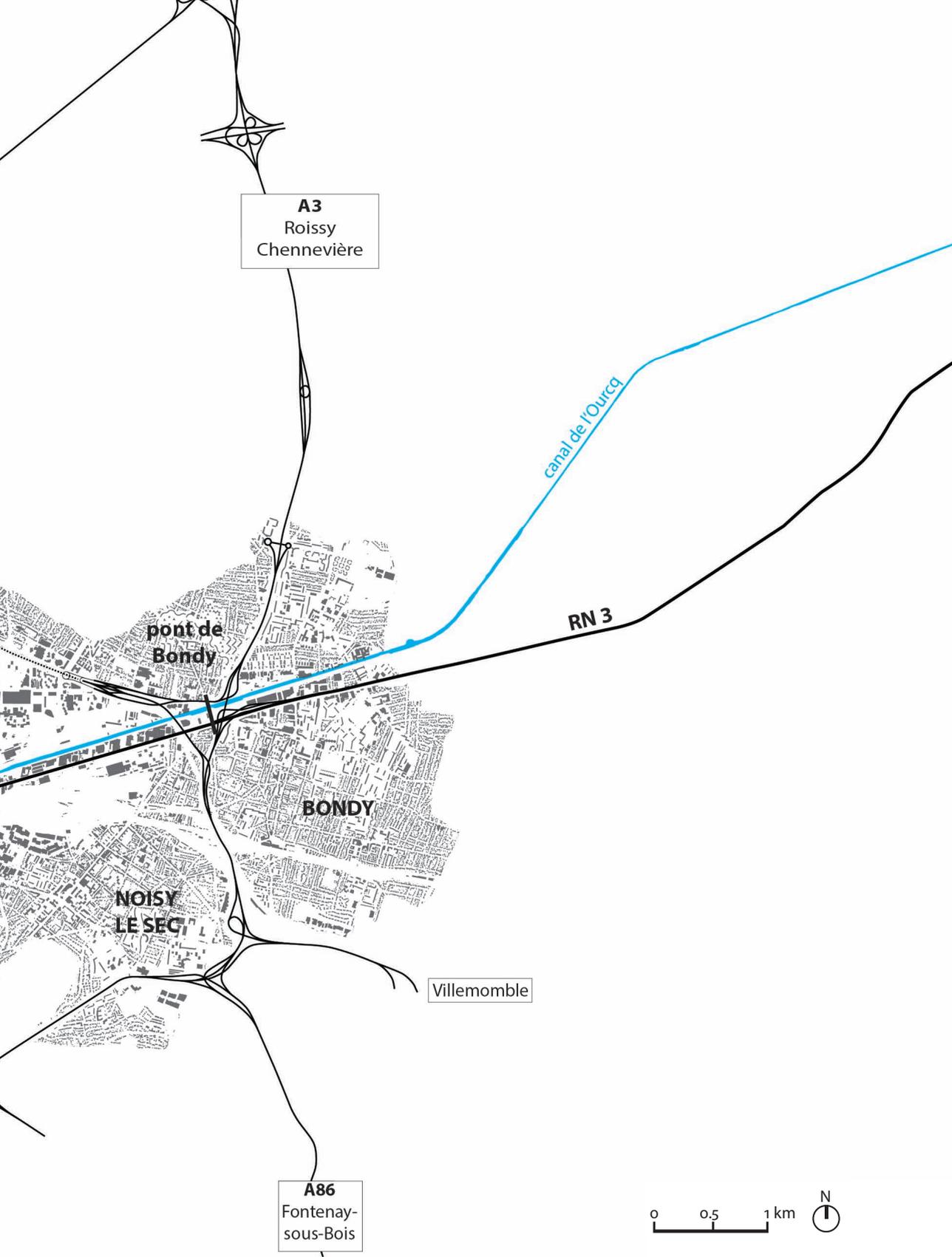
autoroute A3/A86

canal
de l'Ourcq

ex-RN3

plateau de Romainville







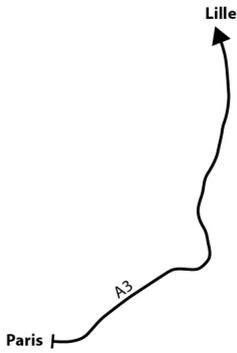
Construction des viaducs aux abords du canal en 1972 (achevée en 1974)

Construction temporelle

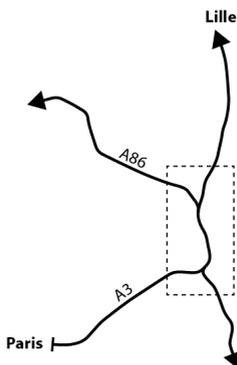
La construction du réseau autoroutier sur le site est le produit de décisions successives qui ont conduit à sa configuration actuelle.



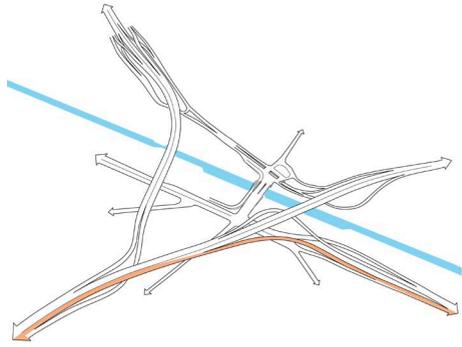
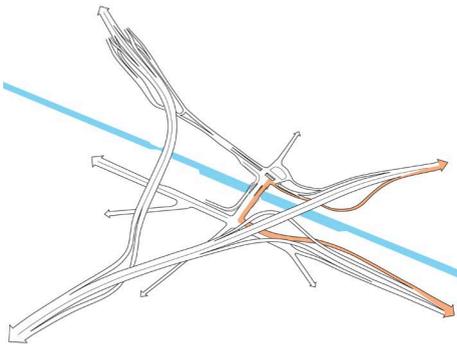
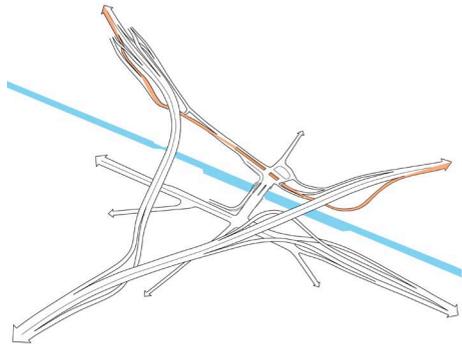
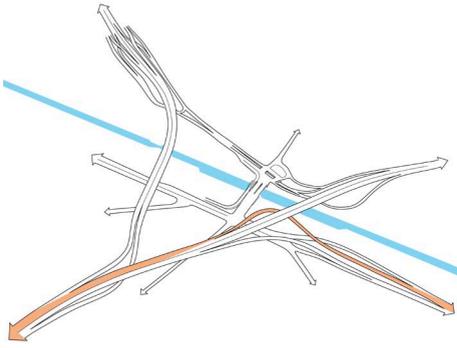
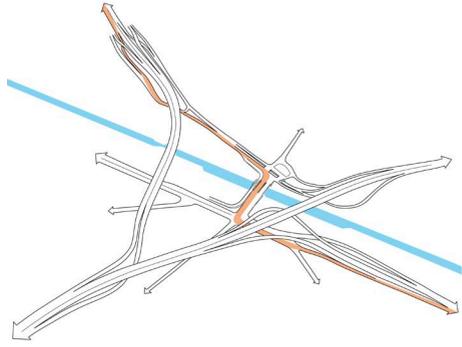
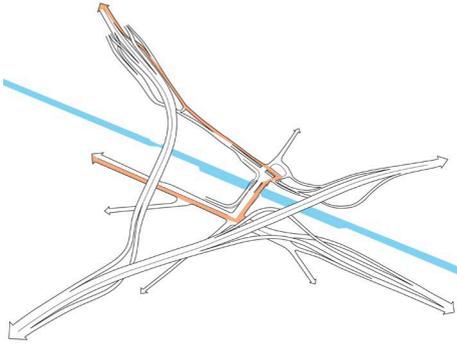
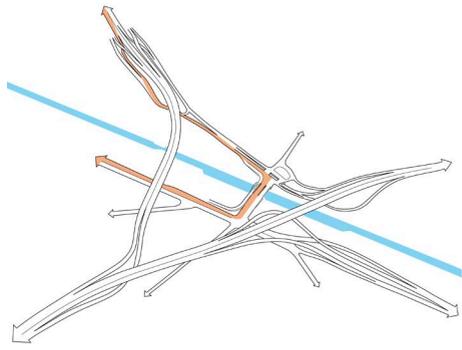
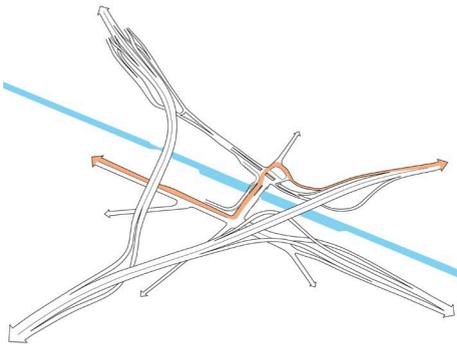
1969
Autoroute radiale vers l'est

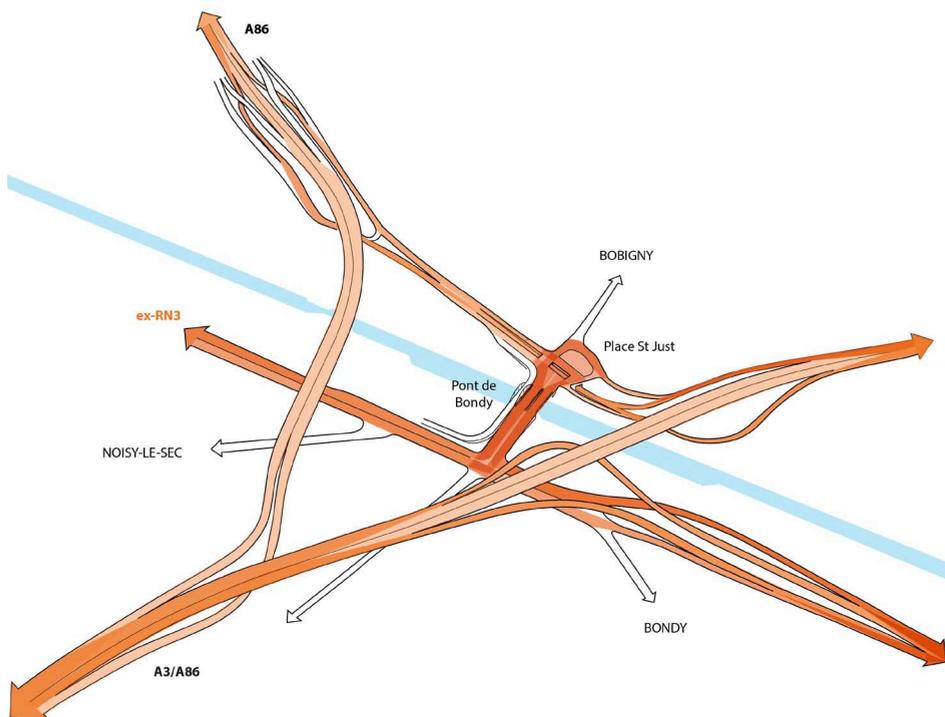


1974
Raccordement à l'A1 vers le nord



1994
Partage du tracé avec la rocade A86





Le Pont de Bondy est la clé de voûte de l'échangeur

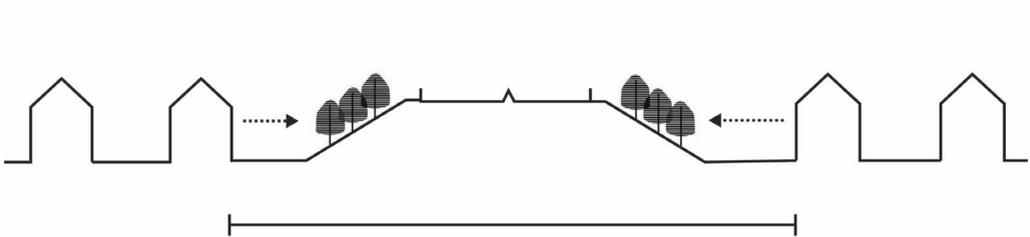
Le Pont de Bondy est un point de passage obligé pour accéder aux autoroutes depuis le sol comme pour desservir les tissus urbains en sortant du réseau magistral. La concentration de tous les échanges au même point provoque un engorgement important.

La trémie articule le passage d'une autoroute à l'autre

Le passage de l'A3 à l'A86 se fait par le biais d'une trémie devant les tissus habités de Bobigny.

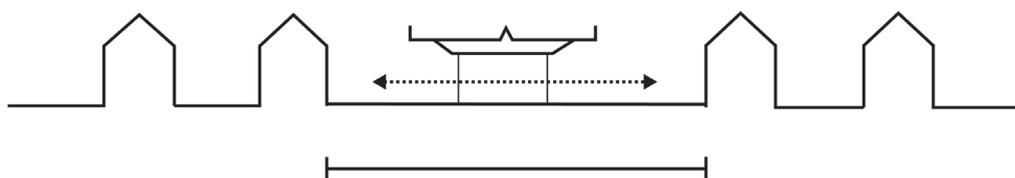
Les bretelles sont immenses

L'échangeur est dessiné comme en rase campagne. La longueur des bretelles rend difficile la connexion du local au magistral et étale les nuisances liées au trafic sur une grande surface.



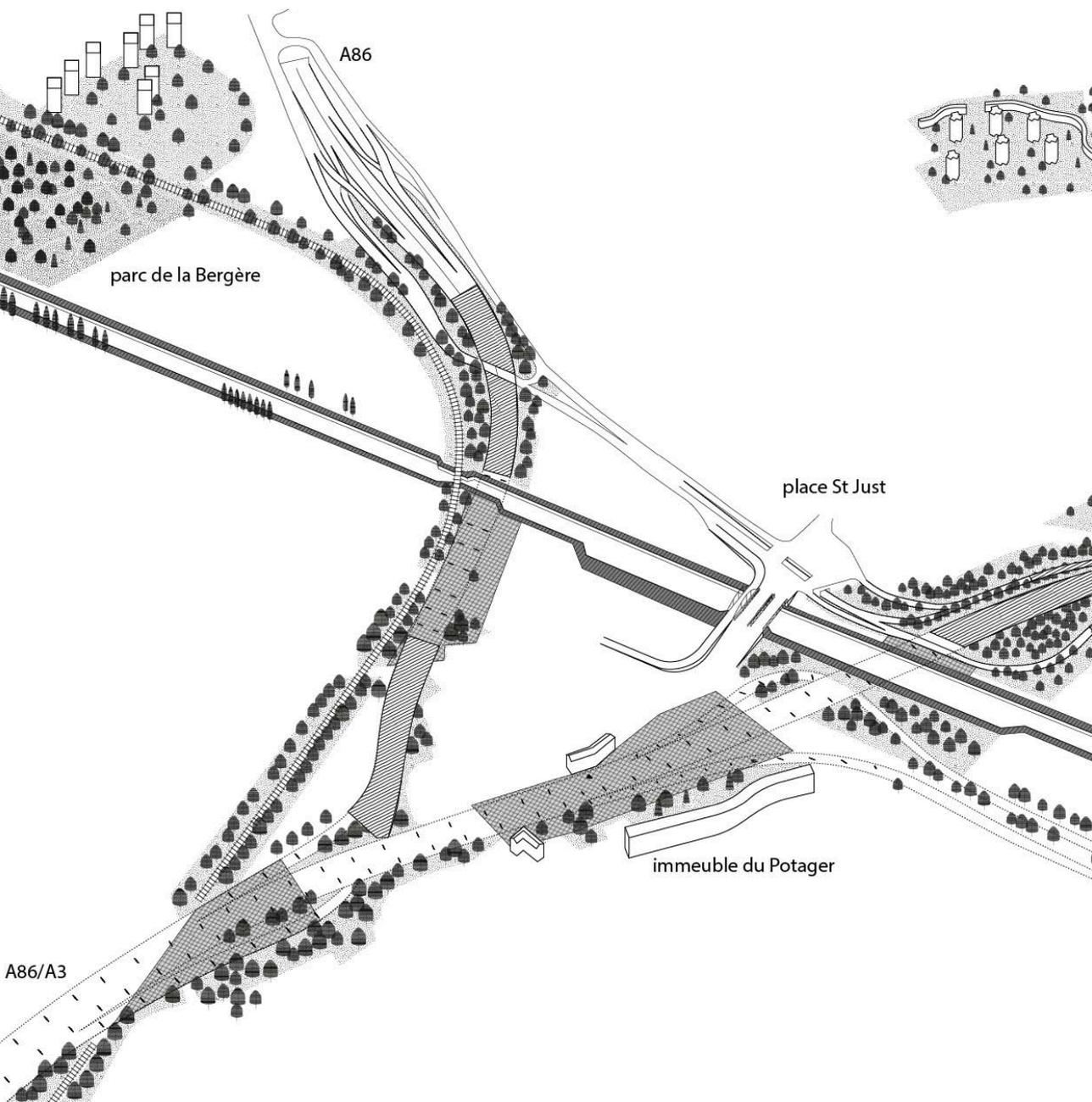
Passage sur terre-plein

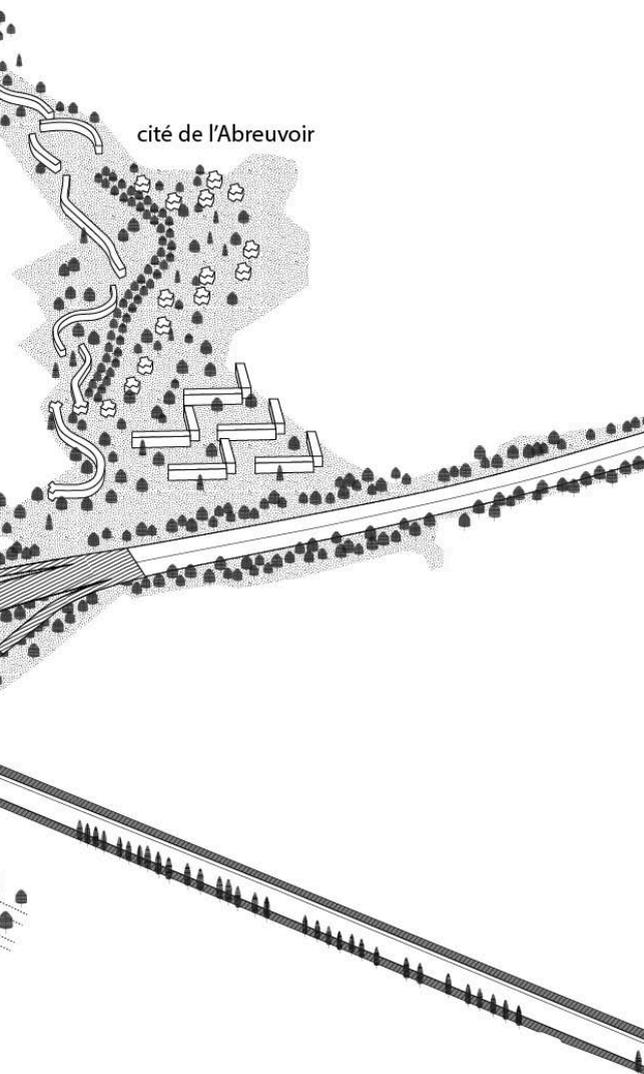
Les autoroutes sur terre-plein créent une large rupture dans la ville mais permettent le développement d'une trame végétale dense.



Passage en viaduc

La hauteur des viaducs autoroutiers peut sembler effrayante mais elle permet de laisser passer le regard et de libérer de grands espaces au sol.





cité de l'Abreuvoir

Délaissés infrastructurels

Le passage des autoroutes crée plusieurs univers qui sont autant de potentiels de projet pour la ville.

castorama
VILLEMOMBLE
OUVERT 7J/7

SORTIE N302 
CHELLES-LERAINCY-VILLEMOMBLE

Centre Commercial du Plateau





A3
A86
BOBIGNY-CENTRE
DRANCY
LE BLANC-MESNIL
AULNAY-LE-BOIS
DANTON
PARIS (en 10 minutes)

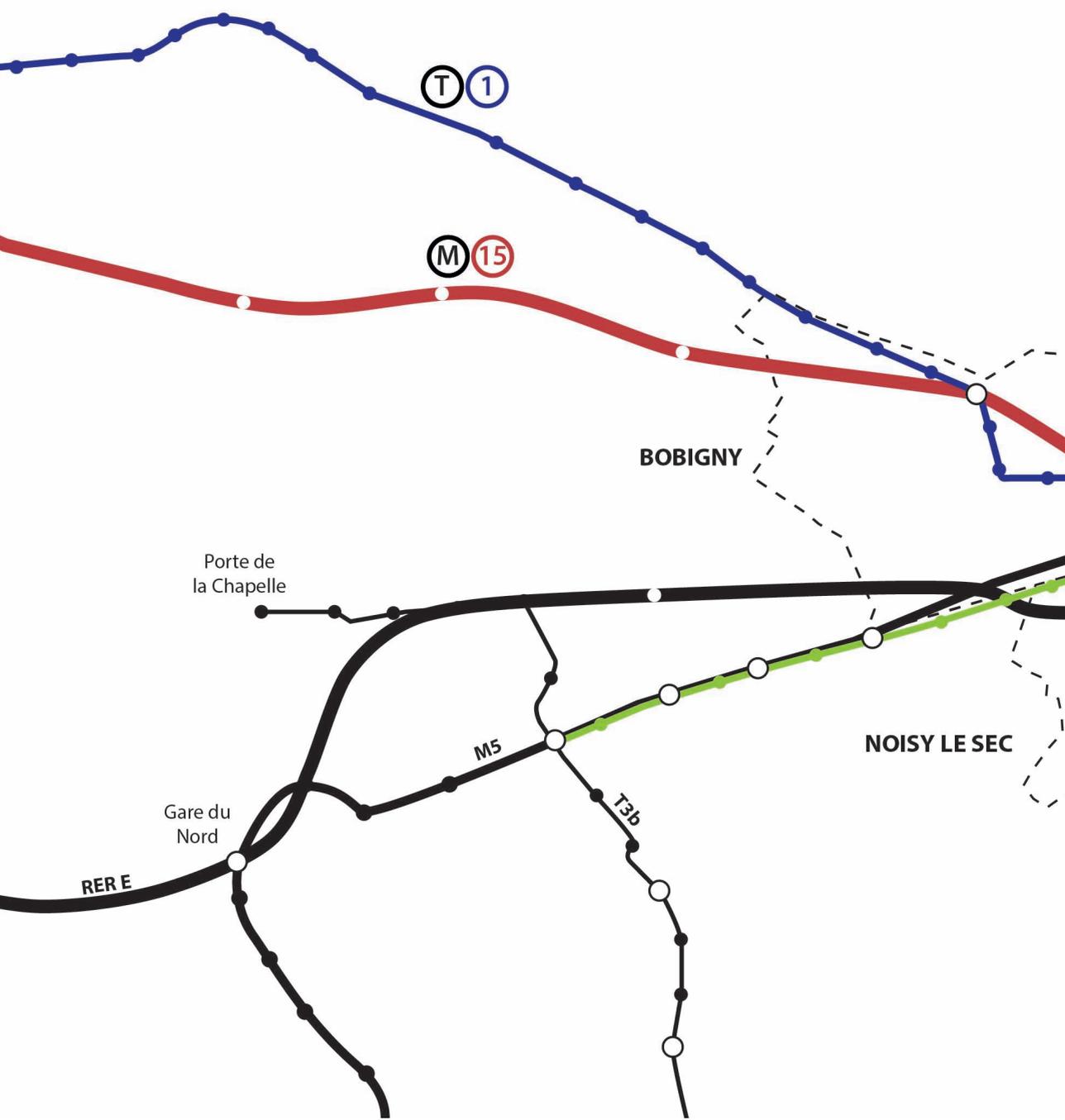
TRADEK

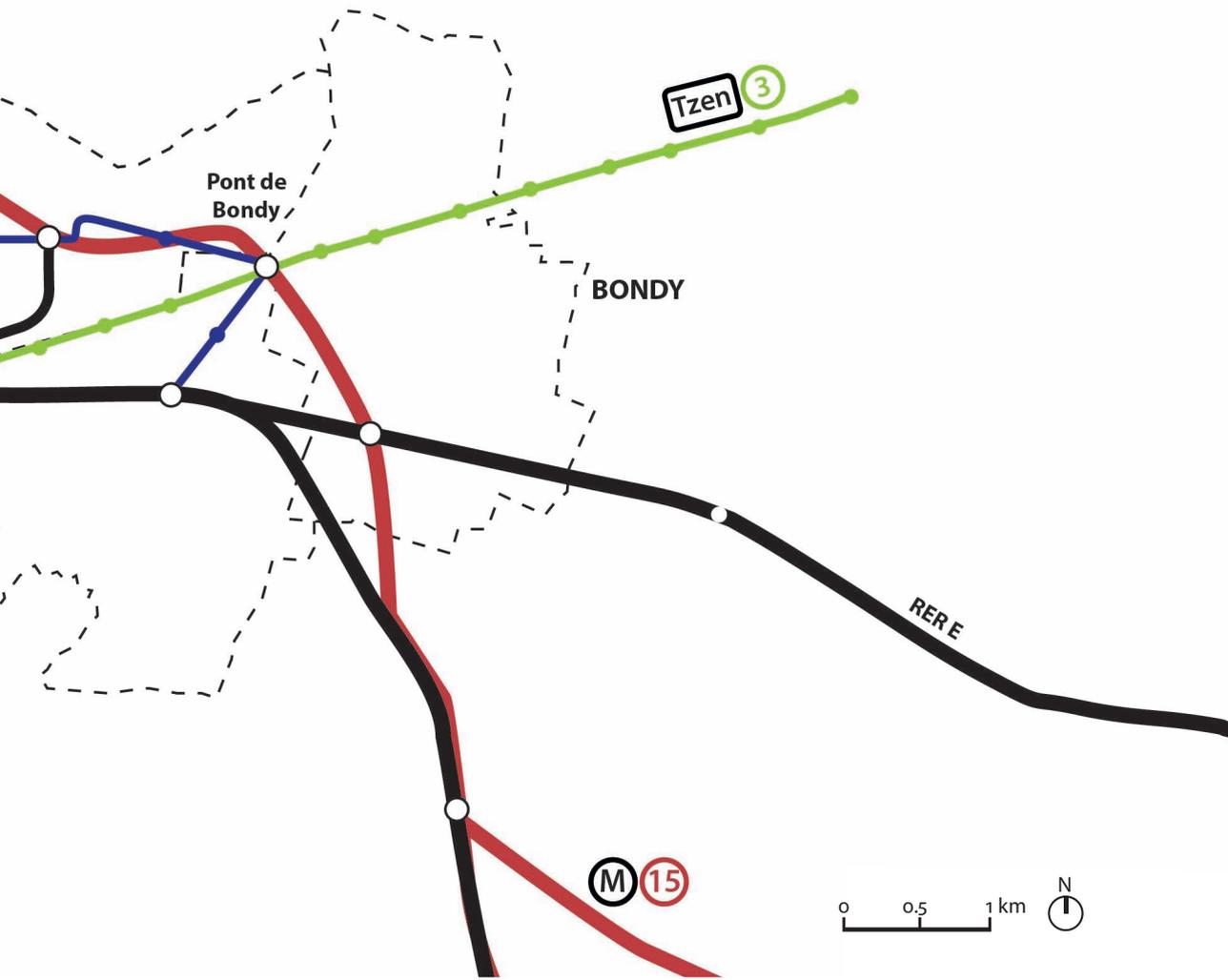
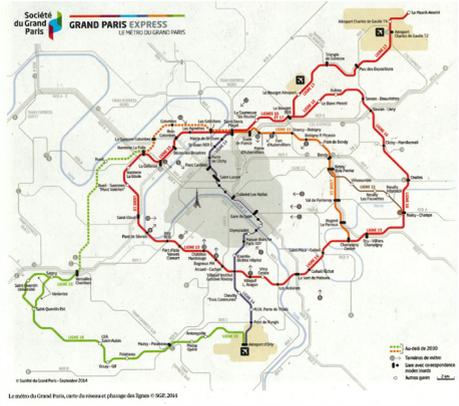
Les transports en commun

Le Pont de Bondy est desservi par un grand nombre de transports en commun, permettant de rejoindre rapidement les stations de métro et de RER passant par Paris. Toutefois, l'importance des flux routiers rend difficile le passage d'un mode de transport à l'autre.

D'ici 2020, l'arrivée du T Zen 3 permettra de remodeler entièrement le profil de l'ex-RN3 et de créer une connexion directe avec la capitale. À l'horizon 2025, le site sera aussi desservi par une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express, un métro automatique en rocade reliant les grandes polarités de la métropole. L'arrivée de ces deux modes va changer la situation du Pont de Bondy et les échanges avec les villes vont s'intensifier.

Avec une seule ligne de métro quarante mètres sous terre, le sujet n'est pas tant l'articulation d'une complexité souterraine, que l'organisation de ces flux en surface. Toute la spécificité de ce secteur repose sur sa capacité à articuler ces nouveaux modes avec la ville existante afin que la gare soit la plus qualitative possible pour les habitants.







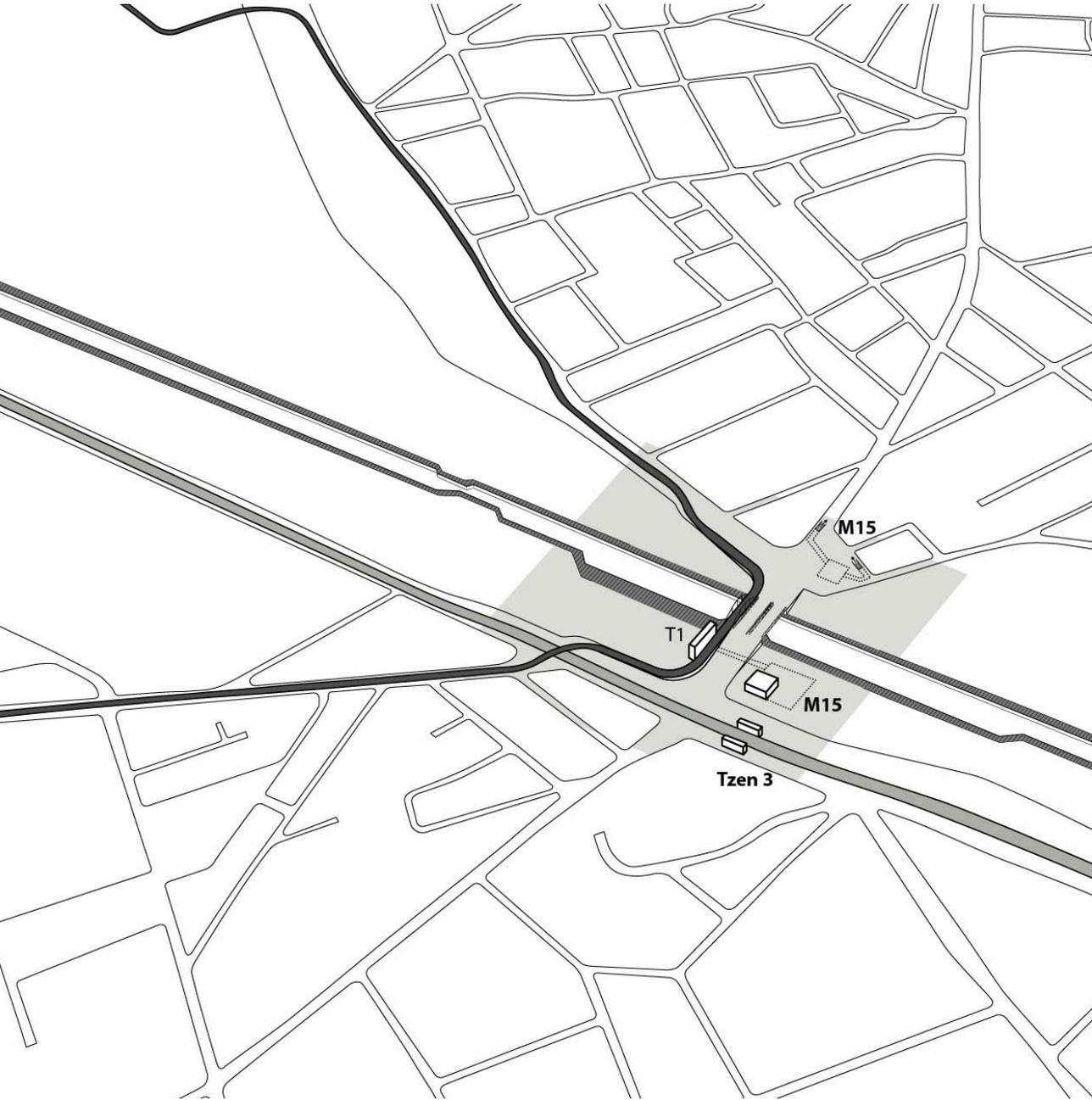
Aujourd'hui, en 2015

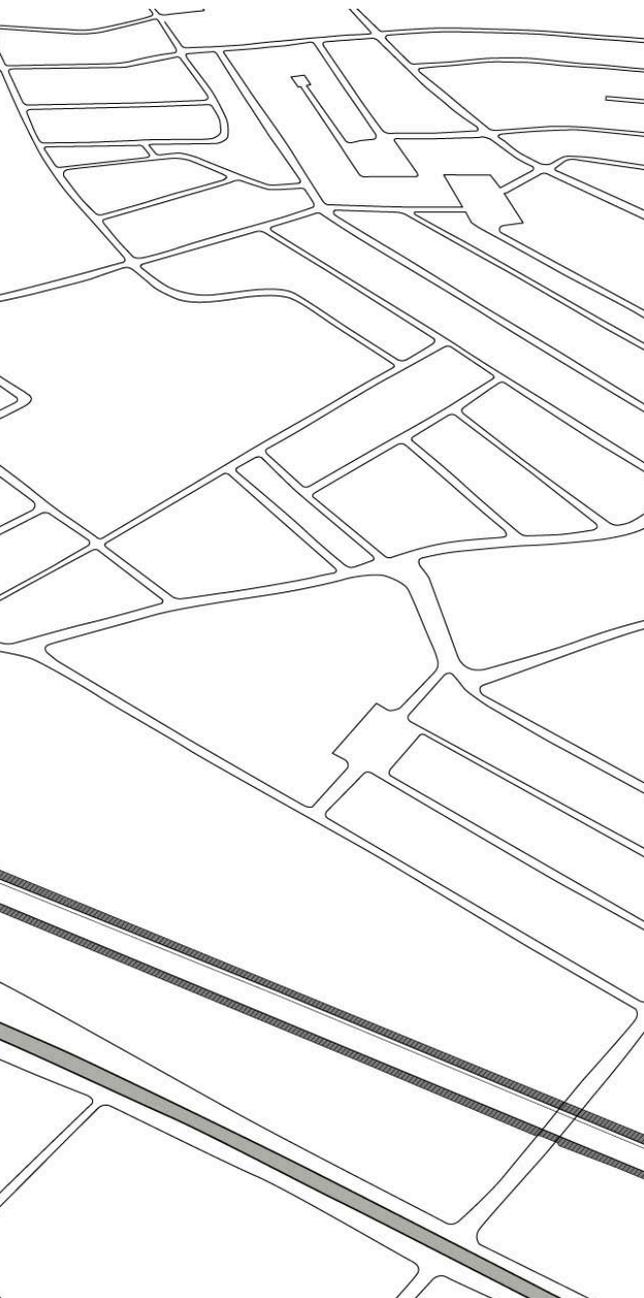
Le Pont de Bondy est un site intermodal de surface. Les échanges entre les dix lignes de bus et le tramway entrent en conflit avec l'engorgement routier.



À l'horizon 2025

Avec une nouvelle ligne de métro et un bus à haut niveau de service, le Pont de Bondy sera conforté dans son rôle de pôle de déplacement métropolitain.





Site intermodal de surface

Avec une seule ligne de métro souterrain, le Pont de Bondy sera un pôle multimodal dont l'efficacité devra être garantie par le dessin de l'espace public en continuité avec la ville. L'arrivée des deux nouvelles lignes invite à penser un projet ambitieux où la gare s'efface pour laisser le paysage infrastructurel représenter l'identité métropolitaine du Pont de Bondy.

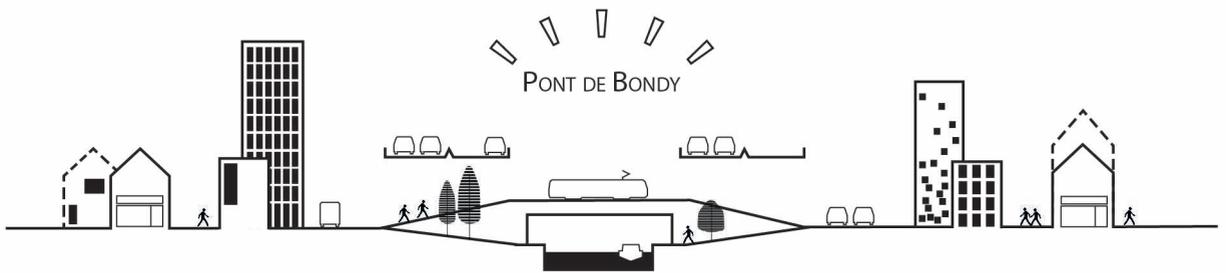
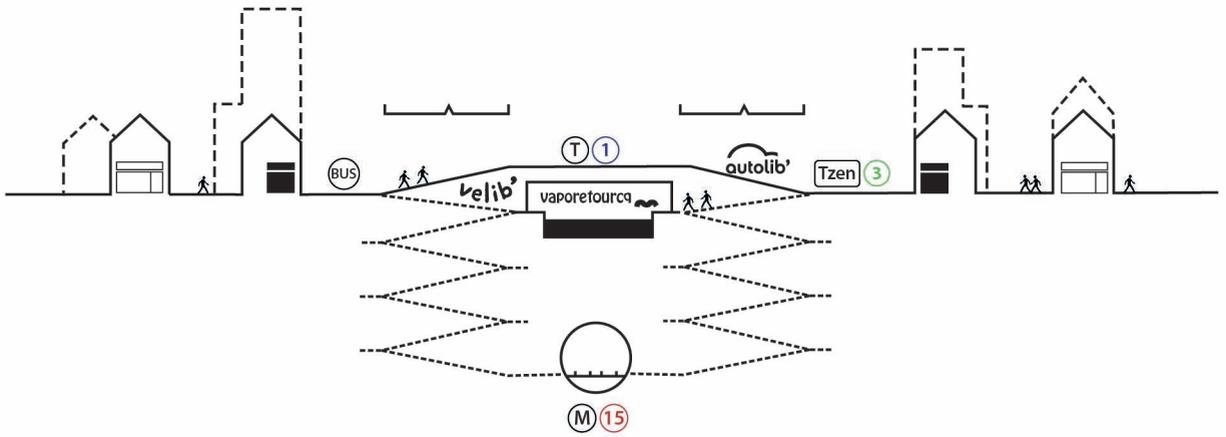
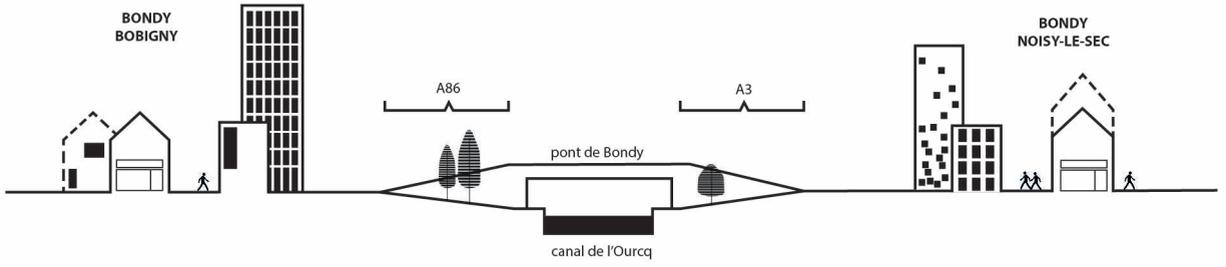




B

Une ambition métropolitaine

L'interdépendance des quatre systèmes et l'imbrication des problématiques entre-elles invite à penser un projet transversal. L'arrivée du métro du Grand Paris donne une chance inespérée à ce secteur d'être durablement transformé. Il ne s'agit plus simplement de réfléchir à la manière d'implanter la gare, mais plus généralement de questionner la spécificité du lieu créé par le projet au sein de la métropole. Changer de regard sur ses infrastructures, c'est considérer qu'elle peuvent incarner la future adresse métropolitaine du Pont de Bondy.



Préserver le vide

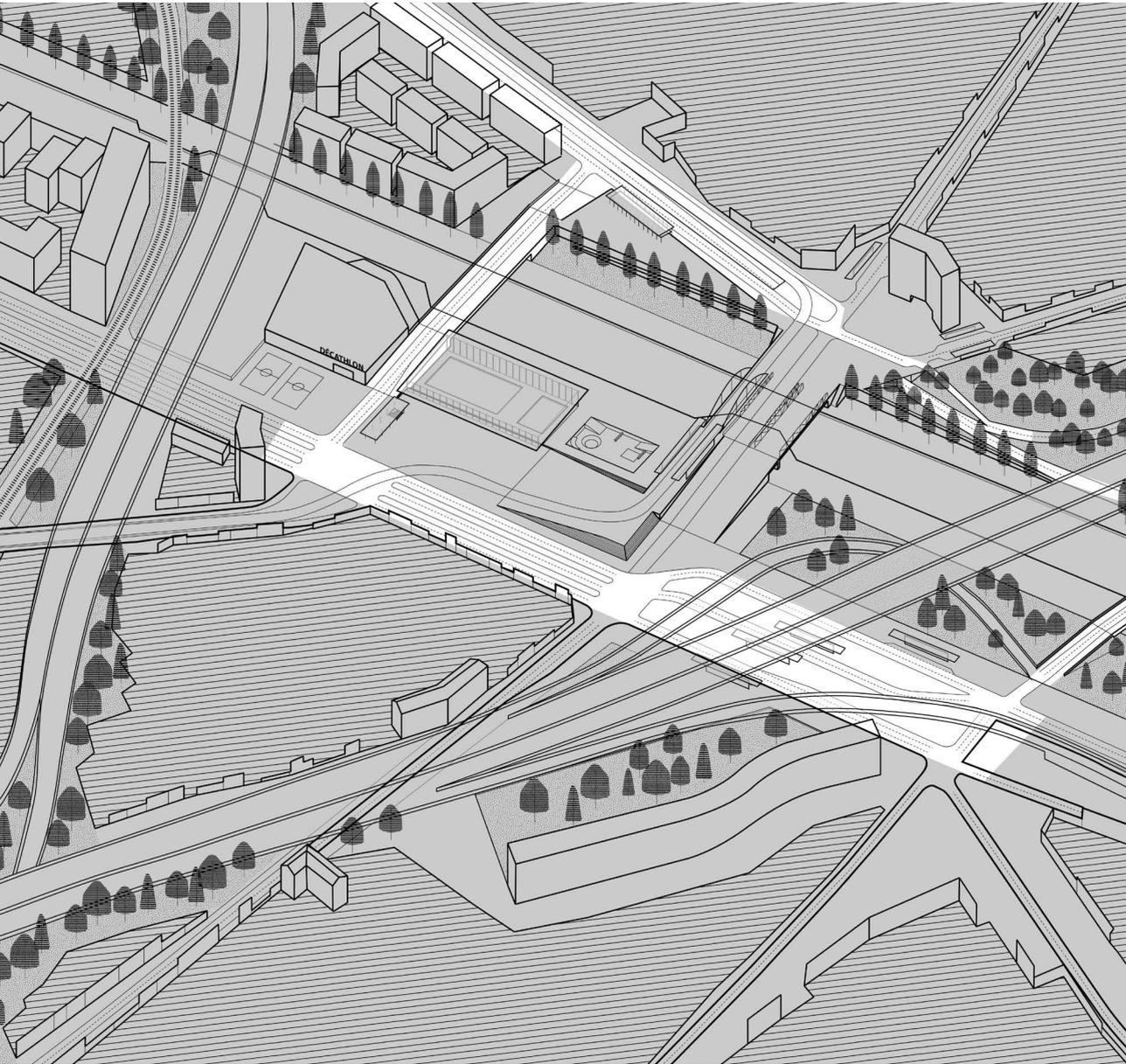
La gare-site occupe tout l'espace formé par l'élargissement du canal. Les berges deviennent un vaste espace public partagé. La densification appelée par l'arrivée de la gare est supportée par les tissus adjacents. La gare offre un service complémentaire qui ne concurrence pas l'activité présente dans les tissus existants.

Répartir les flux

La gare-site résout les conflits entre les différents flux en répartissant les échanges sur tout l'espace des berges. L'intermodalité de surface est facilitée par le caractère continu de l'espace public.

Mettre en scène le paysage

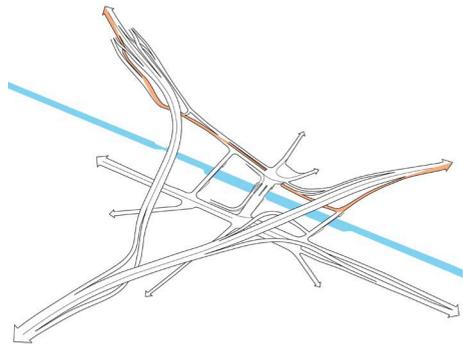
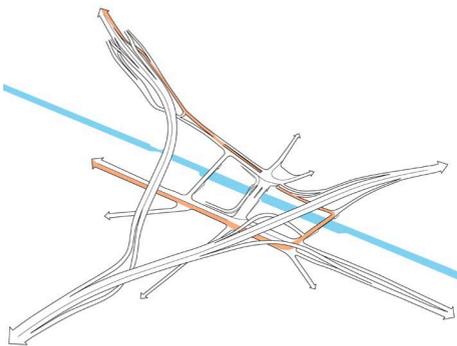
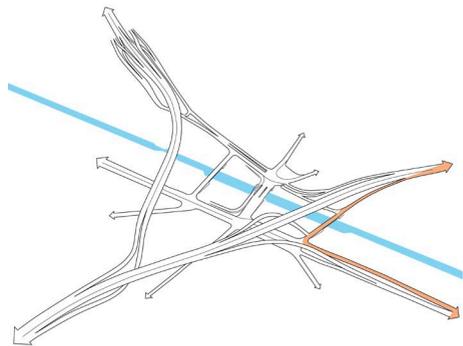
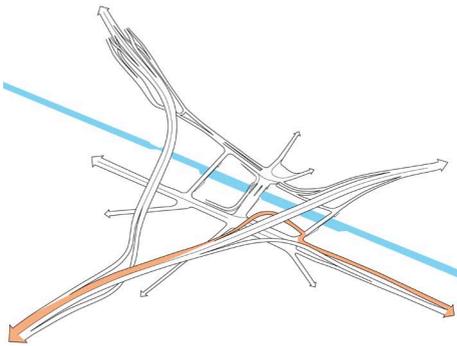
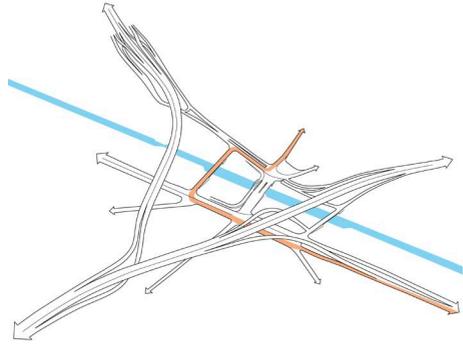
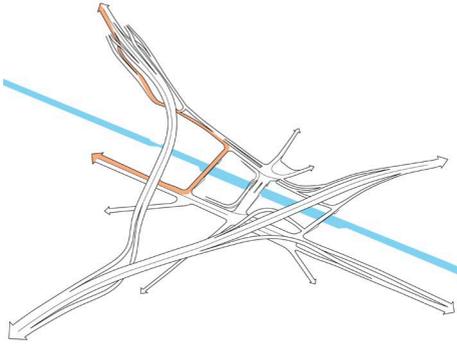
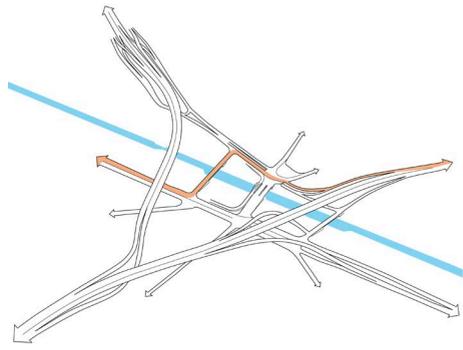
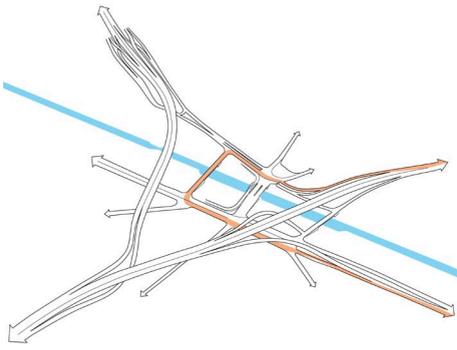
La gare-site devient l'espace privilégié de contemplation du paysage infrastructurel. La singularité du lieu fabrique l'adresse métropolitaine du Pont de Bondy au sein du Grand Paris.

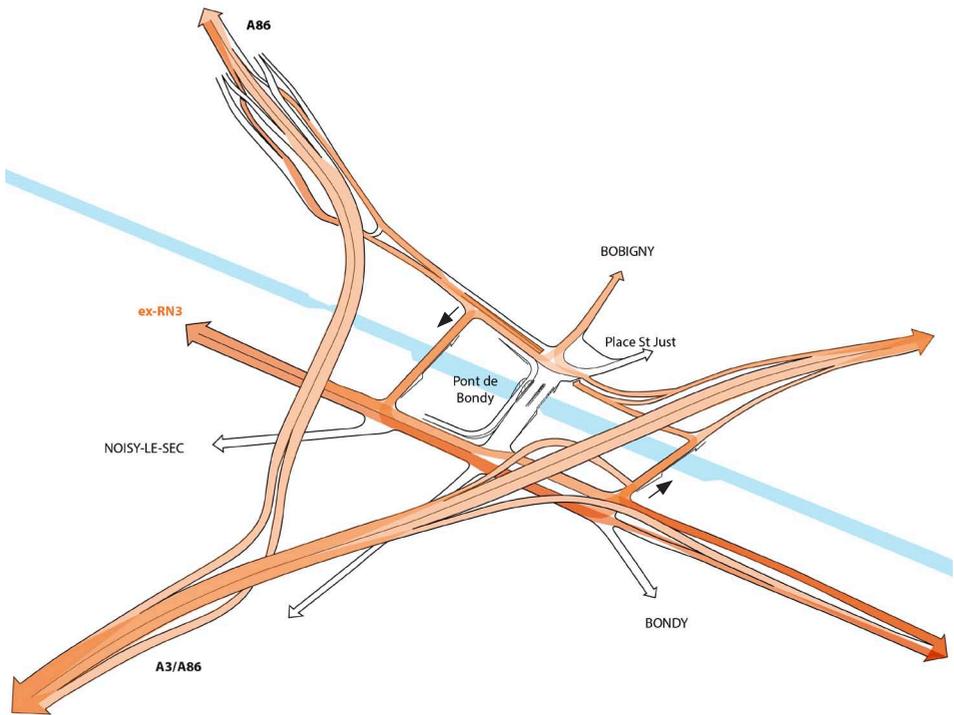
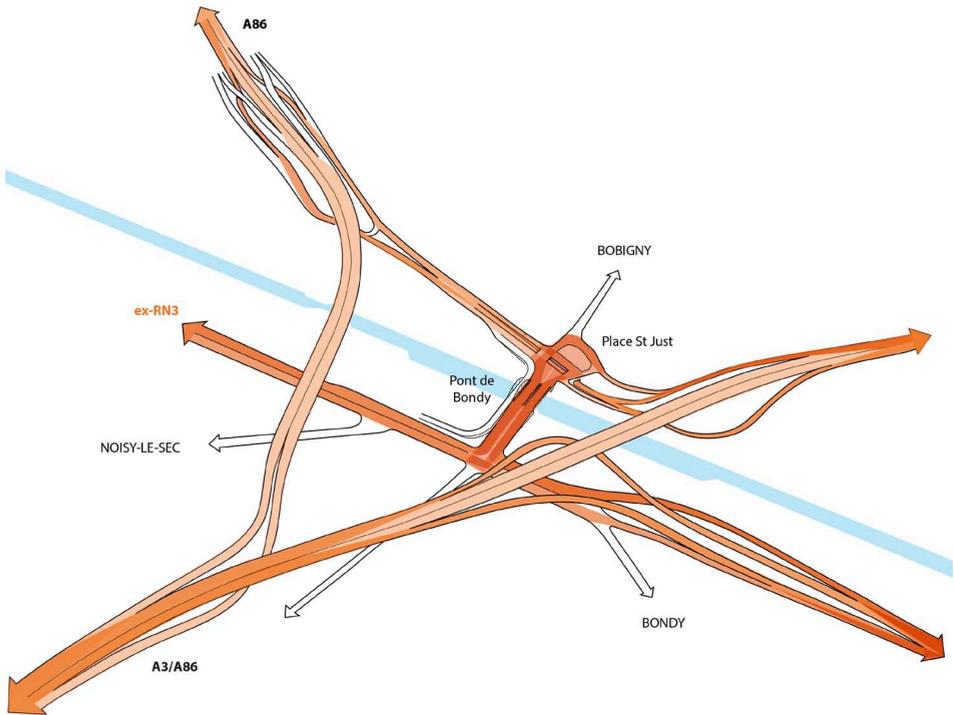




**L'espace de la gare site
est permis par un nouveau plan de
circulation**

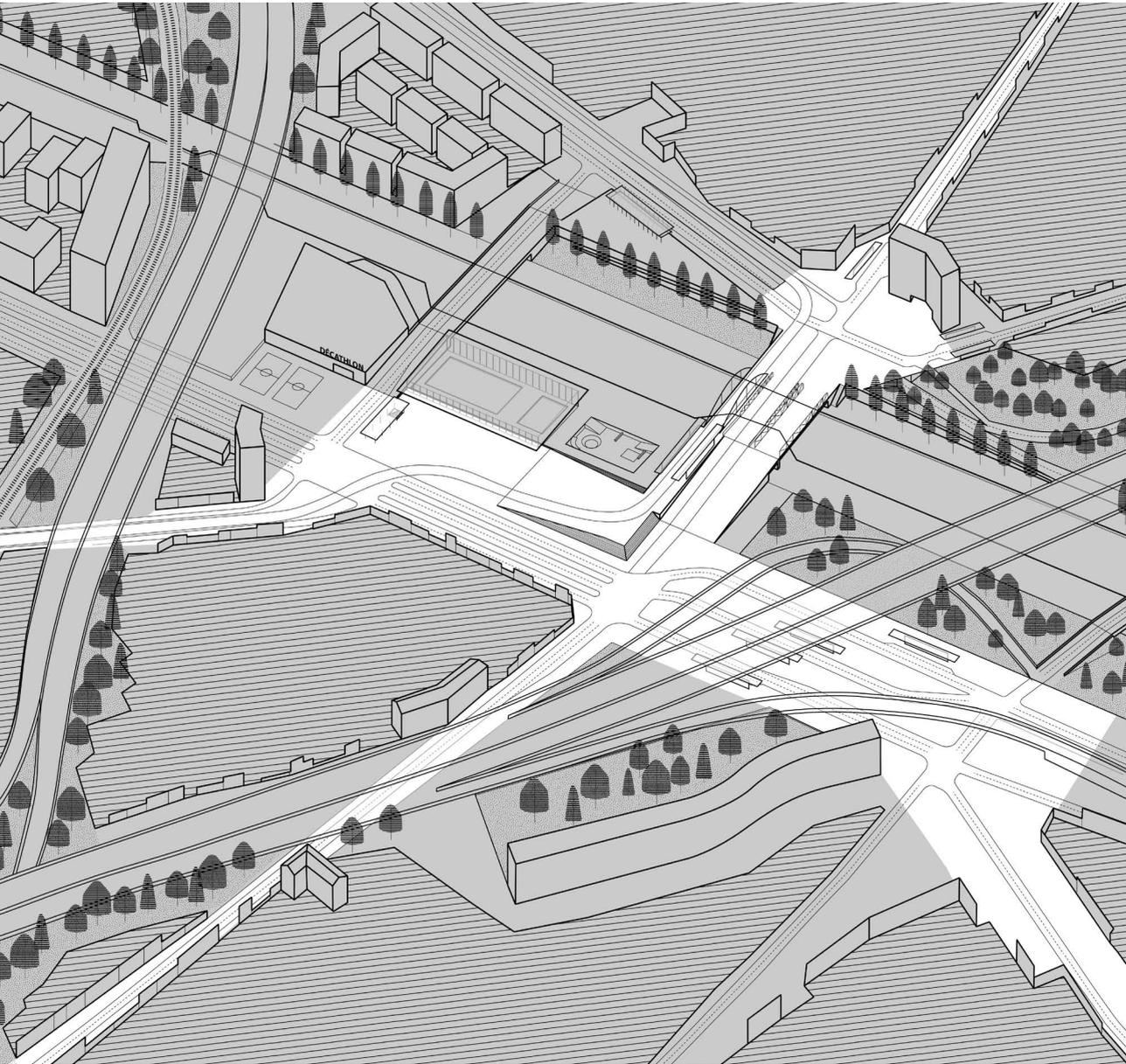
La résolution de l'engorgement routier est un préalable à toute démarche de projet. Il s'agit de clarifier la place dévolue à la voiture et celle réservée aux mobilités douces, afin de permettre une cohabitation efficiente.





Avant/après

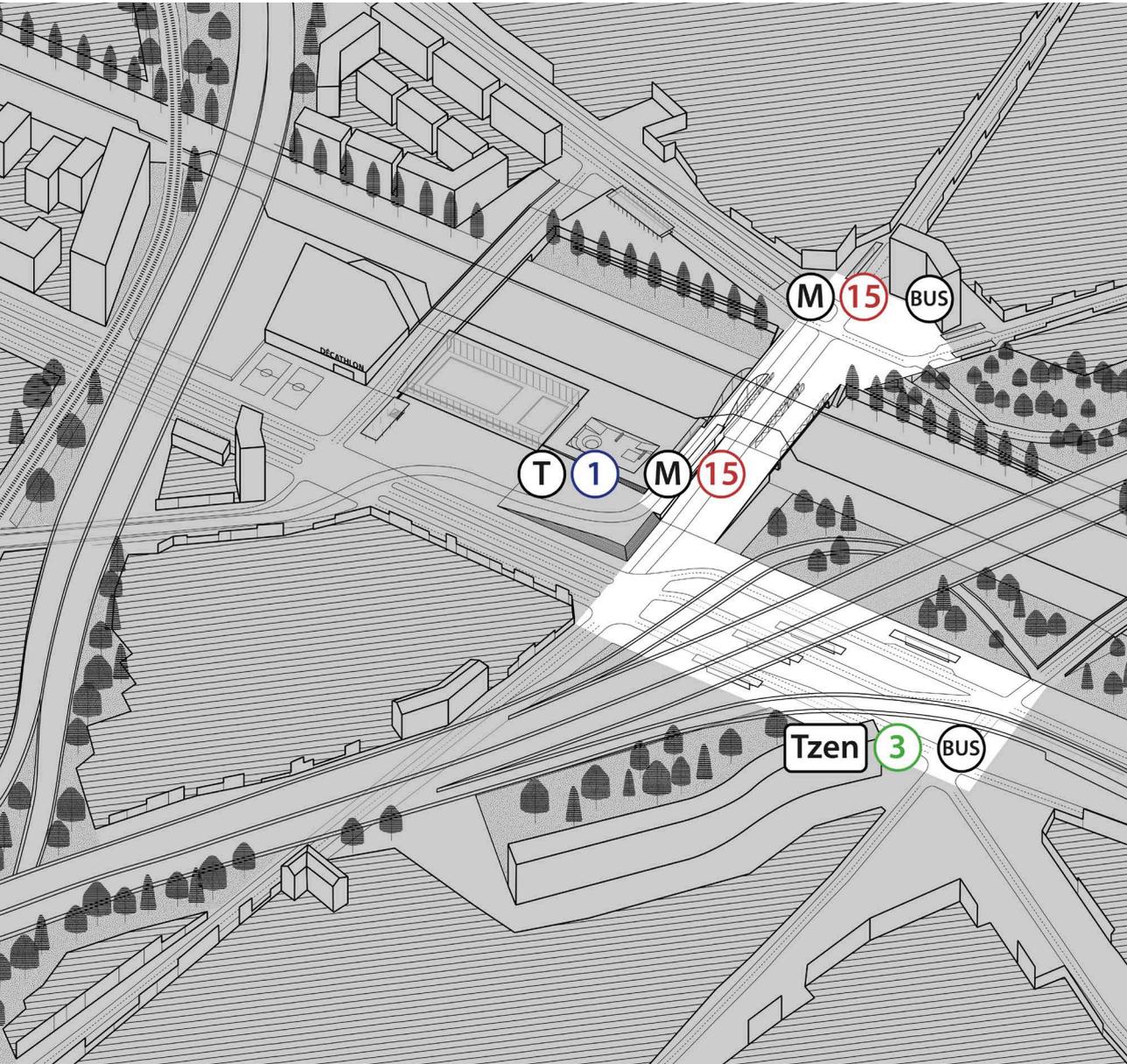
Deux nouveaux ponts en sens unique répartissent les échanges de part et d'autre du Pont de Bondy et permettent des connexions plus rapides entre la desserte locale et le réseau magistral.





Le Pont de Bondy rendu aux villes

Le nouveau schéma de circulation libère le Pont de Bondy de la circulation automobile. La surface de son tablier s'étend désormais jusqu'aux villes de manière continue. En prolongeant la trame viaire, elle remet le Pont de Bondy dans un rôle de connecteur urbain dédié aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun.

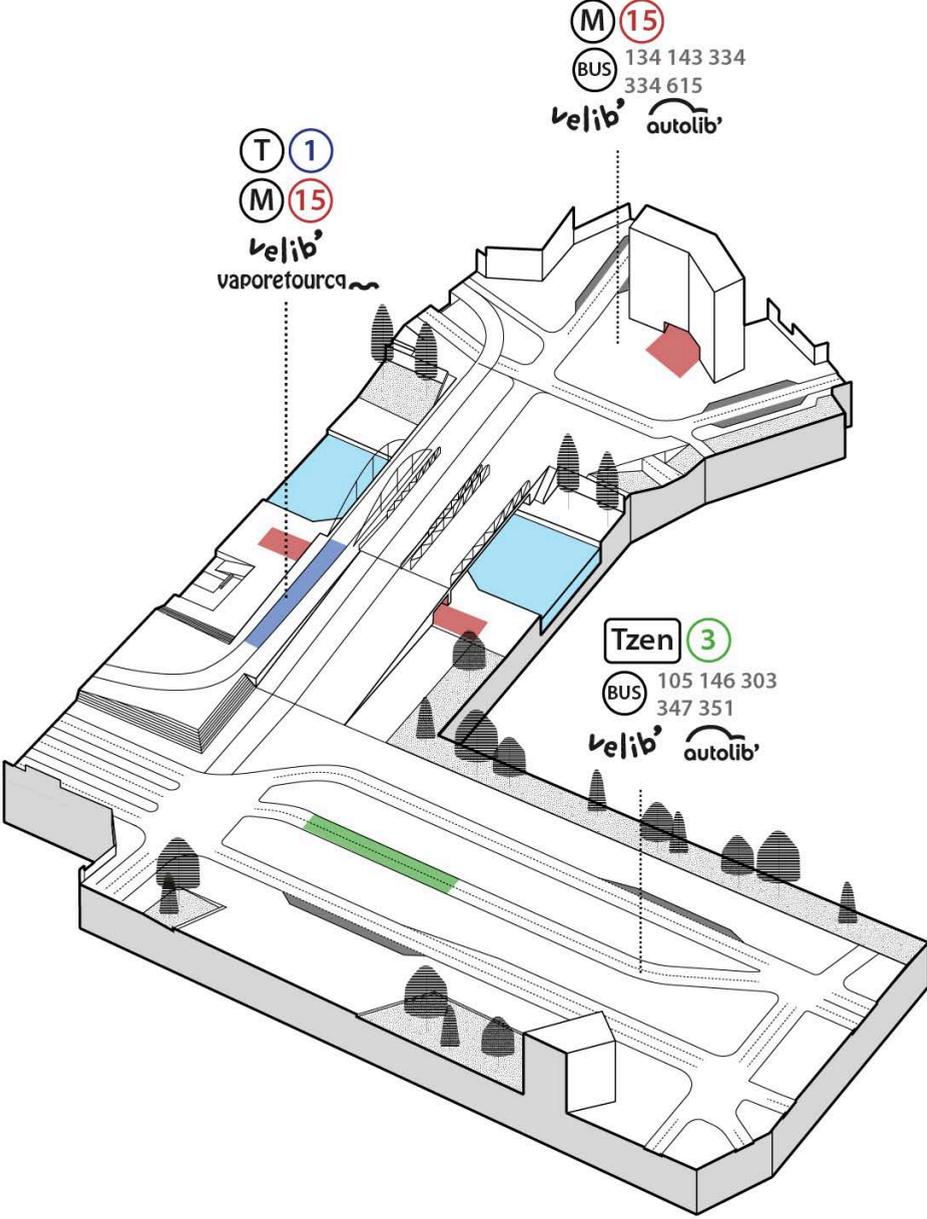




Le Pont de Bondy, pièce maîtresse de l'intermodalité

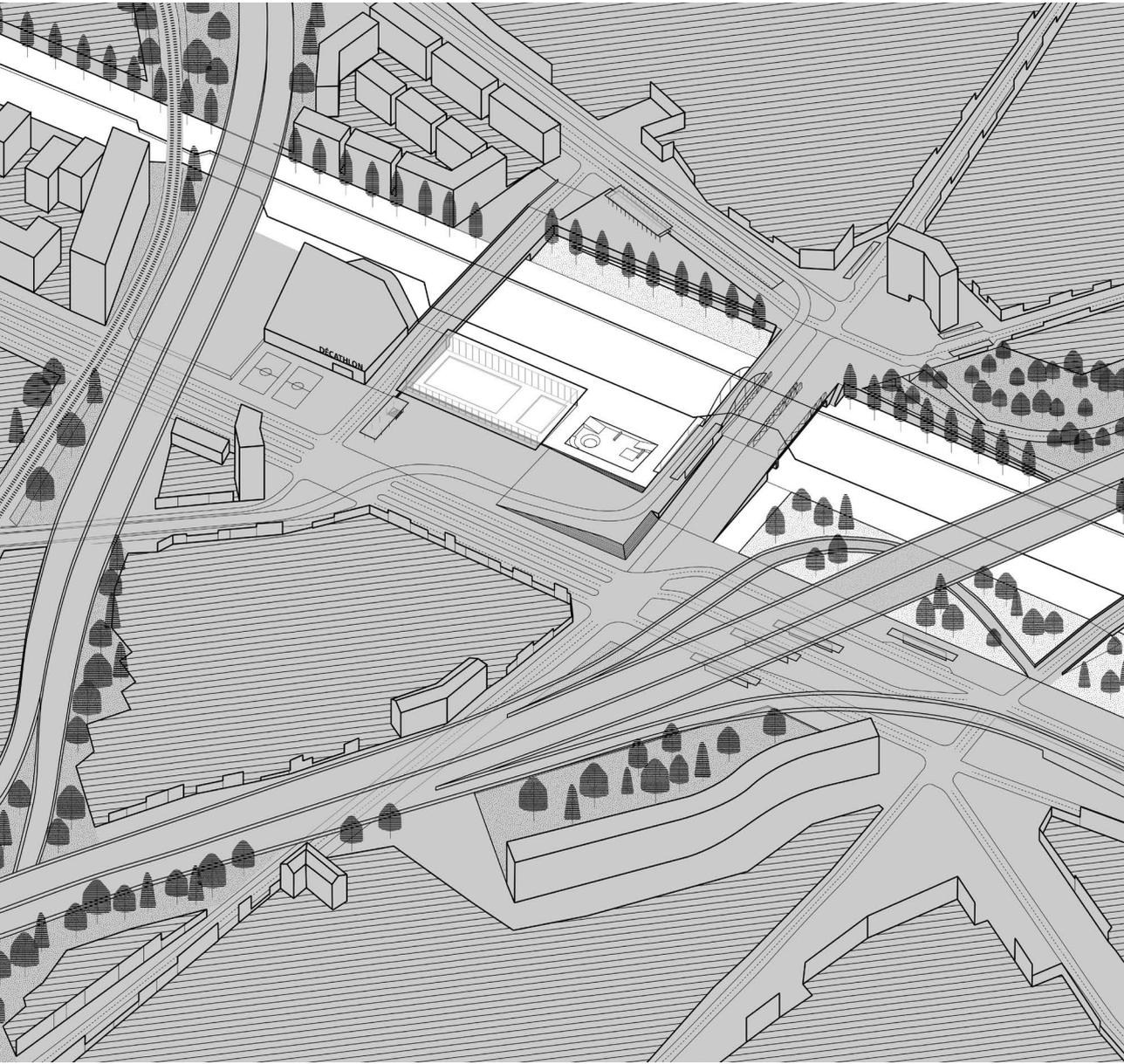
L'espace public libéré forme une surface continue qui organise l'ensemble des échanges entre les modes.

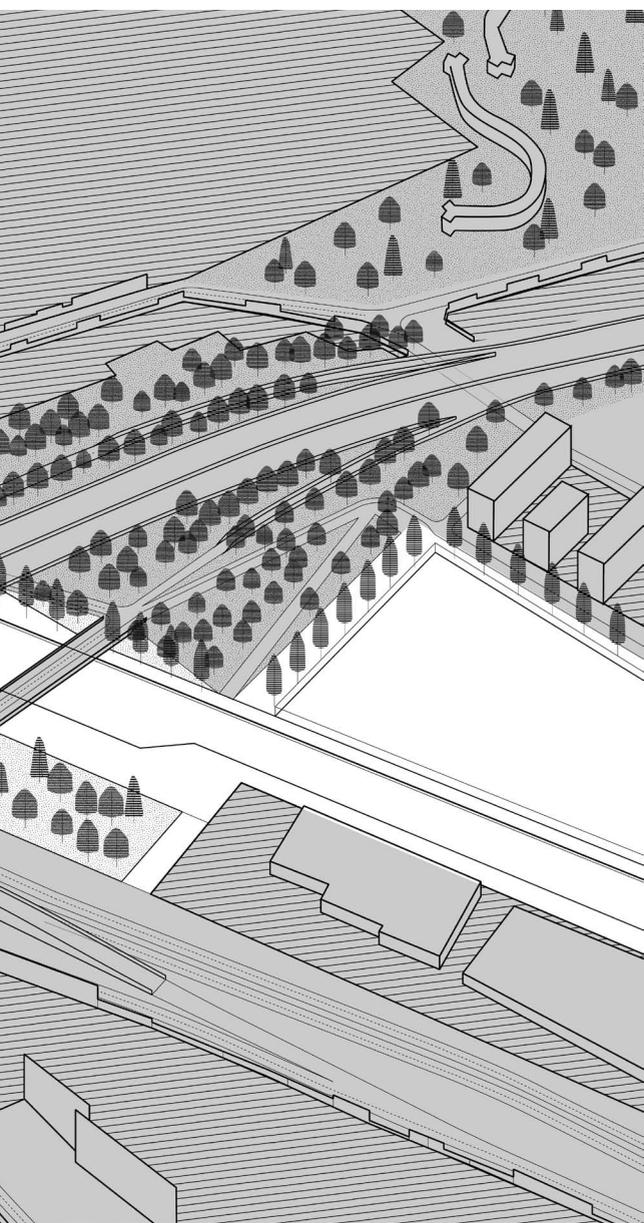
Les connexions sont simplifiées, les temps de déplacement sont diminués, et la traversée facilitée. Le temps d'attente peut se passer dans les espaces paysagers voisins.



Lisibilité de la gare-site

Les échanges s'effectuent en trois pôles répartis sur la surface du pont. L'accès se fait par un système de rampes et d'escaliers. Le repérage se fait grâce à un système de covisibilités : de l'arrêt du T Zen, on peut voir l'entrée du métro et l'arrêt du tramway ; et repose sur l'intuition : le métro passe sous terre et le quai de la navette fluviale est au niveau du canal.





Une interface privilégiée avec le canal

Plutôt que d'occuper l'espace des berges et d'unifier la séquence urbaine du canal, la gare-site préserve l'ouverture qui met en scène les viaducs autoroutiers.

Le rapport des villes au canal est clarifié : les tissus construits s'arrêtent là où commence la gare-site.

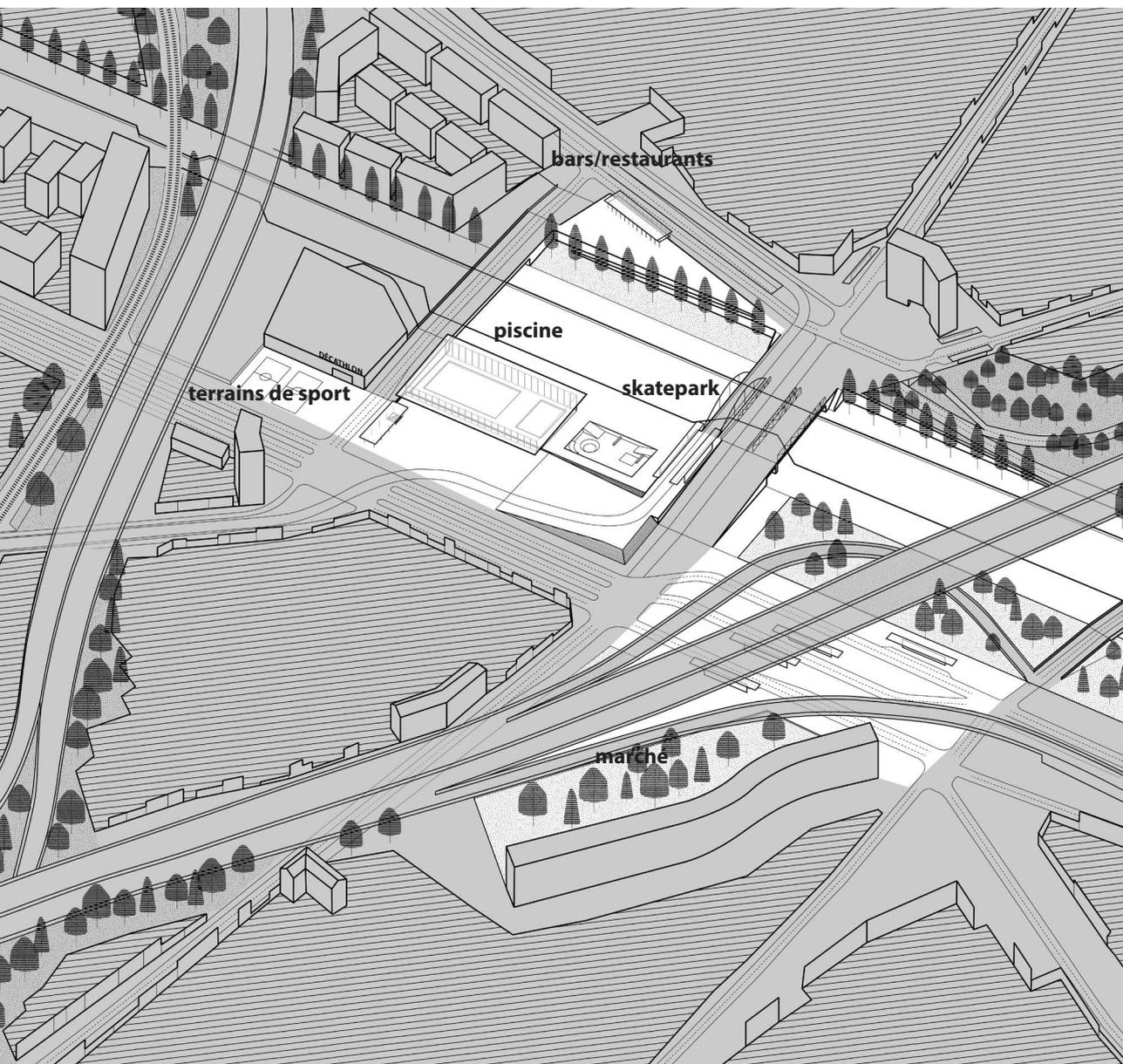
Les façades urbaines participent au dispositif scénographique d'ensemble. Le pont centralise les accès à ces nouvelles berges.

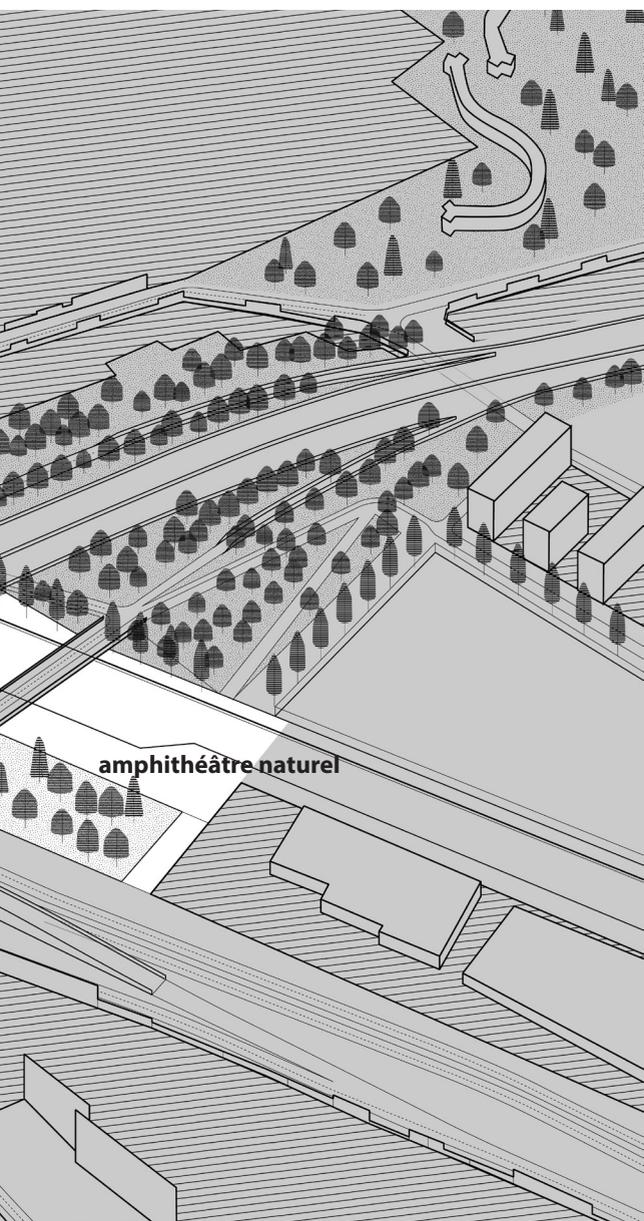
C

Architecture de sol, repères urbains

La posture adoptée pour le projet est celle de l'effacement. Le projet est un vaste espace public, qui s'étire des quais du canal jusqu'aux façades. Il répartit les échanges en surface et met en exergue la superposition des infrastructures. L'espace n'accueille pas d'édifice à proprement parler : ceux-ci s'inscrivent dans le dessin du sol ou prennent la forme de structures éphémères tels des conteneurs dans un port.

La gare-site est un espace scénographique, auquel participent les façades des villes. La densification contribue à renforcer l'effet de fermeture sur le périmètre de l'espace public. L'épanelage dessine de nouvelles rives habitées et participent à la lisibilité de la gare-site.

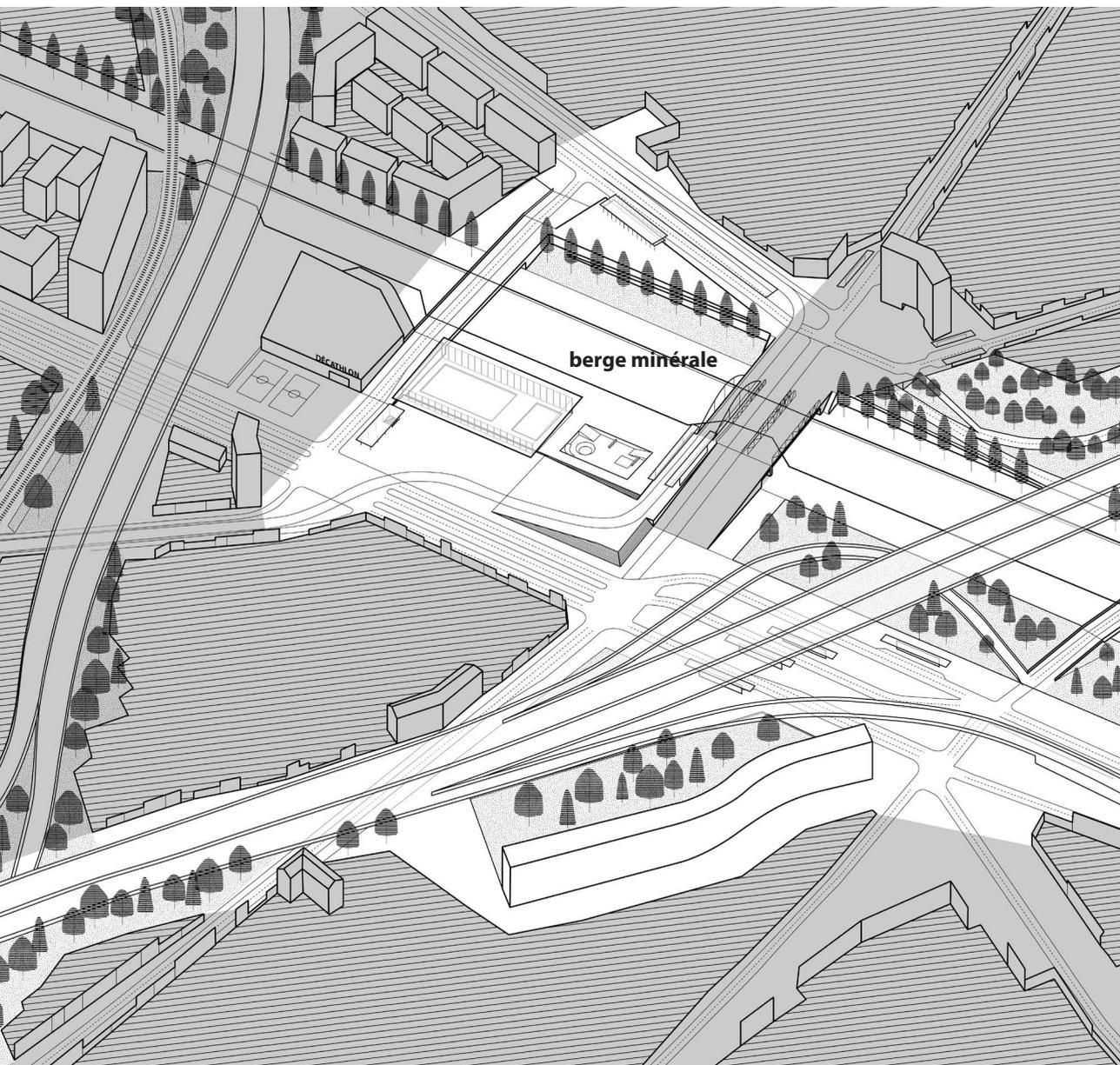


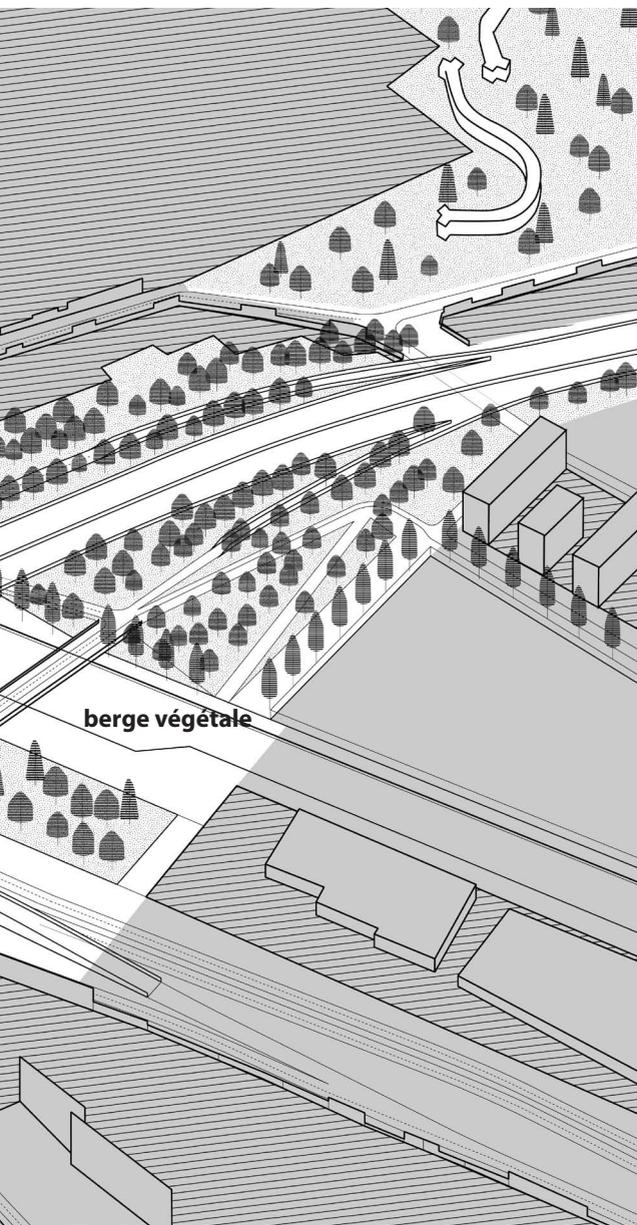


Un espace public programmé

La gare-site accueille des programmes qui fonctionnent en complémentarité avec la ville. La thématique du sport et du loisir est développée et s'incarne particulièrement par l'installation d'un bassin de nage.

Les aménagements du sol se prêtent aussi à des configurations temporaires : festival de l'Ourcq, marché hebdomadaire.



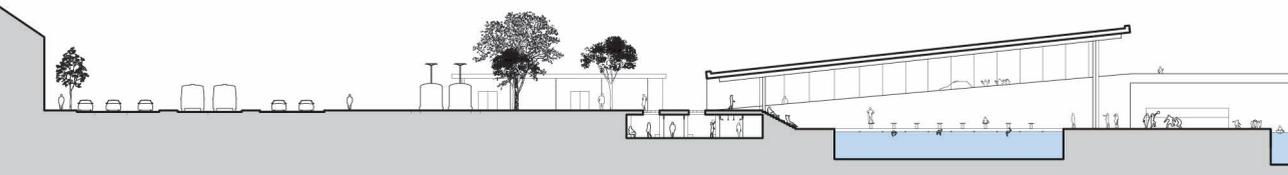


Deux ambiances s'appuyant sur l'existant

Le projet tire parti des situations singulières pour créer une multitude d'ambiances au sein de la gare-site.

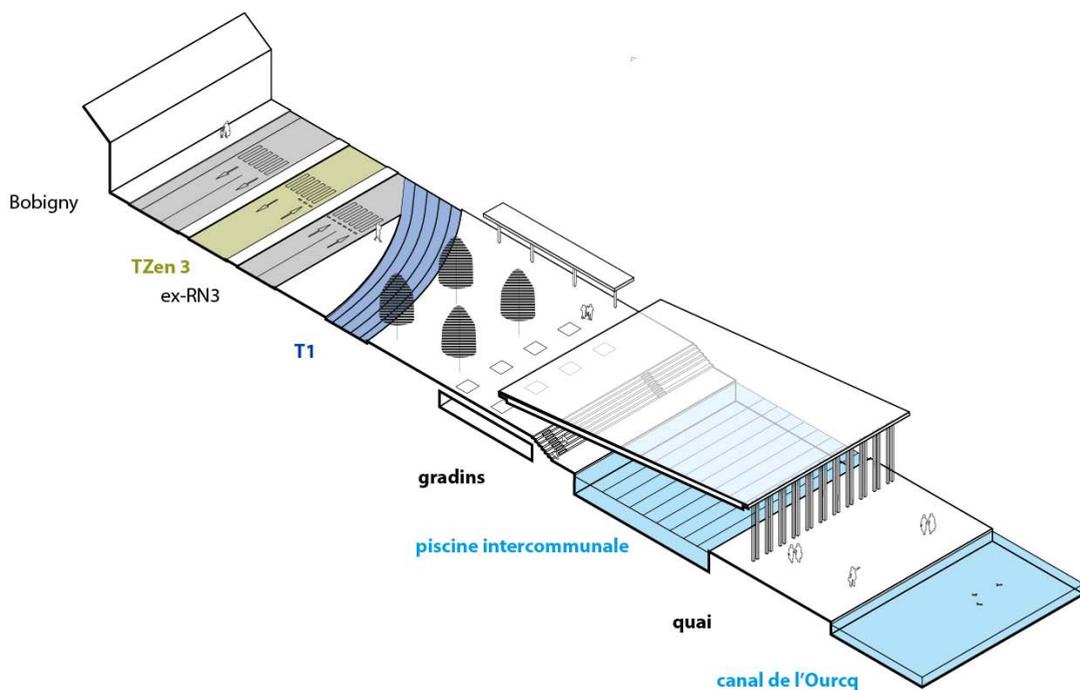
À l'Ouest, l'infrastructure est linéaire et occupe peu de place. La ville peut s'installer au plus près viaduc. Les rives sont architecturées, le traitement des berges est minéral. Le pont créé se dissimule dans le prolongement des quais, à la manière d'un pont parisien.

À l'Est, l'autoroute et ses échangeurs occupent des espaces immenses. La ville prend ses distances. L'espace public s'inscrit dans la séquence végétale existante. Le pont adopte la géométrie libre des bretelles autoroutières.



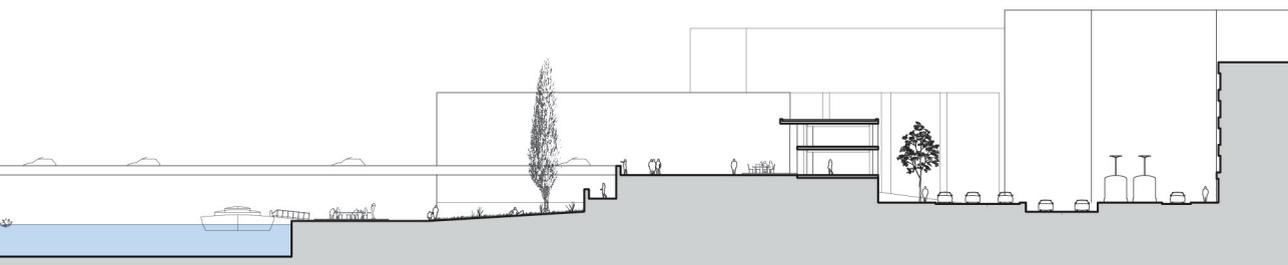
Noisy-le-Sec

piscine intercommunale



Gradins sportifs

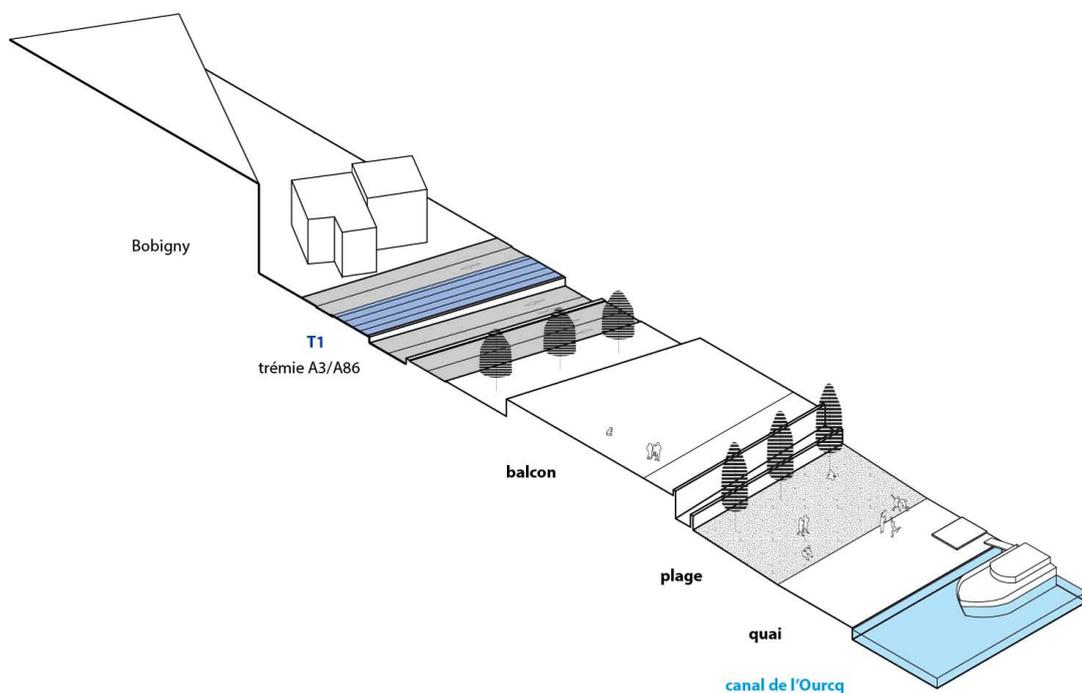
Des gradins articulent le passage du niveau de la ville à celui du canal. Ils regardent frontalement le quai bas sportif. La piscine participe à ce travail de sol : l'inclinaison de son toit reprend la pente de la rampe du pont. Les vestiaires sont enterrés sous la place haute et l'accès s'effectue par un kiosque situé au même endroit.



canal

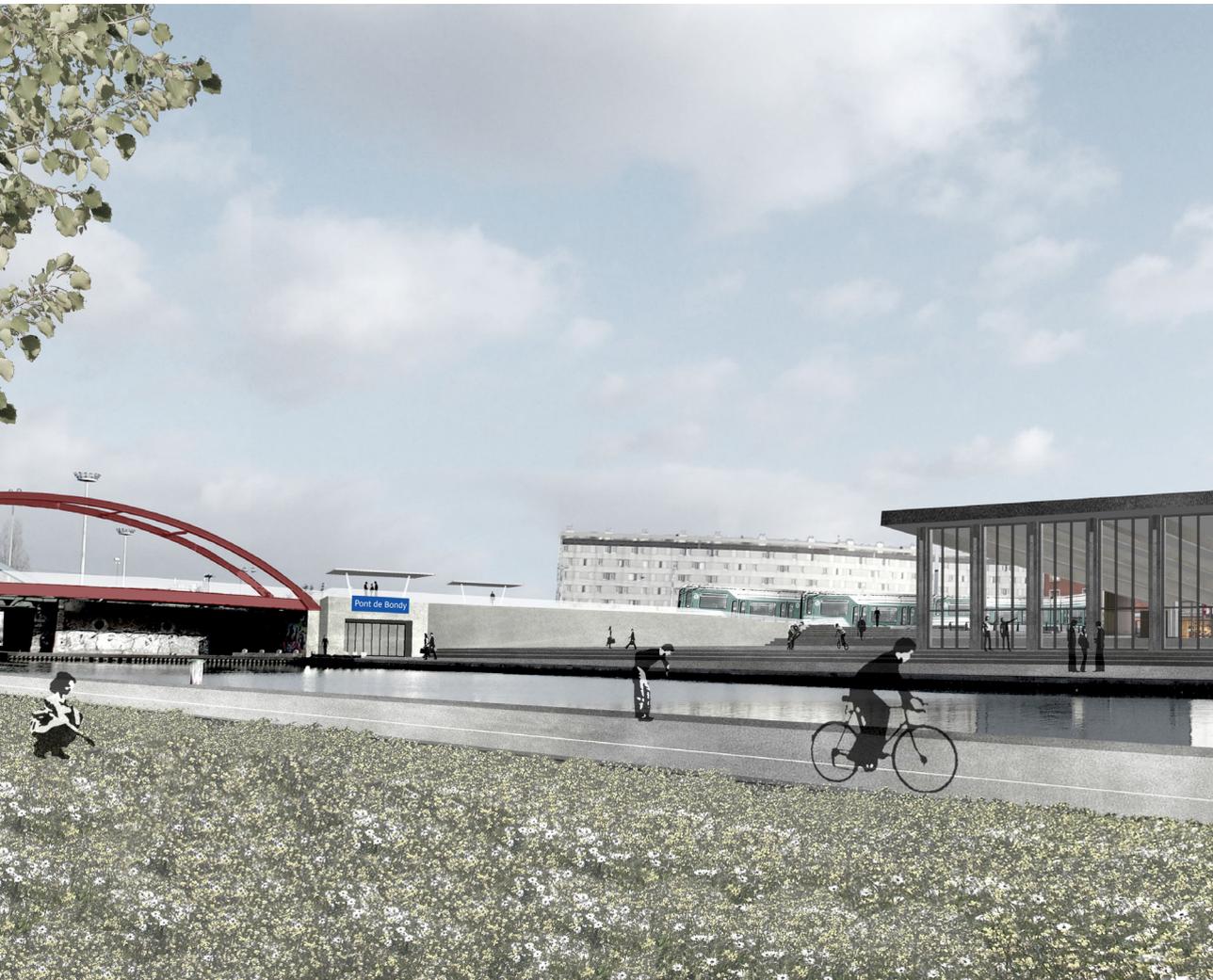
plage

Bobigny

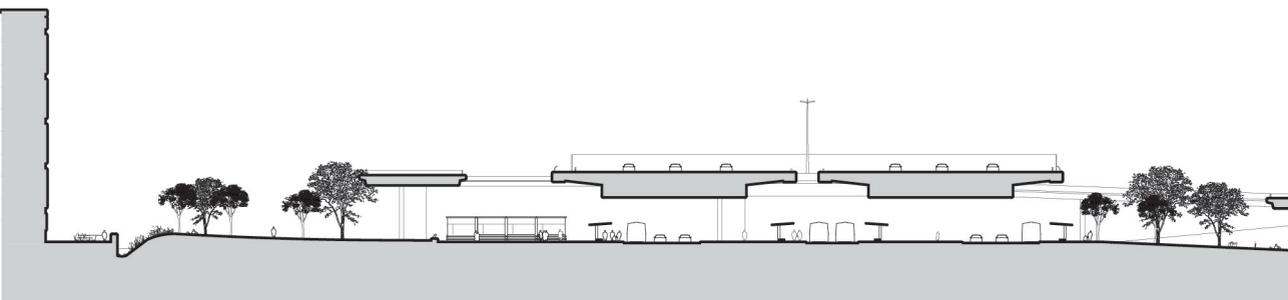


Plage et balcon

En face, le niveau haut se comporte comme un balcon animé par des bars et des restaurants. Il domine une plage naturelle donnant directement sur le canal et contemplant l'esplanade sportive. L'accès de l'un à l'autre se fait par une longue rampe linéaire.

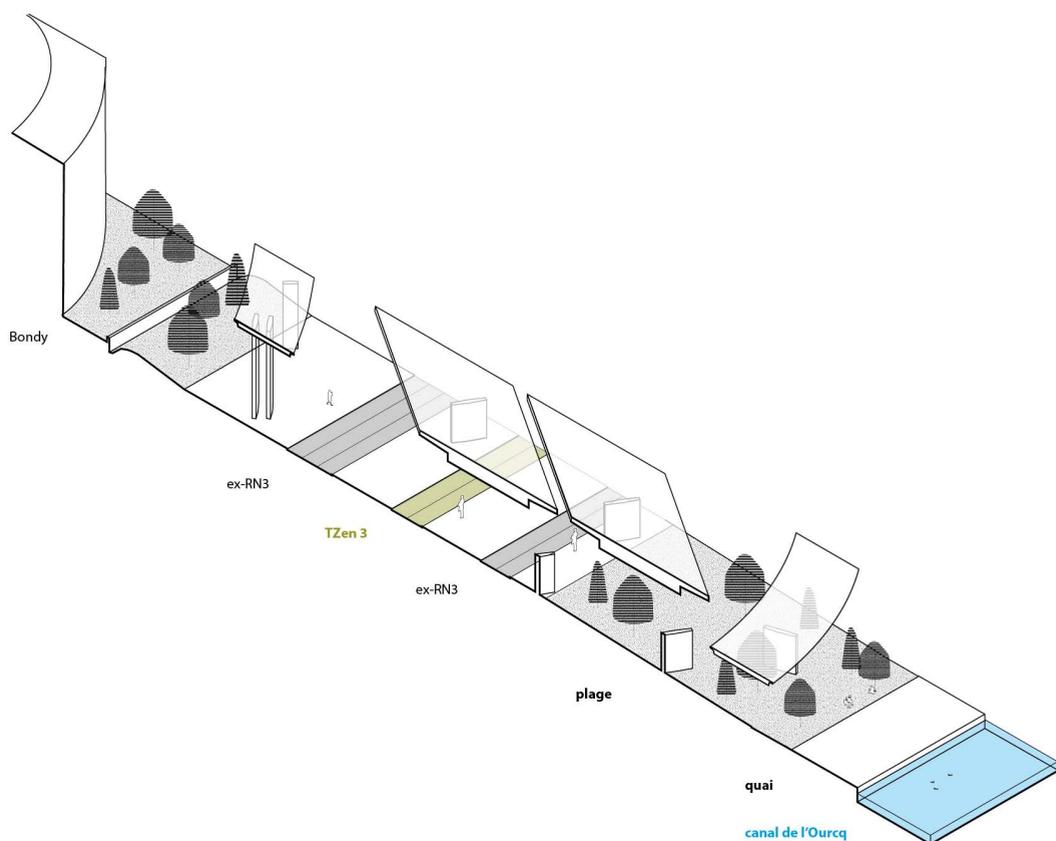






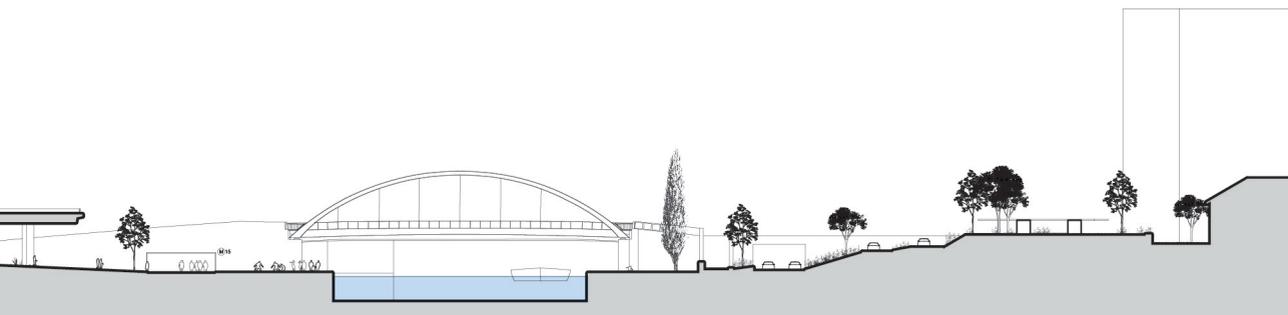
Bondy

viaducs A3



Sous les infrastructures, la plage

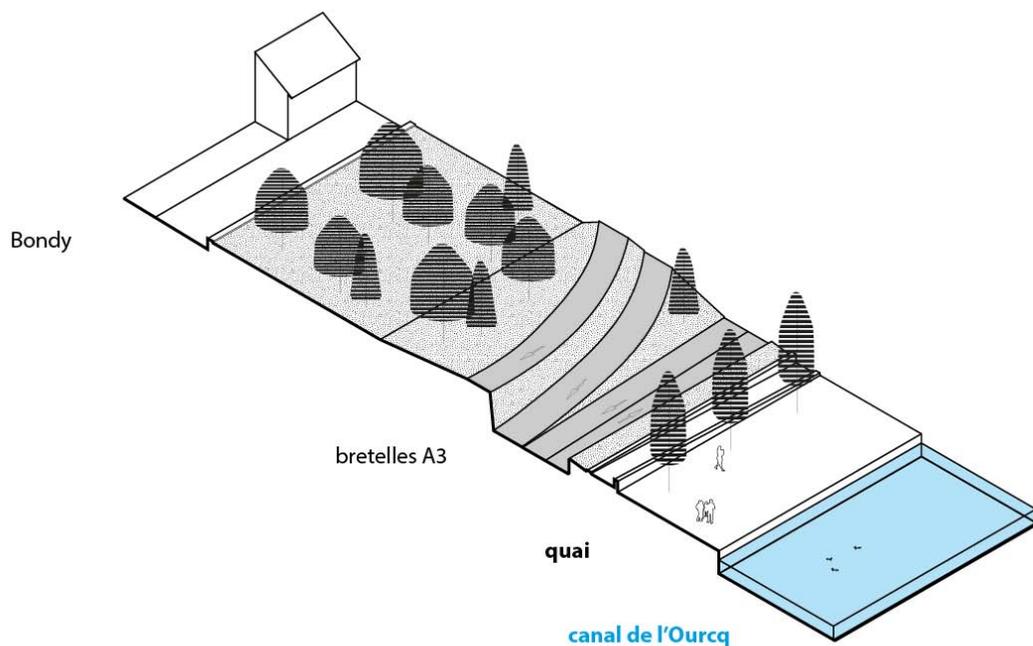
Le jardin de l'immeuble des potagers s'étire jusqu'au canal par un plan incliné qui se glisse sous les bretelles autoroutières. Cet espace végétal est traversé par l'élargissement des voies de la RN3 et du T Zen.



canal
Pont de Bondy

place
Saint Just

Bobigny

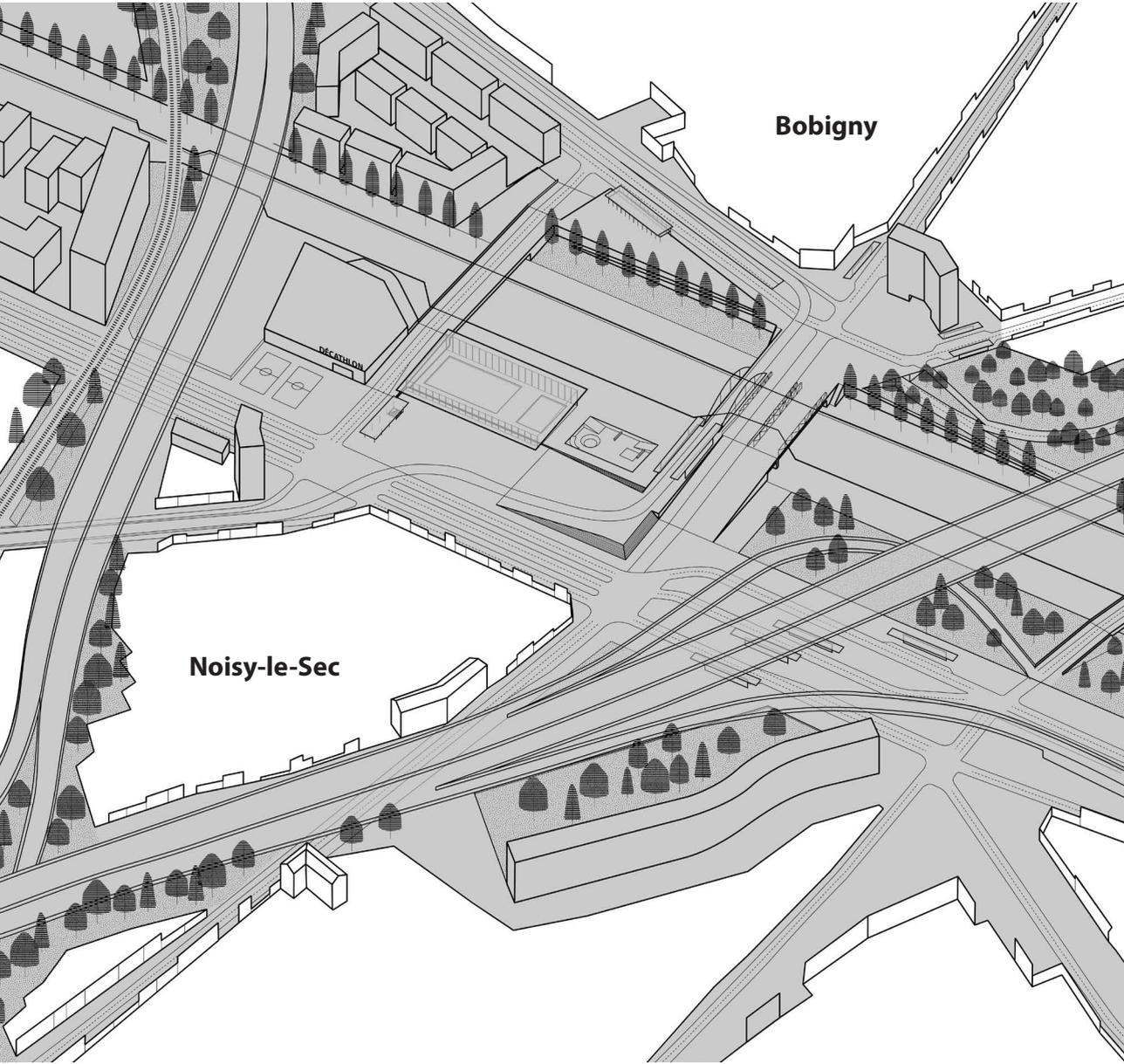


Quais circulés

Le quai nord n'est pas assez large pour recevoir un usage supplémentaire. Il propose donc une circulation douce qui file sous les bretelles autoroutières.







Bobigny

Noisy-le-Sec

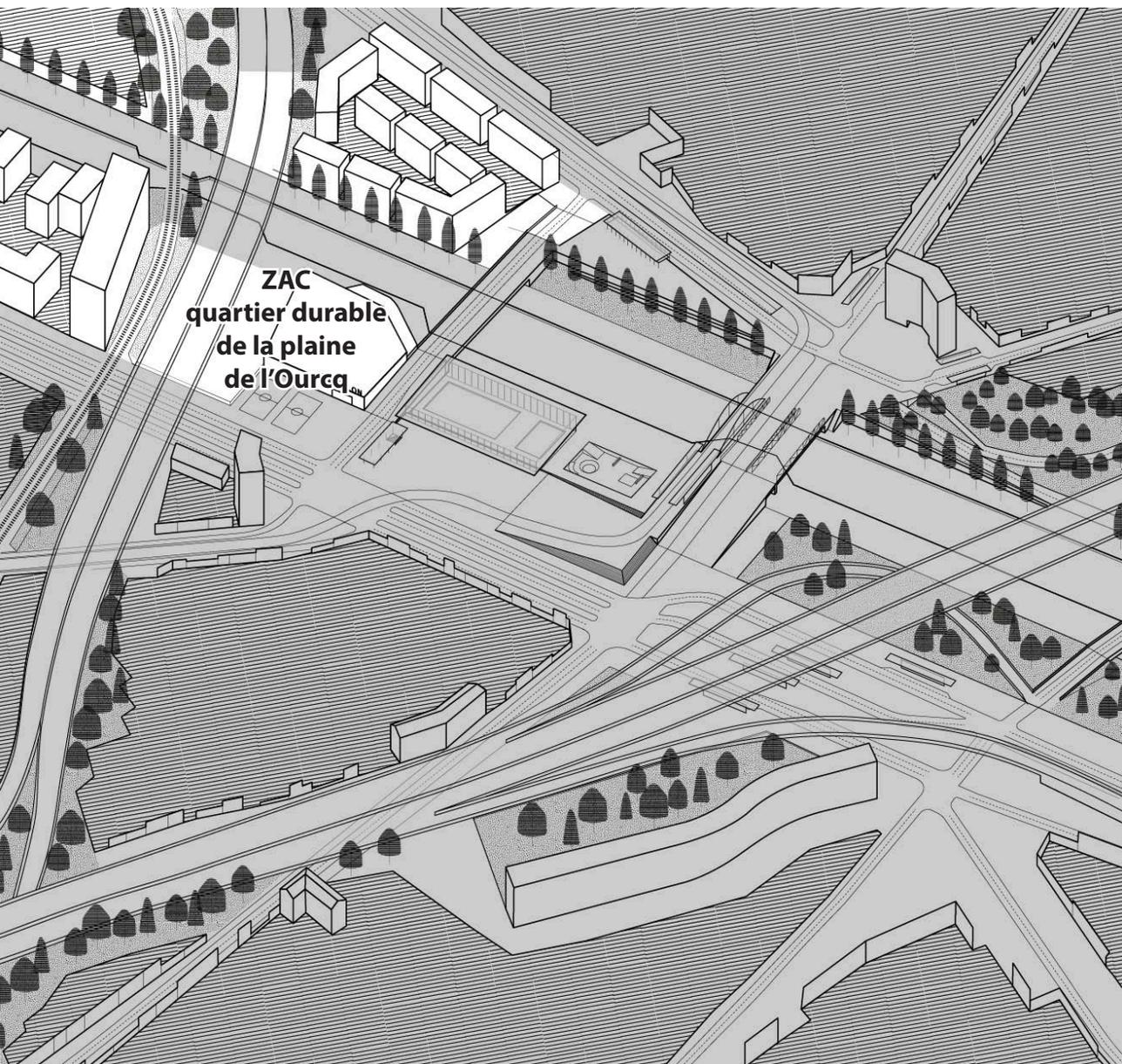


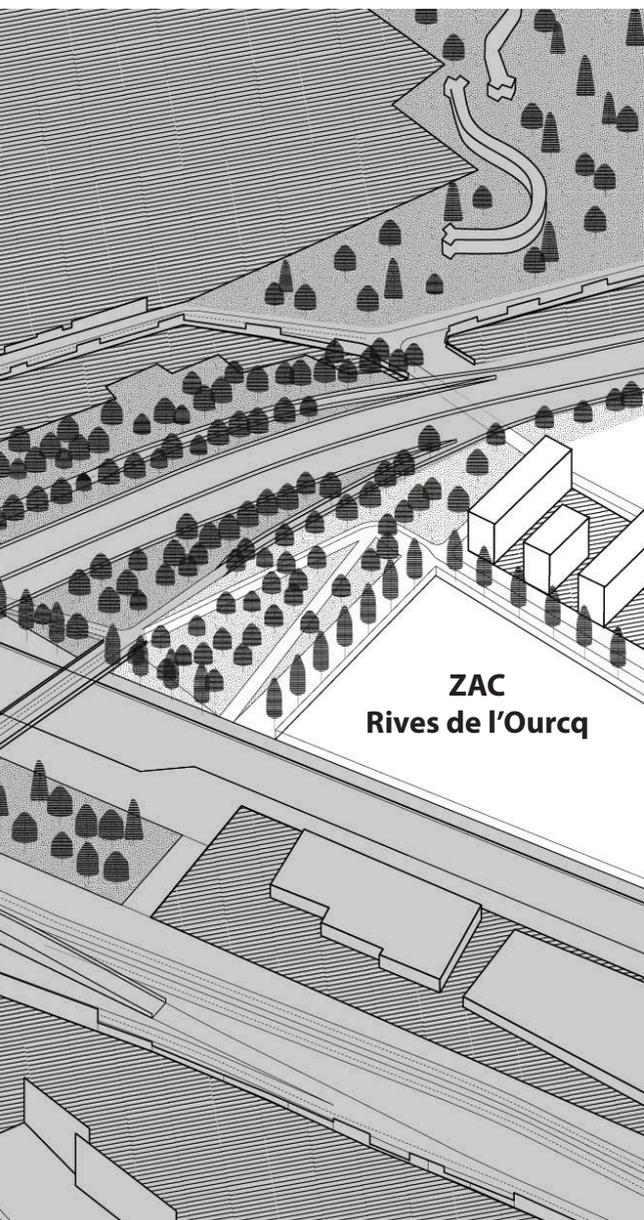
Bondy

Densification des villes

La réalisation de la gare-site va engendrer une augmentation de la demande en logements dans un périmètre proche.

Le tissu existant des villes à proximité est capable de se transformer pour supporter la densification induite par l'arrivée de la gare, en renforçant le caractère sédimentaire des lieux.



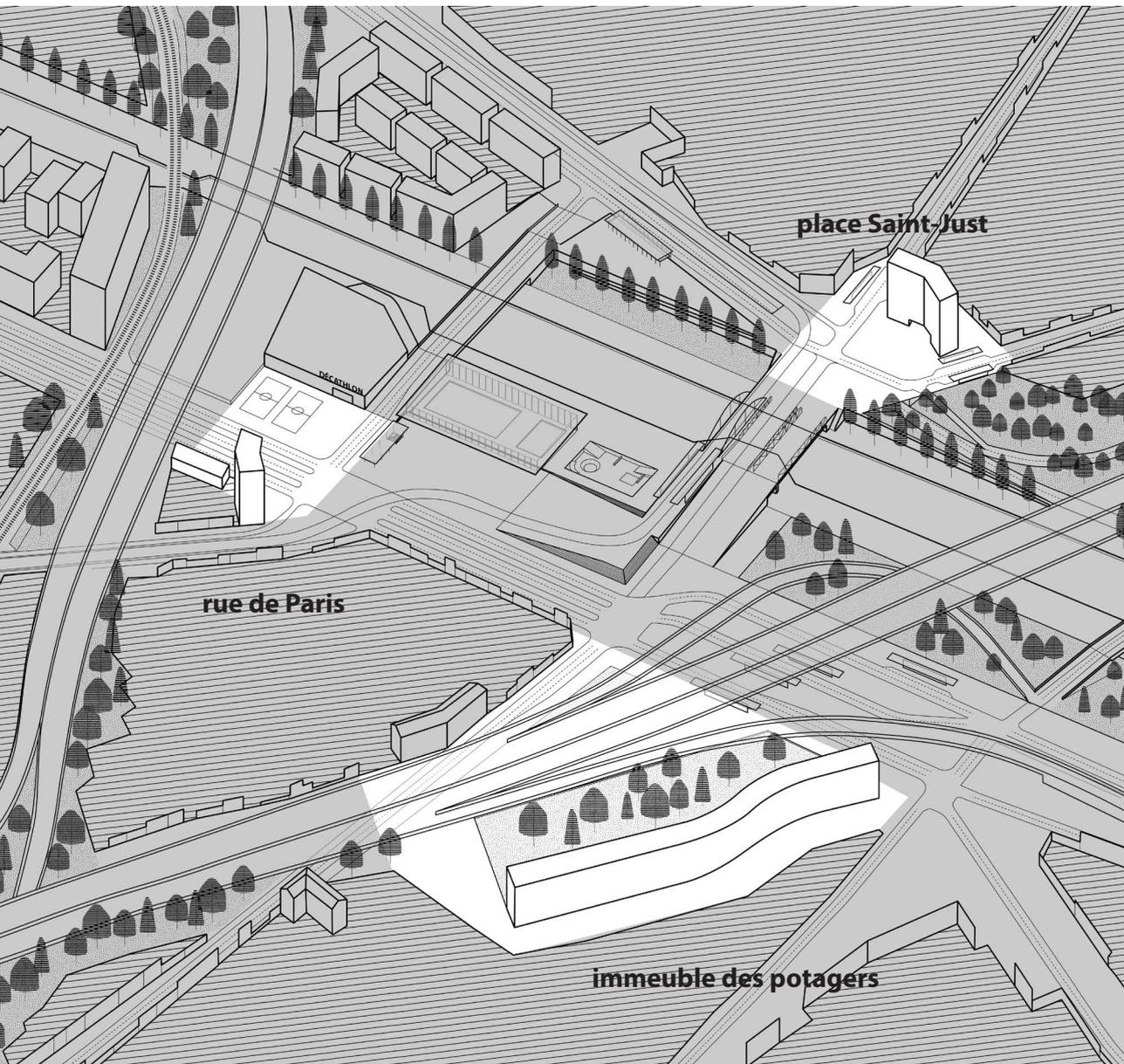


**ZAC
Rives de l'Ourcq**

Nouvelles accroches aux ZAC

Une partie des nouvelles populations peut être accueillie au sein des deux ZAC en projet sur le secteur. Par l'implantation de deux nouveaux ponts, l'impact de la gare-site sur les ZAC est à prendre en compte.

Des fragments d'espaces publics sont travaillés, intégrant les rampes des ponts, afin que ceux-ci ne soient pas une nuisance mais un moyen de desservir les nouveaux quartiers.





Des jalons comme accroches aux villes

Trois interventions architecturales ponctuelles initient la mutation des tissus urbains des villes.

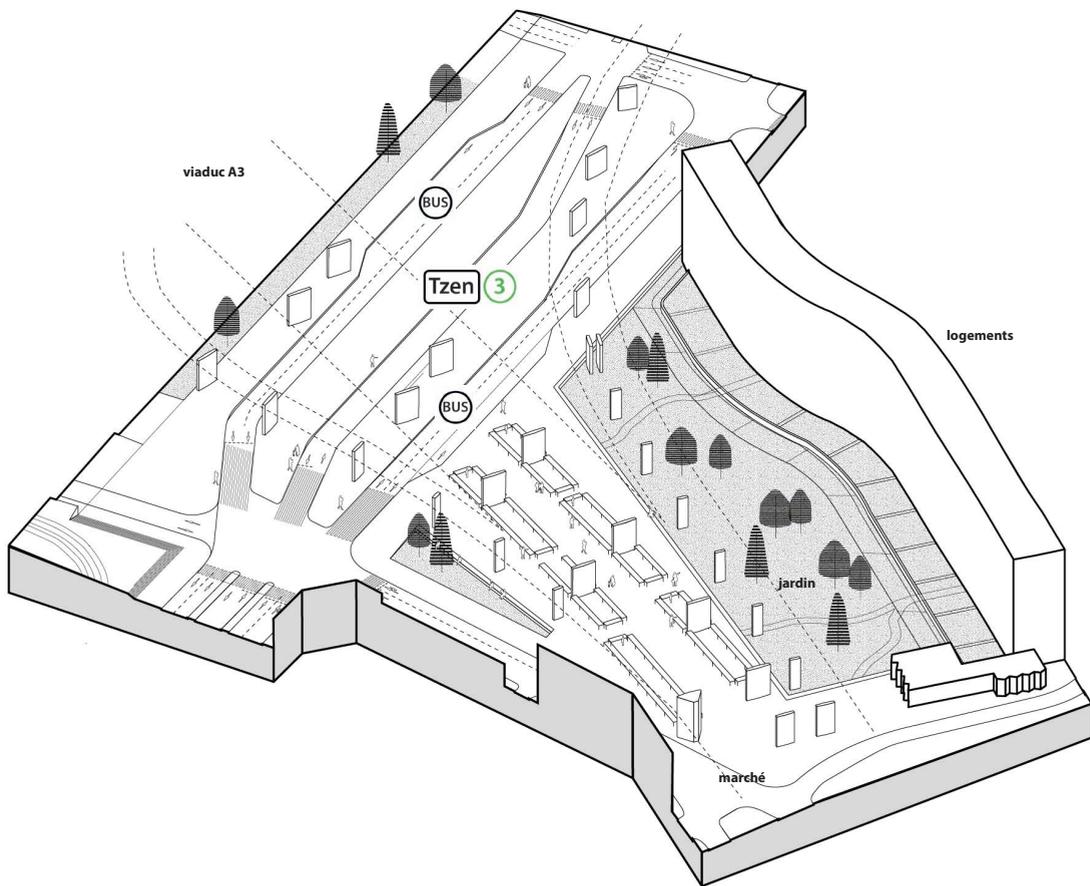
Ces jalons forment également des points de repère qui complètent le dispositif scénographique de l'espace public. Ils donnent la notion des distances aux villes quand on se trouve dans l'espace public central du pont.

Ils permettent également de traiter un fragment d'espace qui amène la gare-site jusqu'aux villes.

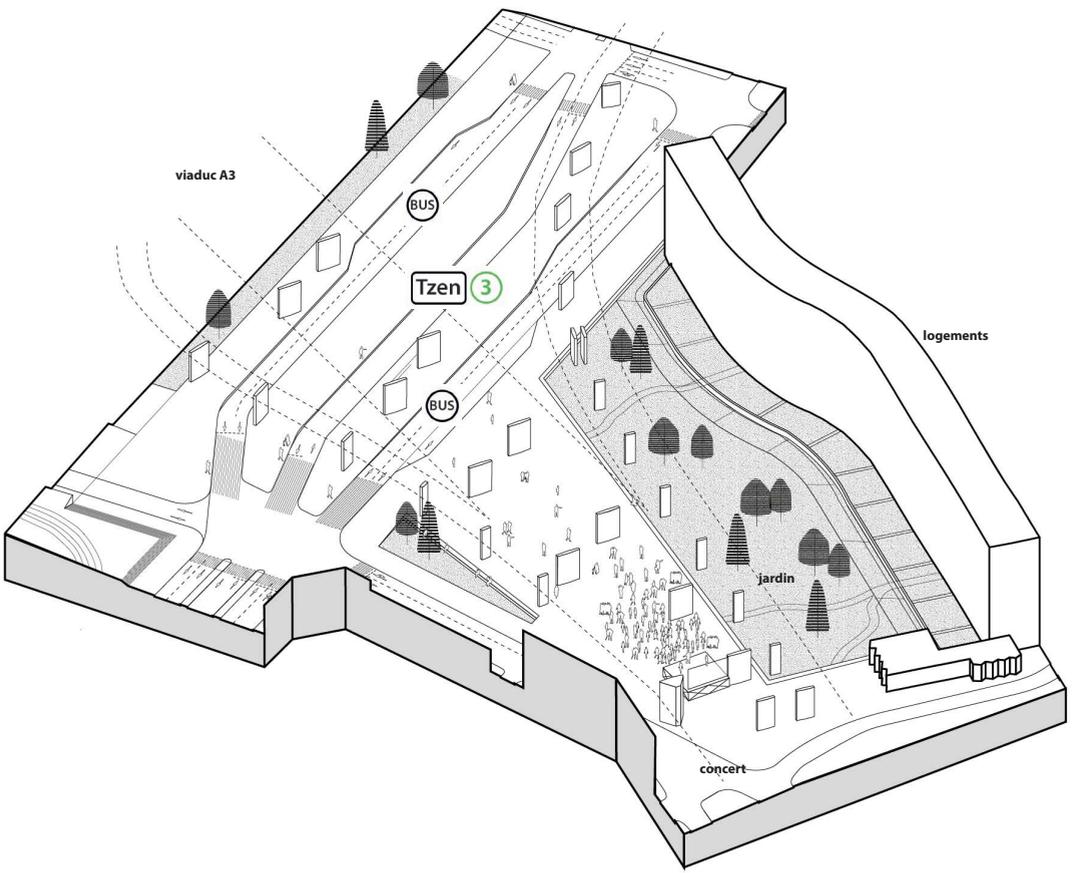
Ils s'inspirent de l'immeuble existant des potagers dont la forme dialogue particulièrement bien avec les viaducs autoroutiers.

L'immeuble des potagers à Bondy

C'est une barre de logements traversants au milieu d'un jardin. Ce dernier est associé à l'espace sous viaduc comme prolongement de la gare-site. Ce vaste espace est capable d'accueillir des événements éphémères. Un long banc permet de déjeuner face au jardin, alors qu'un saut de loup met à distance les jardins privatifs en rez-de-chaussée.



Configuration marché

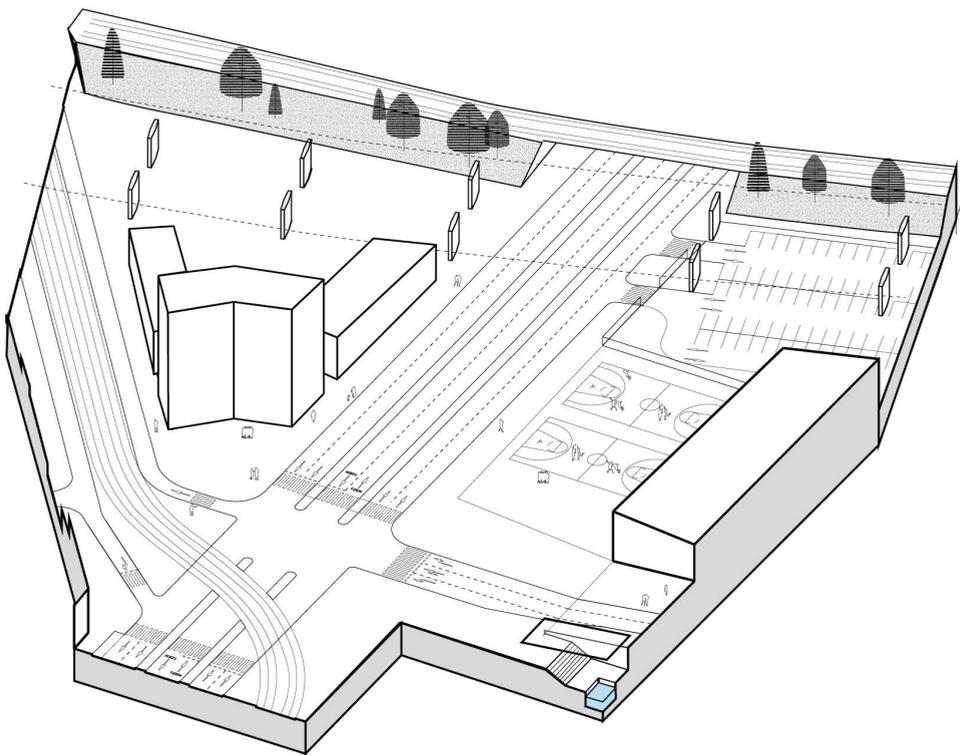


Configuration concert

L'immeuble de la rue de Paris

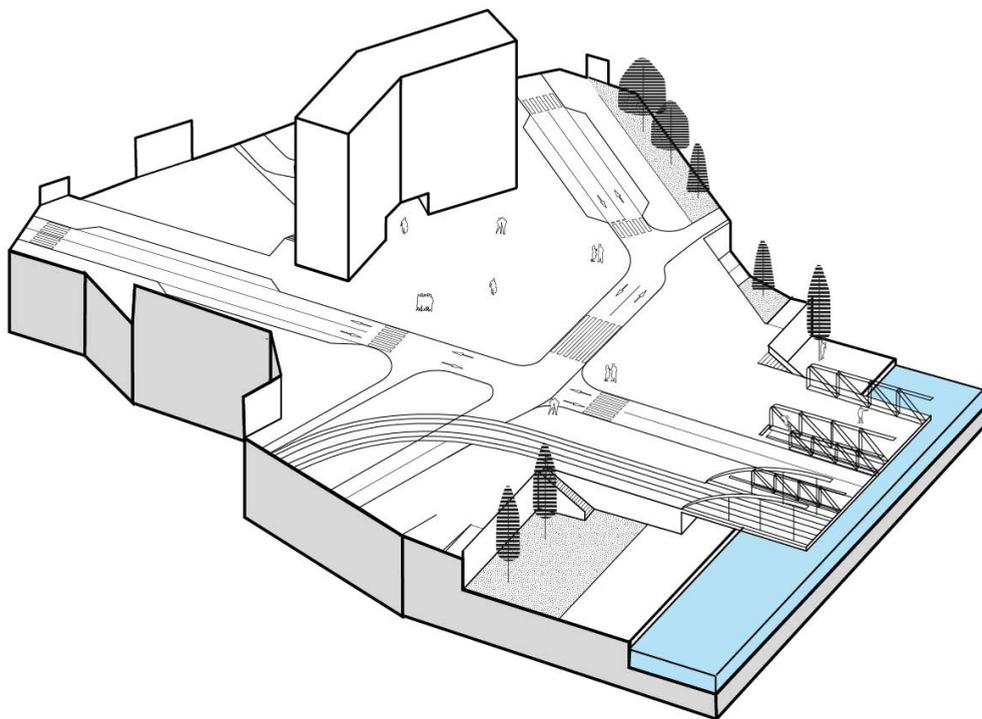
Le bâtiment accueille l'hôtel prévu dans la ZAC de Noisy-le-Sec.

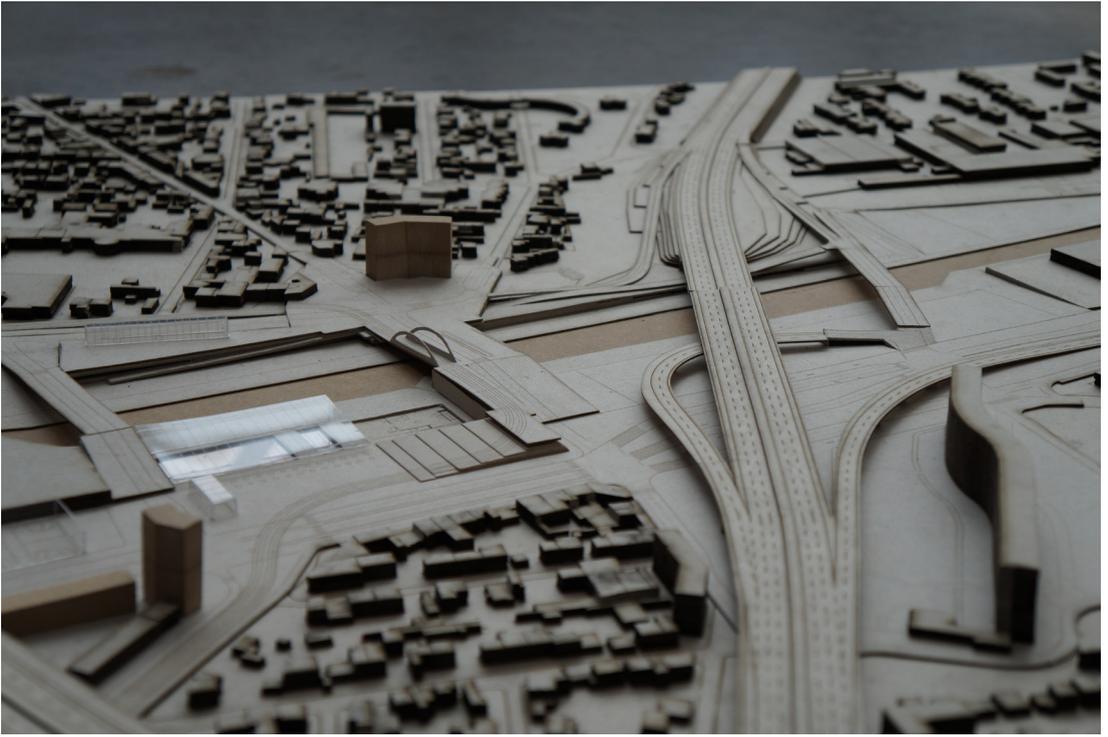
Les chambres ont une typologie traversante pour se prémunir des bruits de l'autoroute et offrir une vue sur le canal. Il borde un espace public s'étirant jusqu'à l'enseigne Décathlon à côté de laquelle sont installés des terrains de sport.

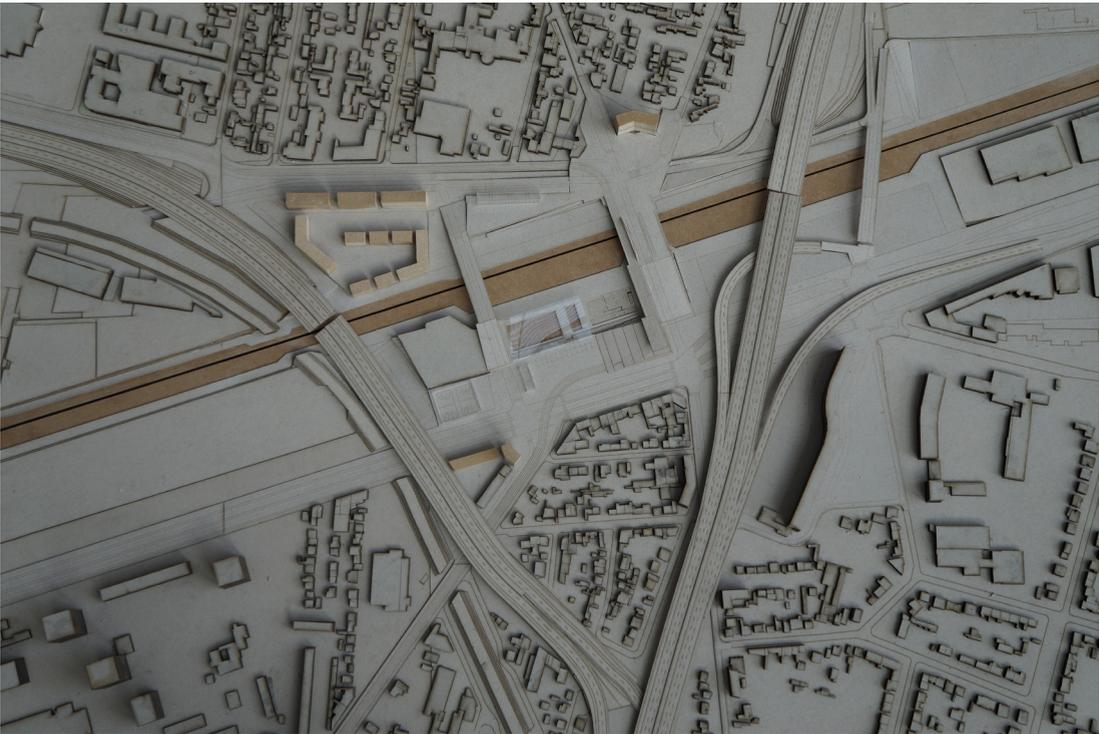
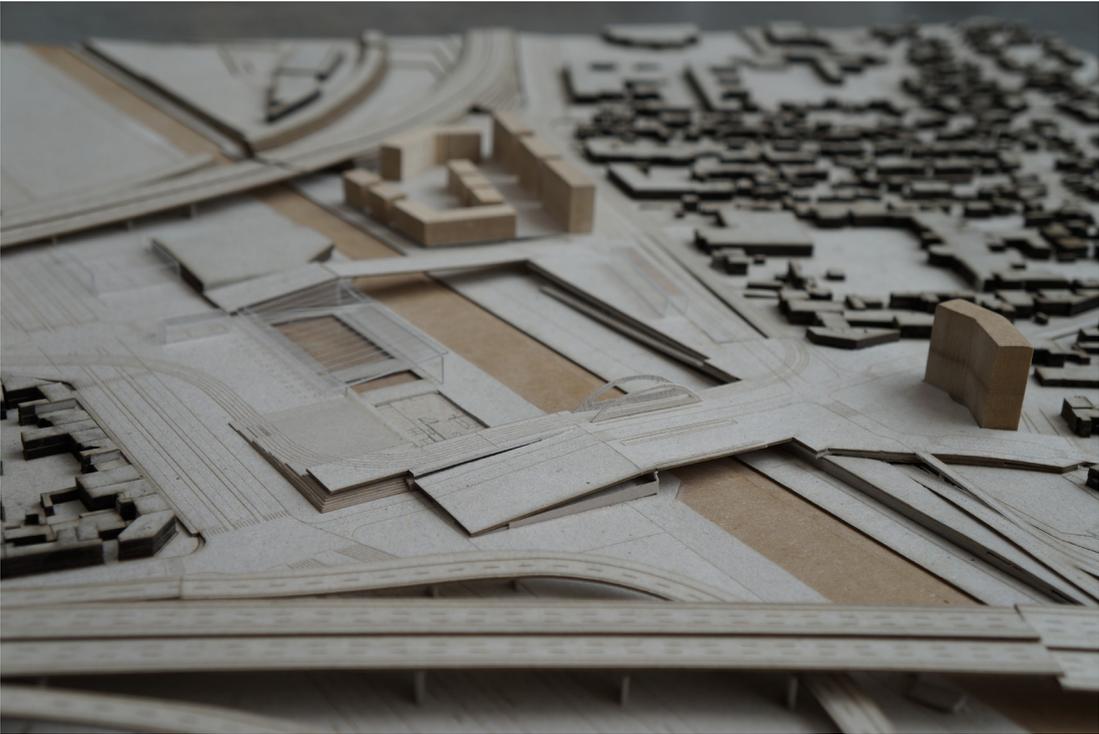


**L'immeuble
de la place Saint-Just**

Cet édifice termine la surface multimodale du Pont de Bondy en accueillant à rez-de-chaussée une entrée du métro souterrain. À l'arrière, un jardin fait la transition avec les tissus habités en contrebas, tout en dégagant une nouvelle parcelle à bâtir. La barre est occupée par des logements traversants, entre autoroute et canal.







En plein cœur d'un site singularisé par le nœud infra-structurel qui s'y installe, le projet de gare-site apporte une réponse à l'implantation d'une future émergence du Grand Paris Express dans le secteur du Pont de Bondy. Cette réponse se veut contextualisée et tire son essence des qualités du site, tout en ayant l'ambition de régler les dysfonctionnements actuels.

Le projet s'inscrit dans une logique de rééquilibrage de la situation autour du pont : la gare site replace la place du piéton au centre des déplacements, le canal au cœur de l'intercommunalité. En outre, elle clarifie l'espace de la gare par rapport à la ville, pour dessiner le futur paysage métropolitain du Pont de Bondy.

Cette étude interroge l'intégration de ces grandes infrastructures qui traversent les territoires et les villes, qu'il s'agisse du réseau autoroutier en place ou de celui souterrain du Grand Paris Express. Quels usages et quels paysages produisent-ils ? Plus encore, comment doit-être pensé la cohabitation de ces structures territoriales avec les tissus urbains locaux qu'elles traversent ?

Bibliographie

- APUR, *Etude urbaine de l'axe RN3 canal de l'Ourcq*, décembre 2009
- Conseil général de Seine-Saint-Denis *Evolution du trafic actuel et prévisionnel sur l'Ex. RN3*, 2014
- Est Ensemble, *La Fabrique du Grand Paris, Contrat de développement territorial*, 2014
- Ville de Paris, Conseil général de Seine-Saint-Denis, Est Ensemble, *Canal de l'Ourcq grand gabarit, charte du paysage, des usages et de l'aménagement*, septembre 2014

**Du noeud infra-structurel à la gare-site
Le futur paysage métropolitain du Pont de
Bondy**

**Bertilla de Baudinière
Marine Bouillot
Adrien Fontanell
Antoine Paumier**

Cette étude a été menée
d'octobre 2014 à février 2015
dans le cadre de l'atelier
de projet urbain et territorial
du DSA d'architecte-urbaniste
encadré par Éric Alonzo, Frédéric Bonnet,
Christophe Delmar et avec Philippe Gasser.

La rédaction du présent cahier
a été accompagnée par
Julie André-Garguilo, Stéphane Füzesséry,
Paul Landauer et Mireille Tchapi
et sa mise en page par Julien Martin.

**Diplôme de spécialisation
et d'approfondissement
d'architecte-urbaniste
délivré par le ministère de la Culture
et de la Communication,
dirigé à l'École nationale supérieure
d'architecture de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée
par Éric Alonzo et Frédéric Bonnet,
architectes urbanistes**

Coordination administrative
Nathalie Guerrois
tél. +33 (0)1 60 95 84 66
nathalie.guerrois@marnelavallee.archi.fr

Directrice de l'établissement
Amina Sellali

Directrice des formations, de la pédagogie
et de la recherche
Amina Sellali

École nationale supérieure d'architecture
de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée
12 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne
77447 Marne-la-Vallée Cedex 2
www.marnelavallee.archi.fr

Au sein de l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée, le diplôme de spécialisation et d'approfondissement (DSA) d'architecte-urbaniste forme chaque année une vingtaine d'architectes et de paysagistes déjà diplômés au projet urbain et territorial.

La majeure partie de ce post-diplôme est dédiée à la réalisation d'études à caractère prospectif commanditées par des collectivités territoriales, des institutions publiques ou des organismes privés.

Au-delà des réponses particulières à des problématiques urbaines spécifiques, ces travaux contribuent bien souvent à faire émerger de nouveaux questionnements et à expérimenter de nouvelles approches dont la portée peut être plus générale. Ces cahiers sont ainsi destinés à faire partager le résultat de ces recherches auprès du monde universitaire et professionnel et plus largement auprès de tous ceux qui s'intéressent aux questions que posent l'architecture, la ville et les territoires.

Du nœud infrastructural à la gare-site Le nouveau paysage métropolitain du Pont de Bondy

Secteur clé du nord-est parisien, situé à l'intersection de nombreuses infrastructures et en limite de trois communes, le Pont de Bondy accueillera à l'horizon 2025 une gare du Grand Paris Express. Cet « envers » resté jusqu'ici à l'écart des politiques urbaines devient désormais un site stratégique. Il est le point de départ d'un renouveau urbain susceptible d'harmoniser le développement des trois communes en un projet global. Il porte les enjeux d'une nouvelle intercommunalité et d'un futur pôle intermodal du Grand Paris. Aujourd'hui complètement saturé par les flux, l'implantation d'une gare au niveau du pont amènerait à densifier dans un site déjà bien contraint. Le regard porté par cette étude cherche à révéler les potentialités et la beauté de ce nœud infrastructural. Cette observation détaillée d'un existant extraordinaire appuie un concept de gare qui répond au contexte et utilise les spécificités du lieu : une « gare-site ». Ce nouveau type de gare réinterroge le rapport à l'espace public, à la ville et sa densification, aux infrastructures et au paysage.