

N° 182 - octobre 2009

le journal de Pantin

Canal

Canal L'agenda

Speed Caravan & Mounir Troudi, la rencontre



Marionnettes, côté art, pour les enfants. Page 7
Coulbrié exprès, pour les adultes. Page 8

GRANDS MOULINS
PANTIN

4000 visiteurs découvrent les nouveaux Grands-Moulins



Une rentrée sous les meilleurs auspices. Pages 12-13
La Maison de l'emploi ouvre ses portes. Pages 28-29

Transports

Tramway : le ch



Le futur pont sur le canal devait être suffisamment élevé pour laisser passer les embarcations, mais pas trop car le tramway n'est pas un « grimpeur ».

A Pantin, les travaux de réseau pour l'extension du tramway parisien commenceront en juin. La mise en service est attendue pour 2012. L'agence d'architectes Reichen & Robert, responsable de la reconversion des Grands-Moulins, conçoit également le chantier d'extension de la ligne sur le trajet concernant Pantin. Leurs propositions envisagent ce prolongement dans le cadre d'une requalification urbaine plus globale qui estompera les frontières entre la capitale et ses voisines.

La ville de Paris et la RATP sont co-maîtres d'ouvrages de l'opération : la première réalise les travaux de voirie et de déviation des réseaux; la seconde, ceux du système de transport proprement dit. C'est à la porte du Pré-Saint-Gervais que le tramway quitte les boulevards des Maré-

chaux pour emprunter les boulevards d'Algérie et d'Indochine. Le tracé rejoint le boulevard Sérurier peu avant la station Porte-de-Pantin.

Les espaces publics de la porte de Pantin seront totalement requalifiés: la plateforme du tramway est positionnée au nord de l'avenue de la porte pour limiter l'impact sur la circulation des voitures. Un large parvis est aménagé depuis la future station jusqu'à l'avenue Jean-Jaurès. Le rond-point actuel est remplacé par une avenue avec un terre-plein central. De chaque côté de la porte, un vaste trottoir avec des pistes cyclables,

des alignements d'arbres, du stationnement permettront d'améliorer le lien entre Paris et Pantin.

Stade Ladoumègue

Le tramway franchira la porte de Pantin en passant sous le périphérique. Une couverture sera réalisée au centre du carrefour, sur 2200 m², entre les piles du pont du boulevard périphérique. Il empruntera ensuite la route des Petits-Ponts, le long du stade Jules-Ladoumègue où sera créé un centre de maintenance. A l'angle de l'avenue du Général-Leclerc, la station Pantin-Ladou-



Le tramway passera entre le stade Jules-Ladoumègue et l'actuel garage Renault avant d'emprunter le futur pont sur le canal. Le port Sérurier sera réaménagé pour permettre la continuité de la circulation piétonne sur les berges.

antier démarre

mègue verra le jour. Le tram passera ensuite entre le stade et l'actuel garage Renault pour rejoindre le futur pont sur le canal.

Le nouveau bâtiment du centre de maintenance sera construit sur la partie nord du stade. La construction accueillera sur son toit, les terrains de sports existants sur lesquels elle s'installe: deux terrains de football, six terrains de tennis et des terrains multisports.

A côté du stade, seront créés des logements étudiants. Enfin le port Sérurier sera réaménagé pour établir la continuité de la circulation piétonne et cyclable le long du quai.

Le pont sur le canal

Un pont d'environ 12 m de largeur et de 60 m de long sera construit sur le canal. Il permettra, outre la circulation du tramway, les cheminements piétons et cyclables.

Après avoir franchi le canal, le tram gagne la rue de la Clôture, en longeant les Grands-Moulins. La station Grands-Moulins permettra la correspondance avec la gare RER par la rue du Débarcadère.

Il poursuit alors son trajet jusqu'aux boulevards des Maréchaux qu'il regagne au niveau

du boulevard Macdonald. La station Porte-de-la-Villette verra le jour à proximité de l'accès au métro ligne 7. Il quittera ensuite les Maréchaux pour l'avenue Corentin-

Cariou, quai de la Gironde, et retrouvera le boulevard Macdonald, à l'ouest du canal Saint-Denis où une station verra le jour.

Patricia de Aquino



Dissymétrique, le nouveau pont sur le canal accueillera, côté Pantin, la traversée des piétons et deux roues, ouvrant leur vue sur le pont de la mairie.

Pour Pantin, le tramway quitte la capitale

Entretien avec Jean-François Authier, responsable des projets Grands-Moulins et tramway à l'agence Reichen & Robert & associés

Quels ont été les principaux défis à relever dans la conception du projet ?

JFA: Peut-être que le principal défi a été de sortir d'une logique territoriale étroite pour envisager l'aménagement en termes de bassin d'emploi, de développement économique. Nous avons été les premiers à proposer que le tramway quitte le boulevard des Maréchaux. A nos yeux, le fait que le tram sorte de Paris sur ce tronçon était d'autant plus justifié que nous avions travaillé sur le dossier des Grands-Moulins et que nous savons l'impact que cette reconversion du site industriel aura sur l'ensemble du quartier.

Quels étaient les atouts de votre projet ?

JFA: Notre connaissance du dossier « Grands-Moulins », sans doute. Mais aussi la solution que nous avons proposée pour le centre de maintenance qui devait être situé dans ce secteur. Nous avons eu l'idée

de le placer sous le stade Ladoumègue, de construire des logements. Nous nous sommes aussi beaucoup intéressés au canal en proposant des aménagements du port Sérurier qui permettront de retrouver la continuité de la circulation piétonne sur ses berges. Notre projet pour le tramway développait un vrai rôle urbain.

Qu'en est-il du réaménagement de la porte de Pantin ?

JFA: Nous avons fini le projet mais nous travaillons encore, en concertation avec les services de Pantin, l'APUR (atelier parisien d'urbanisme) à Paris, aux aménagements urbains: la taille et l'alignement des arbres, leur positionnement sous le périphérique...

Au niveau de Pantin, le tramway franchira le canal. Quelles sont les difficultés techniques de cette réalisation ?

JFA: Nous devons répondre à des contraintes opposées: il nous faut respecter le gabarit fluvial alors que le tramway ne peut pas vraiment grimper. Nous avons deux options de structure: l'une constituée par un grand arc supportant le tablier; l'autre, intégrée dans le tablier, soulignant les horizontales. C'est cette dernière qui a été choisie.



Travaux

Dernières finitions aux Grands-Moulins

A la rentrée, les Grands-Moulins accueillent les employés de BNP Paribas securities services. Dorothée Sipp et Anne Thauret, architectes responsables du projet Grands-Moulins chez Reichen & Robert & associés, font le point sur l'avancement du chantier.

Canal : Où en sont les travaux aujourd'hui ?

Dorothée Sipp : Aujourd'hui, les volumes ne bougeront plus, on commence à se rendre compte des dénivellements, des différents niveaux de sol par rapport au canal, presque toutes les façades sont posées, on lit bien le rapport entre les différents matériaux : le parement de certaines façades reprend les couleurs de la brique, d'autres façades neuves sont reconstituées en panachage de briques.

Anne Thauret : Nous avons réalisé beaucoup de recherches sur les teintes et les matériaux des briques et des tuiles. Pour rester au plus près de l'apparence des façades en briques anciennes après nettoyage et sablage, nous avons décidé de panacher plusieurs teintes de briques, en retrouvant cet aspect aléatoire qui caractérise l'existant.

Et le pont transbordeur* ?

DS : Le transbordeur sera réellement utilisé. Il sera accessible depuis le niveau de la cour, accessible aux handicapés aussi. Il gagnera une vie nouvelle, peut-être en se transformant en lieu d'exposition.

Votre travail d'architectes est-il terminé ?

AT : Nous sommes en train d'étudier les différentes hypothèses de clôture du site. Nous devons répondre aux exigences de sécurité très précises de BNP tout en les mettant en cohérence avec celles de la municipalité qui privilégie l'ouverture du site vers la ville.

DS : Nous travaillons sur l'esthétique, les jeux de reflets, les transparences pour proposer une solution qui réponde à l'ensemble de ces critères.

**Le transbordeur est ce pont, visible du canal qui servait au chargement et déchargement des péniches*



La façade du bâtiment situé derrière le silo donnant sur le canal apparaît comme une feuille vitrée très lisse évoquant la notion de faille occasionnée par la démolition de la bâtisse des années 1970.

La requalification de la rue du Débarcadère a démarré. Pilotés par la Semip (Société d'économie mixte de Pantin), ces travaux correspondent à la deuxième tranche du chantier de la ZAC (zone d'aménagement concertée) Grands-Moulins qui avait commencé par la rénovation des abords de la gare RER et de la place Salvador-Allende. Le chantier se poursuivra par la requalification du quai, devant les Grands-Moulins.



Sur la façade du silo donnant sur le canal, des bandes de béton encadrant les vitres soulignent les verticales et marquent la césure avec l'uniformité de l'ancienne bâtisse, constituée d'un tube en un seul tenant. Un panachage de briques permet de recouvrir le coloris aléatoire des anciennes briques nettoyées.

