

75019

CONCOURS
D'URBANISME POUR
L'AMÉNAGEMENT DU
SECTEUR "CHAPELLE
INTERNATIONAL",
PARIS 18E

EXPOSITION
AU PAVILLON DE
L'ARSENAL A
PARTIR DU
24 SEPTEMBRE
2009

GARE DU NORD

MONTMARTRE

MONTMARTRE

SITE DU CONCOURS
"CHAPELLE
INTERNATIONAL"

75018

BOULEVARD PERIPHERIQUE



DOSSIER DE PRESSE

CONCOURS
D'URBANISME POUR
L'AMÉNAGEMENT DU
SECTEUR "CHAPELLE
INTERNATIONAL",
PARIS 18E

EXPOSITION
AU PAVILLON DE
L'ARSENAL A
PARTIR DU
24 SEPTEMBRE
2009

SOMMAIRE

Communiqué de presse	03
Le contexte de l'opération	04
Le concours	06
L'AUC + l'AUC AS + Chochon & Pierre Bas Smets + RFR Éléments (Projet lauréat)	07
Eva Samuel architecte & associés / Agence Claire Alliod Paysage / Terre Eco	10
Germe & Jam Architecte Territoires / Terre Eco	11
Tania Concko Architects & Urbanists / Michel Desvigne Paysagiste / S.Brindel-Beth Expertise HQE	12



**COMMUNIQUÉ
DE PRESSE**

**CONCOURS D'URBANISME POUR L'AMÉNAGEMENT
DU SITE CHAPELLE INTERNATIONALE, PARIS 18^{EME}**

Première consultation urbaine du 18^e arrondissement, lancée dans le cadre du Grand Projet de Renouvellement Urbain Paris Nord-Est*, l'opération «Chapelle Internationale» a pour ambition la reconversion de vastes emprises ferroviaires et foncières sous-exploitées en un nouvel éco-quartier ».

Dénommé ainsi en raison de la gare de fret éponyme présente sur le site, «Chapelle internationale» accueillera 600 à 700 logements dont 50 % de logements sociaux, de nouveaux équipements (une école polyvalente, un square, un pôle fret pour la SNCF) ainsi que 40 000 m² de locaux d'activités. Répondant aux exigences du Plan Climat parisien, le programme se construit sur les grands terrains ferroviaires au niveau du 59 rue de la Chapelle.

Au travers de croquis, plans, images de synthèses, films d'animation et notes d'intentions des architectes, l'exposition détaille les propositions des quatre équipes d'architecte invitées à concourir par la Société Nationale d'Espaces ferroviaires (SNEF). Le visiteur est ainsi invité à découvrir ce futur quartier de 7,8 hectares, dont la première livraison de logements est prévue à l'horizon 2013.

Bordé à l'Ouest par le faisceau ferroviaire, à l'Est par les immeubles existants de la rue de la Chapelle, au Nord par la petite ceinture et le boulevard Ney et au Sud par des installations liées au fret, le site, enclavé mais protégé des nuisances induites par les infrastructures de grandes échelles, dialogue avec le paysage et la géographie du Nord parisien : butte Montmartre, plaine Saint Denis,... et offre des qualités d'accessibilité liées à la proximité des quartiers environnants.

Cette opération s'appuie sur une identité urbaine forte, une approche environnementale spécifique et une programmation mixte, renforcée par le maintien d'une plate-forme logistique ferroviaire légère, inscrite dans les projets de développement du fret à l'échelle de l'Ile-de-France.

Lauréate de la consultation urbaine**, l'agence AUC développe un projet ambitieux et prospectif par la richesse et la spécificité des solutions mises en œuvre pour intégrer à la vie urbaine cette zone jusque-là dépréciée. Leur projet souhaite «inventer un concept de quartier qui soit à la fois doté des qualités de proximité ... et doté d'une identité forte qui portera son rayonnement à l'échelle de Paris Nord-Est / Plaine Saint Denis» et métropolitaine.

* Le territoire de Paris Nord-Est s'étend de la porte de la Chapelle à celle de la Villette. Ses 200 hectares en font aujourd'hui le plus grand secteur de projet parisien.

** Consultation lancée par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF) qui assure l'organisation de ce concours dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par la SNCF et RFF.



CONCOURS D'URBANISME POUR L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR "CHAPELLE INTERNATIONAL", PARIS 18E

dans le périmètre de Paris Nord-Est, le secteur Chapelle International est relativement protégé des nuisances induites par les infrastructures de grandes échelles. Il est séparé de la rue de la Chapelle par une épaisseur d'immeubles existants et peut être aisément mis à distance du faisceau nord. Le boulevard périphérique n'a pas d'influence sur la zone. Compte tenu de sa situation privilégiée et des objectifs globaux de programmation de Paris Nord-Est, il est proposé d'implanter une part importante de logements dans ce secteur.

Les principes d'aménagement retenus par la Ville de Paris consistent donc à tirer parti du relatif enclavement du secteur et de la tranquillité qui en résulte tout en le reliant aux quartiers environnants. Il repose sur la protection d'un nouveau quartier de logements par des bâtiments d'activités affichés le long des rails et par un immeuble de bureaux qui assurerait la transition avec le boulevard Ney. Le grand îlot central ainsi constitué accueillerait des immeubles de logements.

Un des objectifs du projet est d'offrir une diversité dans les types de bâtiments de logements construits. La rupture entre l'atmosphère de circulations du boulevard Ney et de la rue de la Chapelle et le calme de cet espace de cœur d'îlot pourrait être affirmée comme un second principe (traitement du paysage, des plantations et du végétal).

La Ville de Paris envisage une liaison ultérieure entre le sud de ce site et la rue des Poissonniers de l'autre côté du faisceau ferré nord. Tout comme le projet du 122 rue des Poissonniers prend les mesures conservatoires pour permettre, à terme, ce franchissement (réglages altimétriques des voies pour pouvoir déboucher sur un franchissement au dessus d'un saute mouton), le projet sur le site de Chapelle International devra prendre des mesures conservatoires de même nature.

B. La reconfiguration de l'activité fret sur le site
Le site de Chapelle International s'inscrit dans la perspective d'une nouvelle organisation du fret évoquée plus haut. L'activité de logistique ferroviaire est reconfigurée et resserrée le long des rails. La SNCF conserve une emprise de 2,3 ha dédiée au Fret, pour y développer une base logistique urbaine légère, permettant des activités et de distribution. Au Nord de cette base sera aménagée une desserte routière avec une raquette de retournement. L'étude de la plate forme qui consiste à identifier sa consistance, son organisation, sa desserte et son approche

logistique est en cours de réalisation par la SNCF Fret.

II - Dispositions réglementaires

Le PLU approuvé les 12 et 13 juin 2006

Le site de Chapelle International est compris dans un périmètre devant faire l'objet d'un aménagement global. Le PLU indique que tout projet d'aménagement global doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies par le PLU. Dans ce périmètre, celles-ci prévoient notamment que l'aménagement de ce site prendra nécessairement en compte les contraintes inhérentes au service public ferroviaire.

Il est classé en Zone Urbaine de Grand Service Urbain (UGSU) et donc concerné par les règles spécifiques de ce zonage qui limitent la constructibilité. La Ville de Paris a instauré un périmètre d'attente en application de l'article L 123-2-a du Code de l'Urbanisme permettant de geler la constructibilité du secteur, tant que le projet urbain développé suivant les orientations d'aménagement (OA) du PLU n'a pas été arrêté.

La Ville de Paris mettra en oeuvre une modification du PLU, permettant la réalisation du projet dont les grandes lignes résulteront des études menées.

III. Mode opérationnel

Le site de Chapelle International se trouve sur des terrains d'assiette appartenant au domaine public ferroviaire de la SNCF et pour une petite part à celui de RFF.

Le projet qui s'y développera a vocation à être compatible avec les orientations d'aménagement du secteur Paris Nord Est dans lequel il est situé. A l'occasion de cette opération, la Ville de Paris entend pour sa part réaliser sur ce site les équipements publics destinés notamment à répondre aux besoins du secteur.

En matière de montage juridique et financier permettant l'aménagement de ces terrains, il est envisagé de réaliser sur ce site une opération d'aménagement privée poursuivant des fins d'intérêt général. La SNCF mène à bien cette opération d'aménagement en confiant, à la demande de la Ville, la maîtrise d'ouvrage de celle-ci à sa filiale, la SNEF. Le principe retenu est basé sur le dépôt d'un permis d'aménager par la SNEF créant un lotissement sur le terrain après la conclusion préalable d'un protocole entre la Ville de Paris et la SNCF portant notamment sur les achats des emprises de terrains nécessaires aux équipements publics.

Organisation du concours

Espaces Ferroviaires assurera l'organisation de ce concours dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par la SNCF et RFF

Maître d'ouvrage et Aménageur

SNEF

LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION

I. Le secteur Chapelle International

Aujourd'hui il s'agit d'engager l'opération d'aménagement du site Chapelle International dans le 18ème arrondissement qui constitue une nouvelle étape de l'aménagement du territoire de Paris Nord Est. Elle a fait l'objet d'une présentation au comité de concertation de Paris Nord Est le 10 juillet 2007 puis de deux réunions publiques en octobre 2007 et en juin 2008.

Ce site est bordé à l'Ouest par le faisceau ferroviaire Nord, à l'Est par les immeubles existants de la rue de la Chapelle, au Nord par la petite ceinture et le boulevard Ney et au Sud par des installations liées au fret. Il est actuellement constitué d'entrepôts de fret propriété de la SNCF.

A. Les principes d'aménagement

Le parti d'aménagement retenu prévoit la reconfiguration de l'activité fret sur la zone. De ce fait, l'emprise qui pourrait être urbanisée s'étend sur un périmètre urbain d'environ 3,9 ha et un périmètre fret urbanisable en sursol d'environ 2,25 ha.

Contrairement à la majorité des parcelles constructibles

IV. Programme

Les tests de réceptivité et les faisabilités urbaines du secteur de Chapelle international permettent d'envisager un programme prévisionnel d'opération de l'ordre de 100 000 m² de SHON sur l'ensemble du secteur (périmètre urbain + périmètre fret SNCF urbanisable en sursol) en complément des nouvelles infrastructures Fret.

Ce potentiel constructif est réparti comme suit :

- environ 53 000 m² de SHON pour le logement soit l'équivalent d'environ 600 logements dont 50% en logements sociaux et 20% de logements à loyers maîtrisés conformément à la demande de la Ville de Paris ;
- environ 41 000 m² de SHON pour les bureaux dont environ 28 000 pourrait être sur Fret ;
- environ 6 500 m² SHON pour les équipements publics tels que résultant de la programmation établie par la Ville de Paris, correspondant à une école polyvalente, une crèche, des locaux pour la jeunesse et d'autres petits équipements de proximité restant à préciser (cf fiches programmes - types de la Ville de Paris).

Ces tests de réceptivité et faisabilités urbaines du secteur de Chapelle international ont été faits dans le respect des règles de hauteur du PLU actuel. Afin d'améliorer la qualité de l'espace public, la constructibilité en logements et l'équilibre économique de l'opération il peut être envisagé une ou deux émergences à 50m tout en tenant compte de la pré-existence d'une tour de 26 étages à l'angle Nord Est du terrain ainsi que des nuisances sonores liées aux voies ferrées.

VI - Phase de concertation

La Ville de Paris a défini dès juin 2002 les modalités de la concertation sur le grand territoire de Paris Nord Est. En février 2004 elle a mis en place un Comité de concertation « lieu de présentation des grandes orientations et des projets et lieu d'expression des différents points de vue ». Elle souhaite renforcer la concertation sur l'ensemble du secteur.

Ainsi le projet d'aménagement global sur Paris Nord Est et les projets d'aménagement des secteurs font tous les ans l'objet de réunions publiques présidées par le Maire de Paris ou son représentant et les maires d'arrondissement et associant l'ensemble des partenaires concernés. Elles sont en tant que de besoins complétées par des réunions publiques ciblées visant à concerter les associations et les habitants plus spécifiquement concernés par des projets proches de leurs quartiers.

C'est ainsi que le secteur Chapelle International a fait l'objet d'une 1ère réunion publique en Juin 2008 ayant pour objet la présentation des principes d'aménagement envisagés pour ce nouveau quartier et du projet de reconfiguration de fret ferroviaire qui y est associé.

Une seconde réunion publique a été organisée en décembre 2008 pour présenter les propositions des équipes concurrentes. Ensuite, à l'issue de la désignation de l'architecte urbaniste, la Ville de Paris associée à la SNCF et à la SNEF a organisé des réunions de concertation avec le public pour présenter le projet retenu dans le cadre de ce concours, puis son évolution jusqu'à sa concrétisation.

VII - Orientations environnementales

La Ville de Paris s'est fixée, par la mise en place du Plan climat, voté par l'exécutif parisien le 1er octobre 2007, des objectifs ambitieux en matière de réduction des gaz à effet de serre et de développement durable.

Il est en effet envisagé la démarche facteur 4 d'ici 2050 par rapport à 2004, soit :

- 30% de réduction des émissions en 2020 par rapport à 2004,
- 30% de réduction des consommations énergétiques du parc municipal d'éclairage public,
- utilisation des énergies renouvelables,

En ce qui concerne les bâtiments, les objectifs sont là aussi ambitieux :

- maximum de 50 kWh/m² shon/an en énergie primaire pour les constructions neuves,
- maximum de 80 kWh/m² shon/an pour les rénovations lourdes.

Par ailleurs, l'utilisation des énergies renouvelables dans le bâtiment (solaire thermique, cellules photovoltaïques, biomasse, éoliennes) devra entrer pour une part de 30% de la consommation globale des bâtiments d'ici 2020.

Outre les objectifs généraux énoncés par le plan climat parisien, l'aménagement du site devra répondre à des objectifs identifiés en matière de développement durable. Des objectifs très ambitieux pourront être fixés en matière de gestion de l'énergie, de l'eau et des déchets, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de limiter l'empreinte écologique du nouveau quartier. Il s'agira de fabriquer un éco-quartier.

Pour ce faire la SNEF s'est résolument engagée dans un processus de certification environnementale ISO 14001 et s'adosse, pour toutes ses opérations d'aménagement, à la démarche AEU « Approche Environnementale de l'Urbanisme » initiée par l'ADEME et le SNAL « Syndicat National des Aménageurs Lotisseurs » aux fins de répondre aux préoccupations suivantes :

1. Contribuer au respect des exigences réglementaires en environnement,
2. Faciliter l'intégration des politiques environnementales dans le projet,
3. Concrétiser les principes d'une qualité urbaine durable,
4. Contribuer à la qualité environnementale du projet au travers des 11 thèmes de la démarche AEU.

Sur chaque opération d'aménagement, la SNEF s'adjoit des compétences d'un assistant à maîtrise d'ouvrage environnemental pour fixer les objectifs opérationnels adaptés à la problématique urbaine concernée. Cette approche sera menée de manière transversale à différents niveaux depuis les études préalables et l'élaboration du diagnostic du site jusqu'à la réalisation du projet. Elle s'inscrit dans le système de management opérationnel défini par la SNEF. La démarche se veut globale, souple et adaptable en fonction des processus de projet qui résultent d'une analyse et d'une approche contextuelle. Pour la phase opérationnelle, des guides de suivi et d'évaluation environnementale des projets seront mis en œuvre sur la base des référentiels nationaux.

SNEF

LE CONCOURS

Équipes invitées

- L'AUC + L'AUC AS + CHOCHON & PIERRE + BAS SMETS + RFR ELEMENTS
- EVA SAMUEL ARCHITECTE & ASSOCIES / AGENCE CLAIRE ALLIOD PAYSAGE / TERRE ECO
- GERME & JAM ARCHITECTURE TERRITOIRES / TERRE- ECO
- TANIA CONCKO ARCHITECTS & URBANISTS / MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE / S.BRINDEL-BETH EXPERTISE HQE

Calendrier du concours

Septembre 2008 :

- Envoi du dossier de consultation aux candidats
- Réunion visite du site, présentation du programme, questions/réponses

Novembre 2008 :

- Remise des offres des concurrents
- Analyse technique des propositions
- Préparation des documents de concertation

Décembre 2008 :

- Présentation des propositions des équipes aux associations et Habitants du quartier
- Réunion du Jury et audition des candidats

21 janvier 2009 :

Le jury de concours s'est réuni pour émettre un avis sur les propositions d'aménagement du site, auditionner les quatre candidats et procéder au classement des projets.

À l'issue de cette réunion, le jury a retenu les projets des candidats suivants :

- L'AUC + L'AUC AS + CHOCHON & PIERRE + BAS SMETS + RFR ELEMENTS
- TANIA CONCKO ARCHITECTS & URBANISTS / MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE / S.BRINDEL-BETH EXPERTISE HQE

Le jury a souhaité que les deux candidats sélectionnés approfondissent et recherchent des solutions à certains aspects de leurs projets ayant fait l'objet d'observations et a établi un nouveau calendrier.

Février 2009 :

- Envoi du dossier de consultation aux candidats
- Questions/réponses

Mars 2009 :

- Réunion avec les deux candidats
- Remise des projets

Avril 2009 :

- Analyse technique des projets et rédaction du rapport

18 mai 2009 :

- Réunion du Jury, audition des candidats et désignation du lauréat

Jury

Le jury est coprésidé par le Directeur Général de la SNEF, M. Jean-Michel Dupeyrat, et la première Adjointe au Maire de Paris en charge de l'urbanisme et de l'architecture, Mme Anne Hidalgo

Au titre des représentants de la Ville de Paris :

- Mme Anne Hidalgo, première Adjointe au Maire de Paris en charge de l'urbanisme et de l'architecture,
- M. Daniel Vaillant, Maire du 18ème arrondissement,
- Mme Elisabeth Borne, Directrice de l'Urbanisme,

Au titre des représentants des propriétaires fonciers :

- M. Jean-Marc Roger, Directeur de l'Immobilier de la SNCF,
 - M. Jacques Couvert, Directeur Général du Patrimoine Recherche et Ingénierie de la SNCF,
 - M. Jean Vincent, Directeur du Développement foncier et logistique urbaine de la SNCF,
 - Mme Anne Florette, Directrice du Patrimoine de RFF,
- Au titre de l'aménageur :

- M. Jean-Michel Dupeyrat, Directeur Général de la SNEF
- M. Philippe Serres, Directeur de l'Aménagement de la SNEF

Au titre des personnalités et des maîtres d'œuvre experts désignés par les Présidents du jury ayant un intérêt particulier au regard de l'objet du concours :

- Mme Dominique Alba, architecte, Directrice Générale du Pavillon de l'Arsenal,
- M. François Leclercq, architecte, agence Dusapin Leclercq,

Deux représentants d'associations et comité de suivi pour l'opération Chapelle International :

- M. Olivier Ansart
- Mme Siska Piérard

Critères d'évaluation des projets

La qualité de la réponse est appréciée en fonction des critères suivants :

Les caractéristiques du projet: Parti urbain et environnemental / Qualité architecturale du bâti / Traitement des espaces extérieurs / Propositions sur les observations

jointes.

Relation au site: Organisation fonctionnelle / Articulation avec la plateforme de logistique urbaine fret.

Préconisations environnementales: Opération d'aménagement développement durable / Mise en œuvre de l'approche environnementale de l'urbanisme et approche de la qualité environnementale des bâtiments selon HQE / Respect du Plan Climat de la Ville de Paris.

Respect du programme prévisionnel et faisabilité opérationnelle: Solution de base (plafond 37m) / Variante avec immeubles logements à 50 m / Appréciation des travaux d'aménagement / Phasage des travaux d'aménagement et commercialisation des charges foncières.

Équipe lauréate

L'AUC + L'AUC AS + CHOCHON & PIERRE + BAS SMETS + RFR ELEMENTS

Mission du candidat retenu

- La réalisation d'un projet d'aménagement du site permettant d'optimiser la constructibilité du terrain tout en respectant les points suivants :

Les principes retenus par la Ville de Paris dans le cadre du Grand Projet de Renouveau urbain (GPRU) « Paris Nord Est » / Le projet de logistique urbaine ferroviaire qui sera développé sur le site Chapelle International / Les orientations environnementales et démarche de développement durable arrêtées par la Ville de Paris notamment à travers le plan climat et le référentiel de développement durable pour les opérations d'aménagement / La politique environnementale de la SNEF,

- L'établissement des dossiers de permis d'aménager et de permis de démolir dans le cadre de la libération du site,
- Le suivi opérationnel du projet dans sa phase réalisation.

Mode opératoire prévisionnel

2008 : Protocole foncier conclu entre la Ville et la SNCF

2009 : Désignation de l'AUC comme architecte urbaniste coordonnateur de l'opération

2010 : Permis d'aménager (SNEF) et modification du PLU de Paris (Ville de Paris)

2011 : Début des travaux de démolition, VRD etc (SNEF)

2012 : Vente des 1ers lots aux opérateurs et 1ers permis de construire

2013/2014 : 1ères opérations de construction sur les lots vendus

PROJET LAURÉAT

L'AUC + L'AUC AS +
CHOCHON & PIERRE +
BAS SMETS +
RFR ÉLÉMENTS



mentaires en cours actuellement de la Ville de Paris. Cet horizon nous permet de doter le sol urbain, le sol de la ville de fonctions urbaines et actives : la condition d'habiter au rez-de-chaussée dans ce territoire nous semble totalement en contradiction avec les mutations métropolitaines qui se préparent, en contradiction avec les conditions topographiques et topologiques du site. Ces horizons nous permettent de penser que le toit de la halle de fret devient réellement un espace capable, simple donnant à voir [ce qui devient de plus en plus rare dans Paris] l'étendue territoriale.

Le monde bas urbain et vivant

Un espace urbain non enclavé, c'est aussi un espace urbain vivant là où le pied des habitations suscite des pratiques diversifiées, parce que peuvent y prendre place, des équipements, des activités, des bureaux, des fonctions associatives ou des commerces.

De même hauteur que la halle de fret, une nappe horizontale règle indifféremment les socles opérationnels d'activités à R+1 qui chacun portent les immeubles de logements.

Rues et sentes piétonnes y cheminent comme en un sous-bois urbain mettant en lumière un quartier mixte vivant inscrit dans un cadre végétal très fort et très présent.

Contribuant à caler cet espace, la paroi de la halle est support de petites constructions qui au gré de leur fragmentation donnent une adresse à la halle fret sur le quartier, elle abrite des programmes que nous voulons complémentaires à la programmation telle que définie par le cahier des charges :

- une auberge de jeunesse
- des logements étudiants
- un café restaurant
- une fonction associative

Cette bande de programmes en plus est construite sur un parking souterrain adossé à la halle abritant les places de stationnement nécessaires à la fonction résidentielle et permettant de porter clairement un projet très environnemental en cœur de quartier [réduction de la place de la voiture au cœur du quartier].

Le monde haut aux vues dégagées

Positionnés dans une situation de juste milieu, entre retrait des voies SNCF, et retrait par rapport aux immeubles avoisinants et existants, les logements se hissent au dessus de l'horizon dessiné par la halle de fret pour prendre largement leur part de paysage urbain inscrit dans l'intériorité des appartements.

Se faisant, ils se trouvent jouir d'une grande richesse de vues proches et lointaines.

Se faisant, ils laissent aussi aux arrières de la rue de la Chapelle des dégagements visuels sur le skyline de Montmartre [le couloir visuel de la Tour Samsung est ménagé au maximum].

Prenant de la hauteur, les logements gagnent en qualité atmosphérique et climatiques, ils dégagent dans le même temps le sol urbain de toute forme de résidentialisation [propre aux logements en rez-de-chaussée] pour donner au sol de la ville sa qualité de ville intense entre environnements et activités qu'elles soient économiques, sociales ou domestiques.

Le toit de la halle de fret : un espace capable ouvert sur la grande géographie parisienne

Pour bénéficier des qualités de masque acoustique qu'offre la forme de la halle,

Pour permettre aux véhicules pompiers d'accéder au niveau 53,50 niveau de référence d'attaque des façades des bureaux.

Pour permettre le branchement, dans un temps non déterminé aujourd'hui, d'un franchissement des voies ferrées,

Il importe que la couverture de la halle soit en béton, et supporte de la charge roulante, dont on pourra moduler la prise en compte pour raison d'économie.

Dès lors, se trouve offert à la vie du futur quartier, un espace capable, simple, non sophistiqué, ouvert sur la grande géographie parisienne, à pratiquer selon des usages dédiés, comme par exemple des terrains sportifs liés à l'école, ou des terrasses jardins liés à l'auberge de jeunesse, mais aussi des espaces libres [dont il faudra en temps voulu réfléchir à la forme de gestion : publique, privée, concédée, etc.] : concerts, cinéma de plein air, bains, événements saisonniers, etc., occasionnellement, une piscine gonflable : peu d'eau mais agréable les jours d'été.

Cet espace capable est bordé côté voies d'un garde corps en verre, augmentant l'efficacité du masque acoustique, et offrant une petite protection au vent. Côté ville, il est bordé par les programmes étudiants en bande discontinue, permettant à l'occasion de trouver des escaliers pour connecter directement cet espace libre au sol urbain de la ville.

Une structure paysagère / des espaces publics

- A l'échelle géographique, une chambre du boulevard de la Chapelle

Les plantations le long du boulevard de la Chapelle vont

être accompagnées sur la surface de projet par une chambre paysagère, sur toute l'épaisseur du site. Un boisement maximal est recherché, pour rendre ce lieu identifiable et contrasté.

La structure primaire du projet a pour forme celle d'un crochet renversé dont le bras accompagne parallèlement le boulevard de la Chapelle, et qui se retourne au contact de la petite ceinture.

La structure secondaire est une masse d'arbres répartie sur le site. Les bâtiments, espaces publics et infrastructures découpent cette masse tandis que la forme de fer à cheval la contraint.

**L'AUC - L'AUC as - FCLP
Bas SMETS - RFR éléments**

EVA SAMUEL ARCHITECTE & ASSOCIÉS /
 AGENCE CLAIRE ALLIOD
 PAYSAGE / TERRE ECO

The image features a central architectural site plan at a scale of 1:500. The plan shows a complex arrangement of buildings, courtyards, and green spaces. Key elements include:

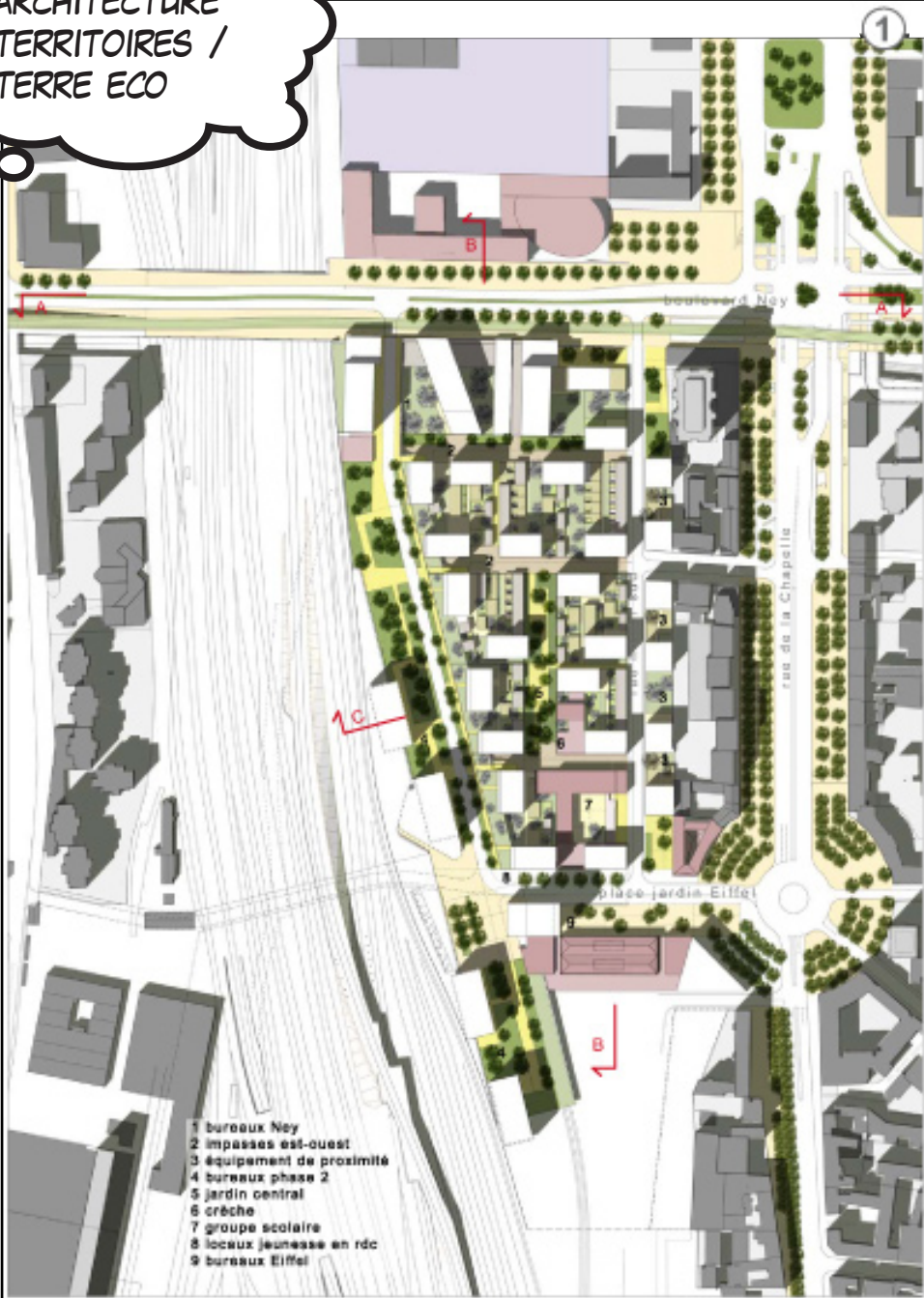
- Topography:** A green-shaded area labeled 'topographie : un sol continu'.
- Operational Decoupage:** A diagram on the left titled 'exemple de découpage opérationnel et programmation' showing colored blocks within the site.
- Parking:** A diagram below the site plan titled 'parkings mutualisés'.
- Scale:** 'échelle 1:500e' is indicated in the top left of the plan.
- Section Lines:** 'A-A' and 'B-B' are marked on the plan.

 To the right of the plan are three perspective renderings:

- Top rendering:** Shows a street view of 'boulevard Ney : entrée du quartier' with modern buildings and a tram.
- Middle rendering:** Shows a view 'au dessus du boulevard Ney : le parvis ajouré sur la Petite Ceinture', featuring a glass-enclosed walkway and a central tower.
- Bottom rendering:** Shows a 'vue de quartier' with people sitting on a large log in a lush, green courtyard.

7. l'ambiance du quartier

GERME & JAM
ARCHITECTURE
TERRITOIRES /
TERRE ECO



UN INTÉRIEUR URBAIN ...

- Le paysage urbain
- Le rapport entre des maisons et des jardins
- Le « volume » final des des immeubles plots
- La double plateforme

... OUVERT SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES ...

- boulevard Ney
- la façade terrassée

... GRADUELLEMENT REQUALIFIÉES ET DENSIFIÉES

- l'articulation du boulevard Ney et le nouveau profil du dessus du tabeau ferroviaire
- le prolongement du tramway et l'interconnexion avec le RER B et D
- la terrasse jardin sur la plateforme logistique en phase 1, une avenue en contrebas à niveau du boulevard et la densification tertiaire en phase 2

UN LOTISSEMENT CONTEMPORAIN FONDE SUR LA MIXITE TYPOLOGIQUE, SUR LA DIVERSITE ARCHITECTURALE ET SUR L'IMBRICATION DES ECHELLES

PLAN PIED ET JEU DES PLATEFORMES
La plus forte force du projet, l'articulation du toit et du plan architectural forte autour d'un seul accès de la Place de France au centre Nord-Ouest. Mais ne voulant pas soulever le terrain, nous nous sommes concentrés sur la forme urbaine.

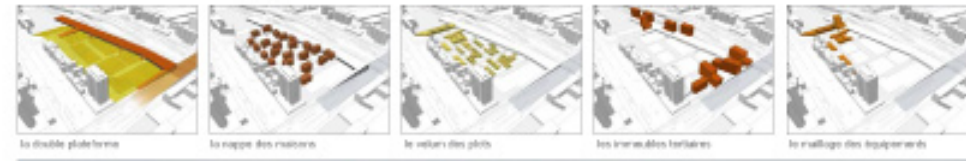
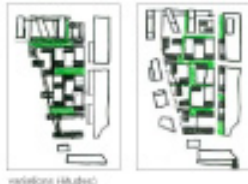
LA SUPERPOSITION DE DEUX « FORMES DE VILLE »
L'articulation du toit et de la plateforme logistique réalisée conjointement l'articulation du tabeau des façades, l'articulation de l'axe qui structure l'édifice dans des blocs sur plot et l'édifice haute des immeubles à l'air de 4 à 5 étages.

CAPILLARITÉ NORD SUD
La circulation en largeur est axée sur des parties horizontales, par des plots privés et des volumes extérieurs forme pavillonnaire articulés autour du boulevard Ney.

Notre volonté consistait à ne pas nous limiter, au présent, au nécessaire à réaliser les locaux, les locaux, les locaux.

Pour répondre aux exigences internationales des investisseurs, nous avons travaillé sur la mixité typologique, l'articulation de l'axe, le rapport entre le toit et le paysage de rues de maisons et de jardins.

En outre, nous avons travaillé sur la mixité typologique, les parties horizontales et les façades, la circulation du toit et des immeubles à l'air de 4 à 5 étages, le paysage des blocs et des immeubles, les jardins.



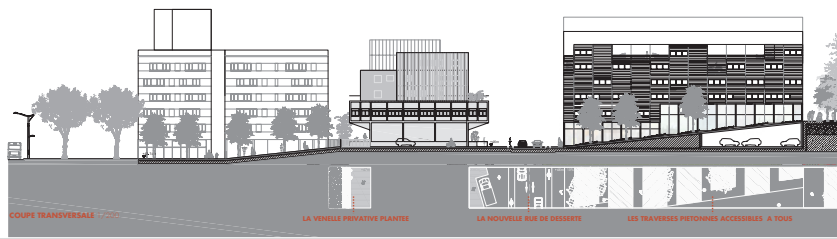
**02 CHAPELLE INTERNATIONALE
UN QUARTIER CONTEMPORAIN AU COEUR DE LA METROPOLE**



03



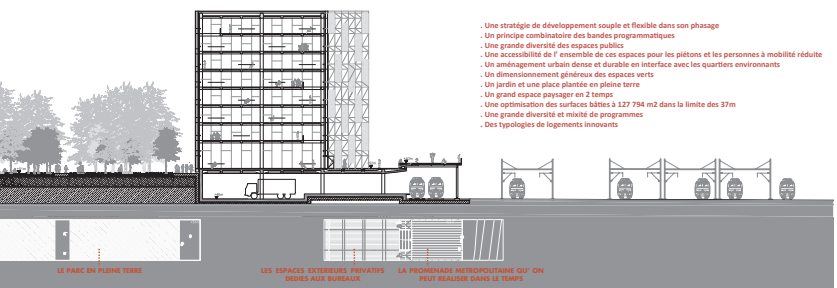
IMAGINER CE QUARTIER COMME UNE SUCCESSION DE PLATE-FORMES, DE TERRASSES A VIVRE QUI ETIRENT LA VILLE EN CONTINUITE VERS LE TERRITOIRE FERROVIAIRE



TANIA CONCKO ARCHITECTS & URBANISTS / MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE / S.BRINDEL-BETH EXPERTISE HQE



04



- Une stratégie de développement souple et flexible dans son phasage
- Un principe combinatoire des bandes programmatiques
- Une grande diversité des espaces publics
- Une accessibilité de l'ensemble de ces espaces pour les piétons et les personnes à mobilité réduite
- Un aménagement urbain dense et durable en interface avec les quartiers environnants
- Une dimensionnement générique des espaces verts
- Un jardin et une place plantée en pleine terre
- Un grand espace paysager en 2 temps
- Une optimisation des surfaces bâties à 127 794 m² dans la limite des 37m
- Une grande diversité et mixité de programmes
- Des typologies de logements innovants

Exposition du 24 septembre au 8 novembre 2009. Entrée libre.
Ouverture du mardi au samedi de 10h30 à 18h30 et le dimanche de 11h00 à 19h00.

CONTACT PRESSE

Julien Pansu. Tél.: 01 42 76 31 95
e-mail: julienpansu@pavillon-arsenal.com

Dossier de presse téléchargeable librement sur internet:
www.pavillon-arsenal.com

Illustrations libres de droits sur demande
Hélène Ficat. Tél.: 01 42 76 26 53
e-mail : heleneficat@pavillon-arsenal.com



PAVILLON DE L'ARSENAL
Centre d'information, de documentation et d'exposition d'Urbanisme et d'Architecture de Paris et de la Métropole parisienne.
21, bd Morland 75004 Paris France - 01 42 76 33 97 - www.pavillon-arsenal.com