

PARIS

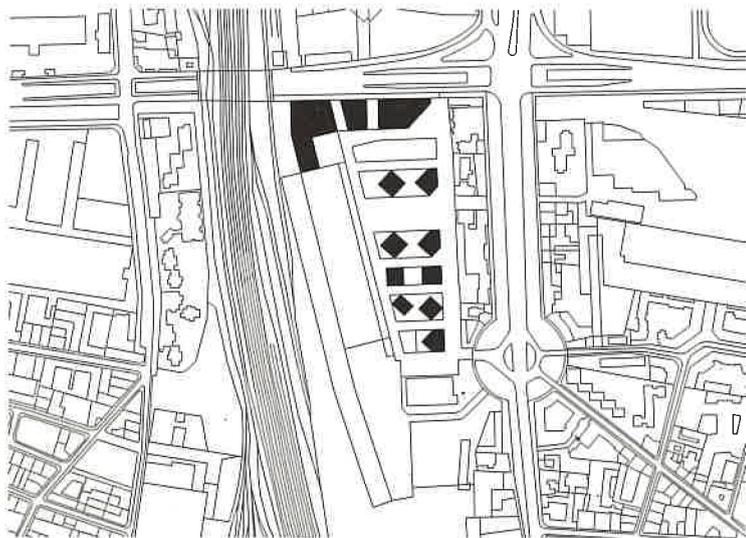


EXPÉRIMENTATION CAPITALE

JOURNÉES
NATIONALES
AMO

AMO Architecture
et Maîtres d'Ouvrage

Chapelle International



Aménageur : Espaces Ferroviaires
MOE urbaine : L'AUC architectes urbanistes,
Bureau Bas Smets paysage, OGI ingénierie VRD
Hôtel Logistique : SOGARIS
SAGL Architectes Associés

Lots

A : Linkcity - Arte Charpentier Architectes
B : Linkcity - Ignacio Prego Architecture
C : Linkcity - Métra + Associés Architectes
D : Ville de Paris - TOA Architectes
E : SOGEPROM - Brenac & Gonzales, MOA
F : RIVP - Charles Pictet Architecte
Atelier Martel
G : RIVP - Jacques Moussafr, Nicolas Hugoo
Architecture
H : Vinci immobilier - Armand Nouvet,
Data Architectes

C'est en se glissant dans la géographie parisienne, entre les deux collines de Montmartre et de Belleville, que les ingénieurs ferroviaires du XIX^e siècle firent entrer le train dans Paris. Un faisceau tendu vers la Gare de l'Est, un autre vers la Gare du Nord - et, entre les deux, un interstice urbain presque oublié, les fonctions logistiques ont été accumulées au fil des décennies. Du moins, tant que le foncier était abondant : Chapelle International constitue l'une des premières briques de Paris Nord-Est, grand territoire de reconquête d'une capitale à l'étroit dans ses quartiers centraux.

En 2008, le Conseil de Paris valide un projet d'ensemble sur le site. En même temps qu'on réalise le tramway des Maréchaux et qu'on étend la ligne 12 par-delà le périphérique, l'objectif clé pour la mandature de Bertrand Delanoë est d'impulser la transformation d'un des secteurs les plus stigmatisés de la capitale. Le Grand projet de renouvellement urbain (GPRU) s'attache ainsi tout à la fois à gommer les coupures infrastructurelles qui isolent les secteurs les uns des autres, et Paris des communes voisines. Dans le même temps, on cherche à donner une attractivité nouvelle à ces quartiers très populaires. Dans le dispositif opérationnel mis en place, un acteur devient rapidement central : Espaces Ferroviaires, filiale d'aménagement urbain et de promotion du groupe SNCF, chargé de valoriser le patrimoine foncier

devenu inutile à la bonne exploitation des trains. De par la nature de ses fonciers, devenus des gisements précieux autour des gares françaises, l'outil d'aménagement s'est positionné sur les enjeux de ville mixte et dense. En bonne intelligence avec la Ville de Paris, il propose pour Chapelle International de « fabriquer un quartier intégré et innovant, dont l'attractivité sera durable grâce à la diversité des usages et les produits immobiliers offerts aux futurs habitants et utilisateurs », détaille Fadia Karam, Directrice Générale d'Espaces Ferroviaires. Suite à une consultation urbaine organisée avec la Ville, le propriétaire et les riverains, l'aménageur désigne l'AUC pour mettre en forme le projet sur la base des premiers éléments de programmation : entre 600 et 700 logements, une forte dose d'activités - 40 000 m², dans une partie de Paris qui manque d'emplois, et plusieurs équipements, dont une halle logistique embranchée pour la SNCF et un groupe scolaire. « Un quartier mixte les fonctions urbaines, y compris la logistique en ville, ouvert à toutes les classes sociales », décrit Fadia Karam.

En 2013, l'opération passe en phase opérationnelle avec la modification du PLU, et la signature du projet urbain partenarial, PUP, imbriquant les engagements financiers côté Ville et côté aménageur privé. Les négociations sont serrées, mais avancent à bon train de par les intérêts convergents de part et d'autre de la table.



Dès le concours initié pour désigner l'urbaniste du projet, une question se pose : comment domestiquer les infrastructures ferrées qui structurent le quartier en devenir ? Collé au rail, caché de la rue de la Chapelle par une fine bande bâtie, le site cherche son projet. En réponse, l'AUC formule une réponse à rebours du cahier des charges de la consultation élaboré par Espaces Ferroviaires maître d'ouvrage. Outil spécialisé dans la reconversion de friches ferroviaires, la plupart situé au plus près des centres métropolitains denses, l'aménageur est habitué à la mutation de ce type de terrain, coupés par l'infrastructure, vers des formes d'urbanité plus mixtes. « La forme du quartier se jouera par une négociation entre les infrastructures et la géographie du site » résume Djamel Klouche, qui propose d'offrir aux logements, construits en hauteur, des perspectives sur le paysage métropolitain – le Sacré Cœur, à l'Ouest et la Tour Pleyel au Nord – et de disposer l'offre tertiaire à même le Boulevard Ney, à portée de tramway et de périphérique. Les propriétaires du terrain, suivant les conclusions rendues par l'agence François Leclercq sur Paris Nord-Est, avaient plutôt imaginé l'inverse : concentrer l'activité en bordure du rail, sur la halle logistique, de manière à protéger les habitants du bruit.

Mais la proposition séduit et se voit complétée de plusieurs principes fondateurs. Deux chiffres guident la composition du plan masse : 42° pour orienter les immeubles de logement dans la plus directe direction du Sacré Cœur, et 7 mètres de haut, la hauteur de la halle logistique préservée, comme ligne de flottaison entre un « monde haut », celui des logements, et un « monde bas ». Dans ce dernier, l'AUC porte un concept de « tertiaire relaxé » : environ 80 SoHo, pour Small Office Home Office. Des rez-de-chaussée actifs à très grande hauteur sous plafond, mixant logements et cellules d'activités à géométrie variable, particulièrement adaptées à toute une gamme de nouveaux métiers : artisans, designers, startups et autres freelances de tous acabits. La cinquième façade de la solide halle logistique devient un espace capable à vocation publique – mieux, un lieu d'agriculture urbaine avec serre hydroponique, espace permacole, et point de restauration. Le projet Mushroof, a été confié à la société Cultivate, associé à la jeune agence d'architectes Bond Society et Franprix pour la distribution dans ses magasins Noé, à l'issue de l'appel à projets Parisculteurs. Avec 7000 m² de surfaces et quelques 60 tonnes de fruits et légumes par an, le site se présente d'ores et déjà comme le plus important de tout Paris. À cela s'ajoute, porté par la Ville de Paris, 3000 m² de terrains de sport réalisés par la Ville de Paris. Sous sa toiture dédiée aux équipements publics, la halle ferroviaire

vit une ambitieuse mutation. À l'heure du retour des questions logistiques au cœur de Paris, c'est un hôtel multimodal et multifonction qui voit le jour en 2018. Embranchée sur le faisceau nord, l'infrastructure achemine les marchandises par train et irrigue le cœur dense de la métropole. Une logistique du dernier kilomètre toujours plus rapide, rationnelle et décarbonnée : l'ouvrage sur deux étages conçu par l'agence SAGL n'oublie pas d'être mixte, avec la greffe de 10 000 m² de bureaux le long de sa façade sous la forme de shed rappelant les toitures industrielles, 10 000 m² d'entrepôts urbains de distribution, un data-center, et un centre de production valorisant la chaleur fatale du data-center. Réalisée par Sogaris, l'opération a été largement saluée dans le monde de la logistique, et incarne « la cohabitation du fer et du vert » voulue par l'aménageur, comme le résume Fadia Karam.

SoHo et halle logistique forment une unité architecturale à l'échelle du piéton. Une unité sobre, certes, mais assumée. « La diversité se verra dans les hauteurs et devra apparaître autrement que par la couleur des balcons et des façades ». Les architectes s'approprient le principe en travaillant en mode workshop : Ignacio Prégio pour LinkCity, Brénac & Gonzalez et MOA pour Sogeprom, Jacques Moussafir Architectes avec Nicolas Hugoo Architectures et Charles Pictet Architecte avec Atelier Martel pour la RIVP, Armand Nouvet et DATA Architectes pour Vinci Immobilier, et Métra+Associés Architectes et Arte Charpentier Architectes pour les 35 000 m² de bureaux avec gymnase confiés à LinkCity. Plus qu'une matérialité, c'est une trame et un rythme que suggèrent l'urbaniste et les architectes, y compris pour le groupe scolaire conçu par TOA Architectes. Avec une majorité de programmes déjà mis en travaux, l'opération Chapelle International approche de sa livraison complète, attendue à horizon 2022. L'alliance entre la collectivité et l'opérateur ferroviaire est tellement fructueuse que le site de Chapelle International est choisi en 2015 pour accueillir la signature d'un document inédit : un protocole d'accord, engageant des cessions massives de fonciers ferroviaires sur le territoire de Paris. Ce protocole par lequel les partenaires espèrent débloquer la construction d'environ 15 000 logements durant la mandature. Ces accords consolident la suite des projets parisiens majeurs : Paris Rive Gauche, Bercy-Charenton, et Paris Nord-Est. Après Chapelle International, de nombreux autres projets verront le jour dans le secteur, à l'instar de la Gare des Mines, Ordener, Hébert, Dubois ou encore Villette.



De haut en bas :
· SOHO Façade Sud © RIVP, Charles Pictet Architecte, Atelier Martel
· SOHO Cœur d'îlot © Vinci immobilier, Armand Nouvet et DATA architectes



Stimuler les innovations, échanger autour de thèmes actuels, engager une culture partagée : 35 ans après sa création, l'association reste fidèle à sa raison d'être. C'est à la fois le temps de la maturité, mais aussi celui d'une dynamique. La maturité d'un saut générationnel assumé, dont on apprend et qui nourrit les débats, et la dynamique d'enjeux contemporains toujours renouvelés. Le bouleversement actuel n'y est pas pour rien et vous retrouverez dans cet ouvrage une photographie dynamique des débats d'aujourd'hui : avec toujours, cette spécificité propre à notre association qui est de partager les regards pluriels, venant non seulement d'architectes et de maîtres d'ouvrages, mais aussi des aménageurs, élus, exploitants, utilisateurs, startups... qui n'ont pas tous cette culture du projet et qui pourtant influent de plus en plus sur le processus de fabrication urbaine. Il ne s'agit donc ni d'un rapport exhaustif, ni d'un livre de théorie architecturale et urbaine. Il est plutôt question d'un ouvrage qui engage ses acteurs et qui retrace les approches singulières qui esquissent notre époque. Si les débats devaient en rester là, l'architecture n'aurait que peu à y gagner. Ce n'est donc qu'une partie d'un édifice que l'on se propose de construire, tout au long des autres événements de l'association AMO Architecture et Maîtres d'Ouvrage, afin de jouer ce rôle de plateforme et d'échange pour construire mieux et plus intelligemment la ville, et les territoires de demain.

Martin Duplantier, Président AMO National