



**ETUDES DE FAISABILITE DE L'AMENAGEMENT DU SECTEUR  
D'OPERATIONS COMPRIS ENTRE LA RN3 ET LE CANAL DE  
L'OURCQ SUR LA COMMUNE DE BOBIGNY**

---

**CAHIER DES CHARGES**

---

**Novembre 2004**

## I - LE CONTEXTE DE L'ETUDE

Le Département de la Seine-Saint-Denis, de par sa situation géographique, bénéficie d'une situation centrale par rapport aux pôles de développement : Paris, Roissy Charles de Gaulle, la Défense, Marne-la-Vallée et la Plaine Saint-Denis. Cette situation lui a permis de disposer d'un maillage exceptionnel d'infrastructures aéroportuaires, autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales. Ces atouts en font un des nœuds stratégiques de développement de la région Ile-de-France.

Pour affirmer leur présence au sein de la région parisienne, la ville de Bobigny et le Département de la Seine-Saint-Denis entendent promouvoir la centralité de la ville chef lieu. Pour y parvenir, la ville mène des actions dont certaines revêtent un intérêt départemental. Ainsi, en menant ses propres actions sur le territoire de la commune, le Département y contribue également. La conjonction des actions de ces deux collectivités doit permettre d'atteindre cet objectif commun.

Cette volonté d'intervention du Département est d'ailleurs conforme aux orientations du SDRIF, qui prévoit le renforcement de la ville chef lieu et l'élargissement de son aire d'influence. Par les actions que le département porte sur ce secteur, son intervention s'inscrit également dans le projet départemental de développement durable

C'est dans le prolongement d'une première expertise réalisée par les directions du Développement Urbain et du Développement Economique de la Ville de Bobigny en mai 2000 et après l'approbation du Plan de Référence par le Conseil Municipal le 31 janvier 2002 que la Ville de Bobigny, et le Département de Seine-Saint-Denis s'associent pour lancer une démarche d'études pour évaluer la faisabilité du parti d'aménagement retenu et pour définir une stratégie de développement pour ce territoire.

La ville de Bobigny a confié à la SODEDAT 93 le mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation de ces études.

Le présent cahier des charges précise les attendus de l'étude de maîtrise d'œuvre confiée à une équipe pluridisciplinaire : urbaniste, économiste, bureau d'étude technique.

### **I.A- Ville de Bobigny : Une démarche ambitieuse**

La bande de terrains située entre le canal de l'Ourcq et la RN.3 et qui s'étire d'un bout à l'autre du territoire communal sur près 40 hectares, a connu au cours des dernières décennies, des fortunes diverses.

Après une activité intense au cours des "30 glorieuses", ce secteur, à l'instar de nombreux autres sites en première couronne, a subi de plein fouet les effets de la désindustrialisation. En 2000, cette partie du territoire balbynien regroupait environ 1200 emplois pour environ 50 entreprises, principalement composées de PME-PMI

dont l'activité restait liée pour l'essentiel à la petite industrie mécanique, au BTP ou au commerce.

Longtemps oublié, cet espace fait cependant l'objet, depuis quelques années de nombreuses convoitises. Plusieurs raisons existent pour expliquer cet engouement soudain pour ce site (une situation géographique exceptionnelle, une excellente desserte, un potentiel paysager et urbain important, ...), mais l'explication qui s'impose tient dans la visibilité offerte à cet espace à l'occasion du projet de Ville de Bobigny et du projet de territoire élaboré dans le cadre de la Charte de développement du Cœur de la Seine-Saint-Denis.

En effet, la cohérence propre de ces projets, leurs déclinaisons par thèmes ainsi que leur articulation ("retourner la ville vers le canal", "créer une façade urbaine sur le RN.3", ...) ont permis de donner un sens nouveau à ce territoire.

La présente démarche d'études s'inscrit dans le contexte général du Plan de Référence adopté par le Conseil Municipal le 31 janvier 2002 à la suite d'une très large concertation avec les habitants et les usagers de la ville.

Le projet urbain qui en résulte constitue le cadre commun des actions futures des partenaires et des différents maîtres d'ouvrages appelés à intervenir sur la Ville dans tous les domaines :

- restructuration de l'espace urbain et intégration des projets d'infrastructures ;
- optimisation des équipements ;
- requalification de l'habitat ;
- développement économique et social ;
- amélioration de la vie quotidienne des habitants et des usagers.

De par sa globalité et son ambition, ce projet urbain, au travers de son "plan de référence" propose, non seulement, des orientations claires et durables, mais également, présente la souplesse nécessaire pour autoriser les ajustements que l'évolution du contexte local et le développement de la Ville rendront nécessaires.

## **I.B - Un territoire de projets**

Si le territoire du Cœur de la Seine-Saint-Denis ne fait pas partie des territoires prioritaires du Contrat de Plan État - Région 2000 - 2006, l'axe RN.3 / canal de l'Ourcq suscite un réel intérêt tant dans le secteur public que privé. Ainsi, ce secteur figure dans le contrat particulier signé entre le Département et la Région comme un secteur de « développement urbain et économique à soutenir ».

Plusieurs actions d'intérêt départemental sont identifiées sur le secteur:

- conforter le devenir du nœud de transport multimodal au niveau du département et de l'Est parisien.
- organiser des lieux de vie autour des projets "phares" situés le long du canal et de la RN3.

- favoriser le développement économique le long de l'axe RN3 / canal.
- donner une nouvelle façade à Bobigny sur la RN3 et le canal.

Parmi, les différents projets connus ou réflexions en cours sur le secteur, il est important de rappeler :

- le Parc de la Terre:

Cet équipement à vocation culturelle, ludique et pédagogique comportera :

- un espace vert à vocation départementale, résultant du réaménagement et de l'extension de l'actuel parc de la Bergère, qui accueille aujourd'hui 350 000 visiteurs par an
- un ensemble d'équipements bâtis au sein de cet espace vert : un Espace départemental de Projet représentant une surface d'environ 4,5 ha qui serviront d'espaces et d'outils favorisant les échanges, la confrontation des expériences et des idées entre experts et citoyens sur les questions abordées notamment autour du Projet Départemental de Développement durable. Le premier élément de cet équipement a été ouvert au public en 2003, il s'agit du Pavillon d'Accueil, qui abrite la Mission départementale en charge de ce projet et préfigure les réalisations futures. Le programme du deuxième module est actuellement en cours d'élaboration, il s'agira de la Maison de l'Ecologie Urbaine et de l'Ecologie Industrielle en cours de définition.

- la réalisation d'un équipement culturel, ludique, pédagogique

Cet équipement pourrait proposer un ensemble d'espaces et d'outils favorisant les échanges, la confrontation des expériences et des idées entre experts et citoyens sur les questions abordées au travers de la notion de Développement Durable et plus particulièrement à propos des enjeux liés à l'écologie urbaine.

Une superficie d'environ 1,5 ha serait nécessaire pour l'implantation d'un tel projet, localisable au droit de l'axe Nord / Sud inscrit au *Plan de Référence* de la Ville.

Ce futur axe Nord / Sud inscrit au Plan de Référence de la Ville doit jouer un rôle majeur pour le cœur du département :

Il doit favoriser les flux vers les autres villes du Département, notamment celles du Sud. En effet, sur le territoire de Bobigny, il existe de grands espaces difficilement franchissables. Il s'agit donc d'améliorer les points de jonction existants (pont de la Folie, Pont de Bondy) mais aussi de favoriser la création de franchissement du canal et au-delà vers Noisy-le-Sec sans pour autant offrir, au travers du Parc de la Terre un "shunt" aux infrastructures lourdes existantes

Par ailleurs, cette voie devra aussi :

- favoriser la desserte du Parc de la Terre, de la Maison de l'Ecologie Urbaine et de l'Ecologie Industrielle,
  - assurer une liaison piétonne et voiture la plus courte possible entre l'actuel Hôtel du Département et l'immeuble de bureau qui est envisagé dans la bande située entre la RN 3 et le canal.
- la réalisation d'un ensemble immobilier à l'usage du Département :

Les dimensions, l'occupation et la localisation souhaitées pour cet ensemble de bureaux sont encore à préciser. Il sera cependant nécessaire de réfléchir à une liaison (voirie, piétonne, cyclable ?) avec les bâtiments de la Préfecture / Hôtel du département qui pourrait idéalement être assurée par l'axe Nord/Sud inscrit au Plan de Référence de la Ville.

- la création d'un pôle d'excellence pour les activités de la filière environnementale :

Initié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, ce projet s'inscrirait dans le concept d'ECO-PARC. "Village d'entreprises" spécialisées dans les activités de Recherche et de Développement liées à la filière environnementale, cette zone d'activités économiques pourrait être labellisée ISO 14001 et accueillir des bâtiments HQE.

- la valorisation et le développement des voies d'eau

Le canal de l'Ourcq est une infrastructure à grand gabarit (850 t) navigable pour le transport des marchandises jusqu'aux Pavillons-sous-Bois. Il est aujourd'hui sous utilisé par rapport aux capacités qu'il offre. Les villes de Bobigny et de Paris, le Port Autonome de Paris et le Département portent le projet de lancer des études sur les filières susceptibles d'utiliser la voie d'eau et sur l'implantation d'un port urbain sur le terrain Mora - le Bronze industriel.

- la préfiguration d'un Schéma d'Aménagement et de Développement des canaux gérés par la Ville de Paris (canal Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq) :

Au travers de cette démarche, la Ville de Paris entend aborder de manière partenariale avec l'ensemble des Collectivités Locales et Territoriales baignées par ces canaux. Pour cela 3 "carrefours" réunissant élus et techniciens ont été mis en place depuis le mois de septembre 2002 pour aborder les questions du développement économique autour des activités portuaires (fret et voyageurs) et les projets urbains des villes riveraines, la mise en valeur environnementale, paysagère et touristique des canaux, ainsi que la gestion et l'entretien des ouvrages.

A l'issue des travaux de ces différents groupes de travail une synthèse devrait être présentée lors d'une rencontre plénière qui devrait permettre de déboucher

sur la signature d'un Schéma d'Aménagement et de Développement des canaux de la Ville de Paris.

- le projet d'aménager un port urbain de fret sur les terrains dits Mora et Le Bronze, situé entre la RN3 et le Canal, à l'ouest de la traversée du canal par le faisceau SNCF.

Formulé dans le cadre de la concertation initiée par la Ville pour le développement et la mise en valeur de ces canaux, ce projet va désormais faire l'objet d'une étude de faisabilité, économique et technique, autour de laquelle se sont réunis quatre partenaires : le Département de Seine-Saint-Denis qui en assure le pilotage, les Villes de Paris et de Bobigny, le Port Autonome de Paris.

A terme, ce site pourrait être dédié à la filière déchets, et particulièrement au tri et au transfert des résidus urbains.

- la mise en place d'un groupe de pilotage dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain de l'Île-de-France concernant le transfert des déchets ménagers depuis le Centre de Tri et de Transfert du SYCTOM à Romainville :

Des études confiées au BETURE et menées dans le cadre de ce groupe de pilotage animé par la Ville de Romainville ont permis d'évaluer la faisabilité d'un transfert des déchets ménagers depuis le centre de Romainville par des modes de transport alternatifs à la Route. Très bien desservi par la route et le rail, le Centre de Romainville ne dispose pas d'une façade sur le canal de l'Ourcq pourtant tout proche. Un transbordement des déchets ménagers vers la voie d'eau nécessiterait donc un pré acheminement qui implique aujourd'hui un surcoût pour ce mode de transport. De plus la Ville de Pantin ne souhaitant pas voir persister une activité fret sur la darse de Pantin, il n'existe pas à ce jour de lieu permettant le chargement et de déchargement sur le canal de l'Ourcq.

Le projet de port évoqué plus haut pourrait répondre à ces questions.

- la requalification en boulevard urbain de la RN.3

Inscrite au Contrat de Plan Etat / Région 2000 – 2006, la requalification de la RN.3 en boulevard urbain se décline selon deux approches. Sur un premier tronçon Porte de Pantin / Eglise de Pantin, il s'agit de définir un projet et de le réaliser durant la période du 12<sup>ème</sup> Plan. Sur un second tronçon Eglise de Pantin / Pont de Bondy, il s'agit de réaliser durant la durée du Plan les études nécessaires à la définition d'un projet d'aménagement pour lequel aucun crédit n'est à ce jour programmé.

Par ailleurs, la RN.3 est concernée au titre des Comités d'Axes dans le cadre du Plan des Déplacements Urbain d'Île-de-France et de l'étude des lignes du réseau principal bus, par le biais de la ligne 147 (Porte de Pantin / Gare de Sevran Beaudottes). A ce titre, les travaux relatifs à l'amélioration des déplacements (piétons, 2 roues, transports en commun) peuvent bénéficier de subventions (jusqu'à 8 millions de francs du km).

Enfin, Ressource 93 mène un travail partenarial avec l'ensemble des communes du département riveraines de la RN 3 pour coordonner l'ensemble de leurs projets.

- la réalisation d'une gare de la ligne Tangentielle Ferrée Nord à la Folie

La Tangentielle Ferrée Nord – infrastructure ferroviaire favorisant les échanges banlieue / banlieue entre Sartrouville et Noisy-le-Sec – permettra la réalisation d'une gare tout près des terrains concernés par la bande canal de l'Ourcq / RN.3. La mise en service de cette infrastructure viendra enrichir l'offre de transport importante déjà présente dans ce secteur (ligne 5 du Métro, lignes de bus, EOLE à Noisy-le-Sec, voie d'eau, piste cyclable de l'Ourcq) et permettra une interconnexion avec d'autres modes de transports (ligne 5 du Métro, lignes de bus, bateaux bus, ...).

Mais, si le site de la future gare jouera le rôle d'un pôle multimodal, les quartiers situés autour vont être aussi appelés à devenir un pôle urbain. Une centralité apparaîtra autour de celle-ci. En effet, ce territoire mieux irrigué par les transports en commun sera le siège d'une mutation au profit d'un tissu urbain associant des activités économiques ou tertiaires, de l'habitat, des équipements et des services. L'amélioration des conditions de desserte en transport en commun va de pair avec une densification des secteurs concernés.

Cet espace représente le champ d'investigation prioritaire de cette étude.

### **I.C- Un parti d'aménagement et un projet de développement pour la bande de terrains située entre le Canal de l'Ourcq et la RN.3, à Bobigny.**

En s'appuyant sur les différents travaux déjà réalisés, en sachant utiliser au mieux les atouts et les contraintes du site, il est possible de définir les grandes lignes d'un parti d'aménagement pour ce secteur de la Ville.

Ainsi, le secteur canal de l'Ourcq / RN.3 pourrait être divisé en quatre (voire cinq) séquences en fonctions des projets connus, des potentialités du site et de l'environnement immédiat de chacune de ces séquences :

#### **Séquence 1 : limite communale avec Pantin - ligne SNCF**

Compte tenu du caractère environnemental difficile (présence du site ferroviaire de l'Ourcq et des contraintes qu'il génère, aménagement de la RN.3 et dénivelé important avec les terrains Mora - le Bronze industriel) il est proposé de renforcer la vocation économique de cette séquence et de promouvoir l'implantation et le développement d'activités "lourdes ou industrielles". Ainsi, la création d'un port exclusivement consacré au transport de fret trouverait tout son sens et serait moteur de développement économique.

Par ailleurs, à proximité de la station du métro Raymond Queneau, il faudrait réfléchir sur les conditions d'un aménagement plus urbain à mettre en place en limite de Pantin afin de valoriser cette station.

### **Séquence 2** : ligne SNCF - terrains Langlois - Peters

Situé au droit du quartier de la Folie et à l'intersection des RD.41 et RN.3, cette séquence est fortement marquée par la présence du secteur résidentiel (de l'autre côté du canal de l'Ourcq) et représente une entrée de ville importante pour Bobigny.

Aussi, il est proposé de donner une vocation mixte Activités / Habitat à dominante Activités. La mise en valeur de cet espace économique à fort potentiel paysager contribuerait à redonner à la Ville une façade urbaine attractive, propice à l'implantation de logements diversifiés et d'activités économiques nouvelles. Ce site pourrait être lieu privilégié de développement du projet ECO-PARC.

### **Séquence 3** : Langlois - Peters - les Câbleries Daumesnil

Cette séquence située au droit de l'axe nord-sud à créer et reliant la RN.3 à la RN.186, est stratégique pour la requalification urbaine de la Ville. La réalisation de franchissements nouveaux et l'aménagement d'espaces publics de qualité permettront d'offrir un lien direct entre la RN.3 et le centre-ville tout proche géographiquement.

"Porte d'entrée" sur la Ville depuis la RN.3, ce lieu privilégié serait le site d'accueil retenu pour l'implantation du projet d'équipement culturel, ludique, et pédagogique.

Outre les aménagements liés à cet équipement il pourrait être envisagé la création d'un port de plaisance permettant le transport de voyageurs par bateaux bus depuis la Villette.

### **Séquence 4** : Les Câbleries Daumesnil - limite communale avec Noisy-le-Sec.

Dernière séquence de l'axe RN.3 / canal de l'Ourcq sur Bobigny, cet espace dispose d'un environnement exceptionnel. En effet, le Parc Départemental de la Bergère offre un cadre paysager d'une grande beauté.

Ainsi, cette séquence pourrait être dédiée à l'aménagement d'une zone mixte Activités / Habitat à dominante Habitat. Les qualités du lieu permettraient ainsi de promouvoir une grande qualité urbaine des constructions.

La présentation graphique de ces séquences constitue l'annexe 1.



## **II – L’OBJET ET LE CHAMP DE L’ETUDE**

### **II.A - Périmètre d'étude**

L'annexe 2 présente un périmètre d'étude et un périmètre pré-opérationnel.

### **II.B - Décomposition des missions :**

#### **1 – Réalisation d'un diagnostic du site**

A partir d'un ensemble d'informations diverses et complémentaires, il conviendra de donner un état des lieux permettant de bien appréhender le contexte général du site. Ce diagnostic s'appuiera sur :

##### **1.1 - Analyse foncière :**

A partir de documents existants il s'agira d'obtenir une présentation de la situation foncière sur la zone. Cette approche se fondera sur l'analyse de plusieurs critères dont il sera utile de retenir les plus pertinents :

- structures parcellaires, entités foncières et identification des propriétaires ;
- occupation des bâtiments et évaluation du besoin éventuel de relogement tant pour l'habitat que pour l'activité
- type et mode d'occupation parcellaire ;
- estimation du coût des loyers pratiqués sur la zone ;
- mouvement, volume et évolution des prix des transactions immobilières sur les cinq dernières années ;

##### **1.2- Première approche d'une analyse qualitative du sol :**

Il conviendra en fonction des documents disponibles d'établir une première estimation générale et sommaire de la nature du sous-sol. Cette collecte de documents permettra d'évaluer les risques d'éventuelles pollutions.

##### **1.2- Analyse qualitative du bâti :**

Il s'agira de décliner la typologie du bâti et de collecter des documents et des informations permettant une meilleure connaissance du système constructif et de son adaptabilité, ainsi que de son intérêt architectural et patrimonial.

##### **1.4 - Etat des dynamiques économiques :**

A partir des études et documents déjà existants et complété par d'éventuelles rencontres avec les acteurs concernés par le secteur d'étude, il s'agira de mettre à jour la connaissance du tissu économique de la zone. Cette approche se fondera sur l'analyse de plusieurs critères dont il sera utile de retenir els plus pertinents :

- Positionnement des entreprises dans leurs filières ;
- Statuts juridiques des entreprises en place ;
- Positionnement des entreprises au sein de leurs groupes respectifs ;

- Nombre d'emplois (de la zone, par activité, par entreprise) ;
- Evolution du chiffre d'affaire des entreprises en place sur les cinq dernières années ;
- Bilan des investissements consentis par les entreprises sur les cinq dernières années ;
- Mobilité et stratégie des entreprises ;
- Poids du secteur par rapport à la fiscalité locale (taxe professionnelle et taxe sur le foncier bâti)

#### 1.5 - Positionnement des grands acteurs institutionnels et privés :

Il s'agira d'évaluer leur perception de ce territoire, de recenser les projets portés par les différents acteurs et d'identifier leur capacité et leur stratégie d'intervention à court, moyen et long terme

- Etat,
- Région,
- Département,
- Caisse des Dépôts et Consignations,
- Ville de Paris,
- CCIP,
- Port Autonome de Paris
- SNCF,
- communes limitrophes et riveraines
- propriétaires fonciers

#### 1.6- Evaluation des conditions de "mutabilité" du secteur et des activités en place vers d'autres types d'occupations susceptibles :

- d'affirmer la dimension urbaine du secteur (mixité des fonctions) ;
- d'asseoir sa vocation future d'Eco Parc ;
- de développer la dimension logistique liée à la création d'un port de fret ;

La mise en évidence de l'incompatibilité de certaines activités déjà présentes sur le site avec la vocation future de la zone, impliquera nécessairement l'étude du déplacement éventuel des entreprises concernées. Ce transfert devra être appréhendé à l'échelle du territoire communal, tout en respectant les conditions nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise.

#### 1.7 - Une première estimation sommaire et globale des besoins (quantitatifs et temporels) en terme de relogement, de dépollution et de démolition.

## **2 – Elaboration d'une synthèse dynamique des enjeux de développement**

Les nombreuses études qui existent déjà seront complétées par la partie diagnostic de la présente étude et par l'identification des projets et des stratégies des différents acteurs institutionnels.

A partir des éléments recueillis lors du diagnostic, il s'agira d'établir, par séquence d'intervention, un document de synthèse sur les potentialités structurantes (contexte

foncier, éléments du bâti et activités à conserver, compatibilité des activités), les handicaps de la zone (contradictions entre les activités actuelles et les orientations du secteur), les points intangibles (contraintes d'aménagement, activités dominantes, fiscalité locales...).

L'étude identifiera les projets qui seront moteurs pour le changement du territoire. Elle s'attachera à valider leur faisabilité et s'assurera de leur mise en cohérence avec les projets situés dans un voisinage proche.

Ce document de synthèse proposera une stratégie de développement identifiable et appropriable par les différents porteurs de projets. Il ébauchera des hypothèses de programmation accompagnées de phasage à court, moyen et long terme.

Cette programmation devra indiquer le degré d'opérationnalité des différentes propositions et la façon dont les actions déjà engagées s'intègrent dans les projets proposés. En particulier, il sera nécessaire de bien identifier les articulations, dans l'espace et le temps, des différents projets en cours ou envisagés sur le territoire objet de l'étude.

### **3 – Proposition d'esquisses du futur projet d'aménagement de la zone**

Un schéma d'organisation et de fonctionnement du site proposant des typologies spatiales compatibles avec les nouvelles orientations de ce secteur, la volonté de définir un nouveau rapport au centre ville et les besoins du Département, et dans le positionnement particulier du site dans le développement du cœur du département. Seront développés en particulier :

- 3.1 - un thème organique des principales intentions urbaines (échelle 1/7500)
- 3.2 - une première identification des types de programmes et de produits susceptibles de valoriser les qualités de ce site.
- 3.3 - des esquisses d'aménagements de la zone ;
- 3.4 - un ensemble de coupes transversales (échelle 1/2000) sur des localisations à préciser;
- 3.5 - présentation de divers scénarii sous forme de plans masses accompagnés des estimations financières correspondantes.

L'ensemble des pistes déclinées dans chaque phase n'est pas exhaustif et d'autres thèmes pourront être mis en évidence au cours du déroulement de l'étude ou proposés par l'équipe de maîtrise d'oeuvre

### III – LE CADRE DE L'ETUDE

#### III.A – Documents d'urbanisme, plans et orientations à prendre en compte

Pour mener à bien son étude, l'équipe lauréate devra prendre en compte :

- 1- les documents d'urbanisme opposables sur le territoire communal
  - le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)
  - le Plan d'Occupation des Sols actuel (POS)
- 2- les actions programmées ou les dispositions initiées au travers de documents cadres d'aménagement et de développement du territoire :
  - le Contrat de Plan Etat / Région (CPER)
  - le Contrat Particulier Région / Département
  - le Document Unique de Programmation des fonds structurels (DOCUP)
- 3- les orientations du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDU) et ses déclinaisons au plan (comités de pôles, comités d'axes)

De plus, cette étude devra intégrer certaines orientations ou projets déjà définis ou en cours de définition :

- les études et projets des communes limitrophes et du Cœur de Seine-Saint-Denis dans son ensemble devront être pris en compte (ville de Pantin, Base de Plein Air de Romainville...). Une collecte de l'ensemble des études en lien avec la RN3 devra être prévue.
- la Ville de Bobigny envisage, au titre de la **mixité des fonctions**, la programmation de secteurs d'habitat en bordure du Canal de l'Ourcq, dans la partie située entre le canal et la RN 3. La réalisation d'opérations s'inscrivant dans une logique de requalification de l'axe RN 3 / canal générerait une nouvelle façade urbaine, et au-delà, constituerait l'amorce d'un axe de désenclavement pour le centre ville (cf. Programme Local de l'Habitat en cours)
- la **RN 3** support de la limite communale entre les communes de Bobigny et Noisy-le-Sec, constitue un axe structurant majeur au cœur du département. La **requalification** programmée de cet axe (inscription au CPER) devrait générer un effort de revalorisation des sites traversés. Aussi, l'approche prospective de la présente démarche d'études devra prendre en compte les terrains situés sur la façade sud de la RN 3 (propriété RFF) sur la commune de Noisy-le-Sec.
- Le lieu-dit de la Folie est un lieu de passage et d'échanges importants dans cette partie centrale du département. Seul franchissement des voies ferrées et du Canal de l'Ourcq entre Pantin et Bondy, carrefour important entre la RD 40 et la RN 3, ce secteur pourrait devenir rapidement le lieu d'une **interconnexion forte** entre deux infrastructures lourdes de transports en commun (projet "Tangentielle nord" et métro ligne 5). En effet, toutes deux prévoient une réserve pour la création d'une gare, sur le

site de la Folie. (cf. Etude urbaine – Gare de la Folie à Bobigny – Conseil Général de Seine-Saint-Denis – Villes de Bobigny, Pantin, Romainville – Loïc Josse – 04-2000)

- Le Canal de l'Ourcq est un enjeu formidable en matière de revalorisation urbaine et de développement territorial. Il doit être appréhendé suivant deux approches :
  - un axe paysager majeur de l'Est parisien : Outre sa valeur paysagère, l'axe du Canal de l'Ourcq représente la colonne vertébrale d'un réseau de liaisons vertes à développer. La proximité de la future Base de Loisirs Régionale de la Corniche des Forts de Romainville, l'implantation d'un équipement culturel, ludique et pédagogique, la mise en réseau des différents espaces verts du département, placeront le site d'étude en position centrale au sein d'un schéma départemental de liaisons douces. Cette démarche devra mettre en lumière la cohérence du parti d'aménagement vis-à-vis du projet de restructuration du **Parc Départemental de la Bergère**.
  - Une infrastructure de transports : le Canal de l'Ourcq peut s'inscrire dans une approche d'écologie urbaine, dans la mesure où l'on utilise toutes les potentialités que représente la voie d'eau en matière de transports de fret et de voyageurs. Ainsi, les Villes de Paris et de Bobigny, le Conseil Général, envisagent l'aménagement d'un **port de fret** sur les terrains situés entre le canal et la RN 3, à l'Ouest du passage des lignes SNCF au dessus du canal.

### **III.B – La mise à disposition d'un équipement performant et de données déjà recueillies**

La Ville de Bobigny signataire de la "*convention relative à la constitution et à la mise à jour cadastrale de la banque de données territorialisées*", possède aujourd'hui son plan cadastral sous forme numérique. (PCI : Plan Cadastral Informatisé)

Les données cadastrales (alphanumériques et graphiques) sont gérées sous Système d'Informations Géographiques (logiciel GEO-SQL) et sont exploitées par les opérateurs grâce au logiciel "Le Livre Foncier".

Cette acquisition permet aux services municipaux de disposer d'outils puissants de requêtes et d'analyses de données strictement cadastrales (cf. cartes en annexes), mais aussi de croiser ces dernières avec des données exogènes (Plan d'Occupation des Sols, Ilots INSEE, etc...).

Aussi, le prestataire qui sera retenue pour cette mission aura tout naturellement accès à cet outil pour l'élaboration de ses travaux.

De plus, de nombreuses études ont déjà été réalisées sur ce site. Les éléments collectés seront mis à disposition du prestataire. Leur liste est précisée en annexe 3.

#### **IV- LE DEROULEMENT DE L'ETUDE**

En relation étroite avec la SODEDAT 93 l'équipe retenue conduira les études nécessaires à la concrétisation de chacune des phases identifiées ci-dessus.

Une réunion de cadrage préalable entre le mandataire et l'équipe de maîtrise d'œuvre permettra de préciser le déroulement de l'étude, et le type de documents à fournir aux différentes étapes.

L'équipe de maîtrise d'œuvre s'engage à participer à toutes les réunions nécessaires au bon déroulement de l'étude et notamment aux différents comités de pilotage technique, politique et de suivi que le maître d'ouvrage a prévu de mettre en place.

Elle produira les documents graphiques et les notes de synthèse nécessaires au bon déroulement de ces réunions.

In fine, l'ensemble des documents sanctionnant la fin de chaque volet de l'étude sera remis au maître d'ouvrage sur support numérique.

Le délai pour la remise de l'étude est fixé à 8 mois.