

AMC

DELMAS - HARARI - AVENIER CORNEJO - ARBA

**DOSSIER PLEYEL, DESTINATION PHARE DU GRAND PARIS ?
ÉVÈNEMENT DU PATRIMOINE ROYANNAIS À LA VILLE DE DEMAIN
RÉFÉRENCE L'HÔTEL CALA DI VOLPE DESIGN MOBILIER AIMANTÉ
DÉTAILS FAÇADES POLYCARBONATE PRODUITS FAUX PLAFONDS**

N°326 - OCTOBRE 2024
WWW.AMC-ARCHI.COM

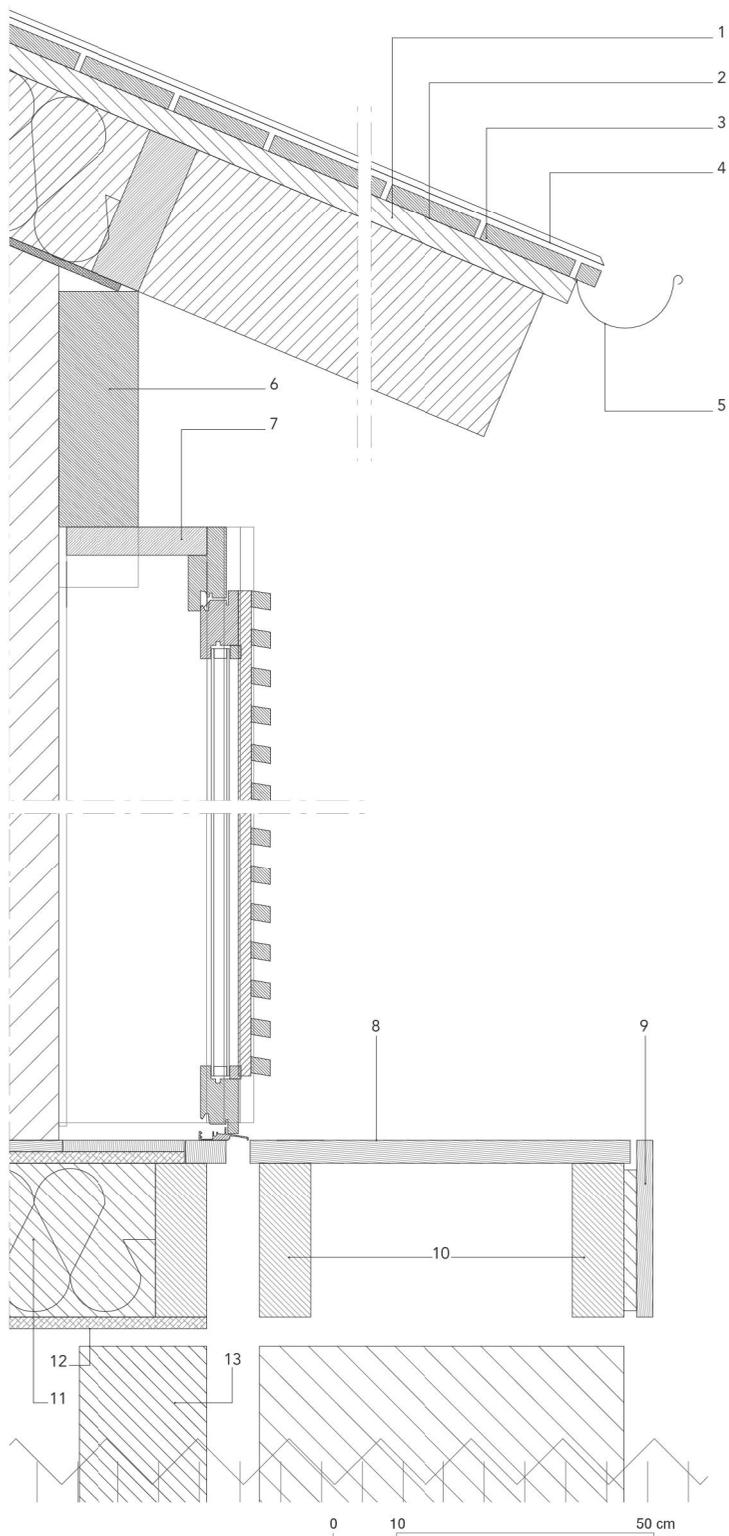
ISSN 0998-4190
FRANCE - 31 € - MAROC - 318 MAD

M 02754 - 326 - F - 31,00 € - RD





Photos J.L.



COUPE DE DÉTAIL SUR FAÇADE EST-OUEST

- | | | |
|-------------------------|---|----------------------------------|
| 1. Panne intermédiaire | 6. Panne basse | 10. Solives support de platelage |
| 2. Pare-pluie | 7. Massif support | 11. Isolant |
| 3. Volige | 8. Platelage mélèze | 12. Panneau de sous-face |
| 4. Zinc | 9. Massif de rive (lamellé-collé mélèze) sur épingles | 13. Longrine |
| 5. Gouttière demi-ronde | | |

LIEU: Caen (Calvados)

MAÎTRISE D'OUVRAGE: privée

MAÎTRISE D'ŒUVRE: Arba, architecte

PROGRAMME: maison individuelle, 3 chambres, un atelier

SURFACE: 110 m²

CALENDRIER: livraison, 2024

COÛT: NC

DESTINATION PLEYEL

A Saint-Denis, derrière le village olympique, pointe la tour Pleyel, signal couronnant une aire urbaine passée en quatre décennies du statut de zone sinistrée à celui de centralité prochaine du Grand Paris. Plus que tout autre, le secteur Pleyel-Plaine Saint-Denis a su mettre les événements sportifs au service de son développement, d'abord avec la Coupe du monde 98 et le Stade de France, plus encore avec Paris 2024, catalyseur d'infrastructures attendues depuis des décennies. Pleyel est-il le centre de la métropole parisienne, le Paris de la seconde moitié du XXI^e siècle ? Si quelques promoteurs ont anticipé les mutations dès les années 2010, le maire de Saint-Denis élu en 2020, Mathieu Hannotin, entend infléchir la dimension tertiaire et faire du quartier une destination touristique. Entre fracture d'un territoire morcelé et crainte de gentrification, les obstacles sont nombreux. On se prend alors à rêver à un avatar du tandem Baitto-Koolhaas, duo aménageur-architecte qui, comme à Euralille, élaborerait un urbanisme architectural en milieu complexe, un antidote à la multiplication de projets autonomes impropres à structurer un territoire en quête d'identité.

DOSSIER

Dossier réalisé par Olivier Namias et Jean-François Pousse

APRÈS L'INDUSTRIE, UNE NOUVELLE CENTRALITÉ URBAINE ET TOURISTIQUE DU GRAND PARIS ?

Sur le site de l'IGN, une vue aérienne de 1919 montre la manufacture de pianos qui donne son nom au carrefour reliant la capitale des rois de France aux portes de Clignancourt et de Clichy, isolée dans un environnement encore champêtre. À l'est pointe cependant un faisceau de voies ferrées longeant des gazomètres : infrastructures et industries investissent le secteur dès les années 1820 jusqu'à la déprise manufacturière des années 1970. La Seine et le chemin de fer scellent la vocation du site. Peu sensible au décor qui avait séduit les impressionnistes, l'industrie utilise le fleuve pour le transport de matériaux, le refroidissement de ses installations et l'évacuation de ses rejets pollués. La Plaine Saint-Denis et ses environs se spécialisent dans la chimie, la métallurgie et l'énergie. L'usine du Landy alimente Paris en gaz de ville, la centrale de Saint-Denis assure une partie de son approvisionnement électrique. Une aire urbaine couvrant Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers devient de fait une vaste zone de service de la capitale ; ce rôle est régulièrement rappelé par l'installation d'usines, comme la Tiru qui traite les déchets parisiens à Saint-Ouen (1922), ou les centres de maintenance des opérateurs de transport (technocentre de la SNCF et centre de bus de la RATP), sans compter les cimetières (municipal et parisien de Saint-Ouen). Ces implantations laisseront à la population un sentiment de déclassement qui ne s'apaisera qu'avec la construction du Stade de France, décidée en 1993. « Nous avons redonné de la fierté aux habitants », répétera à maintes reprises Patrick Braouezec, ancien maire (PCF) de Saint-Denis et artisan de l'implantation de l'équipement sur une partie des terrains de l'usine du Landy, convaincu de la capacité de l'urbanisme à inverser une situation économique compromise.

Un développement dopé par le sport

Malgré la désindustrialisation, les infrastructures s'accumulent, découpant méthodiquement un territoire déjà morcelé par les grandes unités industrielles : création de l'A1 (1960) puis de l'A86 (1976-79), difficiles d'accès aux habitants. Le secteur subit de nouvelles nuisances liées à la mobilité. L'érection de la tour Pleyel en 1973 à l'emplacement de la manufacture de pianos symbolise la mutation de l'économie du secteur secondaire et tertiaire, reposant sur une mobilité individuelle à peine tempérée par l'extension de la ligne 13 du métro jusqu'à la basilique Saint-Denis et l'ouverture de la station Pleyel en 1976. Les architectes Bernard Favatier et Pierre Hérault posent pour le promoteur Cogifrance quatre tours aux points cardinaux d'un terrain de 4 ha. Seule la tour ouest est construite. En 1993, elle se coiffera d'une enseigne lisible 3 km à la ronde, portant la hauteur du gratte-ciel de 129 à 143 m. 2024, après des années moribondes, la tour Pleyel rénovera ses portes sur le hall de l'hôtel H4 (lire p.67). Le bar à son sommet dévoile un nouveau panorama. L'exosquelette de l'IGH Maestro est à portée de main. À l'est, le plateau du Landy est

devenu un secteur de bureaux rutilant. Au nord-est, le Stade de France et son jeune voisin le centre aquatique olympique (CAO) ressemblent à deux crustacés géants, équipements hors normes dans un environnement qui s'urbanise malgré la proximité des autoroutes les plus fréquentées de l'Hexagone. Ils soulignent l'importance des événements sportifs pour l'aménagement de ce territoire, que confirme à l'ouest le village des athlètes, dont la réouverture en quartier d'habitation est programmée pour le début de 2025. Ou les nouveaux franchissements piétons, notamment le plus important, le franchissement urbain Pleyel (FUP, acronyme adopté par la population) (lire p.64), qui atterrit presque au pied de la tour ;

SON INCROYABLE ACCESSIBILITÉ CHANGE LA GÉOGRAPHIE DE PLEYEL, QUI SE RETROUVE À VINGT MINUTES DU CENTRE DE PARIS, RELIÉ DIRECTEMENT À ORLY ET BIENTÔT À ROISSY.

avec la station Saint-Denis Pleyel qu'il connecte au quartier du Landy, c'est l'élément le plus important du secteur, voire bien au-delà. « Autour du village olympique, une des plus grandes transformations urbaines d'Europe », affirment Emeline Cazi et Véronique Crochon dans *Le Monde* (*). A juste titre ? Envisagée dès le milieu des années 1980, la transformation de la Plaine

Saint-Denis a connu plusieurs aménagements fondés sur ses infrastructures. En 1997, l'autoroute A1 disparaît sous l'avenue Wilson, même si la couverture des voies routières ne semble pas avoir apporté autant d'urbanité qu'espéré. Le canal Saint-Denis, privé de son trafic industriel, se convertit progressivement en « grand équipement public métropolitain », reprenant l'idée du Parc Canal imaginée dès 2000. Avec les travaux du Grand Paris Express, Pleyel trouve enfin une infrastructure à son service, et une énumération de lignes aussi vertigineuses que l'atrium d'accès à ses quais : 14, 15, 16, 17, auxquelles s'ajoutent la ligne 13 toute proche et les lignes D et H, à huit minutes grâce au FUP. Lors de la mise en service totale des lignes à l'horizon 2030, 250 000 personnes emprunteront quotidiennement la gare (lire p.62). Cette incroyable accessibilité change la géographie de Pleyel, qui se retrouve miraculeusement à vingt minutes du centre de Paris, relié directement à Orly et bientôt à Roissy. Sur la carte, Pleyel est d'ores et déjà le cœur de son aire géographique, charnière centrale d'un archipel urbain reliant tous les quartiers majeurs, comme le centre de Saint-Denis, le plateau de Landy, la Plaine de France sud, les portes de Paris, Aubervilliers. Le centre de la DGS, forteresse de 6 ha placée hors des logiques d'aménagement urbain, s'installera en 2030 à 600 m de la nouvelle gare. La station définit un quartier de gare couvrant 800 m de rayon, espace très structuré où l'emploi l'emporte sur l'habitat. Ce secteur est appelé à muter rapidement. Le projet « Inventer la métropole du Grand Paris » remporté en 2017 par Sogelym Dixence a posé les bases

ATELIER DU PONT

RÉHABILITATION-EXTENSION DE L'ACADÉMIE FRATELLINI

L'académie Fratellini déménage sur le plateau du Landy en 2003. Loïc Julienne et Patrick Bouchain plantent une sorte de campement provisoire sur un parking aménagé pour la Coupe du monde, sur les terrains de l'ancienne usine à gaz. Recyclage et réemploi sont à l'honneur et le restent dans réhabilitation menée par l'Atelier du Pont. Le projet marque la pérennisation de l'équipement, après le renouvellement du bail qui lie celui-ci à Plaine Commune Développement et l'autorise à demeurer sur le site jusqu'en 2049. Outre la mise aux normes, le projet consiste à réaménager les vides liant les quatre bâtiments du programme. Certains sont étendus, notamment la grande halle, qui se retrouve flanquée de deux ailes restituant un alignement sur rue tout en affirmant son rôle clé. Rue couverte entre deux places menant aux deux chapiteaux de l'école, elle est traitée comme un espace flexible dégagé de ses volumes intérieurs parasites. Valorisée, la charpente édifiée sans fondations est renforcée par des portiques intermédiaires, afin de supporter une couverture plus lourde car plus isolée thermiquement, adaptée aux besoins des élèves circassiens susceptibles de s'arrimer à la structure pour effectuer des exercices. Les scénarios ont été pensés avec les intéressés et un ingénieur circassien. Signe des temps, le réemploi a été cette fois quasi scientifique et industriel, avec l'objectif de réutiliser 90% des matériaux démontés. Les architectes ont travaillé avec l'entreprise spécialisée Tricycle curage. Le temps du chantier, le chapiteau principal s'est converti en magasin de réemploi contenant 70 références intégrées dans le projet ou vendues, ce qui a permis d'absorber le surcoût de la dépose des matériaux, trois fois plus important qu'une démolition classique. **O. N.**

LIEU : 1-9 rue des Cheminots, Saint-Denis

MAÎTRISE D'OUVRAGE : Académie Fratellini

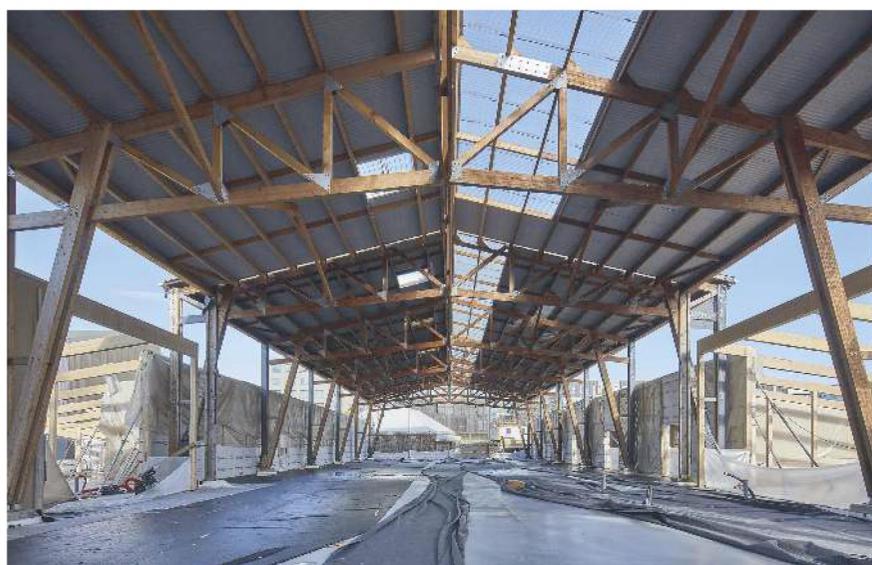
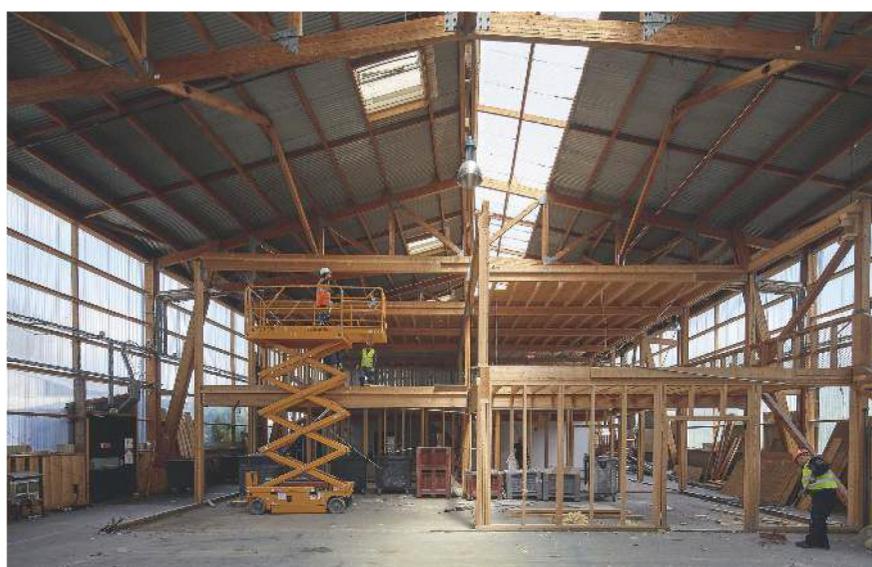
MAÎTRISE D'ŒUVRE : Atelier du Pont, architecte; Berim, structure béton, fluides, VRD, économiste; Arborescence, structure bois; Cat's, consultant circassien; Bellastock, réemploi; Plan02, environnement; AEU, écologue; Agna, acoustique

PROGRAMME : réhabilitation-extension de centre d'art

SURFACE : 4940 m² réhabilités + 1 902 m² neufs

CALENDRIER : livraison, 2025

COÛT : 11,22 M€ HT



163 ATELIERS HÔTEL ET BUREAUX

Les usines de piano Pleyel se trouvaient là. En 1965, quatre tours sont prévues à leur place. Une seule sera construite, par Bernard Favatier et Pierre Hérault en 1973. Blindée d'acier Corten, elle dresse sa sombre figure dont les façades sont réhabilitées en 1988-89. Au sommet, à 129 m, tourne une enseigne géante louée par Bayer, puis Philips, Siemens et Kia. La tour domine un quartier mixte, encore village mais bousculé par des immeubles de bureaux aussi mornes que médiocres. Isolée, obsolète, finalement inoccupée, elle est transformée en hôtel 4 étoiles. A la manœuvre, deux architectes : Sretchko Markovic et Axel Schoenert. Le premier conçoit également à deux pas Maestro, un IGH de bureaux de 25 étages. Ses 5000 t d'exosquelette en métal portent 87% des charges des étages pour offrir des plateaux libres. Son noyau de circulations verticales ne sert que de contreventement. A 80 cm des façades, sa résille blanche signe l'une des figures de gratte-ciel les plus réussies de ces dernières années. Après le Corten, ce blanc immaculé rhabille aussi la tour Pleyel. Avec celui de Maestro, de Music-Hall, l'immeuble de bureau en U (18535 m²) qui les relie, et celui de la salle de conférences (10000 m²), il réunit ces quatre programmes complémentaires en une seule entité. Chargé des espaces intérieurs, Axel Schoenert glisse 697 chambres et suites dans les 37 premiers étages de la tour Pleyel (36090 m²). Hall d'entrée adventice construit en structure métallique, quatre restaurants, bar, fitness au 38^e, piscine et skybar au 40^e font de l'hôtel H4 un totem puissant, un belvédère d'exception symbole d'un quartier en plein renouveau. *J.-F. P.*

LIEU : 149 boulevard Anatole-France, Saint-Denis

MAÎTRISE D'OUVRAGE : Pleyel Investissement ; Financière des Quatre-Rives/Groupe Liberg, AMO

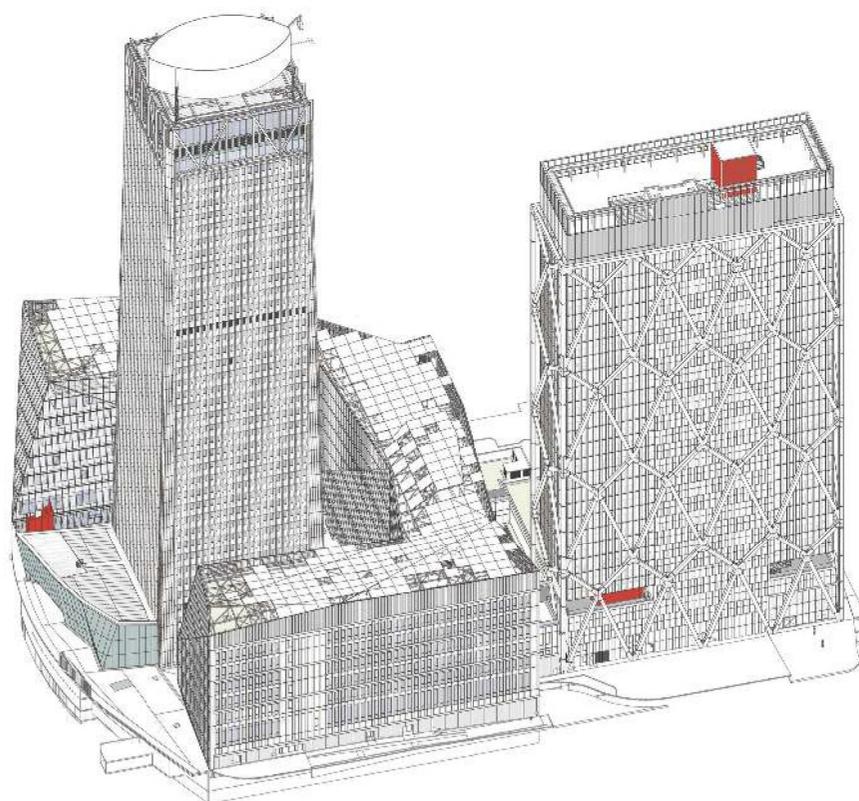
MAÎTRISE D'ŒUVRE : 163 Ateliers (Sretchko Markovic), architecte ; Pangea Design, Moex ; Axel Schoenert Architectes, aménagement intérieur hôtel ; Berim, BET structure, fluides ; Equilibre, BET structure métal ; Arcora, BET façades

PROGRAMME : hôtel 4 étoiles (700 chambres), centre de conférences, commerces, bureaux, parkings

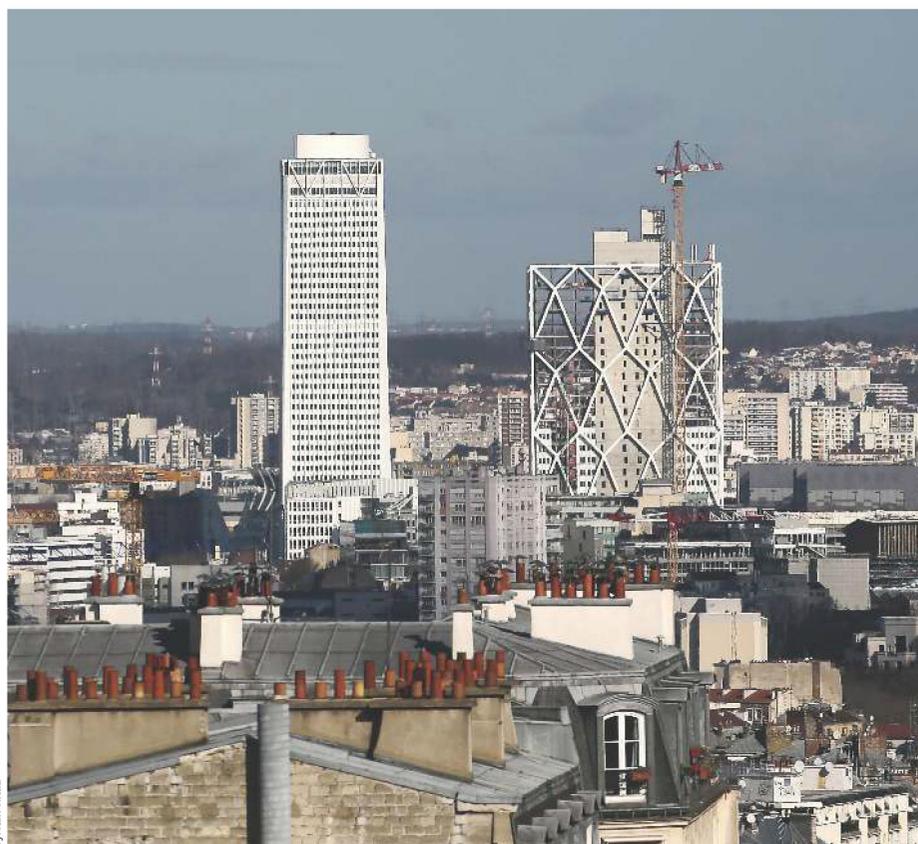
SURFACE : 77 561 m² SP (hôtel, 34 882 m² + bureaux, 34 594 m² + commerces 962 m² + restauration 1 494 m²)

CALENDRIER : curage-désamiantage, 2018 ; chantier, 2021 ; livraison, 2024

COÛT : 140 M€



AXONOMETRIE



Sylvain Hittau