

Myriam Swarcz, l'architecte et le canal

Elle fait partie de ces architectes-urbanistes qui portent la « brooklynisation » des rives de l'Ourcq. Mais avec ses logements sociaux et sa résidence intergénérationnelle, son projet de ZAC à Noisy-le-Sec est loin de s'adresser uniquement aux « bobos ». La petite-fille de maçon polonais qui plaide pour une métropole plus inclusive a déjà plusieurs chantiers solidaires à son actif dans le Grand Paris.

Rencontre.

Julien Descalles

Comme un poisson dans l'eau. Au bord d'un canal qu'elle arpente de-puis 1995, Myriam Swarcz inspecte les dernières avancées de la future ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq, à Noisy-le-Sec (93). Sur les deux rives liées par une nouvelle passerelle piétonne, entre l'ex-RN3 et l'A86, prendront racine à terme 72 400 m² d'activités, 31 800 m² de bureaux, 12.700 m² de commerces et d'hôtels, une école, un collège et une piscine olympique. Sans oublier 1 300 logements - habitat social, en accès direct à la propriété et une résidence intergénérationnelle -, dont « 650 seront inaugurés dès l'an prochain » sur le site de l'ancienne usine de traitement de métaux lourds Engelhard. « Deux ans à peine après la pose de la première pierre », se réjouit Myriam Swarcz, l'une des cinq architectes-urbanistes chargés de reconquérir les berges de la voie fluviale créée en 1821, entre Pantin et Bondy (1). Sur une bande étroite de 8 km et 200 hectares, 8 000 habitations verront le jour dans la prochaine décennie.

Bousculer les habitudes

Mais pour répondre au plus vite à la pénurie de logements qui frappe la métropole, la bâtisseuse a imposé des soins d'urgence : « *Il a fallu un peu bousculer les habitudes des promoteurs, en leur proposant un parking en silo. Cela évite d'abord une dépollution lourde en profondeur du sous-sol. Et puis le bâtiment est collé à l'autoroute et à la voie ferrée pour faire écran à la circulation et absorber le bruit.* » Coiffé d'une salle de sport, ce parc de stationnement extérieur invite à abandonner sa voiture sur le pas de la porte du quartier durable, lequel est doté d'une part d'une promenade plantée en cœur d'îlot, d'autre part de quais dévolus aux seules circulations douces. Le tout cerné par les projets de transports en commun : tramway T1, gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (Pont-de-Bondy), ligne 3 du T-Zen, bus à haut niveau de service ou en-core Batobus. « *Entre les transports, les futurs équipements publics, les espaces verts et les bâtiments écoresponsables et en accession à prix raisonnable, c'est un territoire en très grande mutation, où le Grand Paris s'incarne déjà* », plaide la passionaria du canal.

Un pari pourtant loin d'être gagné vingt ans en arrière, quand la diplômée de l'école nationale supérieure d'architecture de Belleville (ENSAB), après quelques mois passés chez Jean Nouvel, remporte un concours de l'office HLM de Pantin. La « brooklynisation » des rives de l'Ourcq est alors une chimère, les terrasses éphémères un fantasme, la BNP ou l'agence BETC bien loin d'investir les Grands Moulins et les Magasins généraux de Pantin. La mairie de Paris, propriétaire

du canal, y prélève encore une taxe - abrogée par Bertrand Delanoë - sur toutes les ouvertures de fenêtres côté eau, poussant les bâtiments à lui tourner le dos ! Pour la jeune architecte, c'est pourtant un coup de foudre immédiat : *«Friches industrielles, usines abandonnées, entreprises encore en fonction, habitat dégradé ou grands ensembles.., j'y ai vu immédiatement une poésie et un potentiel extraordinaire. Sans doute par instinct grégaire : après tout, les premiers Lutétiens se sont installés en bord de Seine, les nomades cherchent toujours la voie d'eau. Eh bien, au XXIe siècle, la rivière des Parisiens, c'est le canal ! »...*

Droits photo portrait: ©Thomas Garrier illustration: ©Ateliers d'architecture et d'urbanisme Myriam Swarcz

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)