

## DES LIGNES DIRECTRICES POUR L'AMÉNAGEMENT : TROIS RÉSEAUX

Le projet d'aménagement régional sera conçu de manière à promouvoir la qualité urbaine, à structurer l'espace régional et à mettre en valeur la diversité des sites et des lieux.

Il organisera l'espace autour de grands pôles urbains, d'un réseau de transports et d'une trame verte.

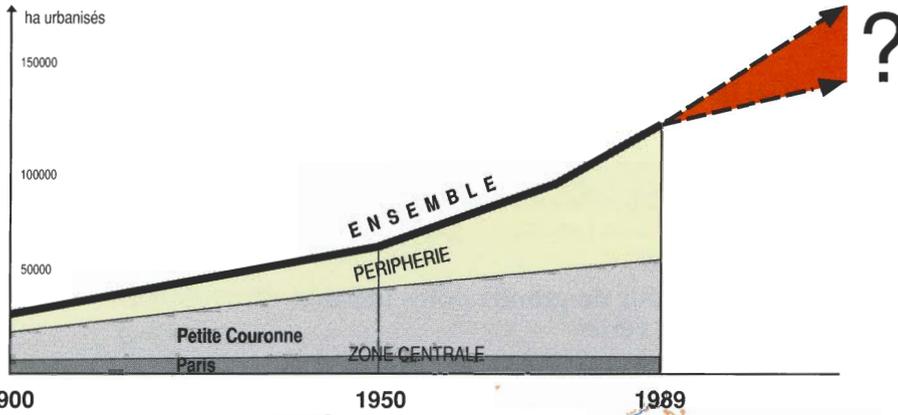
- **Les pôles urbains**, rayonnant sur une partie de l'agglomération, regrouperont les équipements et services majeurs de niveau régional, notamment les universités, les hôpitaux et les centres culturels. Ils devront bénéficier d'une qualité urbaine et architecturale marquant leur identité. Instruments d'un meilleur équilibre des déplacements au sein de la région, ces pôles devront également contribuer à la réduction des disparités de développement.

- **Un réseau de transports diversifié**, adapté aux espaces desservis, reliera ces pôles. Il comportera :

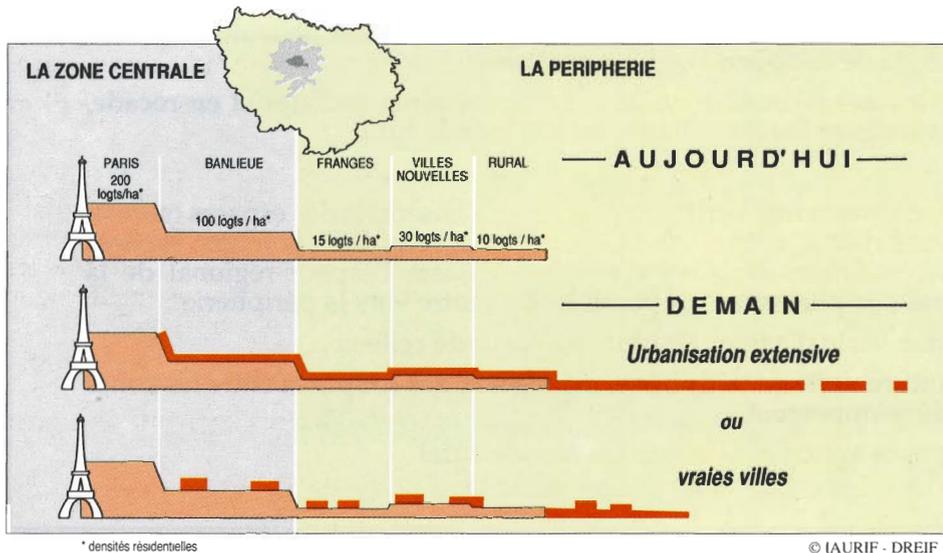
- une trame serrée de transports en commun et routiers dans l'agglomération existante,
- un réseau autoroutier et ferré puissant et rapide pour desservir les pôles de développement périphériques,
- de bonnes liaisons routières et autoroutières, radiales et en rocade, pour irriguer l'armature urbaine du monde rural.

- **Une vaste trame verte**, constituée par l'ensemble des espaces ouverts (parcs urbains, terrains de sport, espaces verts, bois et forêts, espaces agricoles, cours et plans d'eau...), irriguera l'espace régional de la manière la plus continue possible, du centre vers la périphérie :

- trame verte d'agglomération, au coeur de celle-ci ,
- ceinture verte en périphérie, ménageant des coupures entre les zones de développement ,
- espaces agricoles et boisés du monde rural.



*Le débat est ouvert sur l'importance des surfaces à urbaniser*



*Quelle intensité pour les actions à mener en zones centrale?*

## Les principaux termes du débat

### Des actions intenses à mener dans la zone centrale

Un premier choix fondamental, qui distinguerait fortement le nouveau schéma directeur de celui de 1965, porte sur l'espace central formé par Paris et les trois départements de la proche couronne.

Des actions très volontaires devront y être menées pour réduire les disparités, modérer les tensions sur les marchés fonciers et immobiliers, améliorer les conditions de déplacement, mieux structurer et rendre plus cohérent l'espace urbain.

Le débat reste ouvert sur leur intensité, leur rythme et leurs moyens .

- Des densités comparables à celles de Paris intra-muros peuvent-elles être mises en oeuvre dans les projets nouveaux? Elles ralentiraient la tendance à la dépopulation.

- Les nouveaux pôles urbains à créer sur les noeuds de transports en commun doivent-ils atteindre une taille comparable à celle de La Défense? Ils concentreraient l'emploi dans des zones de bonne accessibilité et développeraient des activités à rayonnement national et international.

- De grandes actions de recomposition urbaine sont-elles encore possibles? Elles créeraient une armature claire d'espaces publics et une véritable ambiance de ville. Trop de tissus urbains disparates se sont développés sur une mosaïque foncière hétéroclite.

En complément de ces actions sur l'espace central, plusieurs phénomènes rendent inévitable la poursuite de l'extension de l'agglomération : l'évolution de la population et de ses modes de vie, la mutation et le desserrement des activités et l'amélioration de l'environnement urbain.

Le débat est ouvert sur l'importance des surfaces à offrir à l'urbanisation nouvelle.

- Le renforcement de la zone centrale peut-il être mis en oeuvre avec assez de force et dans des délais suffisamment proches pour réduire le rythme actuel de consommation d'espace à la périphérie?

- Quels «modèles» urbains seront retenus pour les développements en périphérie ? Modèle anglo-saxon de faible densité et d'éparpillement dans la nature, ou modèle latin de constructions regroupées ?

- Les villes nouvelles mises en oeuvre depuis 1965 devront-elles continuer à structurer l'essentiel de l'urbanisation nouvelle, ou faut-il planifier des développements importants dans d'autres secteurs de la région?

L'importance des surfaces nouvelles à urbaniser dépendra des réponses apportées à ces questions.

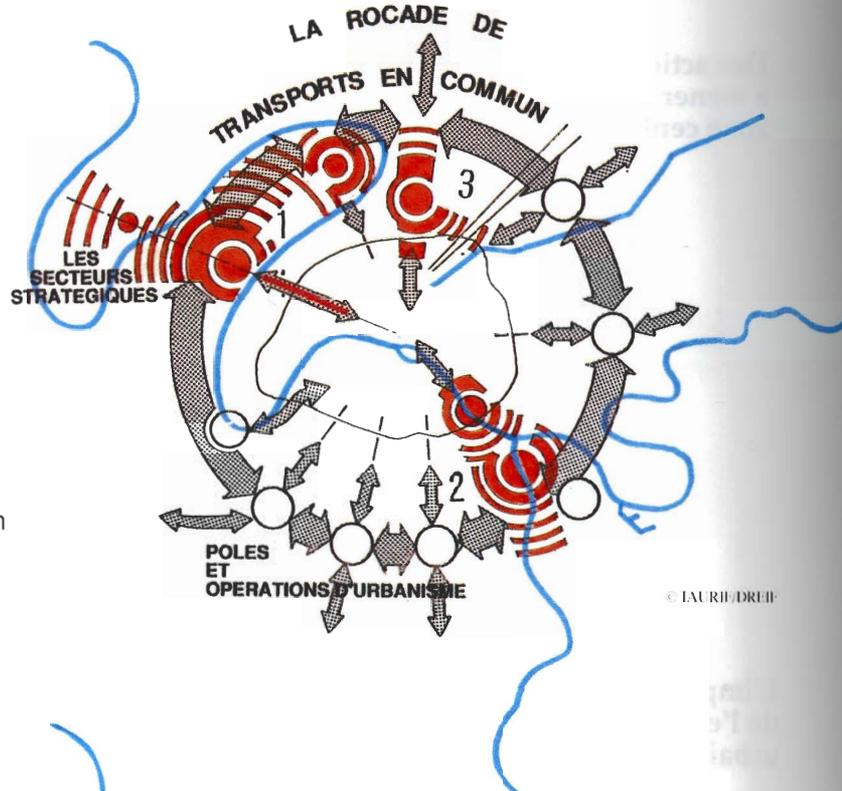
### L'importance de l'extension urbaine et sa maîtrise

### Une grande rocade de transports en commun et trois nouveaux pôles

Une rocade de transports en commun support d'un grand projet d'aménagement.

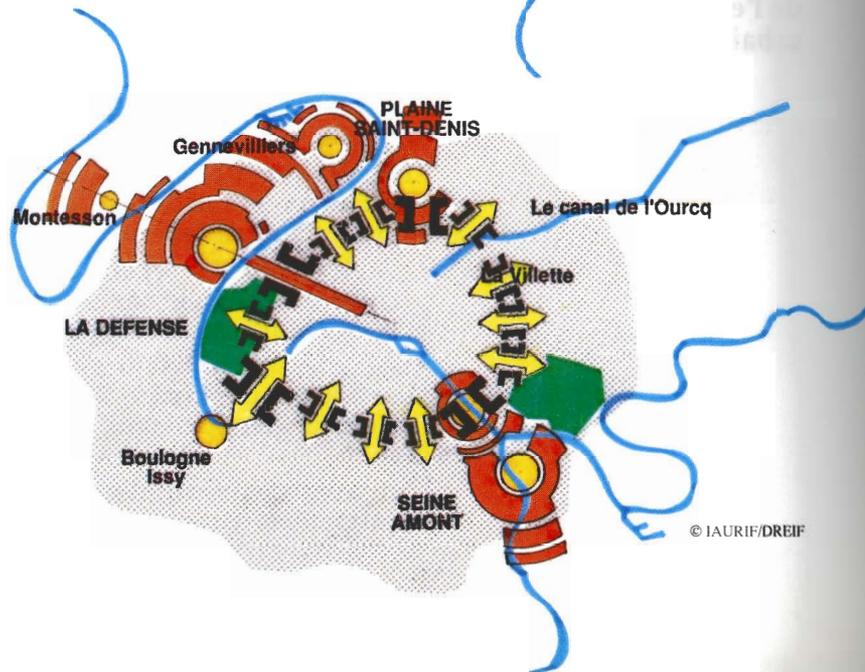
- quel tracé ?
- associé à quels centres urbains ?

- 1 - La Défense - Gennevilliers - Montesson
- 2 - Seine-Amont
- 3 - La Villette - Plaine-Saint-Denis



Une plus grande unité de la zone centrale, trois secteurs stratégiques :

- quelles priorités ?
- quels programmes ?
- quels moyens ?



## Comment améliorer et renforcer la zone centrale ?

**Les enjeux : structurer, valoriser et optimiser**

Il s'agit de mieux structurer, de valoriser et de rechercher le plein usage de l'agglomération existante. Une telle politique d'aménagement prend appui sur le capital considérable d'équipements et d'infrastructures de la zone centrale et le complète.

Elle canalise et organise la demande pressante des marchés fonciers et immobiliers. Elle vise à donner une cohérence à l'utilisation de terrains aujourd'hui peu ou mal employés (friches industrielles, grandes emprises publiques...) en les resituant dans des projets d'aménagement plus vastes.

**Un projet difficile et ambitieux**

Reconquérir cet espace urbain est un objectif nécessaire. C'est aussi un projet difficile et ambitieux. En effet, la pression de la demande est entravée par des mécanismes multiples qui jouent plutôt en faveur d'une stabilisation ou du gel des possibilités de densification et de mutation.

Sous l'influence de soucis très divers (composition de la population, préservation de l'environnement...), des restrictions réglementaires contribuent à limiter l'offre des terrains utilisables pour des usages nouveaux. L'attitude conservatrice de certains habitants, hostiles à des évolutions de l'espace, renforce encore cette tendance.

Il faudra, pour réussir cette politique nouvelle, une conjonction de volontés politiques fortes et soutenues, du niveau local au niveau national.

**Première action : créer un réseau de transport maillé et une grande rocade de transport en commun**

Un maillage serré de transports collectifs est nécessaire pour assurer au travers du bassin central l'unité de la région urbaine. Il devra mettre en correspondance le plus de lignes possibles.

Une grande rocade ferrée, reliant entre elles la plupart des lignes radiales, palliera la carence de l'offre de transport en commun entre banlieues. Complétée par la prolongation ou le renforcement de plusieurs radiales, cette rocade sera l'élément majeur du réseau.

Plus qu'un projet de transport, ce sera un projet d'aménagement. Le choix de son tracé, de ses gares et de ses échanges, celui des technologies utilisées, joueront à l'évidence un rôle d'entraînement considérable dans la transformation et la valorisation de l'agglomération.

Le rythme de sa réalisation reste à préciser, d'autant qu'il sera lié à l'avancement de plusieurs pôles et opérations d'urbanisme importants le long de son tracé.

C'est également dans une perspective d'aménagement global de la zone centrale qu'il faudra examiner l'éventualité de la création d'un réseau autoroutier souterrain concédé. Son objectif serait d'assurer les liaisons entre les grands pôles, en tenant compte des possibilités de reconquête de la voirie au profit des transports collectifs, des deux-roues et des piétons.

### **Deuxième action : développer trois nouveaux pôles urbains majeurs**

C'est naturellement sur les points d'échange du réseau de transport actuel et futur que des pôles urbains pourront se développer, en concertation avec les communes concernées. Compte tenu des opportunités foncières et d'une pression déjà existante, trois pôles majeurs peuvent être envisagés :

- à l'ouest : La Défense - boucle de Gennevilliers - Montesson,
- au sud-est : Bercy - Tolbiac - Ivry - Vitry - Charenton - Maisons-Alfort, le long de la Seine amont.
- au nord : Gare du Nord - Gare de l'Est - Plaine Saint-Denis - La Villette et le Canal de l'Ourcq.

Ces «secteurs stratégiques» constituent des opportunités exceptionnelles : leur situation à la charnière de Paris et de la proche couronne est un avantage pour le tertiaire supérieur à vocation internationale.

Faut-il poursuivre le développement de ce type d'activités autour de La Défense, ou faut-il ouvrir une ou plusieurs alternatives de rééquilibrage?

A l'évidence, le secteur de la Seine amont, appuyé sur le développement de Bercy et de Tolbiac, peut constituer à court terme une réponse crédible et accueillir plusieurs millions de m<sup>2</sup> de bureaux.

Le secteur de La Plaine Saint-Denis pourrait être développé et valorisé à une échéance peut-être différente. Sa vocation (tertiaire, technologie, nouvelles activités de production, formation) devrait être précisée, en tenant compte du poids des réalités existantes et des besoins des populations du secteur nord.

Il faudra également définir l'utilisation des terrains Renault qui occupent, à Boulogne, un espace exceptionnel le long d'un «croissant tertiaire» qui va de La Défense à Issy-les-Moulineaux.

Ces nouveaux secteurs de développement viendront amplifier et compléter une armature déjà constituée :

- de pôles récents offrant encore une certaine possibilité d'accueil (Bobigny, Rosny, Fontenay, Créteil, Vélizy, Rungis),