

Un projet fédérateur pour l'Anneau Central

Page de droite,
le SDAURIF:
la "Première Couronne".

I. Une coupure qui contrarie le développement de l'agglomération

Au coeur de l'Île-de-France l'agglomération urbaine ne se limite plus depuis longtemps au seul territoire de Paris. C'est une ville de huit millions d'habitants qui s'est progressivement constituée. Deux millions vivent dans Paris intra-muros, six millions en dehors.

L'"interface" Paris-banlieue, tel qu'on vient de le décrire, apparaît dans cet ensemble comme une coupure héritée du passé, comme un territoire proche du centre de la ville mais resté à bien des égards en marge de l'évolution qui s'est produite.

Cette coupure forme aujourd'hui un obstacle pour le développement harmonieux de l'agglomération parce qu'elle maintient autour des limites de Paris une série de facteurs pénalisants, effaçant brutalement les atouts de la capitale et des communes proches.

II. Un territoire ignoré par les documents d'urbanisme

Ce territoire hétérogène mais stratégique appelle à l'évidence des réflexions d'aménagement approfondies. Il est pourtant, paradoxalement, très peu pris en compte par les documents d'urbanisme. Cette situation s'explique par l'histoire même du développement régional.

La nécessité d'organiser l'agglomération dans son ensemble ne s'est imposée que très progressivement (Plan Prost et Dautry défini en 1934 et approuvé en 1939, PADOG 1956). Il faut en fait attendre 1965 pour que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) Régional définisse des orientations

générales mais la question posée à cette époque était celle de la limitation de l'extension de l'agglomération (avec la création de pôles nouveaux volontairement écartés de Paris). L'évolution de l'anneau central n'a donc pas mobilisé l'attention. Les découpages départementaux et communaux ont encore renforcé l'absence de vision d'ensemble.

Les POS

Les Plans d'Occupation des Sols sont des documents communaux qui s'arrêtent aux limites administratives et qui, par leur nature même, sont inadaptés à saisir les enjeux intercommunaux. Les POS de Paris et des communes riveraines sont simplement juxtaposés.

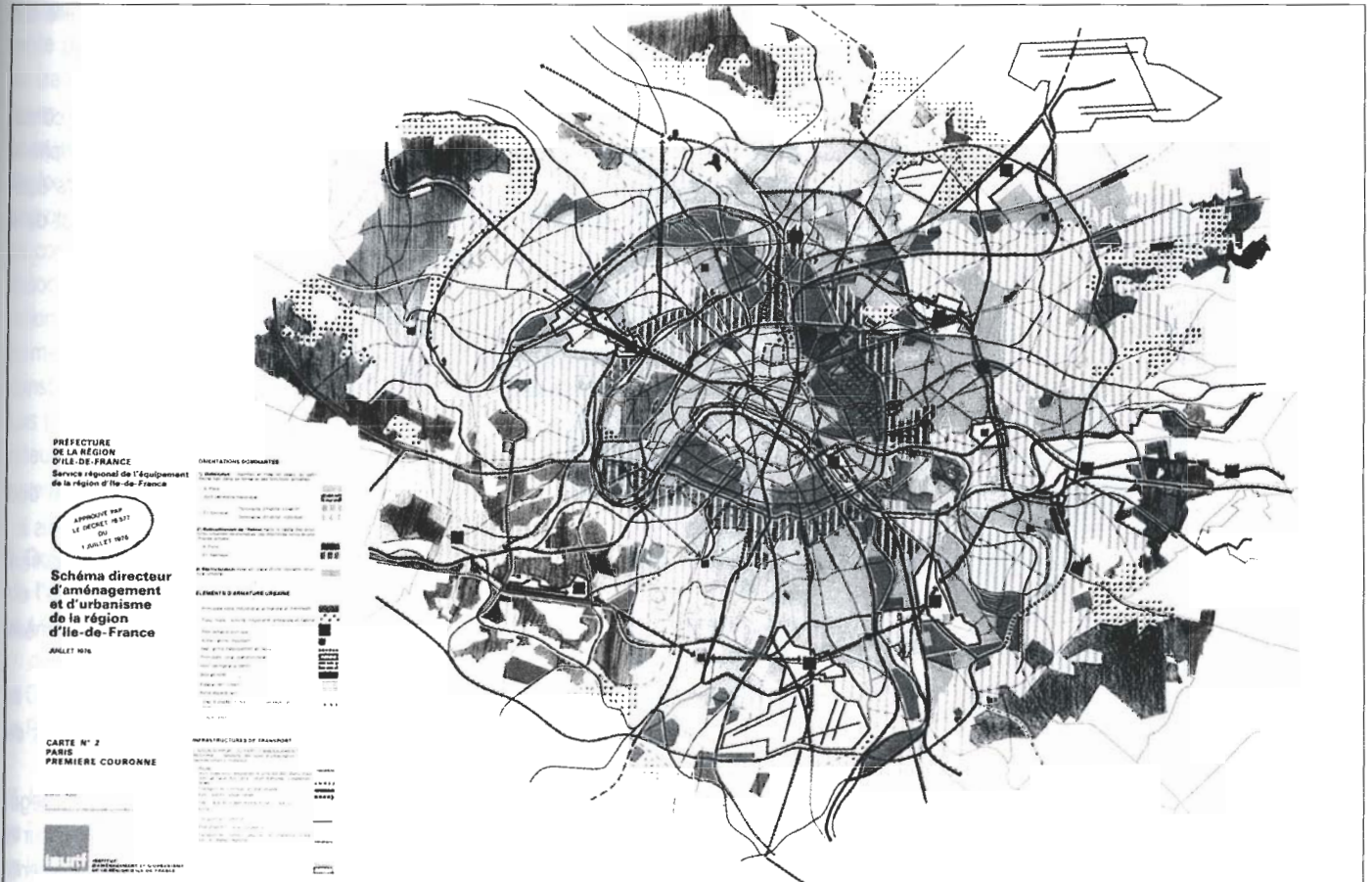
Malgré l'existence dans la procédure d'élaboration d'une consultation des communes riveraines, une véritable continuité ou une complémentarité des POS n'est que très rarement recherchée.

Par opposition aux "centres" les espaces proches des limites communales sont parfois considérés comme "périphériques" ou "marginiaux"; les visions d'aménagement globales et cohérentes dépassant les limites communales sont dans ce cadre difficiles à mettre au point et peu fréquentes.

Les SDAU locaux

L'anneau central est à cheval sur douze "SDAU locaux", ce qui pose en théorie le même problème que le POS. Mais aucun de ces SDAU locaux de l'agglomération n'a été approuvé à part celui de Paris. Il n'existe par ailleurs aucun SDAU interdépartemental.

En fait seul le SDAU régional était à même de traiter des cohérences interdépartementales et intercommunales.



Le SDAURIF

Dans le Schéma Directeur Régional (SDAURIF) de 1976, un chapitre particulier et une carte à plus grande échelle (1/75000^{ème}) ont été consacrés à Paris et à la première couronne.

Tout en établissant que le "boulevard périphérique ne constitue pas une frontière" et que les "relations sont indissociables entre Paris et la banlieue", ce document n'a pu, tant par son échelle que par son contenu, formuler des objectifs d'aménagement susceptibles d'engager une évolution des relations entre Paris et la Banlieue dans leur espace de contact. Il se borne pour Paris et la proche

couronne à des objectifs très généraux, du type "les équilibres économiques et sociaux seront maintenus à l'intérieur des structures urbaines existantes".

Ainsi, il n'existe actuellement aucun document d'urbanisme réglementaire ayant pour objectif d'organiser l'aménagement de cet espace.

La situation est plus nette encore pour les documents d'urbanisme opérationnel. Si certaines interventions viennent tangenter des limites intercommunales et entraînent parfois un effort de concertation, toutes demeurent sur le territoire d'une seule commune.

III. Des enjeux essentiels

L'aménagement de ce territoire renvoie à des enjeux tout à fait essentiels au niveau local mais aussi aux niveaux plus larges de l'agglomération et de la région tout entière.

L'image de la ville: façade de ville ou espace arrière ? Formant un seuil d'entrée vers Paris, mais aussi en sens opposé vers ses voisins, l'anneau central participe de l'image de Paris et des communes riveraines. Aujourd'hui espace de rupture, il peut retrouver demain une image plus favorable, devenir une ligne

Page de droite,
1/ le Schéma d'Objectifs
pour l'Aménagement
de la Couronne dans Paris
(Ville de Paris / APUR).

2/ L'Anneau Central
et le Projet Régional
d'Aménagement
(Région Ile-de-France / IAURIF).

de force dans l'agglomération, un lieu attractif pour les habitants et même les promeneurs.

L'enjeu est crucial: en mettant en valeur l'espace de contact entre Paris et les communes riveraines, il ne s'agit pas moins que de modifier l'image de la ville "médiante", de recréer un lien entre Paris et le reste de l'agglomération.

Les transports: un espace traversé ou un espace desservi ? L'anneau central occupe une position stratégique autour d'une infrastructure majeure - le boulevard périphérique. D'espace traversé par les flux de transit régional, ce territoire peut devenir un lieu spécifique d'attraction, bien desservi. Ceci demande une amélioration de la desserte locale par la voirie mais plus encore par les transports en commun aujourd'hui insuffisants.

Les équipements et les espaces verts: au coeur de l'agglomération la Ceinture Verte rassemble un capital exceptionnel d'équipements et d'espaces verts. Elle mérite d'être réhabilitée, renforcée et de retrouver sa place dans le paysage régional.

Les potentialités foncières: l'anneau central regroupe près du centre de Paris, c'est-à-dire dans un espace où les emprises aménageables sont rares, des possibilités de développement importantes. Il ne s'agit pas à proprement parler de friches mais de terrains qui peuvent être dégagés et réaménagés après la réorganisation ou le transfert des activités qui les occupent actuellement.

Les équilibres urbains: le fort dynamisme immobilier qui caractérise l'anneau central y pose la question des équilibres entre types de programmes: bureaux, logements, activités. Mais cette question ne peut être appréhen-

dée au seul niveau de ces quartiers, elle doit être replacée dans le contexte régional.

De même, doivent être évaluées les conséquences de la densification de la périphérie de Paris sur la vie des quartiers, leurs équilibres sociaux, et sur leur futur aspect dans une ville déjà très dense.

IV. Une ambition et un projet commun

L'aménagement de l'anneau central doit s'inspirer d'objectifs qui cherchent à la fois à:
— améliorer les conditions de vie et l'environnement des quartiers;
— et à assurer la cohérence d'une agglomération à l'échelle des grandes métropoles.

Des documents d'intention allant dans ce sens ont déjà été publiés:

- le "Schéma d'Objectifs pour l'aménagement de la Couronne dans Paris" définit sur le territoire parisien des propositions d'aménagement pour les quartiers externes et vise à engager une concertation avec les communes limitrophes;
- le dossier de propositions pour un "Projet Régional d'Aménagement", adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France, évoque, parmi les secteurs stratégiques de l'aménagement régional, l'anneau central de l'agglomération;
- le Livre Blanc, destiné à préparer la révision du SDAU régional, souligne l'importance stratégique de la zone centrale, l'intérêt de la renforcer et de l'améliorer.

Il faut encore préciser et étoffer ces premiers résultats. Pour cela, il apparaît nécessaire d'élaborer un projet fédérateur, une charte

d'aménagement qui soit un document de référence pour les politiques d'aménagement, qui se traduise dans les documents réglementaires ou les actions opérationnelles placées sous la responsabilité des différentes collectivités locales.

Les objectifs définis en commun ne peuvent se concrétiser qu'au travers d'actions variées associant "réparation" — c'est-à-dire amélioration de la situation actuelle — et "développement" — c'est-à-dire interventions de construction et d'aménagement.

Les principales orientations de ce projet fédérateur peuvent être résumées à travers quatre grands thèmes :

I. Organiser le développement de l'anneau central

- Mobiliser les ressources foncières autour de projets urbains
- Coordonner les interventions des communes
- Prendre en compte les grands équilibres

II. Révéler le paysage

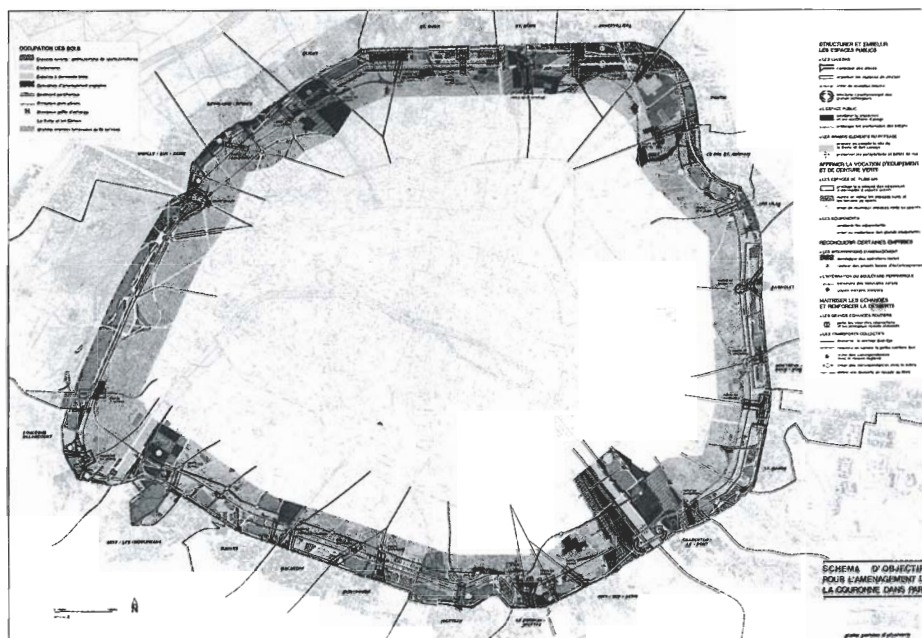
- Protéger l'espace en creux
- Remodeler le paysage du boulevard périphérique
- Mettre en valeur les grands tracés radiaux

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

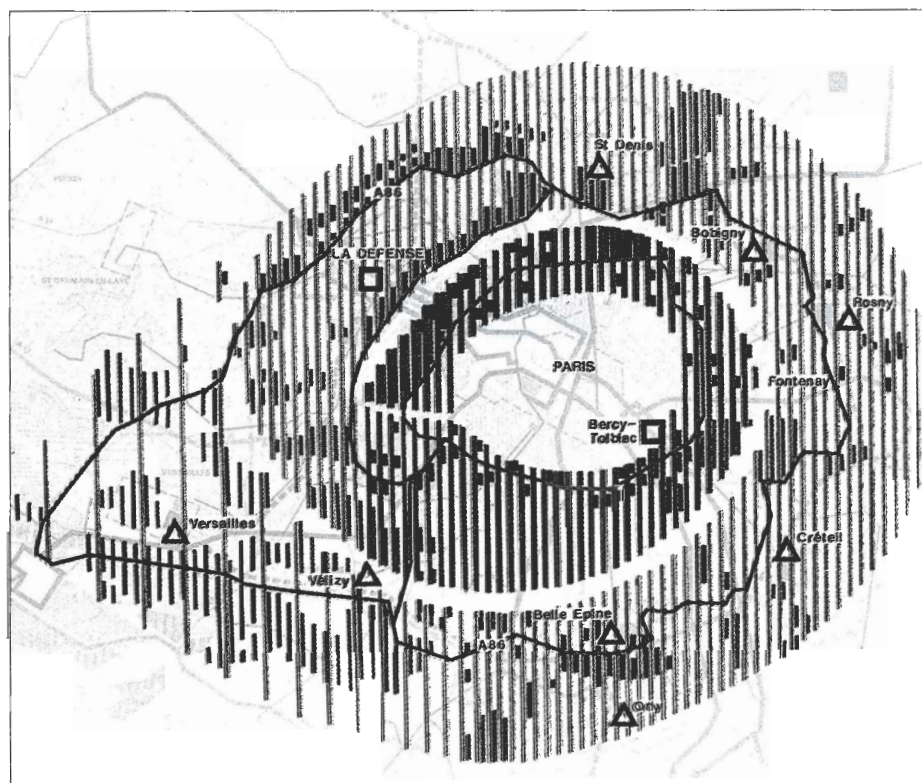
- Réunir les quartiers grâce à des projets concertés
- Retrouver l'agrément des espaces publics
- Promouvoir un réseau de liaisons locales pour les piétons

IV. Améliorer les transports et les liaisons locales

- Réguler la circulation
- Organiser la desserte par les transports en commun



1



2

Des orientations d'aménagement

I. Organiser le développement de l'anneau central

Aménager l'anneau central n'est pas, loin s'en faut, un programme de réhabilitation urbaine ou d'intervention sur une zone à problème.

Comme les analyses précédentes l'ont montré, le développement spontané y est bien une réalité de première importance.

L'anneau central se trouve en fait dans une situation très contrastée, parfois caricaturale. Certains secteurs connaissent un développement très rapide, d'autres stagnent ou même se dégradent.

L'objectif n'est donc pas d'impulser une dynamique qui existe déjà, mais de la canaliser, de l'organiser pour mettre en valeur toutes les ressources d'un espace riche de possibilités.

Trois directions peuvent orienter l'action collective:

- A. Mobiliser les ressources foncières autour de projets urbains
- B. Coordonner les interventions des communes
- C. Prendre en compte les grands équilibres

A. Mobiliser les ressources foncières autour de projets urbains

Les ressources foncières restent importantes au regard de la rareté des terrains dans le centre de l'agglomération.

Il ne s'agit pas, on l'a vu, de terrains libres mais de terrains qui demandent un transfert ou une réorganisation des activités en place, souvent liées à l'industrie, à l'entreposage, aux transports.

Très divers par leur taille et leur situation, ces terrains appartiennent fréquemment à des organismes publics (Assistance Publique, SNCF, RATP, Port Autonome, Ville de Paris, etc.) qui détiennent ainsi de puissants leviers pour faire évoluer la ville.

Des emprises stratégiques

Nombre de ces emprises sont de dimension limitée mais peuvent avoir une importance stratégique.

D'autres forment de vastes territoires en mutation qui constituent de véritables enjeux régionaux: en dépit de l'obstacle que représente l'envol des prix fonciers dans l'anneau central, ceux-ci appellent une politique foncière ambitieuse associant les collectivités publiques concernées.

■ Les emprises de dimension limitée mais stratégiques

— Certaines se situent aux limites communales et pourraient remettre en relation des opérations d'aménagement conçues isolément: par exemple, les entrepôts Danzas, entre Bercy et Charenton.

— D'autres pourraient permettre de rétablir la continuité de longues séquences paysagères: par exemple les terrains RATP de la Porte d'Italie qui pourraient permettre un prolongement de la Ceinture Verte au Sud de Paris.

— D'autres enfin seraient en mesure de désenclaver des quartiers telles les emprises SNCF à Issy Les Moulineaux dont la réorganisation rapprocherait la ville de la Seine.

Dans certains cas, il s'agit de lever l'incertitude sur des emprises publiques réservées: depuis plus de vingt ans les réserves pour le projet d'Autoroute A 15 au Nord-Ouest de Paris grèvent plusieurs hectares de terrains à Clichy, Saint-Ouen et Paris.

Une telle situation ne doit pas se prolonger



dans ce secteur maintenu artificiellement en
déséquilibre.

■ Les vastes enjeux régionaux

De proche en proche, les emprises libérables
ou en mutation forment parfois de vastes
ensembles d'échelle régionale.

Parmi les pôles de développement de la
région Ile-de-France, trois secteurs particuliè-
rement importants sont situés au contact
immédiat de Paris:

— La Plaine Saint-Denis,

— La Seine Amont,

— La Seine Aval.

L'importance des enjeux, la complexité des
remembrements, la valeur des propriétés appel-
lent le plus souvent une intervention publique.

Parallèlement à la mise en place d'une poli-
tique foncière rendue nécessaire par
l'augmentation considérable du prix des
terrains, la libération des grandes emprises
publiques doit s'inscrire dans une vision
d'ensemble.

**Le secteur Seine-Amont
de part et d'autre des
limites de Paris:
un grand enjeu régional**

B. Coordonner les interventions des communes

L'absence de projet global et de concertation rend plus difficile la cohérence dans le choix des programmes et nuit à la qualité d'ensemble des opérations.

Coordonner les interventions dans le temps et dans l'espace

Les interventions entre communes ne sont coordonnées ni dans le temps ni dans l'espace. Il n'est pas rare qu'une commune lance une opération d'envergure le long de sa limite administrative, et que de l'autre côté des terrains restent vacants ou en attente de décisions ultérieures: Boulogne-Billancourt, Montreuil, Montrouge, le Pré Saint Gervais, les Lilas ont lancé des opérations qui appellent des décisions sur le sort de la façade parisienne voisine.

De la même manière, certaines dispositions d'aménagement sont conditionnées par des choix qui dépendent de la commune riveraine. On ne traite pas une façade de la même manière suivant que le périphérique sera couvert ou non, suivant qu'un dépôt à l'air libre situé en face sera maintenu ou pas.

Sélectionner les programmes

La nature des opérations qui se réalisent aux abords du boulevard périphérique diffère selon les objectifs communaux.

Dans certains cas, c'est encore l'image dévalorisée de ces quartiers qui conditionne les choix. Côté Paris cette tendance peut conduire à implanter des activités nuisantes ou encombrantes (dépôts, fourrières, etc.) près des portes (Porte de Pantin). Dans les communes riveraines c'est parfois l'attractivité commerciale du boulevard périphérique qui l'emporte: plus de 450 000 m² de surfaces

commerciales sont en cours de réalisation ou en projet dans l'anneau central avec notamment à l'Est, la réalisation de trois nouveaux hypermarchés aux abords immédiats du boulevard périphérique (Bagnolet, Montreuil, Charenton) et l'extension d'équipements existants (Ivry).

Dans d'autres cas, l'image d'un quartier moderne s'est imposée et ce sont des programmes de bureaux, d'hôtels ou d'équipements qui se réalisent: Porte d'Orléans (Montrouge), Porte de Bagnolet (Bagnolet), Porte de Clichy (Clichy)...

Ceci conduit parfois à la juxtaposition de projets de qualité avec des éléments moins valorisants et aussi à certains problèmes de circulation et de fonctionnement.

Il apparaît souhaitable de mieux sélectionner les programmes en fonction d'objectifs communs et d'exiger une excellente insertion des fonctions de "service".

C. Prendre en compte les grands équilibres

Le rééquilibrage à l'Est est un objectif poursuivi de longue date pour l'agglomération dans son ensemble.

Malgré cela, la localisation des emplois continue de se faire prioritairement à l'Ouest.

L'anneau central n'échappe pas à cette réalité; bien au contraire, comme il a été noté plus haut, la reprise économique a tendance à amplifier le déséquilibre à l'intérieur de cet espace.

Les conséquences de ce déséquilibre sont connues:

— la localisation des emplois à l'Ouest peut se traduire par une aggravation des migrations quotidiennes alors que le système de transport est proche de la saturation: aux difficultés de la ligne A du RER s'ajoutent celle du boulevard périphérique, voie de liaison privilégiée

PHOTO LGN



Porte des Lilas:

Trois opérations d'urbanisme menées par Paris, le Pré Saint Gervais, les Lilas

Les Lilas
Paris
Pré Saint Gervais

giée entre l'Est et l'Ouest;

— les logiques fiscales tendent à aggraver les inégalités entre communes; la spécialisation croissante de vastes quartiers fait peser des risques sur la vie locale;

— à la concentration de bureaux à l'Ouest s'ajoute l'insuffisance globale de la construction de logements: dans les communes où le prix du terrain s'est envolé en raison de la demande de bureaux (3 à 5000 F le m² à Clichy ou Levallois, 10 à 15000 F le m² à Boulogne-Billancourt), les opérations de logements sont rendues difficiles pour des collectivités sans réserves en patrimoine foncier. D'autre part, les communes qui accueillent déjà d'importantes populations à bas revenus acceptent difficilement d'alourdir la charge de leur patrimoine social.

Si la question des grands équilibres doit être abordée à une échelle plus large que celle de l'anneau central, diverses voies sont à envisager pour corriger les évolutions en cours:

■ l'objectif de "rééquilibrage à l'Est"

Il doit se traduire notamment par la création de nouveaux pôles d'emplois et d'activités:

- au Nord (Plaine St Denis),
- à l'Est (Seine Amont).

Une large place peut y être faite aux emplois "industriels" à forte valeur ajoutée; l'industrie régionale demeure en effet importante même si le recul des effectifs de ces branches est rapide.

Seul l'aménagement de ces grands territoires de demain semble capable de contre-balancer le déséquilibre accumulé à l'Ouest de Paris: du "Triangle d'or" parisien aux Hauts de Seine, l'Ouest parisien rassemble désormais près de 20 millions de m² de bureaux.

■ l'objectif des "équilibres locaux"

Parallèlement à l'aménagement de ces grands



"pôles d'entraînement" à l'Est et au Nord de Paris, un redéploiement économique plus diffus est à encourager dans l'ensemble des quartiers.

L'amélioration des équilibres locaux contribuerait en effet à l'équilibre général. Il est possible d'y parvenir en jouant dans les opérations de la répartition entre logements, activités et bureaux.

Un effort particulier devra être mené en faveur du logement pour rechercher les moyens d'une valorisation du parc immobilier existant, qu'il soit ancien ou plus récent (HBM, HLM), comme pour encourager la construction neuve.

**Le Nord-Est de Paris:
Porte de la Vilette
et Porte d'Aubervilliers:
un secteur clé pour engager
un projet ambitieux.**



II. Révéler le paysage

Les qualités du paysage du centre de l'agglomération sont menacées par une urbanisation désordonnée et des projets juxtaposés.

Ces qualités sont pourtant un atout majeur pour son avenir. L'espace "en creux" donne à voir les grands sites de la région en ouvrant

des perspectives inattendues: la vocation d'espace ouvert et d'équipement public de la Ceinture Verte doit être réaffirmée.

Le boulevard périphérique peut devenir quant à lui un grand boulevard paysager au coeur de l'agglomération.

Enfin, la Seine et les "entrées de ville" méritent un traitement attentif tenant compte de l'échelle des sites.

**La Ceinture Verte:
une respiration
à l'échelle
de l'agglomération
(Porte de Châtillon/
Porte d'Orléans).**

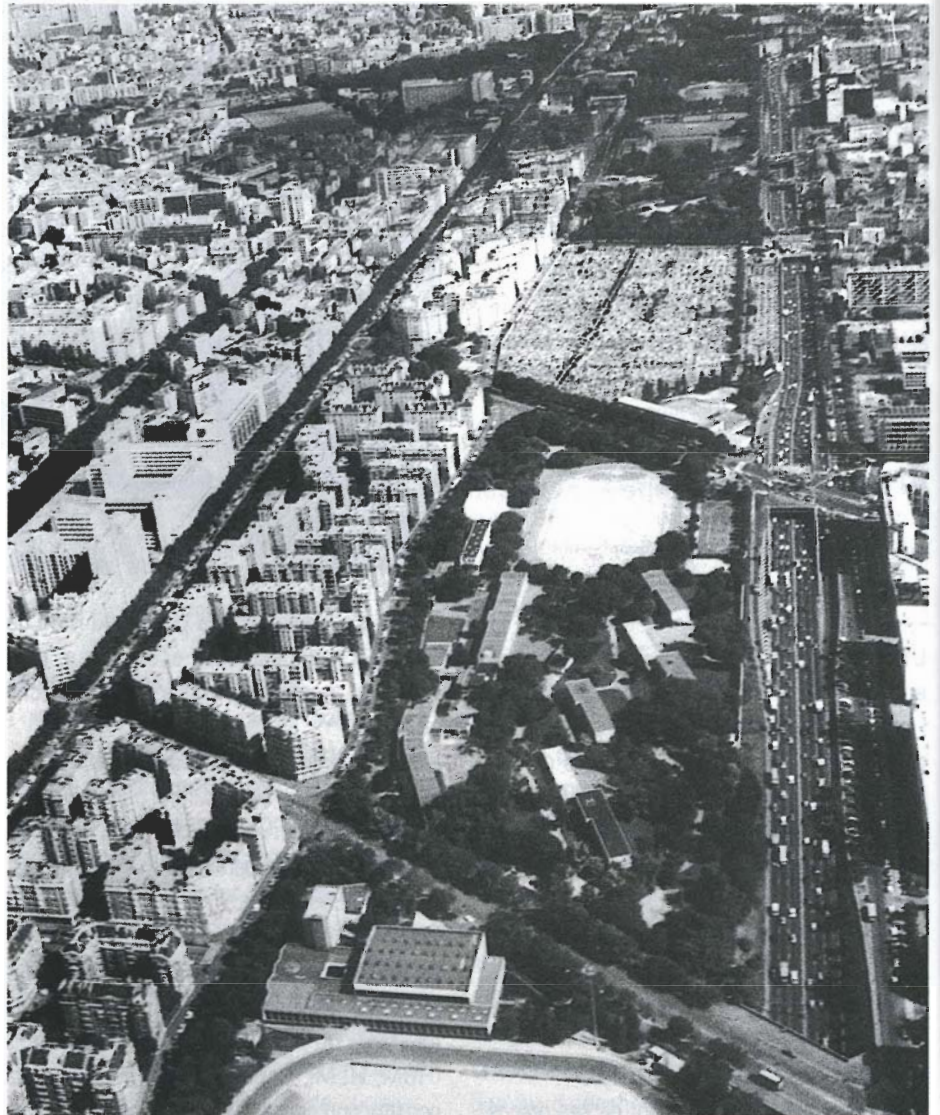


PHOTO INTERPHOTOQUE D.F

Page de droite,
1/ Carte des pleins / vides à Paris
et dans la proche périphérie.

2/ Ceinture verte parisienne
et ceinture verte régionale:
des relations à créer.

A. Protéger l'espace en creux

Il faut préserver l'échelle d'un espace unique dans l'agglomération.

Celui-ci offre une "respiration" précieuse pour l'ensemble du pourtour parisien. Mais ses espaces libres sont convoités pour des opérations de construction de toute nature (l'hôpital Bichat, l'ambassade d'URSS,...).

L'objectif de préservation de l'espace en creux doit être à nouveau affirmé. Loin d'être une simple mesure de gel de terrains, il est un atout majeur pour les quartiers riverains.

La protection de la Ceinture Verte passe par :

- la réaffirmation de sa vocation publique, sportive et de plein-air;
- une sélection rigoureuse des nouveaux programmes et un respect absolu du site dans la définition des constructions et la qualité de leur insertion dans les espaces plantés (la Cité Universitaire est, à cet égard, exemplaire).

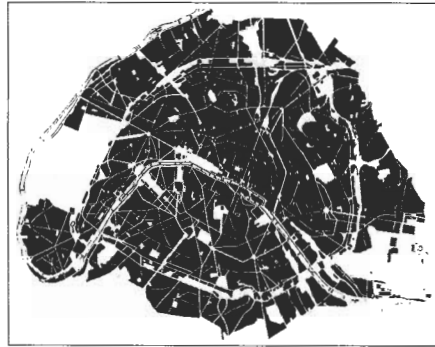
Donner un nouvel élan à la Ceinture Verte

Le projet initial de la Ceinture Verte était de relier les deux grands Bois parisiens, Boulogne et Vincennes. Il lui faut garder cette ambition de grande échelle.

Les séquences de la Ceinture Verte parisienne sont particulièrement significatives au Sud et à l'Est; elles sont beaucoup plus fragmentées au Nord.

A grande échelle, trois thèmes s'imposent :

- affirmer les grandes continuités d'espaces plantés au Sud, à l'Est et au Nord,
- mettre en valeur les principaux sites de la Ceinture Verte (vallée de la Bièvre, "vallée de Montreuil", Cité Universitaire etc),
- à l'occasion des opérations d'aménagement projetées aux Portes de Paris, prolonger les plantations et ménager des espaces libres: au Nord-Est (Porte de la Villette-Porte



1

IAURIF

d'Aubervilliers), au Nord-Ouest (Porte d'Asnières-Porte de Clichy), au Sud-Est (Bercy-Tolbiac).

Des opérations plus ponctuelles doivent également intégrer cette dimension (Porte d'Italie/de Choisy/Porte de Vincennes/ Porte des Lilas).

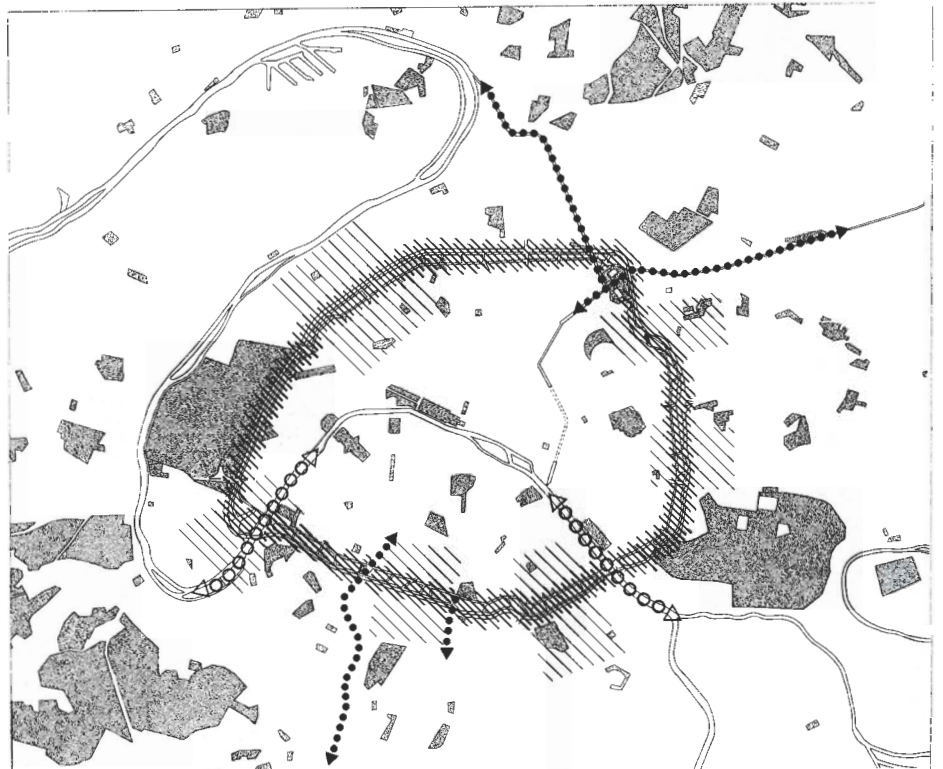
Relier Ceinture Verte parisienne et Ceinture Verte régionale

La Ceinture Verte parisienne constitue également un maillon essentiel de la chaîne des grands espaces verts de la Région.

Entre ces deux ensembles, Ceinture Verte parisienne et Ceinture Verte régionale, le développement d'un réseau d'espaces plantés doit être recherché.

Des actions d'échelles diverses peuvent être imaginées dans ce but.

De grandes emprises linéaires constituent un réel potentiel pour créer des liaisons plantées sur une vaste échelle: les grandes avenues, les canaux, les berges de Seine, les "liaisons vertes" (coulee verte, TGV Atlantique, Aqueduc de la Vanne etc)... Des squares, des jardins publics et privés, réhabilités ou à créer, peuvent modifier le paysage des quartiers.



2

APUR / IAURIF

Page de droite,
Des dispositifs pour
se protéger du boulevard
périphérique: talus,
immeubles-écrans,
couvertures
ou demi-couvertures
(schéma de principe).

Ci-dessous,
Le boulevard périphérique
en "boulevard paysager"
Porte de Bagnolet.

B. Remodeler le paysage du boulevard périphérique

Logé dans l'espace en creux de la Ceinture Verte, le boulevard périphérique donne une forme virtuelle à Paris (une boucle) et organise fortement la perception de la capitale et de ses abords.

L'enjeu est d'affirmer cette dimension du spectacle urbain tout en assurant la protection phonique des quartiers riverains.

Le boulevard périphérique peut ainsi devenir un grand boulevard moderne, paysager et planté.

Préserver des vues panoramiques

Le boulevard offre des vues lointaines sur les

grands sites de la Région. Il est possible, par temps clair, d'apercevoir les corniches boisées de Châtillon à Sèvres, les lointains de la Plaine du Nord, les hauteurs de Paris et des communes voisines.

Ces vues sont menacées à divers titres. Les murs anti-bruit, les propositions de couverture à grande échelle, les constructions désordonnées peuvent se révéler des agressions contre ce qui pourrait être un élément fondamental de mise en valeur.

Composer des premiers plans

Il est possible de mieux affirmer le caractère de certaines séquences du paysage en exprimant des "dominantes" traitées dans un



PHOTO INTERPHOTOTEQUE D.F

souci de qualité.

Les façades urbaines de certains secteurs limitrophes (Montreuil, Ivry, Bagnolet, Montrouge etc.) peuvent être réorganisées en évitant les effets de "muraille".

De même, la traversée des Bois et parcs de la Ceinture Verte peut être marquée par un renforcement des lisières plantées, dont le passage dans le Bois de Boulogne donne l'exemple.

Aux abords du boulevard, certains grands immeubles ou équipements remarquables peuvent constituer des repères importants.

Les Mercuriales à Bagnolet, le Parc de la Villette, les Grands Moulins de Pantin, les tours et les barres de la Porte de Saint-Ouen font ainsi désormais partie du décor familier des automobilistes, de jour comme de nuit.

Contre le bruit, architecturer les abords du boulevard périphérique

Pour protéger les riverains du bruit, il est préférable d'architecturer les franges du boulevard lorsque cela est possible plutôt que d'installer des dispositifs autonomes (murs anti-bruit) au coup par coup.

Utilisés avec pragmatisme, selon le contexte, les multiples dispositifs de protection doivent participer à la mise en valeur des abords:

- couvertures partielles lorsque le boulevard est en tranchée (Porte de Vincennes, Porte d'Italie, Porte d'Orléans etc.);
- talus et terrasses plantées;
- immeubles-écran (notamment au Nord de Paris où le boulevard est de plain-pied).

Les choix doivent faire l'objet de solutions négociées entre Paris et les communes voisines pour réparer des morceaux de ville de façon cohérente: l'intervention sur le boulevard périphérique lui-même est indissociable de l'aménagement de ses abords.

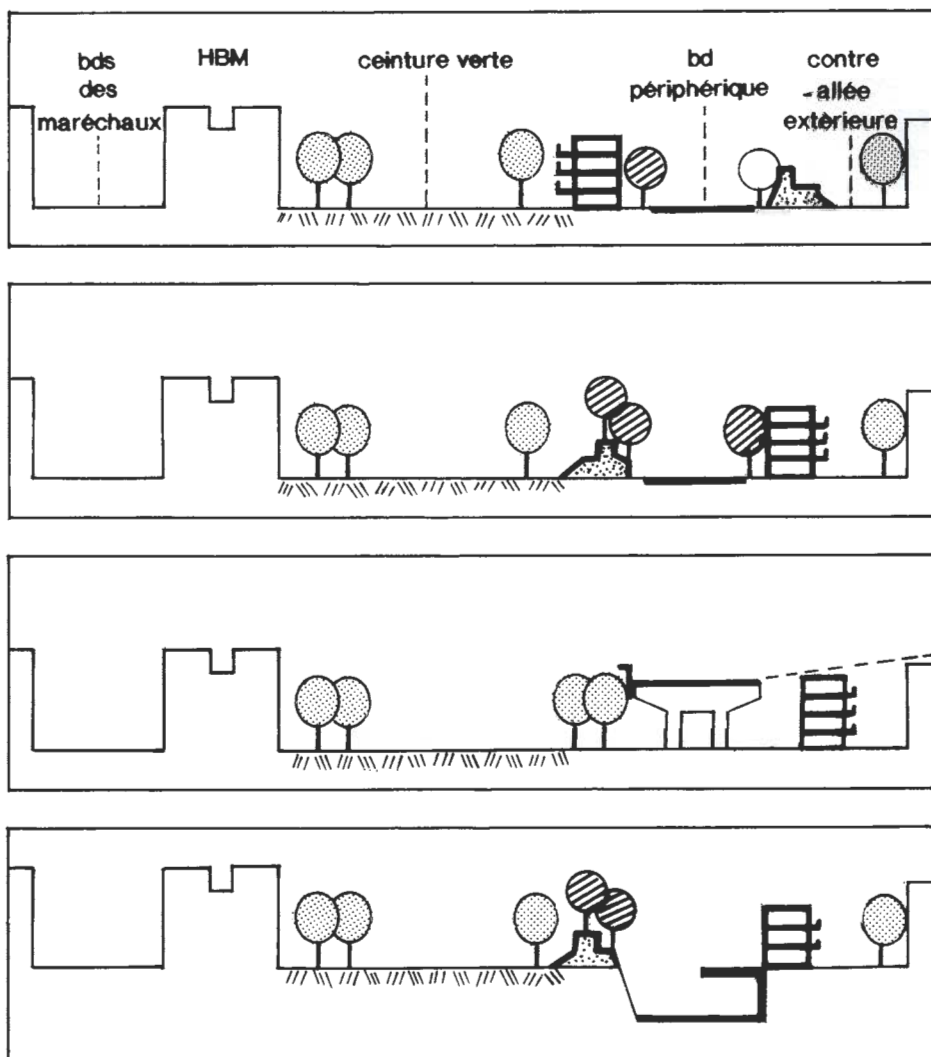
Redonner au boulevard périphérique le statut d'un grand ouvrage d'art

Le boulevard périphérique est aussi un grand ouvrage d'art. Jusqu'à présent, seuls les murs anti-bruit font l'objet d'une surenchère d'imagination mais elle souffre de l'absence de conception cohérente.

Dans le cadre d'une politique d'ensemble, il faut souligner les qualités des infrastructures et leur redonner une forte identité urbaine.

Une politique générale d'embellissement pourrait ainsi mettre en valeur les grandes structures et les ouvrages (viaducs, ponts, murs de soutènement, talus etc.).

Pour marquer l'identité "urbaine" du boulevard, par opposition aux ouvrages autoroutiers, une politique de mise en valeur pourrait également s'appliquer au mobilier urbain, à la signalétique, à l'éclairage.



APUR

C. Mettre en valeur les grands tracés radiaux

Le boulevard périphérique traverse deux fois la Seine.

Ces points de rencontre pourraient être l'occasion d'une mise en valeur du fleuve à grande échelle effaçant la coupure du boulevard périphérique.

Les grands tracés radiaux (nationales, autoroutes, voies ferrées) appellent également une vaste réflexion sur les "entrées de ville". La mise en valeur de la Ceinture et de ses "portes" est en effet indissociable d'une réhabilitation des grandes voies d'accès à Paris.

Traiter la Seine dans sa grande dimension

La Seine marque l'identité de la capitale, elle est un tracé majeur de l'agglomération centrale.

Bien qu'elle ait fortement structuré le Paris "historique", elle est encore, à la périphérie, difficile d'accès et coupée du reste de la ville.

Transformées en lieux d'agrément au centre, les berges de la Seine restent menacées aux limites de la ville par les voies rapides, les friches portuaires, les opérations urbaines juxtaposées.

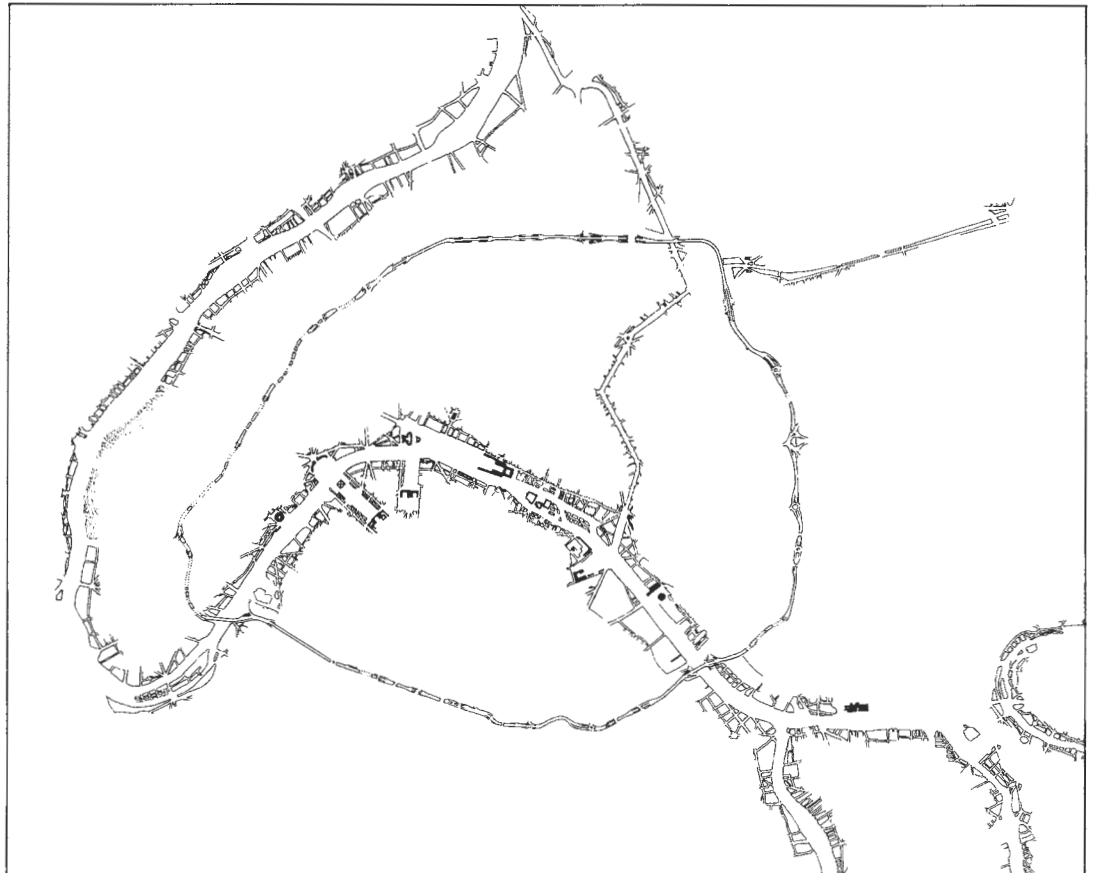
Aujourd'hui, il est nécessaire de réintroduire une ambition de grande échelle dans le traitement du fleuve et de ses abords, selon les principes suivants:

Redonner une place privilégiée au fleuve y compris à la périphérie de Paris.

page de droite:

1/ Les berges basses transformées en promenades (quai Saint Bernard à Paris).

2/ Des promenades continues entre Paris et les communes voisines, en amont et en aval



APUR

■ Révéler le site

— Traiter le franchissement de la Seine par le boulevard périphérique: à l'Est comme à l'Ouest, aucune composition particulière ne marque les intersections avec la Seine du boulevard périphérique. Aucun aménagement ne coordonne les deux rives du fleuve.

— Protéger la perspective de la Seine: il convient non seulement d'éviter les bâtiments écran qui barrent la perspective du fleuve, mais aussi d'ordonner les volumes bâtis selon la logique encore sensible des versants.

Le profil de "vallée" de la Seine doit redevenir lisible, en accusant le relief encore sensible, en tirant parti des tours existantes situées sur les plateaux (Paris 13^e, Ivry), en étagant des volumes plus modestes aux pieds des versants etc.

■ Mettre en place une politique des berges

Les futurs projets d'aménagement (voirie, opérations urbaines) doivent affirmer à grande échelle la vocation des berges comme lieux de promenade et de détente.

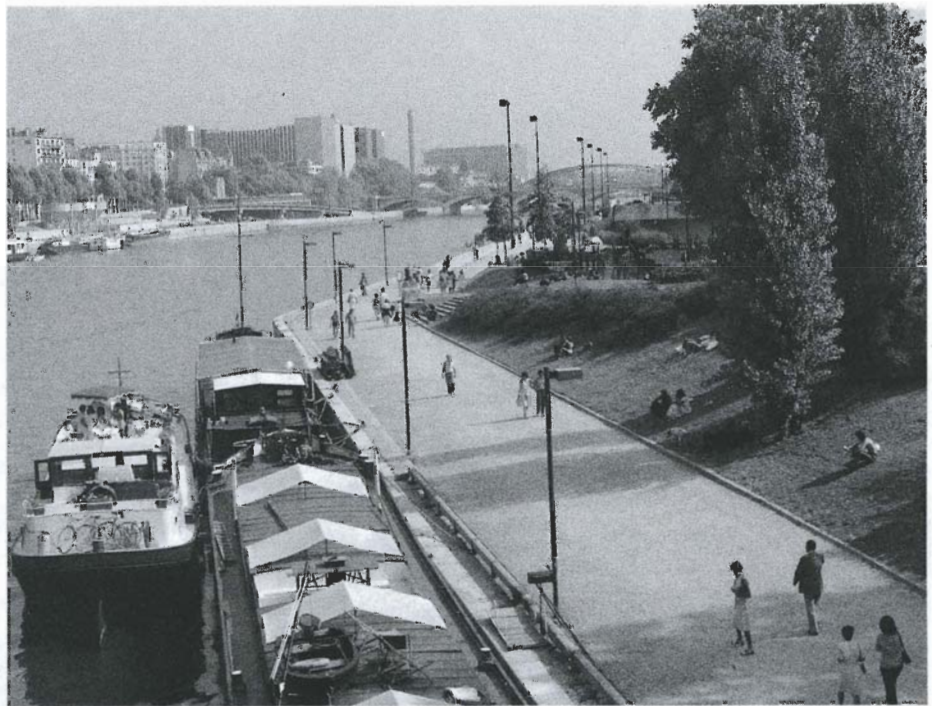
— Domesticquer les "voies sur berges".

Les futurs projets de voirie devraient permettre de concilier les exigences de la circulation et l'accès aux berges, que ce soit pour la Voie Rive Gauche de Seine (VRGS) à l'Ouest (de La Défense à Paris/Bir-Hakeim) ou pour les futures voies à l'Est (de Tolbiac à Ivry/Vitry/Choisy le Roi).

De même, il est nécessaire de réintroduire une qualité de traitement pour les voies existantes à l'Ouest, le long du Bois de Boulogne, ou à l'Est (A4 à Charenton et son prolongement quai de Bercy à Paris).

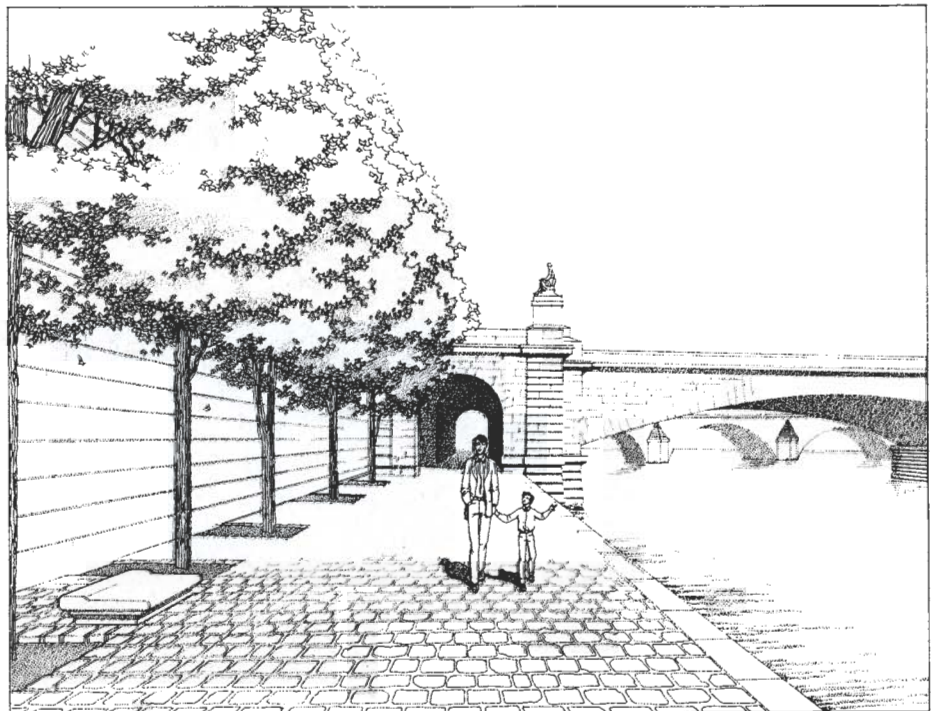
— Reconquérir les "berges basses".

Il faut concilier la vocation publique des berges basses (promenades, bases nautiques, cafés) avec le maintien d'installa-



1

PHOTO APUR



2

APUR / DESSIN / PH. MATHEUX

II. Révéler le paysage



**Le canal Saint Denis:
une perspective tendue
entre le Parc de la Villette et la
Basilique Saint Denis.**

PHOTO INTERPHOTOQUE D F

tions portuaires qui sont parfois à regrouper et à réorganiser.

■ Fédérer les opérations d'aménagement autour du fleuve

La transformation des friches industrielles et portuaires, à l'Ouest comme à l'Est, permet d'ouvrir vers la Seine des quartiers jusque là isolés du fleuve (Tolbiac, Levallois Perret, Issy les Moulineaux etc.). Il faudrait à cette occasion:

— donner un rôle central à la Seine dans l'organisation des nouveaux quartiers: composition urbaine, façade sur le fleuve, relation entre le front de fleuve et l'arrière-pays, etc...

— établir un dialogue entre les rives, entre des réseaux d'espaces publics et d'équipements à développer dans la trame des quartiers. Il serait souhaitable de renouer avec les périodes de l'urbanisme qui ont su faire valoir l'unité des deux rives;

— inventer pour les canaux (canal St Denis et canal de l'Ourcq) un nouveau rapport à la ville.

Le canal Saint Denis, perspective tendue entre la place des Fêtes et la Basilique Saint-Denis, peut organiser le renouveau de l'habitat et des activités dans une partie de la Plaine Saint-Denis. Le canal de l'Ourcq, sur certaines de ses sections, peut jouer un rôle similaire;

— redonner aux îles un statut privilégié: les îles de la proche périphérie, île St Germain, île Seguin, île de Puteaux, île de la Grande Jatte, île St Denis sont des lieux exceptionnels qui méritent un traitement de grande qualité.

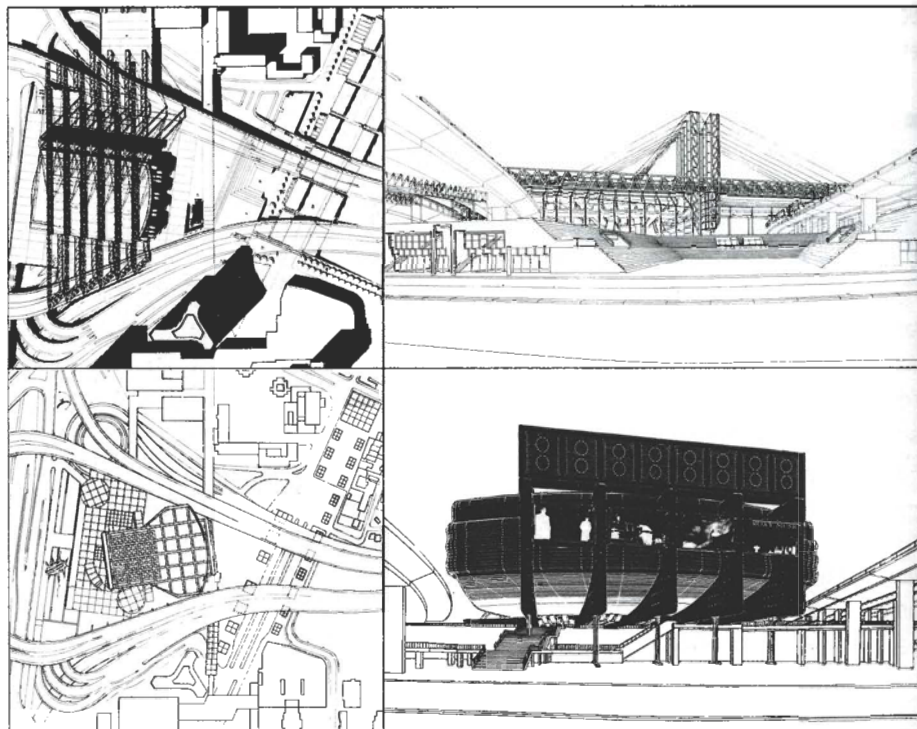
Cette volonté de réalisations exemplaires en bordure de Seine et des canaux figure d'ores et déjà parmi les objectifs d'opérations à l'étude.



La Seine à l'Ouest du Bois de Boulogne, l'île de Puteaux et l'île de la Jatte (au fond).

PHOTO INTERPHOTOTEQUE D.F.

L'échangeur de la Porte de Bagnolet: le concours pour une salle de rock (les projets Nouvel et Vasconi).



Composer des entrées de ville

Tout un réseau de voies relie visuellement les quartiers périphériques de Paris et les communes riveraines.

Ordonnées selon les lignes directrices du relief, elles en soulignent les traits et donnent une qualité de lisibilité, un caractère monumental à l'espace.

Or, bien souvent, les autoroutes, les nationales et les voies ferrées ont traversé avec brutalité les quartiers.

Bordées de franges mal entretenues et monotones, elles sont vécues comme des coupures par les habitants des quartiers riverains.

Réinsérer les grandes infrastructures dans la ville appelle une politique d'ensemble liée à la réflexion générale sur les transports.

Diverses actions ont déjà été engagées, principalement orientées vers la protection phonique:

- couverture de A1 à St Denis;
- couverture des voies ferrées à Charenton;
- couverture de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, etc.

Ces actions, encore très ponctuelles, pourraient s'inscrire dans le cadre d'une politique plus ambitieuse et mieux coordonnée.

Trois directions sont à approfondir:

- transformer les "nationales" en grandes avenues urbaines
- réconcilier le rail et la ville
- remodeler le paysage des autoroutes.

■ Transformer les "nationales" en grandes avenues urbaines

Aux portes de Paris, le statut des grandes voies héritées des tracés royaux change radicalement de nature.

Les avenues parisiennes plantées deviennent brusquement des routes nationales parfois en

deçà du boulevard périphérique (avenue d'Italie), parfois au-delà (N2, N3, N306, N7).

L'enjeu est de transformer ces nationales, du boulevard périphérique jusqu'à la A86, en "grandes avenues urbaines" (N2, N3, N7, N20, N10, N305, N306 etc.):

- en donnant aux voies un traitement unitaire de qualité dans leur grande longueur (sols, trottoirs, plantations, mobilier urbain);
- en rythmant les itinéraires grâce à des séquences exprimant plus clairement la nature des quartiers traversés;
- en conciliant les exigences d'une circulation intense et l'agrément de la vie urbaine grâce à la recherche de dispositifs et de profils de voie nouveaux (contre-allées, terre-pleins, couloirs réservés etc.).

■ Améliorer le paysage des autoroutes

Aux abords de Paris, la plupart des autoroutes offrent des panoramas sur Paris et ses environs:

- sur la Seine et l'Ouest Parisien (A13);
- sur l'Est (A3) et la Seine (A4);
- sur le Sud (Cachan) (A6) etc.

Ces itinéraires d'approche de Paris sont, comme les autres grandes voies, des "entrées de ville" qui entretiennent l'émotion de la découverte.

Il est possible de mieux composer ces espaces comme cela a été proposé pour le boulevard périphérique:

- orienter et fournir des repères spatiaux pour les usagers par une bonne inscription dans le site: versants de la vallée de la Seine (A4), de la Bièvre (A6), et des plateaux de l'Est (A3), grands repères bâtis (les tours de la Porte de la Chapelle (A1) etc);
- remodeler les grands échangeurs: Porte de la Chapelle, Porte de Bagnole, Bercy-Masséna pour en faire des grands événements urbains, en renforçant leur caractère monumental et paysager.



■ Réconcilier le rail et la ville

Il faut penser l'arrivée des TGV en terme de stratégie urbaine à l'échelle de l'agglomération. La restructuration des réseaux ferrés liée au TGV est en effet un enjeu majeur pour l'ensemble de la région, particulièrement pour deux territoires concernant l'anneau central: Seine-Amont et la Plaine Saint Denis.

Ces lignes nouvelles donnent en effet l'occasion de réparer des quartiers de l'anneau central cisailés par les faisceaux ferrés et de s'interroger sur la nature des entrées de ville par le "rail" jusqu'aux grandes gares parisiennes.

Il faut comme pour les grandes voies routières atténuer les nuisances et coupures, mais aussi organiser la vision de la ville pour les usagers.

De grands projets urbains concertés entre la SNCF et les collectivités locales doivent être

Les grandes avenues de l'Ouest parisien transcendent les limites communales.

établis pour le traitement des "entrées de ville" et des gares: des couvertures sont possibles, des quartiers peuvent être prolongés, les faisceaux peuvent être redessinés, certaines activités lourdes (entrepôtage) peuvent être réorganisées.

De tels projets ont d'ores et déjà été engagés, et peuvent être complétés sur la ligne du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique. Ils sont à développer, dans le cadre du futur schéma directeur des TGV, jusqu'aux gares du Nord, de l'Est et d'Austerlitz.

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

Il est nécessaire de rétablir une harmonie et une continuité urbaine de part et d'autre du boulevard périphérique, sans ignorer l'identité d'un espace de passage et de transition.

Diverses actions peuvent y contribuer:

- concevoir des projets pour réunir les quartiers;
- organiser l'espace public comme une véritable articulation urbaine;
- créer un réseau continu de "circulation douce".

A. Réunir les quartiers grâce à des projets concertés

Il n'est pas rare que se présentent des opportunités d'aménagement sur les terrains proches du boulevard périphérique.

Chaque opération, quelle que soit son échelle, représente une occasion exceptionnelle pour rompre le cloisonnement des quartiers.

Mais le plus souvent, les projets restent enfermés dans des limites physiques, administratives, ou techniques.

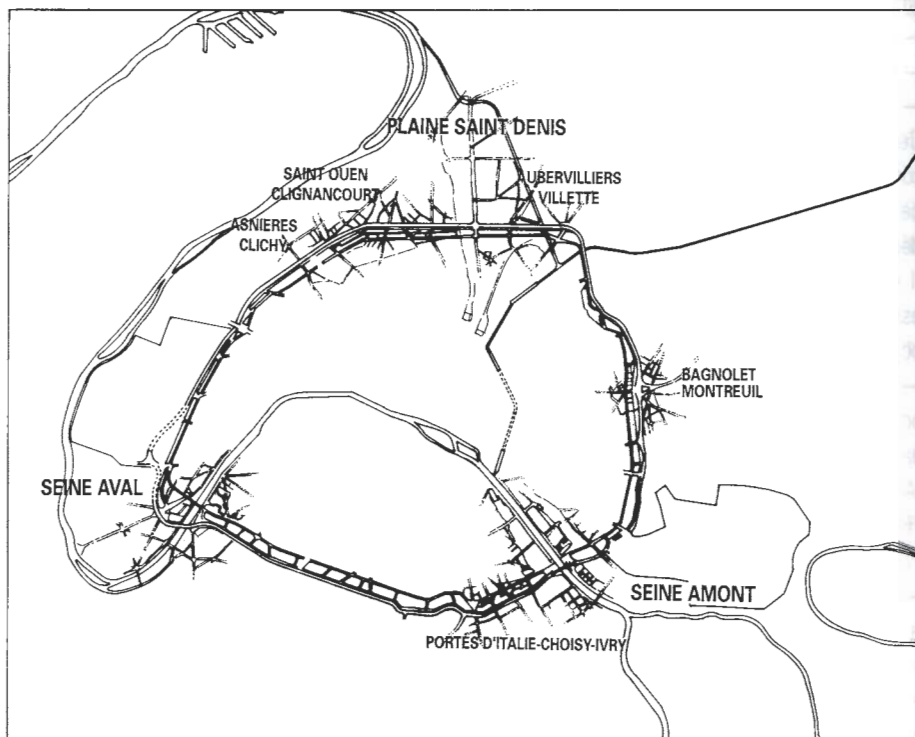
Une meilleure concertation permettrait de donner une cohérence urbaine à ces opérations, qu'elles soient d'intérêt local ou régional.

Des projets de catalyse pour de vastes enjeux

Une action volontaire sur certains points clés peut agir comme catalyseur pour favoriser des opérations de grande ampleur là où aujourd'hui se préparent des interventions isolées conçues sans rapport les unes avec les autres.

Trois exemples l'illustrent bien:

A petite ou grande échelle, des actions de réparation des quartiers proches du boulevard périphérique.



APUR

Page de droite,
1/ Seine-Amont:
remettre en relation
Paris et les communes
riveraines.

2/ Seine-Aval:
définir un projet à la
dimension du site.