

Seine-Amont

De nombreux projets sont à l'étude ou en cours de réalisation dans le Sud-Est de l'agglomération le long de la Seine.

A Paris sur les quartiers de Tolbiac et Bercy, en banlieue sur les communes de Charenton et Ivry, Choisy Le Roi etc.

Ces projets affirment tous des objectifs de développement ambitieux.

Ils laissent de côté entre Paris et les communes riveraines un espace déshérité (échangeur, fourrières, dépôts etc) sur lequel la libération de certaines emprises est envisagée. Il est encore possible de rechercher une cohérence Paris-Banlieue par delà les ouvrages du périphérique et les limites communales, tant sur le plan des programmes que de l'aménagement spatial.

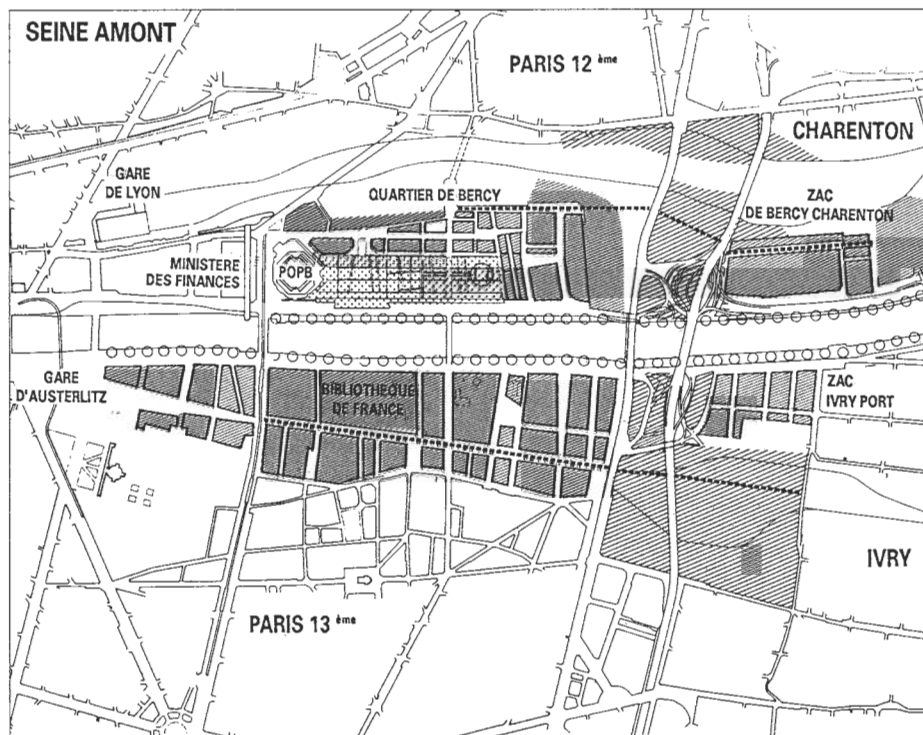
Seine-Aval

La ZAC Citroën à Paris, les projets récents sur la Plaine des Sports, l'arrivée de la Voie Rive Gauche de Seine (VRGS), la transformation d'Issy-les-Moulineaux et des usines Renault à Boulogne appellent une réflexion d'ensemble pour harmoniser cet espace de bord de Seine. Une éventuelle mutation des emprises du Ministère de la Défense fournirait une occasion inestimable de développer cette réflexion, de transformer radicalement l'image de ces quartiers très enclavés et d'instaurer un dialogue entre Paris, Issy les Moulineaux et Boulogne-Billancourt.

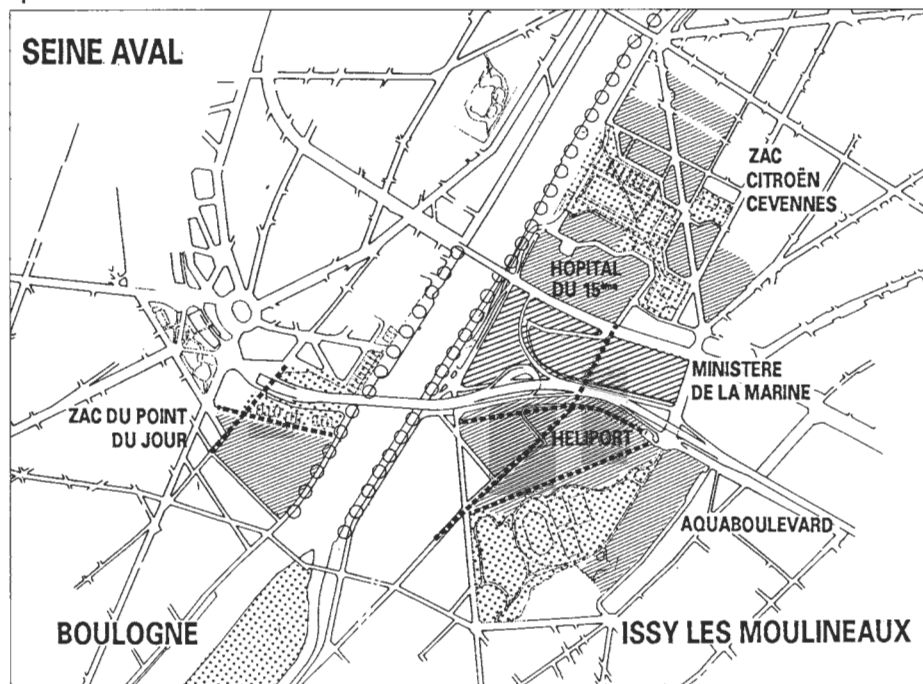
Plaine Saint Denis

La Plaine St Denis est l'un des plus grands espaces réaménageables de la proche banlieue. Le devenir des terrains proches du boulevard périphérique qui en forment l'extrémité Sud représente un enjeu important pour la transformation de la totalité de la Plaine.

D'importantes emprises sont libérées ou vont



1



2

APUR

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

Page de droite:

Le développement de Paris a suscité sur le tracé des anciennes enceintes la création de nombreuses places qui sont aujourd'hui des espaces majeurs de la capitale.

l'être côté Paris (hôpital Claude Bernard, terrain "des fontes"); les Portes de La Villette et d'Aubervilliers et les abords des faisceaux SNCF font l'objet de réflexions en vue de leur réaménagement.

Des opportunités existent pour concevoir un aménagement cohérent entre Aubervilliers et Paris. Si le canal Saint-Denis est l'élément majeur qui unit naturellement les deux communes et, au delà, l'ensemble de la Plaine, le réseau de voirie doit être très largement complété, notamment à l'approche de Paris. Un projet global doit donc être recherché sur ce site.

Des projets à l'échelle locale

A un niveau plus local, une concertation entre Paris et les communes riveraines peut harmoniser des projets proches les uns des autres. Des projets de même esprit pourraient d'ailleurs être conçus entre communes limitrophes par exemple entre Clichy et Saint-Ouen, entre Montreuil et Bagnolet etc. S'agissant des relations avec Paris, peuvent être mentionnées:

La façade Sud-Est de Paris: les Trois Portes (Italie-Choisy-Ivry)

Plutôt que d'installer ponctuellement des murs anti-bruit, un projet urbain d'ensemble s'étendant de la Porte d'Italie à la Porte d'Ivry, pourrait être l'occasion de retraiter le passage du boulevard périphérique dans des quartiers en pleine évolution. Il permettrait ainsi de composer des entrées de ville pour Paris, le Kremlin-Bicêtre et Ivry tout en renforçant la Ceinture Verte.

Les Puces de Montreuil et la façade Est de Paris

De la Porte de Montreuil à la Porte de Bagnolet s'étendent des tissus urbains fragiles, avec au Sud les Puces de Montreuil. Ces quartiers ont été perturbés par le boulevard périphérique, l'autoroute A3 et la masse de l'échangeur de la Porte de Bagnolet.

Tant à Paris que dans les communes riveraines, plusieurs opérations sont engagées ou à l'étude. Elles peuvent préfigurer un aménagement d'ensemble offrant un cadre urbain plus agréable, et préparant l'évolution de ces quartiers.

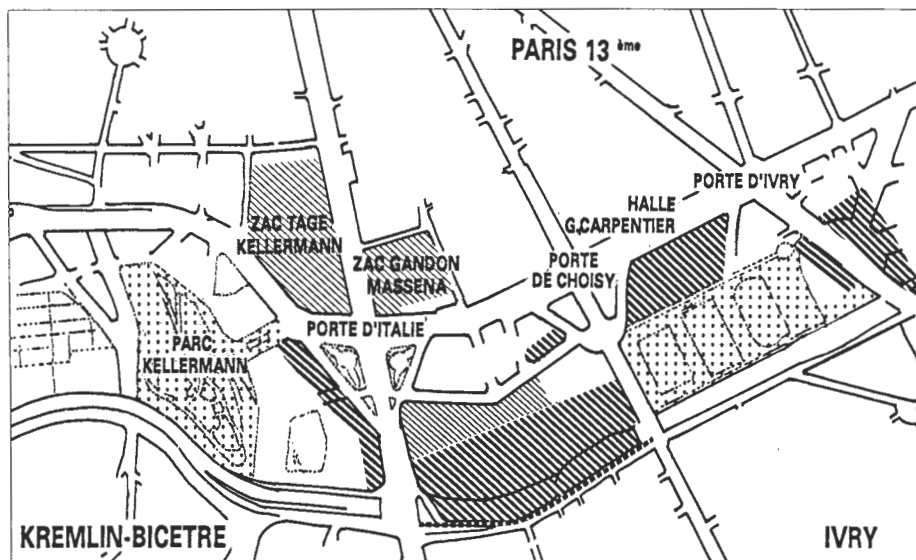
Les Puces de Saint Ouen et la façade Nord-Ouest de Paris

Au Nord-Ouest de Paris, plusieurs aménagements importants sont susceptibles de renouveler les quartiers au contact du boulevard périphérique. Ils peuvent là aussi s'inscrire dans le cadre d'une vision cohérente, concertée entre Paris et les communes voisines:

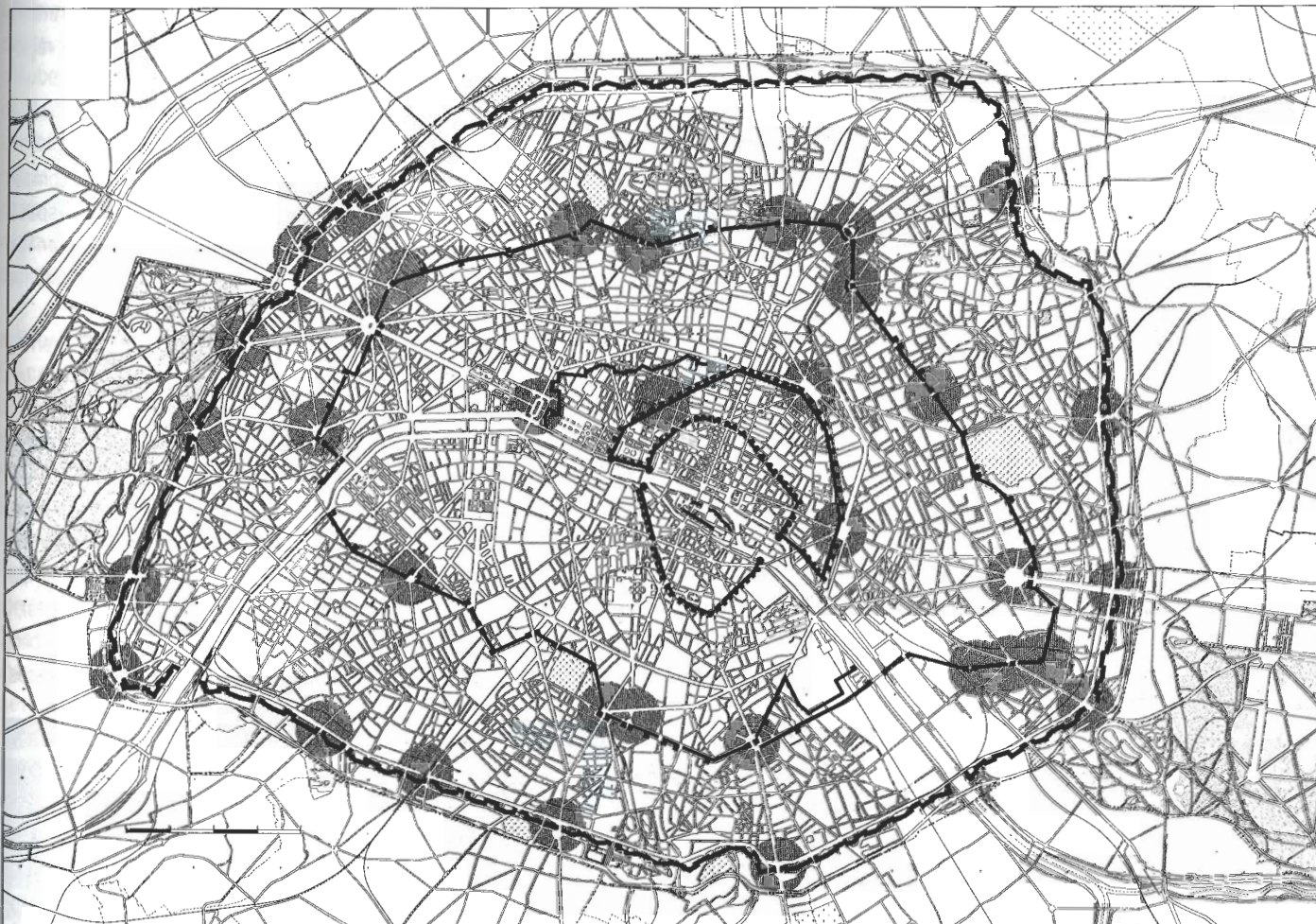
- à la Porte de Clichy;
- avec la libération d'emprises SNCF à Paris, et les intentions d'aménagement de la commune de Clichy.
- au débouché de l'autoroute A 15; Porte Pouchet dans un quartier "gelé" par ce projet à cheval sur Paris, Clichy et Saint Ouen.

Ci-dessous:

Portes d'Italie / d'Ivry / Choisy: un projet d'ensemble pour retraiter le périphérique et réorganiser les "entrées de ville".



APUR



— autour des Puces de Saint Ouen; animées par une activité intense, mais insérées dans des quartiers mal préparés à l'accueil de nombreux visiteurs et marqués par les nuisances du périphérique.

B. Retrouver l'agrément des espaces publics

Dans l'anneau central, les espaces publics (les portes, la Ceinture Verte) doivent retrouver le rôle d'articulation et d'organisation

qu'ils jouent dans le tissu urbain, et cela en dépit des coupures de toutes sortes.

Trois orientations se dégagent:

- créer des places publiques aux Portes de Paris;
- refaire de la Ceinture verte un lieu de promenade et d'échanges,
- maîtriser la circulation.

Créer des places publiques aux portes de Paris

Carrefours surchargés par la circulation automobile, les "Portes" doivent devenir des lieux

privilegiés à l'échelle de la cité, à l'image des places aménagées sur les parcours des anciennes enceintes (place de la Nation, place d'Italie, place Denfert-Rochereau, place de la Bastille ...).

Ceci appelle plusieurs démarches:

■ Adapter les interventions au caractère des portes de Paris

Toutes les portes n'ont pas la même importance ou le même statut. L'échelle et la nature des actions à entreprendre découle de ces différences.;

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

— la plupart des portes sont des espaces de liaison d'échelle locale, assurant le lien entre des quartiers riverains. De simples remises en ordre de l'espace public, parfaitement traitées, peuvent marquer cette fonction: Porte de Montreuil, Porte d'Ivry, Porte d'Asnières, Porte de Clichy, Porte des Lilas, etc;

— certaines portes sont situées sur des grands tracés urbains ou sur des perspectives historiques (Porte Maillot, Porte de Vincennes). Il est justifié d'y créer des espaces majeurs à l'échelle de l'agglomération;

— enfin, les infrastructures modernes de transport ont formé de nouvelles entrées de ville qui se superposent aux tracés anciens: échangeurs autoroutiers (Porte de Bagnolet, Porte de La Chapelle, Bercy-Masséna) percées ferroviaires (Porte de Brancion-Vanves, Porte de La Chapelle).

Les actions à conduire devront ici s'appuyer sur de nouveaux outils d'aménagement pour

exprimer et harmoniser les différentes échelles de perception du site (locales, régionales, internationales).

■ Composer des places

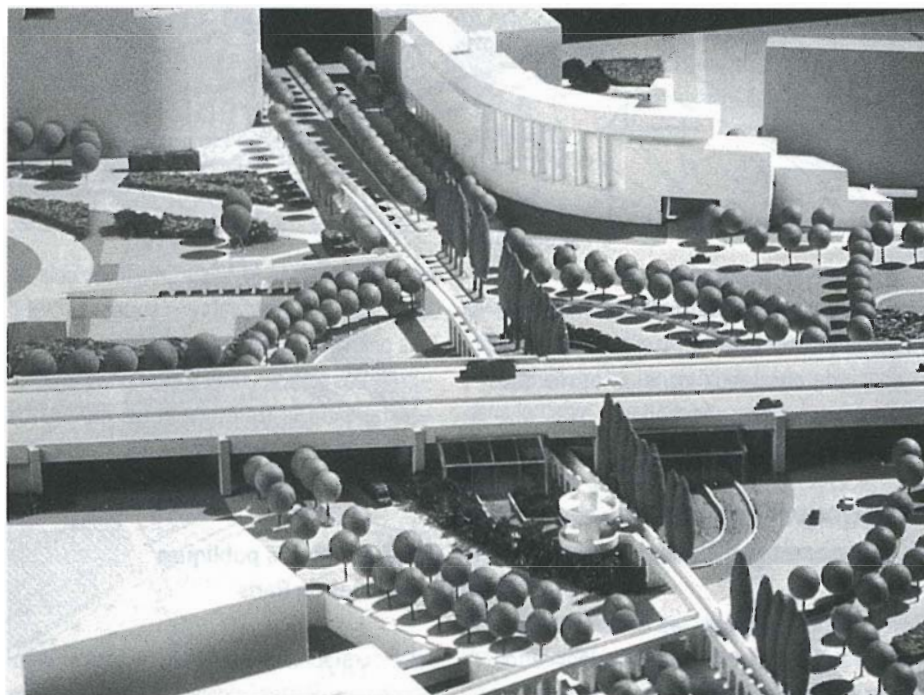
Il faut aussi affirmer des principes de composition urbaine et mieux délimiter l'espace public grâce à des interventions sur les tracés, les bâtiments, les espaces libres, les plantations:

— retrouver les figures architecturales remarquables qui ont été esquissées dans les années 1930: l'hémicycle de la Porte d'Orléans, les tridents de la Porte d'Italie et de la Porte de Choisy, etc;

— renforcer et mettre en valeur les grandes perspectives historiques grâce à de grandes places au droit des portes Maillot (Champs-Élysées) et Vincennes (Cours de Vincennes);

— créer plus largement des espaces publics qui par leur échelle et la force de leurs tracés,

**Porte de Pantin:
proposition pour aménager
une place publique
(Riboulet arch.).**



APUR

affirment l'importance de lieux aujourd'hui déstructurés: Porte de La Villette, Porte d'Aubervilliers, Porte de Clignancourt, Porte des Lilas, Porte de Montreuil, etc.

Les bâtiments accompagnant ces aménagements devraient donc être conçus en fonction du contexte et non pas affirmer de façon systématique ou répétitive la seule limite de Paris et des communes riveraines.

■ Réorganiser l'espace public

En complément des interventions sur la composition urbaine, une meilleure gestion de l'espace public doit être recherchée.

Faciliter les cheminements piétonniers

Bien que l'espace y soit prioritairement affecté à la circulation automobile, les portes de Paris connaissent une importante fréquentation piétonnière.

C'est là que se font encore de nombreux changements de mode de transport entre métro, autobus, voiture particulière. Dans certains cas, c'est là que les habitants de la banlieue proche accèdent à pied aux stations de métro. Enfin, les équipements, commerces et emplois y sont de plus en plus nombreux.

L'espace est inhospitalier, encombré voire dangereux pour les piétons. Diverses actions visant à redistribuer l'espace entre piétons et automobiles sont à entreprendre: élargir et libérer les trottoirs, aménager les franchissements, etc.

Améliorer le décor urbain

Lieux symboliques, les Portes doivent exprimer une qualité particulière notamment au travers de l'art urbain; de grandes fontaines comme celles de la Porte de Saint-Cloud pourraient ainsi ponctuer certaines entrées de Paris.

Le retraitement de l'espace public peut se prolonger par une action d'ensemble sur le décor urbain: mobilier urbain, signalétique,



sols, plantations, actions adaptées là encore à chaque situation.

Refaire de la Ceinture Verte un lieu de promenade et d'échanges

Les espaces de plein-air et les équipements publics de la Ceinture Verte sont des atouts exceptionnels pour l'anneau central.

Pourtant, ces atouts ne sont pas exploités. Adossés au boulevard périphérique, les équipements, de statut très divers, restent

Les fontaines monumentales de la Porte de Saint Cloud.

souvent peu accessibles et, dans l'esprit du public, peu attractifs.

Il faut donner à la ceinture verte une image plus attirante.

Elle peut devenir un grand espace ouvert et planté, jardin linéaire constellé d'équipements publics qui seraient de véritables lieux d'échange.

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

Deux orientations sont à envisager:

- promouvoir la vocation sportive et de plein-air de la Ceinture Verte;
- renforcer le réseau des grands équipements.

■ Promouvoir la vocation sportive et de plein-air de la Ceinture Verte

Créer de grandes promenades plantées

Dans des espaces souvent fragmentés et peu soignés, il s'agit de retrouver l'esprit des "promenades des fortifs", de mieux exprimer la vocation de "parc" et de "cité-jardin" à travers une série d'actions complémentaires:

- du Bois de Vincennes au Bois de Boulogne, aménager des grandes promenades plantées entre les équipements et les stades, créer des "chemins de ronde" surplombant le boulevard périphérique;
- renforcer la trame des plantations depuis les boulevards des Maréchaux jusqu'au boulevard périphérique: arbres d'alignement, jardins des HBM, plantations dans les voies intérieures et les équipements ...
- proposer des espaces "libres", ouverts aux activités de détente, à l'image de ce qui existe dans la Cité Universitaire;
- ouvrir à la promenade publique les cimetières de la Ceinture (Gentilly, Montrouge, Valmy, les Batignolles), aujourd'hui très fermés, en suivant l'exemple du Père-Lachaise.

Accueillir des activités plus diversifiées.

Dans les secteurs les plus proches des futures opérations d'urbanisme, l'insertion de nouvelles activités (cafés, restaurants, jeux de boules, etc) permettrait de revitaliser la Ceinture Verte et contribuerait à réduire les effets de "spécialisation" pour les seuls clubs sportifs.

Améliorer l'image des équipements de voisinage

Plus ponctuelles, les actions évoquées ici

sont importantes pour la vie quotidienne des habitants:

- réhabiliter ou moderniser des installations (groupes scolaires, stades, gymnases) parfois vétustes ou mal entretenues;
- mieux traiter les abords et promouvoir un traitement coordonné des espaces extérieurs: haies plutôt que grillages, accès plus soignés etc;
- faciliter les pratiques locales: étudier des modalités d'accès plus favorables aux "individuels" dans les stades et équipements sportifs.

Ces actions pourraient être complétées par la création de terrains de jeux librement accessibles et polyvalents.

■ Renforcer le réseau des grands équipements

La concentration des équipements publics de large rayonnement autour de la Ceinture Verte parisienne est un atout inestimable. Cette vocation à l'échelle de l'agglomération doit être affirmée en veillant toutefois à ce qu'elle se concilie avec la vie locale des quartiers riverains.

Moderniser et créer des équipements de grande portée, adaptés aux techniques actuelles

De nombreux projets d'équipements de haut niveau ont récemment été réalisés ou sont en voie de l'être: le Parc de la Villette, l'hôpital Robert Debré à la Porte des Lilas, l'extension du Palais des Congrès à la Porte Maillot, l'hôpital de la ZAC Citroën, etc.

Une action de grande ampleur est par ailleurs engagée qui, à terme, dotera la Ceinture de nouveaux équipements sportifs à large rayonnement: la reconstruction du stade Charlety à la Porte de Gentilly (stade d'athlétisme de niveau international), l'Aquaboulevard de la plaine de Vaugirard, la création du centre de

Page de droite:

1/ Le Parc de la Villette

(B. Tschumi arch.)

et la Cité des Sciences

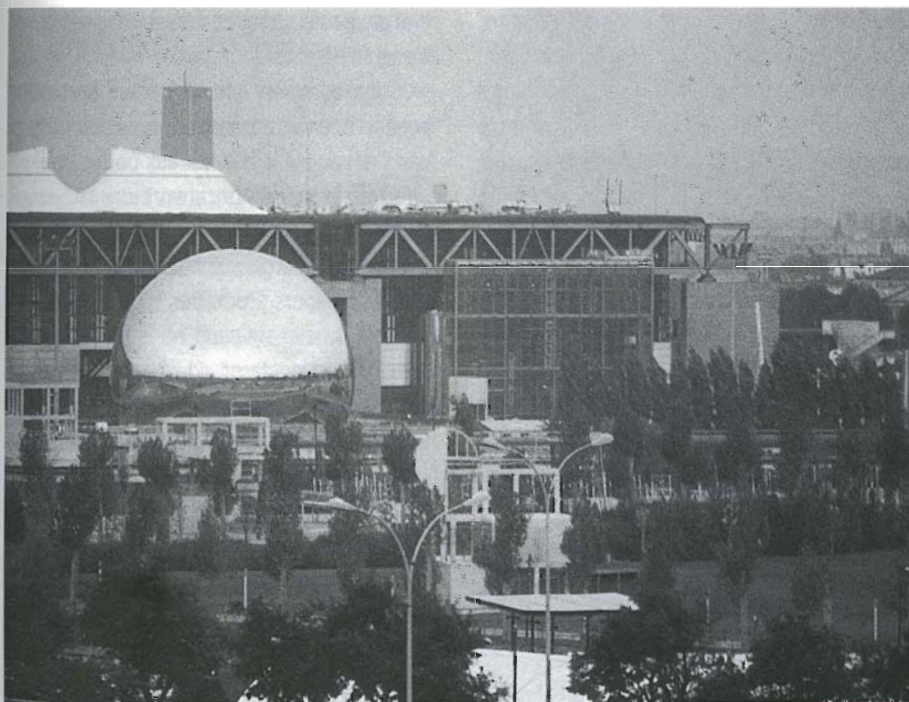
(A. Fainsilber arch.).

2/ Le Centre de la Fédération

Française de judo

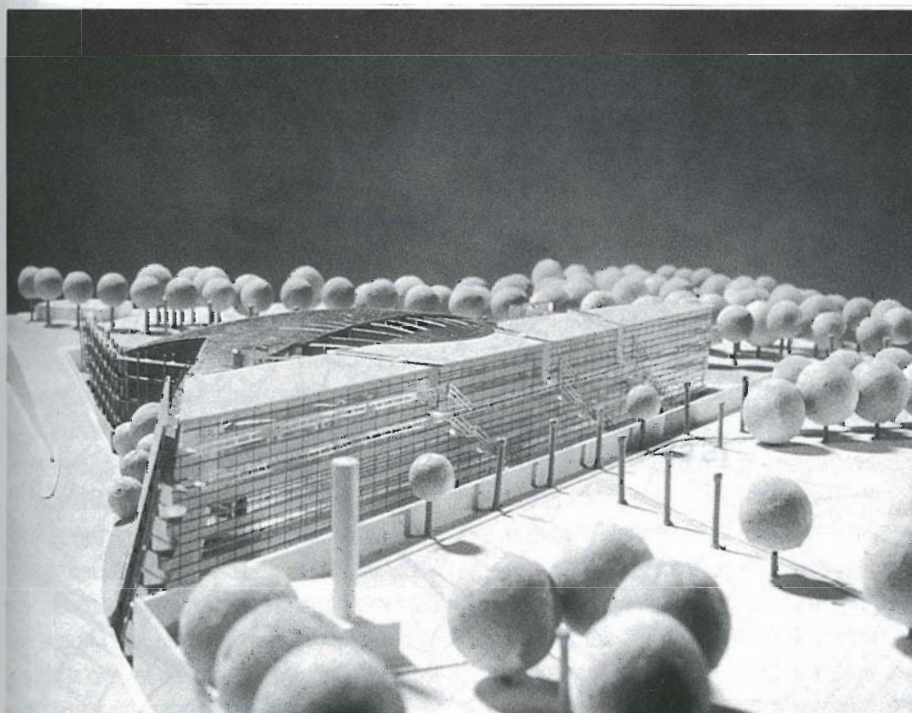
Porte de Châtillon (maquette)

(Architecture Studio arch.).



1

PHOTO FX BOUCHARI



2

PHOTO APUR

judo à la Porte de Châtillon, etc.

Concilier grands équipements et vie locale

Il faut aussi protéger le voisinage des équipements, et contrôler les effets d'une forte fréquentation, c'est à dire:

- respecter un équilibre entre les grands équipements spectaculaires à forte image, destinés aux visiteurs extérieurs, et les équipements de proximité, modestes mais tout à fait indispensables à la vie quotidienne des habitants;
- maîtriser les effets induits sur la vie de quartier par la circulation et les problèmes de stationnement (ex. le Parc des Princes, la Porte de Versailles);
- supprimer les effets d'enclave en multipliant les "traversées" possibles de ces grands équipements, notamment vers les communes limitrophes (ex. le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, le Parc de La Villette, la plaine d'Issy).

Maîtriser la circulation

La mise en valeur des portes de Paris et de la Ceinture Verte ne peut être envisagée sans une meilleure maîtrise de la circulation.

Il est indispensable d'éviter une aggravation de la charge du boulevard périphérique et des grandes voies radiales d'accès à Paris. Cet objectif s'inscrit dans le cadre des réflexions menées actuellement sur les transports à Paris et dans la région (cf IV) mais, au plan local, diverses actions peuvent d'ores et déjà contribuer à préserver la vie de ces quartiers.

■ Coordonner les plans de circulation

Entre communes voisines, la mise en place de plans de circulation concertés peut permettre de gérer des contraintes apparemment contradictoires: accès vers Paris et vers les communes riveraines, desserte des grands équipements et vie des quartiers.

III. Réparer la coupure au cœur de la ville

Le plan de circulation d'Issy les Moulineaux, mis en œuvre avec la collaboration de Paris, s'inscrit dans cette logique. La Ville de Paris a entrepris une étude globale, sur l'ensemble de son réseau de voirie périphérique pouvant servir à d'autres aménagements de même nature.

A cet égard, certains objectifs méritent d'être soulignés:

— réévaluer le rôle des voies parallèles au boulevard périphérique. Ces contre-allées jouent un rôle précieux pour la desserte des quartiers riverains; il convient aussi d'appré-

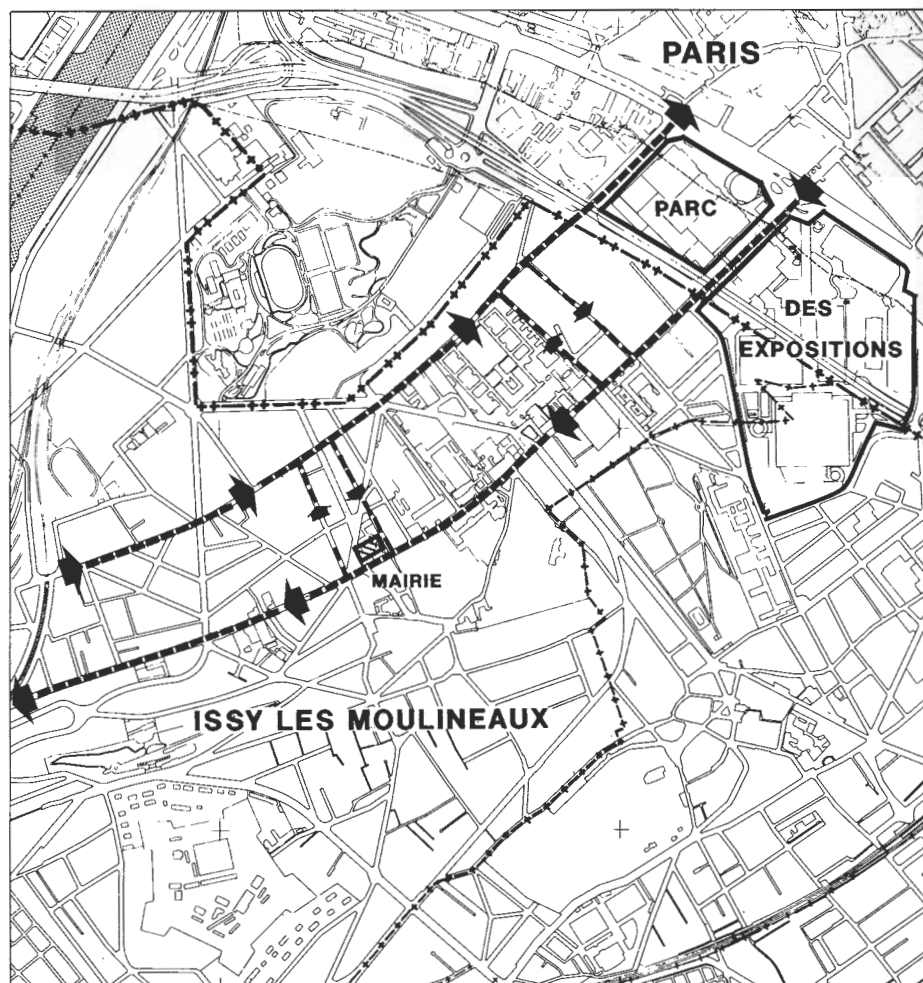
cier leur rôle pour les liaisons directes de banlieue à banlieue;

— "domestiquer" les carrefours d'échange avec le boulevard périphérique: dans certains cas il est possible d'éviter aux portes de Paris une trop grande imbrication entre circulation locale et circulation liée au boulevard, par exemple en réorganisant les bretelles d'accès et les carrefours (Porte des Lilas, Porte de La Villette).

■ Organiser le stationnement

De jour, la Ceinture Verte et les quartiers rive-

Le plan de circulation d'Issy les Moulineaux.



APUR

rains tendent à devenir un gigantesque parc de stationnement "sauvage". Le problème prend une acuité particulière aux abords des grands équipements lors des manifestations importantes.

Plusieurs mesures peuvent contribuer à améliorer la situation:

- étendre progressivement le stationnement payant dans les arrondissements périphériques de Paris et dans les quartiers riverains tout en développant les parcs de stationnement résidentiels hors voirie (cette politique est d'ores et déjà engagée par la Ville de Paris);
- créer des parcs de stationnement hors voirie, plus attractifs que les parkings de dissuasion victimes d'erreurs de conception (surdimensionnement, localisation);
- créer des parcs de stationnement liés à la présence des grands équipements (Parc des Princes, Parc des Expositions, marchés aux Puces etc.) en tenant compte du problème croissant posé par les autocars.

■ Rationaliser les fonctions d'accueil et de service

Les abords du boulevard périphérique et les Portes de Paris sont caractérisés par la concentration des gares routières, entrepôts, gares de marchandises et services urbains (stations-service, dépôts et ateliers municipaux).

Une "remise en ordre" progressive de ces activités génératrices d'un fort trafic est indispensable, sous un double aspect:

- rationaliser la localisation des grands pôles de services et de marchandises.

Il convient de revoir la localisation de certains entrepôts et gares de marchandises (rail, route, fleuve) en fonction du service rendu. Il est souhaitable de ne garder aux Portes de Paris que ceux qui sont directement liés à la vie de la cité, et de déplacer ceux qui gèrent la distribution marchandises "grande région" (à



1

PHOTOS APUR



2

l'exemple de Garonor, Rungis, Gennevilliers). L'accueil des autocars de tourisme ou de lignes internationales doit aussi s'organiser sur des emplacements plus adaptés. De nouveaux sites proches du boulevard périphérique pourraient être recherchés;

- donner droit de cité aux services de proximité en exigeant une meilleure insertion urbaine: les stations-service, dépôts et ateliers municipaux ont un rôle à jouer aux portes de Paris mais il faut s'assurer de la

- 1/ Une station service "urbaine"
2/ Un parc de stationnement "urbain"
(Saint Denis, Devillers arch.).

qualité de leur insertion dans l'espace (stations-service en rez-de-chaussée d'immeubles, parcs de stationnement de qualité etc).

C. Promouvoir un réseau continu de liaisons locales pour les piétons

Malgré l'existence des liaisons traditionnelles que sont les "portes", les limites de Paris sont difficilement franchissables pour les piétons. Boulevard périphérique, voies ferrées, échangeurs constituent autant d'obstacles pour ce type de déplacement. Cette situation n'est pas inéluctable.

De nombreuses opportunités existent pour créer un réseau continu de "circulation douce" autour du boulevard périphérique, pour les liaisons locales ou à plus grande échelle:

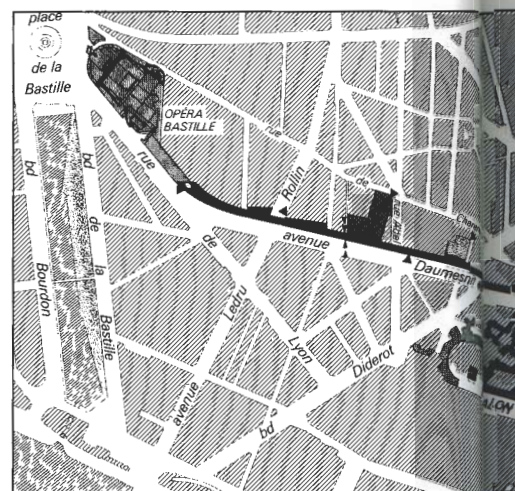
- en rétablissant la continuité de la trame verte régionale,
- en multipliant les franchissements de voisinage grâce aux plans verts communaux.

Rétablir la continuité de la trame verte régionale

Les grands tracés liés à la trame verte régionale connaissent souvent une interruption brusque à la hauteur de la Ceinture de Paris. Les projets de "promenades plantées", de "berges aménagées", de "coulées vertes" ont du mal à franchir le boulevard périphérique. Pourtant, et malgré leur rareté, il subsiste quelques opportunités pour rétablir ces continuités. Des aménagements locaux aux abords du boulevard périphérique permettraient d'assurer l'harmonie des tracés dans Paris et hors Paris.

Les berges de la Seine et les canaux

Les fleuves et canaux constituent une liaison naturelle entre Paris et la Banlieue et peuvent comme cela a déjà été souligné ci-dessus permettre la création de promenades de grandes dimensions.



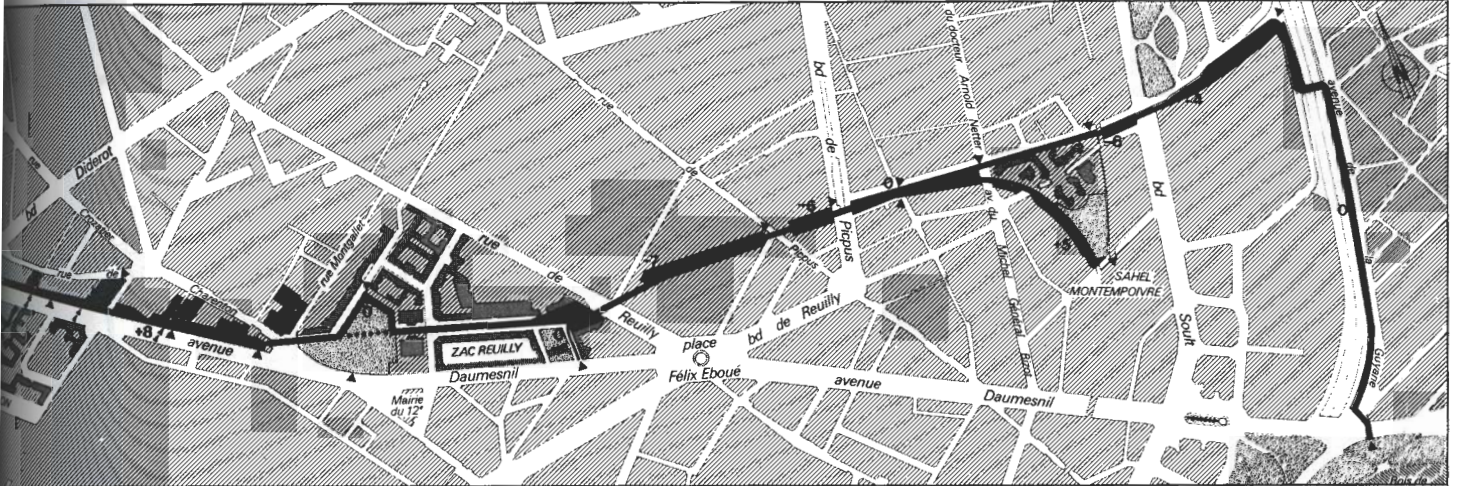
Les grandes emprises linéaires

Trois tracés linéaires permettent la création de promenades à l'échelle de l'agglomération:

- la "coulée verte" du TGV Atlantique qui est pratiquement interrompue dans son arrivée à Paris;
- la promenade plantée Bastille-Bois de Vincennes qui a beaucoup de difficultés pour sortir de Paris et atteindre le Bois dans un environnement de qualité;
- l'aqueduc de la Vanne qui offre la possibilité de créer une promenade piétonnière entre le parc Montsouris et le fort de Montrouge. Utilisée côté Paris, cette emprise est restée clôturée côté banlieue, et interrompue au droit du périphérique. Son aménagement souhaité par les communes riveraines mérite d'être réétudié.

Les grands Bois

Le Bois de Vincennes et le Bois de Boulogne offrent des promenades de grande qualité, piétonnières et cyclistes, entre Paris et de nombreuses communes périphériques. Parallèlement aux importants travaux engagés à l'intérieur des Bois, les promenades peuvent être encore améliorées:



- dans le Bois de Boulogne par un aménagement des berges de la Seine;
- dans le Bois de Vincennes par une meilleure continuité entre Paris et les berges de la Marne.

Multiplier les franchissements de proximité

Les franchissements piétonniers du boulevard périphérique sont rares. Quelques passerelles seulement sont réservées aux piétons. Peu d'aménagements ont été réalisés pour cet espace prioritairement dévolu au trafic automobile. Il est cependant possible de créer des franchissements attractifs en s'appuyant sur les "plans verts" communaux.

Maintenir et mettre en valeur les franchissements existants.

Certains ouvrages existants ont été supprimés ou condamnés.

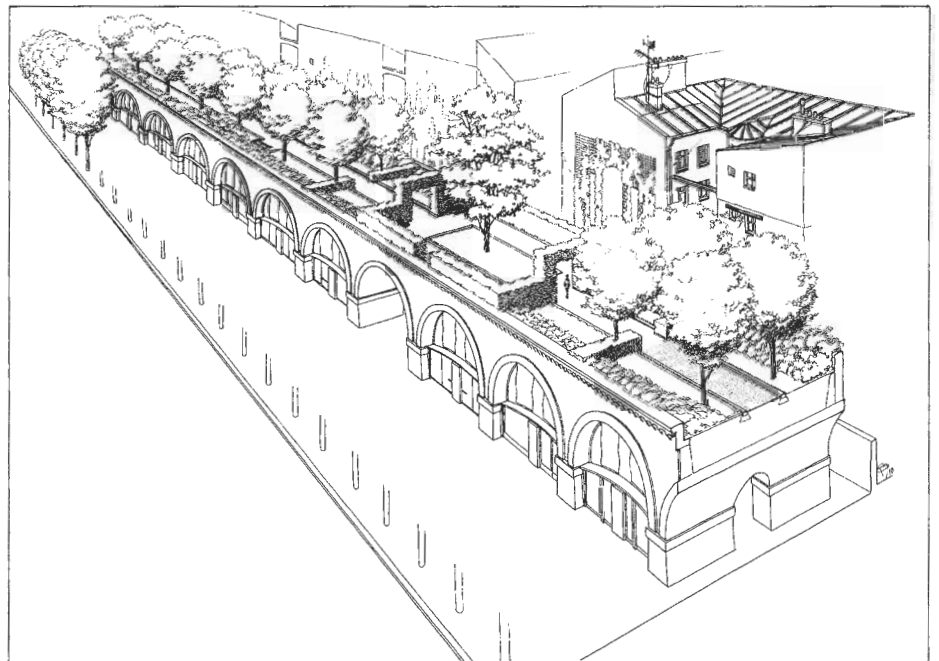
- C'est le cas de la passerelle reliant Gentilly à la Cité Universitaire, celle entre la rue Serpollet (20^{ème}) et Bagnolet, l'ancien passage direct Porte de Sèvres, entre l'Aquaboulevard et la Cité de l'air boulevard Lefebvre; de nombreux passages sous les viaducs du péri-

phérique sont aussi condamnés par des dépôts et ateliers.

Parfois, des franchissements existent mais ils sont de médiocre qualité: passages souterrains peu engageants (Porte Chaumont), passerelles "confidentielles" et vétustes (rue Cambeau - Paris 20^{ème} -).

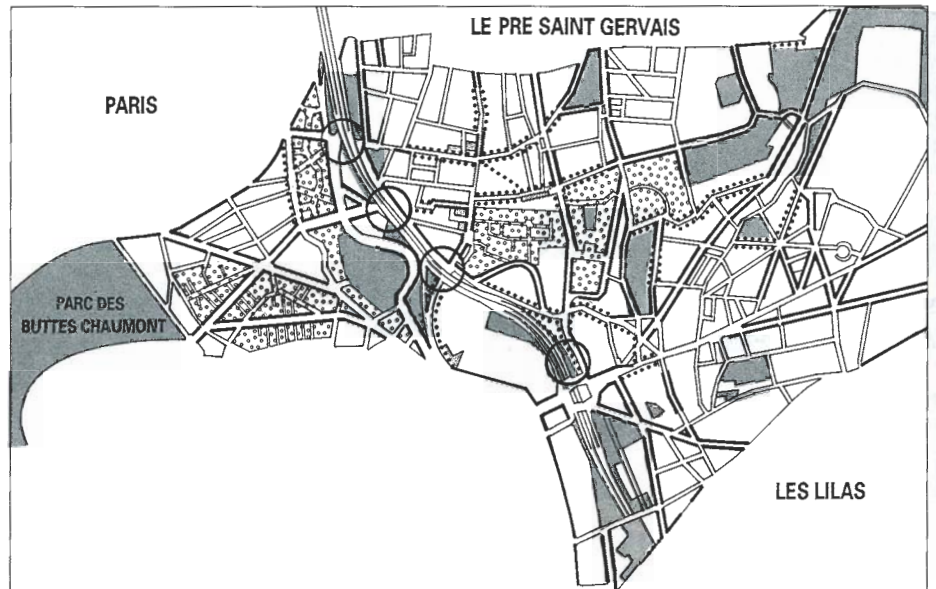
La promenade plantée Bastille-Bois de Vincennes.

Exemple d'aménagement sur l'ancien viaduc de la Bastille.



III. Réparer la coupure au cœur de la ville

APUR



Ces franchissements existants doivent être profondément rénovés. Ils peuvent aussi être complétés (par exemple par une passerelle sur le boulevard périphérique entre Vanves et le parc Georges Brassens).

Ils seront d'autant plus attractifs s'ils font partie d'un réseau continu mettant en relation des équipements ou des espaces verts.

Des continuités locales: les plans verts communaux

Dans certaines communes, les actions de mise en valeur des espaces verts et de la voirie sont coordonnées dans des "plans verts" communaux.

Par des aménagements de voirie, des franchissements, des alignements plantés, ils permettent d'établir une continuité piétonnière et végétale au-delà des limites communales et du boulevard périphérique.

Les plans verts de Clichy et de Levallois contiennent des dispositions qui vont en ce sens; l'exemple du Pré Saint-Gervais démontre qu'une telle action locale de mise

Une proposition de trame plantée du Pré Saint Gervais au quartier Amérique (Paris 19^{ème}).

en valeur permettrait de relier les Buttes Chaumont aux forts de l'Est.

Les cimetières parisiens

Entre les deux échelles, trame verte régionale et désenclavement de proximité, il faut citer le cas des cimetières parisiens, parfois immenses, situés en banlieue (cimetières de Pantin, d'Ivry, de Saint-Ouen, de Bagneux etc.).

Ils forment d'importants jalons de verdure qui pourraient être traversés grâce à l'ouverture de nouveaux passages et accès.



Le parc Kellermann
(entre la Porte d'Italie et la Poterne des Peupliers).

IV. Améliorer les transports et les relations locales

L'amélioration des conditions de déplacement dans l'anneau central doit être examinée dans une double perspective: celle du schéma régional des transports et celle de la desserte locale (évoquée ci-dessus).

La circulation

La vocation du boulevard périphérique doit être correctement évaluée: sa fonction de boulevard urbain "intérieur" destiné à la seule desserte de l'agglomération centrale doit être soulignée.

L'objectif doit être de réduire le trafic de grand transit (Grande Banlieue, Province/Province) sur le boulevard pour le reporter sur des voies plus adaptées.

Dans cette perspective, l'achèvement de la

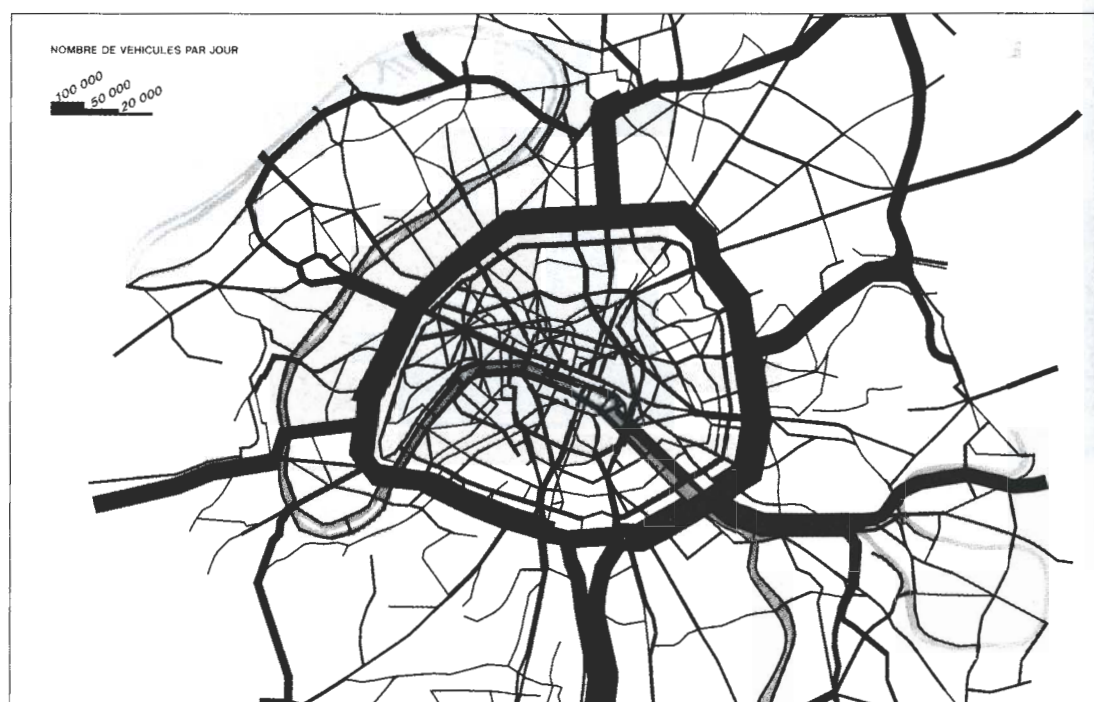
A 86, et au delà de la Francilienne, représente une mesure prioritaire pour éviter une aggravation de la situation sur le "corridor périphérique" que constituent les boulevards périphérique et des maréchaux.

La poursuite d'une réflexion plus vaste reste néanmoins nécessaire compte tenu de la forte croissance des déplacements automobiles. Elle appelle comme l'indique le "Livre Blanc" une politique concertée en vue d'établir un schéma d'approche et de contournement du cœur de l'agglomération, associant Paris, la Région, l'Etat et les autres collectivités.

Les transports en commun

Il s'agit pour l'avenir de desservir les nouveaux pôles économiques et d'améliorer la couverture des quartiers et communes, en élargissant le maillage des réseaux aujourd'hui très concentrés sur la zone centrale. De nouvelles infrastructures ferrées devront être prévues.

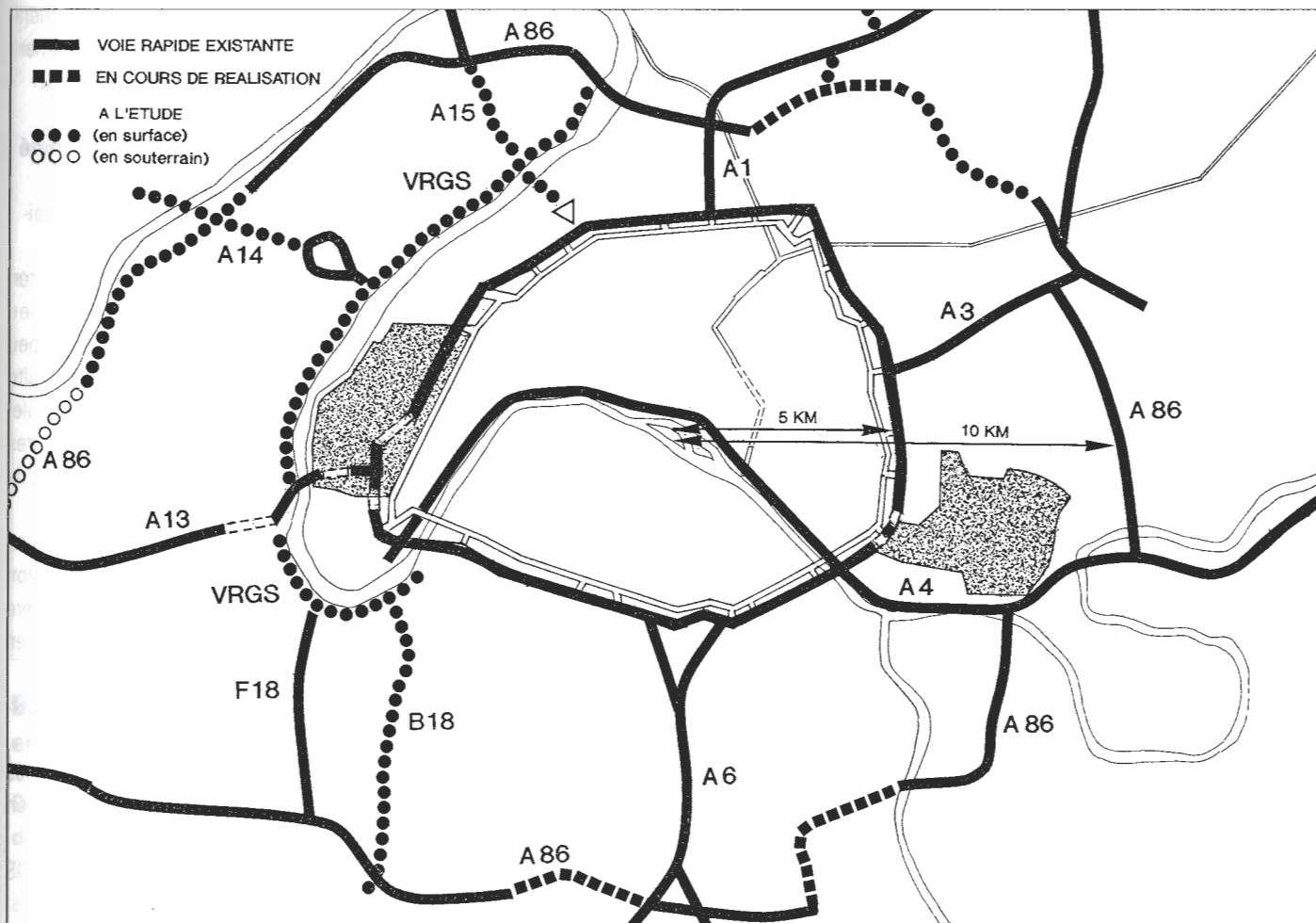
Carte des flux automobiles à Paris et dans la proche périphérie.



APUR

Page de droite:
Carte des grands projets d'infrastructures routières.

APUR



Les transports de marchandises

Le "corridor périphérique" concentre à l'heure actuelle d'importants entrepôts, gares routières, gares de marchandises qui pèsent lourdement sur le trafic. Un réexamen de la localisation de ces lieux de stockage et la possibilité d'un desserrement constituent un enjeu important pour le devenir de l'anneau central.

Deux thèmes peuvent donc ici organiser les réflexions en matière de déplacements:

- A. Réguler la circulation.
- B. Organiser les transports en commun.

A. Réguler la circulation

Préparer un schéma général de circulation à l'approche de Paris

■ Maîtriser le développement des projets

De nombreux projets sont actuellement étudiés à l'intérieur ou en limite de A 86 pour renforcer les infrastructures routières en proche Couronne ou dans Paris. Parmi les principaux peuvent être cités la VRGS, à l'aval de la Seine, les autoroutes A 14, A 15, B 18, et divers projets de réseaux souterrains.

Ces projets répondent à des objectifs variables: dédoubler des liaisons rapides existantes entre différents secteurs de l'agglomération, soulager le réseau des voies ordinaires, ou même pallier l'absence de véritable réseau routier performant.

La priorité accordée à tel ou tel de ces objectifs dépasse dans de nombreux cas le secteur d'étude proprement dit. Néanmoins deux aspects importants doivent être soulignés:

— la réalisation de voies nouvelles de surface (VRGS, A 15), venant se raccorder directement au boulevard périphérique, doit être

considérée avec prudence. Utiles a priori pour alléger le réseau ordinaire des communes limitrophes de Paris, ces ouvrages ne peuvent constituer des substituts à la mise en oeuvre d'infrastructures de rocade sous peine d'accroître encore l'encombrement du boulevard périphérique et de ses principaux itinéraires d'accès;

— d'autre part, pour nombre de communes limitrophes, il s'agit d'obtenir une insertion optimale des nouveaux ouvrages routiers et d'éviter la traversée des centres par les flux de transit, comme à Aubervilliers, ce qui commande une nouvelle organisation de la circulation.

Le respect du paysage régional (notamment les bords de Seine) comporte lui aussi ses exigences.

■ Préciser leur vocation

La réalisation de ces voies nouvelles nécessiterait également des orientations plus claires sur le statut et la vocation des grands axes urbains qui traversent la Couronne.

— Faut-il privilégier des voies rapides de type autoroutier ou des voies urbaines à part entière, quitte à rechercher pour ces dernières de nouveaux modèles ?

— Faut-il privilégier les projets nouveaux au détriment de la réhabilitation des axes traditionnels que sont les nationales ?

De la même manière, la création de réseaux souterrains sous la capitale ou en proche Couronne demandera que soient précisés les bénéfices qui peuvent être attendus. La localisation des accès et notamment des raccordements au réseau de rocade (boulevards extérieurs ou A 86) aura une incidence directe sur leur vocation: soit celle-ci sera davantage orientée vers l'allègement du réseau de surface, soit elle offrira plutôt de nouvelles facilités pour la traversée rapide de l'agglomération.

Du seul point de vue du coeur de l'agglomération, c'est sans doute le meilleur allègement possible qui devrait être recherché.

Faciliter les déplacements de proximité

■ Créer ou renforcer les itinéraires de liaison de "centre à centre"

En proche banlieue, les voies de liaison intercommunales en rocade sont peu nombreuses, souvent discontinues, et peu lisibles (CD20, CD50, CD1, CD7). Il en résulte une surcharge de la "grande voirie" (boulevard périphérique, grandes radiales routières et autoroutières) qui pallie les insuffisances de voiries locales.

Une meilleure articulation des principales voiries locales entre elles et la réalisation d'itinéraires de rocade participent de manière essentielle à l'amélioration de la circulation en Couronne.

Pour certaines grandes infrastructures il pourrait également être envisagé de:

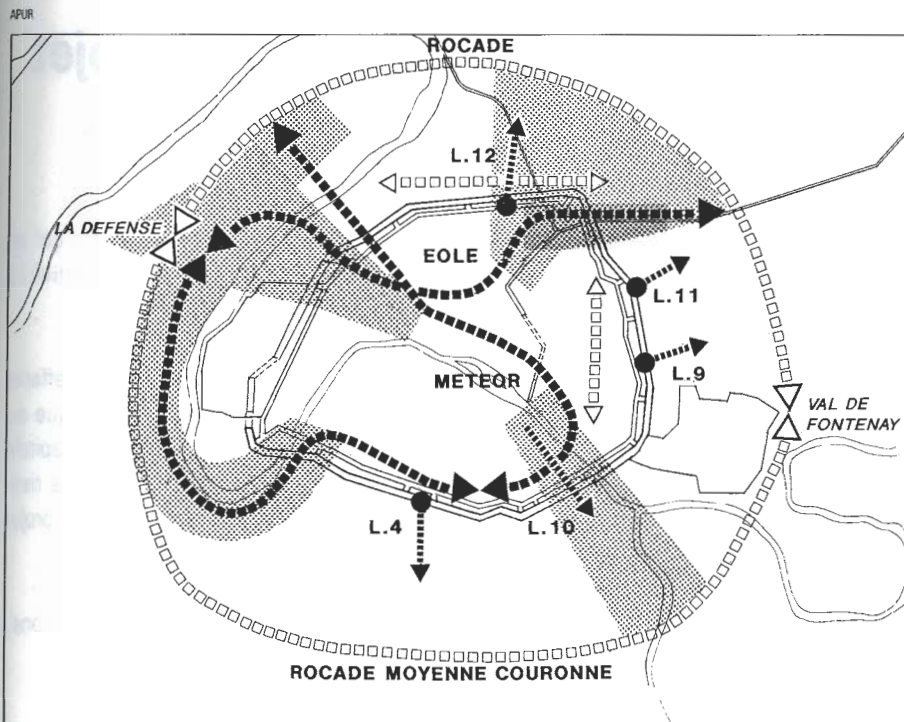
— maintenir des alignements et des réserves de voirie sur les itinéraires de rocade en proche banlieue;

— rechercher une cohérence entre les POS locaux.

■ Réaliser des liaisons de proximité dans le cadre des opérations d'aménagement

Quelques opérations l'ont déjà fait (ZAC du Point du Jour à Boulogne, ZAC Porte des Lilas) mais cette démarche doit encore être poursuivie par delà les frontières administratives et les limites communales.

Dans certains quartiers proches du boulevard périphérique, notamment au Sud de la Plaine Saint-Denis, l'insuffisance du maillage des rues appelle tout particulièrement une action importante, si l'on veut préparer l'évolution du tissu industriel ancien.



B. Organiser les transports en commun

Desservir les nouveaux grands pôles de l'agglomération centrale

Certains secteurs de la Couronne connaîtront à l'avenir un développement important et il convient de les relier aux autres points forts de l'agglomération et de la Région.

C'est dans ce cadre que sont engagés aujourd'hui les projets METEOR (secteur Seine Sud-Est) et EOLE (secteur Nord-Est).

Prolonger certaines lignes de métro

Des prolongements de métro peuvent être associés à ces projets comme le prolongement de la ligne 12 vers la Plaine St Denis ou de la ligne 10 vers Ivry.

D'autres permettraient de desservir les principales zones de carence:

— ligne 4 (Porte d'Orléans) à Bagneux,

— ligne 11 (Pré Saint Gervais) à Romainville,
— ligne 9 à Rosny Sous Bois.

Créer de grandes lignes de rocade

Mais il faut aussi, pour l'avenir, compléter encore le réseau ferré de transports en commun. Jusqu'ici, les améliorations ont porté sur une structure radiale, mais le passage obligé vers le cœur de Paris ne correspond plus à une vision multipolaire de l'agglomération.

L'idée est déjà esquissée dans le Livre Blanc de créer une grande rocade ferrée en moyenne couronne, complétant ou doublant les lignes en voie de réalisation (tramway Saint-Denis /Bobigny, Trans Val de Marne).

De nouvelles lignes tangentielles doivent aussi être mises en place dans la plus proche périphérie. Dans le cadre des toutes premières études, deux tracés de principe sont envisagés:

— une tangentielle Sud utilisant les emprises

Carte des grands projets de transports en commun.

de la Petite Ceinture et de la ligne Issy-Plaine/Puteaux et desservant la Défense, la boucle Ouest de la Seine jusqu'au Sud-Est de Paris.

— une tangentielle Nord pouvant utiliser également les emprises de la Petite Ceinture et se raccordant au faisceau de la gare de l'Est pour rejoindre ensuite l'Ouest et éventuellement La Défense.

Enfin à long terme, la création d'une rocade Est méritera d'être étudiée, malgré d'importantes difficultés de conception et un coût probablement élevé.

Réorganiser le réseau d'autobus en proche périphérie

Le réseau d'autobus dans la proche périphérie parisienne est peu lisible et très ramifié. En outre, le réseau parisien et celui de la périphérie forment deux systèmes autonomes.

L'objectif est, dans la lignée des expériences récentes "Bus 2000" menées par la RATP en banlieue, de:

— privilégier la lisibilité des itinéraires et rechercher la desserte des points d'attraction (à l'image de Paris intra-muros);

— rechercher l'interpénétration des réseaux parisiens et périphériques et réduire, par ce biais, le poids des grandes correspondances bus/bus et métro/bus qui subsistent aux portes de Paris;

— améliorer l'accès et la lisibilité des stations.

Les éléments de réflexion seront précisés dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau actuellement engagée par la RATP.

Elaborer et mettre en œuvre un projet fédérateur pour l'Anneau Central

L'anneau central formé par la couronne de Paris apparaît comme un territoire stratégique pour l'agglomération. Lieu symbolique de rencontre entre Paris et la "banlieue", c'est un espace qui appelle un important travail de réparation et d'embellissement. C'est aussi un espace où les possibilités de redéploiement sont grandes et précieuses pour l'avenir. Une politique active est nécessaire pour transférer certaines fonctions, réorganiser et améliorer les espaces publics, mener des opérations d'urbanisme.

L'anneau central est placé à la rencontre de plus de 20 communes et de quatre départements; c'est dire que son aménagement doit

se fonder sur un projet fédérateur qui ait l'accord de l'ensemble des collectivités concernées.

Faire de Paris une ville plus ouverte, effacer la coupure du boulevard périphérique au cœur de l'agglomération, mettre la capitale en relation plus étroite avec les villes riveraines sont les objectifs majeurs de ce projet fédérateur

Sa mise en œuvre doit réunir trois conditions:

- **définir les documents de référence**
- **mettre en place des moyens**
- **développer la concertation à tous les niveaux**

Définir des documents de référence

Affirmer la place de l'anneau central dans le nouveau SDAU

L'anneau central ne fait pas l'objet de prescriptions particulières dans l'actuel SDAU régional. Mais son intérêt a d'ores et déjà été relevé dans plusieurs documents préparatoires à la révision du SDAU, en particulier dans le Projet Régional d'Aménagement adopté par le Conseil Régional.

Pour le nouveau Schéma Directeur, dont l'élaboration s'engage, il est déjà imaginé de réaliser des documents locaux pour plusieurs secteurs stratégiques interceptant l'anneau

central : Seine Amont, Paris-Nord Nord-Est et Plaine Saint Denis, peut être Seine Aval.

Il semble nécessaire d'aller au delà et de faire apparaître clairement l'importance de ce territoire et les grands principes de son aménagement. Le présent dossier apporte en ce sens des analyses et des suggestions qui devront encore être poursuivies et précisées.

Les prescriptions concernant l'anneau central devraient notamment être traduites dans le document établi à plus grande échelle ("loupe"), consacré à l'agglomération centrale.

Réaliser un document spécifique

Au delà d'un cadrage général, un document plus précis d'objectifs et d'orientations mérite

d'être établi pour l'ensemble des espaces bordant la limite de Paris.

Il pourrait reprendre la méthode du Schéma d'Objectifs de la couronne dans Paris (au 1/20 000^{ème}), et devrait surtout franchir les limites communales.

Ce document fournirait une référence commune pour l'urbanisme de ce territoire et serait ensuite relayé, avec les adaptations et les précisions souhaitables, dans les plans des opérations d'aménagement et dans les nouveaux POS.

Mettre en place des moyens

La priorité accordée à ce projet devrait être marquée par certains moyens spécifiques, accordés notamment par l'Etat et la Région Ile-de-France.

Les financements existants — pour l'amélioration des quartiers, la réhabilitation des logements, le traitement des espaces publics, ... — pourraient traduire dans une mesure à définir l'effort particulier consacré à ce territoire.

Des incitations complémentaires pourraient être imaginées (en s'inspirant par exemple, mais selon des modalités plus souples, du système déjà mis en place pour réduire les nuisances du boulevard périphérique).

Développer la concertation à tous les niveaux

Le projet pour l'anneau central ne peut aboutir que s'il recueille l'adhésion de l'ensemble des collectivités concernées: l'Etat, la Région les départements et les communes. C'est à cette condition qu'il pourra être exprimé clairement puis orienter les décisions et mobiliser les énergies des acteurs de l'aménagement.

Pour cela, la concertation doit être dévelop-

pée à tous les niveaux.

■ A l'échelle de l'agglomération

La révision du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et la prise en compte dans ce document des problèmes du centre de l'agglomération donnent l'occasion d'une vaste concertation déjà engagée mais qui doit être approfondie en intégrant les idées et les objectifs locaux.

L'anneau central pourrait être l'un des espaces sur lesquels, selon la suggestion du Livre Blanc, pourrait se "croiser" la démarche descendante du Schéma Directeur avec une démarche montante, provenant des réflexions intercommunales.

■ A l'échelle de l'anneau central

Au sein de l'anneau central, la concertation a été engagée autour du "Schéma d'Objectifs de la Couronne dans Paris" établi par la Ville de Paris. Cette concertation doit être prolongée et développée pour aboutir à un document spécifique évoqué plus haut, fondé sur la définition d'objectifs communs dépassant les limites communales.

■ A l'échelle des opérations d'urbanisme

Progressivement, sur la base des dynamiques locales, les interventions d'aménagement devraient faire l'objet d'une concertation directe plus ou moins formelle selon les cas entre les communes ou leurs équipes d'étude pour aboutir, selon la volonté des participants, à des projets cohérents ou même entièrement communs.

Ce dossier a été réalisé par:

l'Atelier Parisien d'Urbanisme & l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France.

APUR: Jean-Michel Milliex, Eric Galmot, Patrice Bouny — Etudes générales: Audry Jean-Marie, Dominique Lagadec —
Transports: Olivier Nicoulaud, Jean-Baptiste Rigaudy.

IAURIF: Jean-Pierre Lecoin, Gérard Abadia, Hervé Blumenfeld, Carlos Gotlieb, Michel Gleizer, Danièle Navarre

Conception graphique: APUR — Patrick Galas.