LIEUX SINGULIERS DE L'ESPACE PUBLIC DE PARIS

JUILLET 1995

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

LIEUX SINGULIERS DE L'ESPACE PUBLIC DE PARIS

Essai de définition, repérage, classement et premières orientations pour leur traitement

INTRODUCTION

Plus peut-être que tout autre domaine de l'aménagement urbain, l'étude de l'espace public de voirie pose de réelles questions de méthode.

Ensemble continu, tour à tour uniforme et divers, banal et complexe, l'espace public de voirie apparaît en effet difficile à analyser. Pour guider les interventions futures, la première des priorités est donc de déceler les hiérarchies qui l'organisent, afin de distinguer ce qui peut relever de la règle de ce qui peut devenir, au contraire, territoire de projets particuliers.

Dans cette recherche, les supports théoriques disponibles sont peu nombreux, tout au moins lorsque l'on souhaite disposer d'approches réellement novatrices. Si une littérature abondante paraît toujours sur le sujet, une réflexion très stimulante dans ce domaine reste celle qui a été engagée par Aldo Rossi dans le courant des années 1970, en réaction contre les erreurs très lourdes de conséquences auxquelles avait conduit le mouvement moderne appliqué à la forme de la ville.

Dans un ouvrage qui mérite toujours d'être relu[1], cet auteur distingue deux composantes essentielles dans la ville : les aires de résidence et les éléments singuliers. Les aires de résidence, qui constituent la majeure partie de l'espace urbain, présentent rarement un caractère de permanence ; quartiers ou parties de la ville, elles tirent leurs caractéristiques et leur unité de l'histoire et de la mémoire de la ville. Les éléments singuliers, en revanche, sont des sortes de noyaux d'agrégation particuliers qui constituent dans le temps des éléments permanents dans l'évolution de la ville.

Définir ces éléments singuliers n'est cependant pas facile. Réunis d'abord par leur caractère public et collectif, qui est essentiellement de nature urbaine, ces éléments possèdent aussi une valeur intrinsèque sur le plan spatial. "En ce sens, dit l'auteur, un édifice historique peut être considéré comme un fait urbain singulier ; il peut avoir perdu sa fonction originelle ou bien avoir eu dans le temps plusieurs fonctions, c'est-à-dire avoir été destiné à plusieurs usages ; mais sa qualité de fait urbain générateur d'une forme de la ville ne se modifie pas."

L'analyse s'achève par la mise en relation, très dynamique, de cette double présence : "Nous pouvons à présent affirmer que ce qui forme le caractère distinctif de chaque ville et détermine donc également l'esthétique urbaine, c'est la tension qui s'est créée et se crée entre les aires et les éléments premiers, entre un des secteurs et les autres."

Ces considérations, très abrégées ici, peuvent paraître datées et simplistes. Il est vrai que la séparation radicale de la ville en deux catégories aussi distinctes, et l'affirmation d'une permanence aussi absolue des éléments singuliers, est sans doute schématique. Il est exact également que l'exposé d'Aldo Rossi porte beaucoup sur les monuments et les équipements, considérés comme les éléments les plus singuliers et les plus permanents de la ville.

Cette proposition n'en reste pas moins dans son fondement, et malgré tous ses défauts, particulièrement suggestive parmi celles qui ont été avancées sur la genèse de la forme de la ville.

---

1 - L'architecture de la ville : édition de l'Equerre 1981 - 1e édition italienne : 1966.

Le " génie du lieu ", la permanence de certains faits et les tensions qu'engendrent parfois les éléments qui composent la ville sont des outils de décryptage qui peuvent aussi s'appliquer aux tracés urbains, et qui renvoient bien au thème de la persistance des tracés souvent évoqué, en particulier par Marcel Poëte et Pierre Lavedan.

Lieux singuliers et espaces ordinaires

Il a donc paru intéressant de considérer que l'espace public de voirie, au-delà des fonctions que lui affecte successivement le développement urbain, peut être lui-même organisé suivant deux grands dispositifs :

- d'une part les lieux singuliers, c'est-à-dire tous les espaces qui marquent le plus la ville, pour des motifs qui tiennent à l'histoire ou à la géographie du site, à l'articulation des réseaux, ou encore aux accidents du développement urbain ;
- d'autre part les espaces ordinaires qui, s'appuyant sur ces lieux singuliers, se sont ramifiés progressivement autour d'eux.

Cette dichotomie a priori se révèle en effet féconde pour la réflexion.

Comme les principaux équipements qui jalonnent la ville, les lieux singuliers apparaissent en effet comme les territoires privilégiés d'une expression de la vie collective. L'attention qui leur est portée et la manière dont ils sont traités manifestent aux yeux de tous le regard que les responsables politiques portent sur l'espace dont ils ont la charge. Cela peut expliquer par exemple l'action conduite par la ville de Barcelone sur ses espaces publics depuis plus de dix ans.

La conception de tous les espaces publics urbains doit respecter un certain nombre de principes, tels que :

- la lisibilité des tracés,
- la linéarité des aménagements et des alignements quand il s'agit de voies,
- une répartition équitable entre les différentes occupations de la rue,
- une "aération" suffisante de l'espace en évitant l'encombrement par de trop nombreux objets.

Mais les lieux singuliers paraissent se prêter davantage à un assouplissement de ces principes, pour autoriser des projets plus libres en plan et en volume.

A l'opposé, les voiries ordinaires semblent relever surtout de dispositions communes, régulières et unitaires, très proches des principes que l'on vient de rappeler.

D'une autre façon, on peut considérer que les lieux singuliers portent la mémoire du passé et sont souvent conçus précisément pour la conserver dans l'avenir. Ils acquièrent ainsi progressivement une force qui rend leur mutation plus difficile. C'est pourquoi l'aménagement d'un lieu singulier fait débat. A l'inverse, les espaces de la voirie ordinaire demandent à rester les plus fluides, les plus souples possible pour répondre sans difficulté inutile aux diversités possibles des usages et à leur évolution.

On voit ainsi s'affirmer une distinction : les lieux singuliers, faits pour durer, sont des territoires dont la transformation appelle un projet spécifique ; ils justifient la lourdeur qu'introduit inévitablement une telle démarche. En revanche les voiries ordinaires, supports du mouvement, du changement, de l'éphémère, appellent surtout l'application de règles communes conçues dans l'esprit de la plus grande simplicité.

Essai de définition des lieux singuliers

La détermination précise de l'ensemble des lieux singuliers n'est cependant pas une chose aisée . Ils ne peuvent pas tous être ramenés à des lieux ou des espaces très circonscrits. Nombre d'entre eux sont formés de sections de voie, parfois de grande longueur, qui ont servi et servent

encore de support à la croissance de la ville.

Parmi ces derniers figurent, à l'évidence, des lieux exceptionnels comme les quais de la Seine et des canaux, les grandes places et les grandes compositions tels que l'axe Trocadéro-Champ de Mars ou les Champs-Elysées.

Peuvent être associés à ces grands tracés, des regroupements d'espaces bien plus modestes, mais qui forment ensemble, par leur caractère particulier et leur juxtaposition, un véritable lieu singulier. L'exemple type en est donné par le réseau de rues des quartiers les plus anciens et les plus pittoresques de la ville, territoires sacralisés dont l'évolution apparaît désormais figée.

La sélection de ce deuxième ensemble de lieux apparaît déjà plus difficile, dans la mesure où la sacralisation (ou la muséification) est un phénomène mouvant. On notera cependant que l'extension de ces territoires figés conduit à limiter un rôle essentiel de la ville : celui d'offrir un support en perpétuelle évolution pour s'adapter à l'activité des hommes.

En outre, en matière d'aménagement, plus le caractère exceptionnel d'un tel site s'étend dans la ville et plus l'espace public qui le compose paraît appeler une organisation et des principes de traitement simples et ordinaires selon l'exemple que donnent de très nombreuses villes historiques italiennes. Dit autrement, ce n'est plus l'espace public ou tel ou tel équipement ou bâtiment de ces quartiers qui doit porter la marque de la singularité ; c'est l'ensemble tout entier, par ses caractéristiques communes, qui exprime ce caractère.

Certains grands tracés qui ont, à un moment donné, façonné l'espace public de Paris, participent également à l'ensemble des lieux singuliers. Mais ils ne s'y inscrivent pas forcément dans leur totalité, car des évolutions ont pu modifier leurs caractéristiques.

Des juxtapositions nouvelles, des influences renforcées, ou à l'inverse contrariées, peuvent en effet conduire à des destins différents pour des lieux que tout rapprochait au départ. Certains, rares, se voient ainsi entièrement sacralisés, alors que d'autres, plus nombreux, voient leur singularité s'user au fil du temps.

Une illustration particulièrement marquante d'une telle évolution est fournie par les boulevards des Fermiers Généraux : le boulevard Blanqui et le boulevard de la Chapelle, situés en traversée de vallon, ont connu un renforcement de leur caractère, un renouveau de leur particularité grâce à l'apparition du métro aérien ; à l'inverse, le boulevard de Courcelles est devenu moins exceptionnel lorsque s'est mise en place la nouvelle singularité majeure de la Place de l'Etoile avec son dispositif de voies rayonnantes. Ailleurs, aux abords de la gare Montparnasse, dans le 14e arrondissement, le tracé des boulevards s'est estompé. Entre ces évolutions extrêmes, l'essentiel du tracé s'est inscrit parmi les grandes artères plantées de Paris. La perception de son caractère singulier ne s'affirme plus guère que par la dissymétrie de la coupe en travers.

Figurent aussi, parmi les lieux singuliers des espaces plus quotidiens de la ville.

Si l'on exclut les simples carrefours qui ne demandent pas et ne permettent d'ailleurs pas d'aménagements significatifs peuvent ainsi être distingués :

- les intersections fortement marquées, telles que les angles de rues ouverts et dégagés (pouvant accueillir par exemple des plantations), les grands carrefours formant ronds-points, les places et les parvis,
- les variations sensibles dans le tracé des rues, telles que les impasses, les inflexions d'alignement (comme rue des Archives ou rue de Tournon), mais aussi les retraits d'alignements (par exemple avenue d'Italie) qui sont la trace d'une certaine forme de brutalité envers le paysage de la ville, et qui ont donc une image négative difficile à changer,

• les décalages en niveau des rues, soit sous forme de véritables croisements dénivelés (rue Broca, boulevard de Port Royal...), soit avec création d'escaliers (Butte Montmartre...), soit encore, plus rarement, dans le sens de la voie par décalage entre la chaussée et les trottoirs (boulevard Saint Martin...).

La diversité de ces espaces, qui sont appelés à former des lieux privilégiés de projets de voirie, est encore affirmée par plusieurs caractéristiques. Ils sont en premier lieu dans un état très variable : certains ont d'ores et déjà de grandes qualités et ne justifient au mieux que de simples améliorations ; d'autres sont au contraire les résultats de démarches mal abouties, comme de nombreux retraits d'alignement, et nécessitent une réflexion plus approfondie. Certains encore sont très ouverts sur les voies d'accès qui les bordent, de sorte que leur aménagement doit rester proche du traitement de ces voies pour assurer l'harmonie du paysage ; d'autres au contraire sont plus autonomes, plus fermés par rapport à leur environnement, ce qui permet souvent plus de liberté dans leur traitement.

Reperage, classement et premieres orientations pour le traitement

A partir des idées qui viennent d'être rappelées, une analyse des espaces publics de Paris a été menée. Les résultats en sont présentés dans la suite du présent document.

• Une carte des principaux lieux singuliers de Paris (Bois de Vincennes et du Bois de Boulogne exclus) montre leur répartition dans la capitale et la façon dont ils jalonnent son réseau d'espaces publics.

L'échelle de la carte imposait une sélection, de sorte que certains types d'espaces comme les retraits d'alignement, même importants, ou les impasses, n'y figurent pas. Cette carte montre néanmoins que les espaces singuliers sont nombreux à Paris, puisque ceux qui sont figurés représentent 15 à 20 % du linéaire total des rues de la capitale.

La carte révèle une autre façon de percevoir le paysage de l'espace public de la voirie, duale de la vision classique marquée par les tracés rectilignes des voies.

Elle montre aussi que l'espace public de voirie offre un paysage très riche et très varié. Cette diversité devrait orienter vers la modestie dans les traitements au sol des projets futurs. De même qu'une augmentation de l'encombrement créé par le mobilier urbain, la mise en valeur excessive des rues de Paris pourrait en effet réduire la lisibilité et la fluidité de ces espaces.

• Une esquisse des principaux types de lieux singuliers est ensuite présentée sous forme de fiches.

Les types les plus répandus y sont rapidement décrits. Puis pour chacun d'entr'eux sont suggérées des orientations concernant l'usage et le paysage, destinées à sensibiliser et guider les concepteurs d'éventuels projets futurs. Ces éléments pourraient constituer la base d'un cahier des charges à enrichir, si besoin est, au cas par cas.

Sur certains thèmes abordés, les règles définies pour les rues ordinaires peuvent être reprises par extension sans profonds changements. Sur d'autres thèmes, au contraire, les règles pourront être assouplies en raison même des caractéristiques propres à ces espaces très divers. Les directives proposées doivent alors suggérer, plus qu'imposer, des dispositions de référence ou évoquer des aménagements réalisés, qui dans la durée ont été jugés satisfaisants.

* *
*

Les résultats présentés posent encore, sans doute, de nombreuses questions. Ils paraissent cependant susceptibles de mieux orienter l'évolu-

tion des espaces publics existants et la conception de ceux des nouvelles opérations d'urbanisme.

D'ores et déjà de nombreux concepteurs s'appuient précisément sur des thèmes tels que le génie du lieu et la permanence des tracés pour faire émerger les lieux singuliers, et utilisent l'idée de tension entre espaces singuliers et espace ordinaire pour fonder leurs propositions.

Il est vrai aussi que certains lieux singuliers échappent aux catégories qui viennent d'être décrites. C'est surtout le cas dans la ville ancienne qui offre sans doute un potentiel beaucoup plus fort pour l'émergence de tels lieux que les trames imaginées a priori dans les quartiers nouveaux. Une question subsiste donc – à ce stade de la réflexion, celle de la façon de recréer dans les nouveaux quartiers les espaces divers, complexes et attrayants dont la ville existante est riche.

Mais ceci est une autre histoire ...

Note à propos des différentes dénominations d'espaces publics

On sait qu'à Paris, comme dans de nombreuses villes qui ont connu un grand développement au 19e siècle, une certaine confusion s'est progressivement développée dans la dénomination des voies, par exemple entre les avenues et les boulevards. Pour les lieux singuliers, des confusions encore plus grandes existent ; elles concernent d'abord la dénomination des places.

Tout se passe comme si, au fil du temps, on avait de plus en plus souvent dénommé place tout espace dégagé situé au droit d'un carrefour. Il existe pourtant des différences considérables entre les différents espaces ouverts qui portent ce nom en termes de traitements des limites (bâties ou non), d'usage et d'ouverture sur la ville.

On peut aussi relever, comme approximation toponymique notable, la variété des dénominations des impasses, dont certaines ont reçu le nom de square ou de villa.

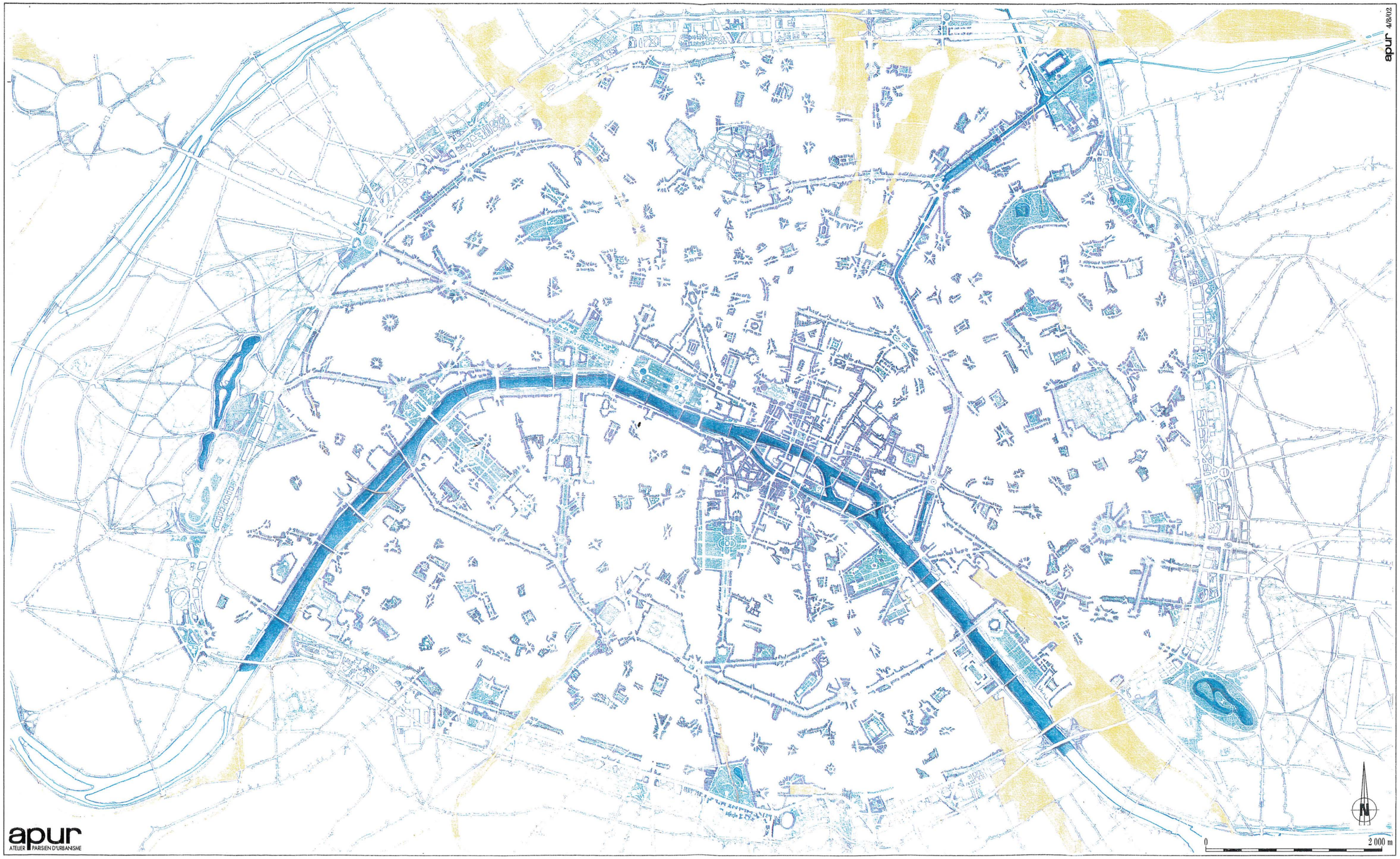
Le classement présenté ci-dessous des lieux singuliers propose une clarification dans ce domaine ; des termes différents sont utilisés pour les différentes catégories d'espaces.

La place de la Madeleine est ainsi rattachée à la catégorie des "carrefours et ronds-points" comme la place des Victoires, fortement entamée par la percée de la rue Etienne Marcel. De même l'organisation volumétrique de la place Saint-Michel la rattache sans aucun doute au dispositif monumental des grands tracés haussmanniens ; mais le traitement de sol y relève plus aujourd'hui de la catégorie des "angles de voies dégagés". Le document n'aborde pas, en revanche, les questions très complexes posées par des espaces exceptionnels comme celui de la place de la Concorde.

Il faut donc souligner que la terminologie proposée dans les pages suivantes, si elle cherche à faciliter la compréhension de l'analyse effectuée, s'écarte parfois des dénominations administratives.

CARTE DES PRINCIPAUX LIEUX SINGULIERS

Répartition spatiale des grands tracés et des espaces ponctuels les plus remarquables repérables dans Paris



apur 4/8/02

LES PRINCIPAUX TYPES DE LIEUX SINGULIERS

Caractéristiques, classement et premières orientations pour leur traitement

ANGLES DÉGAGÉS

Rue de Rennes - VIe

Rue de Turenne - IIIe

Rue Vavin - VIe

Place Henri Rollet - XVe

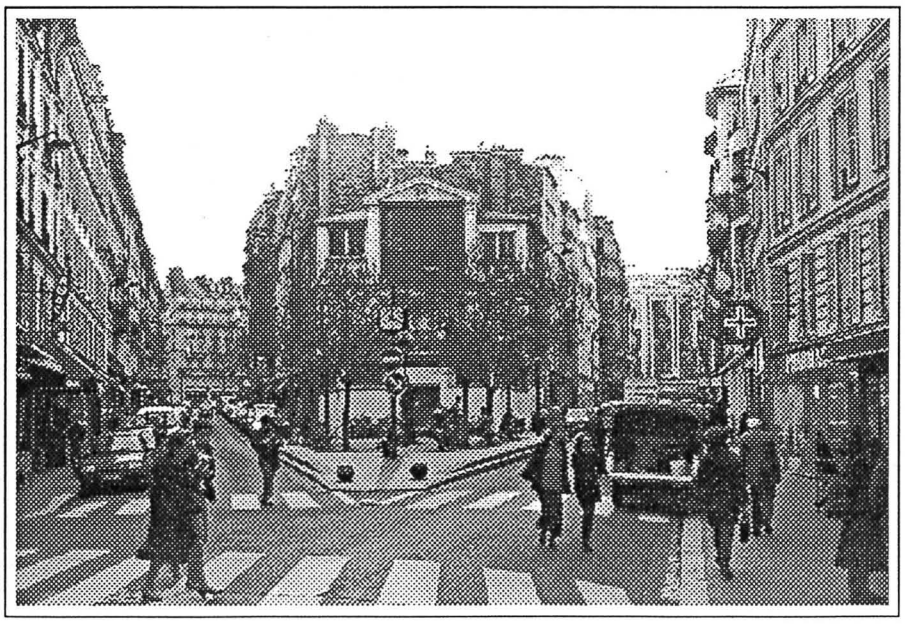
L'aménagement des carrefours et intersections de rues ordinaires n'a jamais fait l'objet à Paris de traitements recherchant une distinction ou une emphase particulière. Le principe général appliqué a toujours été de privilégier la perception filante de chaque rue, le traitement des carrefours s'en déduisant par simple raccord entre les directions principales des voies.

Ce principe doit rester la règle habituelle pour les aménagements : maintien du dessin linéaire des trottoirs, des fils d'eau et du stationnement, meilleure lisibilité possible des trajets y compris pour les piétons.
Il peut cependant être souhaitable de diversifier la perception de l'espace urbain, tout particulièrement aux intersections de rues qui offrent davantage de dégagement.

L'angle de deux rues, lorsqu'il présente un recul de l'alignement ou une parcelle non construite, lorsqu'il est bordé par un monument ou un lieu symbolique, offre parfois l'opportunité d'aménager certains carrefours dans un registre plus spécifique, comme celui des placettes, ce qui implique une véritable démarche de projet. Parfois il peut s'agir d'un fond de composition axiale, à traiter de façon plus ou moins monumentale. Mais ces lieux sont le plus souvent discrets; il n'est donc pas souhaitable d'y prévoir des aménagements trop marqués, mais au contraire d'y privilégier une certaine modestie. En particulier, les règles habituelles fixées pour les matériaux ne doivent pas dans ce cas souffrir d'exceptions : bordures de granit, terre-plein en asphalte ou sablés.

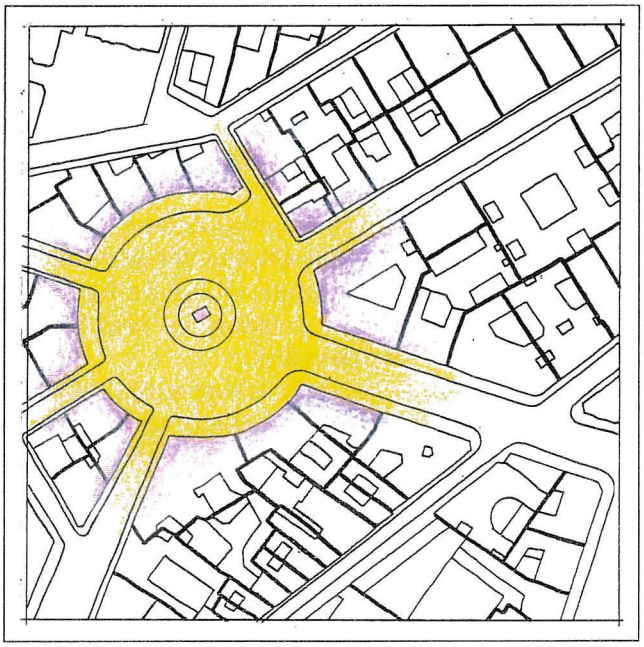
Fréquents à la croisée de voies étroites à caractère minéral, ces espaces doivent être des lieux d'accueil privilégiés pour quelques arbres de haute tige, implantés de manière à préserver les vues lointaines dans l'axe et le long des voies.
En terme d'usage, ces endroits sont aussi bien adaptés à l'implantation du mobilier urbain indispensable qui ne trouve pas place à proximité sur les trottoirs étroits des rues. Mais là encore, un minimum d'ordre et d'économie est indispensable pour offrir aux piétons des cheminements aisés. Il faut offrir un espace simplement ordonné, calme, d'un bon confort visuel, pouvant susciter une pause du promeneur sur son itinéraire.

Dans certains cas, enfin, la présence de mur-pignons sera l'occasion d'expressions artistiques à caractère plus ou moins temporaire, apportant une note plastique et colorée.



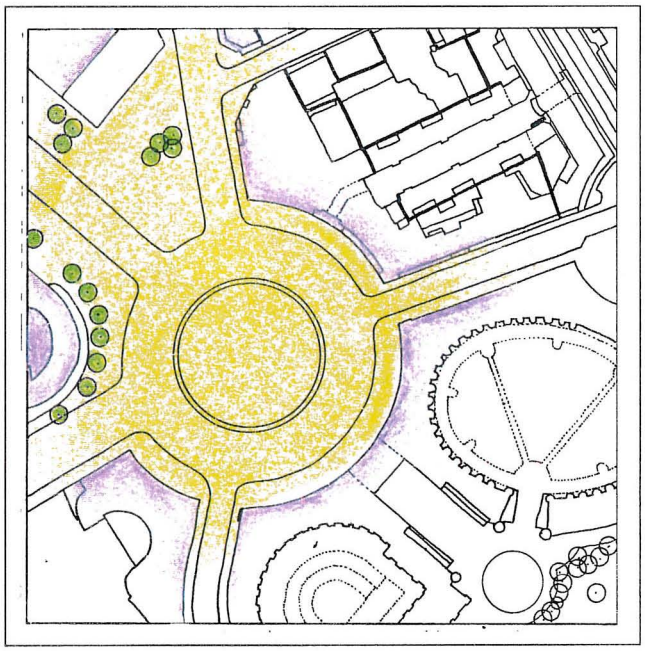
Rue Vavin

*Place des Victoires - I^e^*



*Place Edmond Rostand - VIe*

*Place de Catalogne - XIVe*



*Place Félix Éboué - XIIe*

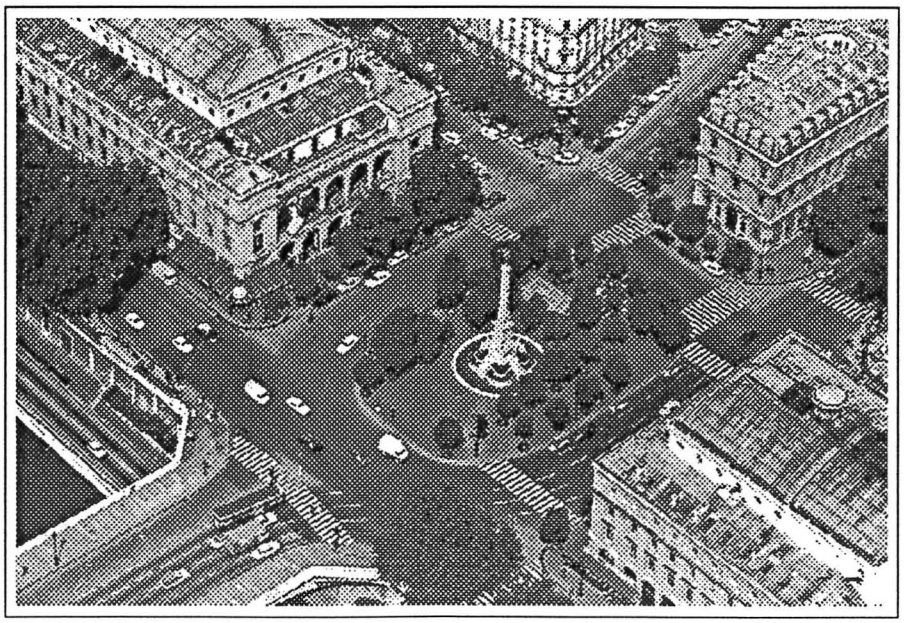
La dénomination retenue ici marque une opposition en terme d'usage par rapport à la notion classique de place urbaine même si le nom de place leur a été fréquemment attribué. Dans leur conception d'origine, les grands carrefours et ronds-points de Paris sont un dispositif urbain monumental, destiné à jalonner et hiérarchiser la totalité de la ville. Situés aux intersections d'un système de voirie rayonnant, ils doivent en rythmer et régler la structure.
Leur géométrie peut être très variable : cristallisation progressive d'un ancien carrefour de route, ouvert et agrandi au cours du temps, ou bien à l'autre extrémité des possibilités, composition monumentale conçue d'emblée pour rassembler un système de voies d'accès rigoureusement organisées.

En d'autres termes, les grands carrefours et les ronds-points sont des lieux de passage associant des fonctions circulatoires importantes et une image urbaine ouverte, souvent associée à une composition monumentale qui les rattache au système des grands espaces publics de la ville.
Leurs modifications éventuelles sont possibles mais doivent donc être envisagées avec prudence ; elles impliquent bien sûr le respect des compositions monumentales ; elles impliquent également, dès le début des réflexions, une analyse précise du trafic existant et de son évolution, et cela d'autant plus que le rôle du carrefour est important dans le réseau. L'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville est un exemple réussi d'une telle intervention, très volontaire, justifiée par le nouveau rôle de parvis dévolu à cet espace.

Dans le cas le plus général, les contraintes de circulation prises en compte, les grands carrefours et les ronds-points peuvent cependant recevoir des aménagements variés, surtout en partie centrale.

En raison même de l'ouverture du rond-point sur le reste de la ville, les espaces périphériques des trottoirs doivent respecter les orientations fixées pour les voies riveraines dont ils assurent la continuité, en matière de revêtement de sol, de plantations et d'implantation de mobilier urbain, comme le montrent bien les exemples pourtant très opposés de la place des Victoires et de la place Félix Eboué.

En revanche, l'espace central ne justifie pas de la même rigueur. Dans la plupart des cas, il peut recevoir des aménagements très divers : monument, sculpture, fontaine ou composition végétale qui complètent le traitement d'ensemble, en renforcent l'identité et créent un élément de repérage dans la ville.

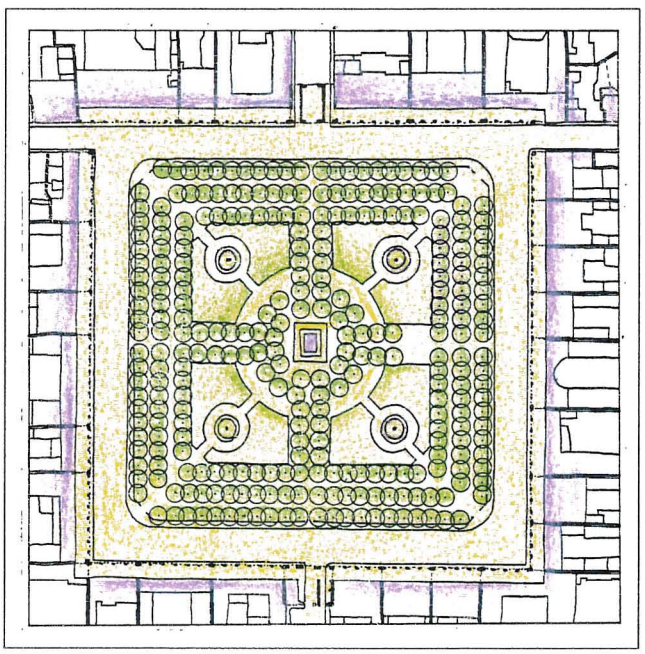


Place du Châtelet

Place Saint Thomas d'Aquin -

Place de l'Hôtel de Ville - IVe

Place des Vosges - IVe



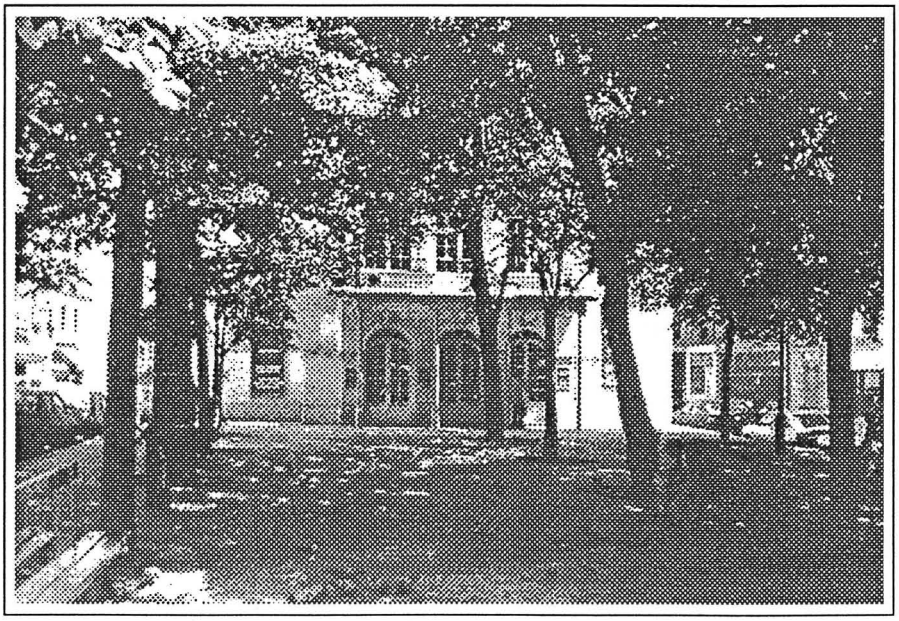
Place Saint Sulpice - VIe

Par opposition aux grands carrefours et ronds-points, les places sont des espaces libres de la ville de nature plus statique. La fonction de circulation et de passage n'y est pas dominante. Elles accueillent une pratique différente liée à leur vocation ou à leur caractère même, qui peut avoir une forte charge symbolique. C'est le cas, par exemple, lorsque la place sert de parvis, c'est-à-dire de seuil ou de lieu d'accueil d'un équipement majeur de la ville.

La géométrie de la place peut être variée, soit parce qu'elle constitue la marque persistante d'une ancienne place d'église ou d'un marché, soit, encore parce que sa forme très rigoureuse résulte d'une volonté de composition.

Les places et parvis sont donc en général des lieux relativement protégés, pratiqués pour eux-mêmes ou pour la desserte des institutions riveraines. Les caractéristiques de leur aménagement doivent par conséquent répondre très exactement à leur situation dans l'espace de la ville en exprimant ses différents niveaux de lecture.
La place s'exprime par différence avec le tissu ordinaire en articulant ou en régularisant les espaces. Elle peut donc être le lieu de nombreuses variations. Mais dans tous les cas, la composition doit être cohérente et globale.
Pour les lieux les plus marquants à l'échelle de la ville, l'aménagement doit rester simple, unitaire et dégagé, exprimant sans ambiguïté que ces grands espaces peuvent à différentes occasions être le théâtre des plus larges rassemblements.
Pour les espaces plus intimes en revanche, des combinaisons plus circonstancielles, voire pittoresques, sont tout à fait adaptées.

Les matériaux et mobiliers doivent rester en harmonie avec les gammes habituellement utilisées sauf exception justifiée par le caractère exceptionnel du lieu.
La question des plantations ne peut être réglée a priori par des directives générales. Il conviendra dans chaque cas d'effectuer une juste balance entre un verdissement souvent souhaitable, et le dégagement parfois nécessaire aux activités qui se déroulent sur la place ou pour une bonne perception des monuments riverains. Mais, comme pour les traitements d'angles et les carrefours, les plantations ne devront pas occulter les perspectives le long des voies d'accès.



Place Charles Dullin

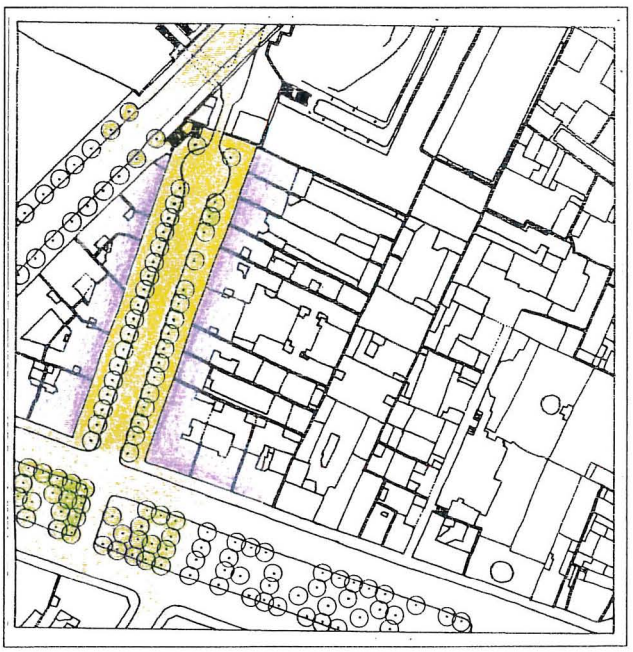
Impasses

*Impasse du Mont tonnerre - XVe*

*Impasse Jamot - XIVe*

*Avenue Constant Coquelin - VIIe*

*Avenue Rachel - XVIIIe*

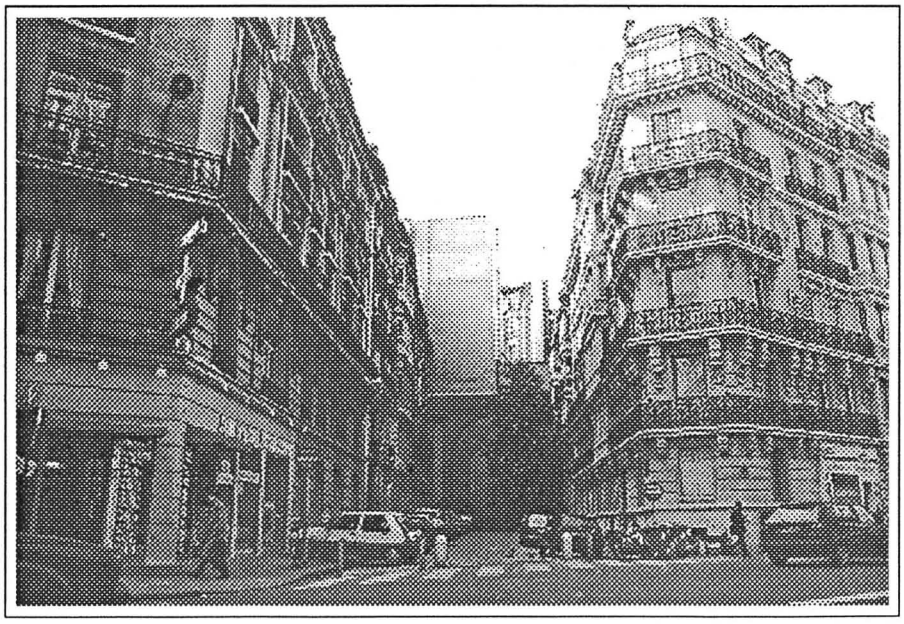


Les impasses constituent des lieux singuliers parce qu'elles ne respectent pas une des caractéristiques principales du réseau de voirie qui est d'être maillé. Elles n'ont donc qu'une fonction de desserte extrêmement locale, d'ailleurs souvent rendue difficile par l'étroitesse de la voie.

Lorsque l'impasse est une petite rue qui dessert uniquement des parcelles privées, son caractère privatif est plus affirmé ; il s'agit essentiellement, en terme de pratique, d'une avant-cour commune aux immeubles riverains. Il n'y a donc pas, le plus souvent, de raison d'en contraindre l'aménagement pour répondre à des objectifs généraux de paysage. Seule doit être recherchée comme partout, une bonne harmonie des matériaux et mobiliers.
Lorsque la voie est très étroite, les contraintes de réseaux, de sécurité et d'accès des pompiers, mais aussi d'environnement historique, peuvent au cas par cas orienter fortement le traitement et réduire les variations possibles.

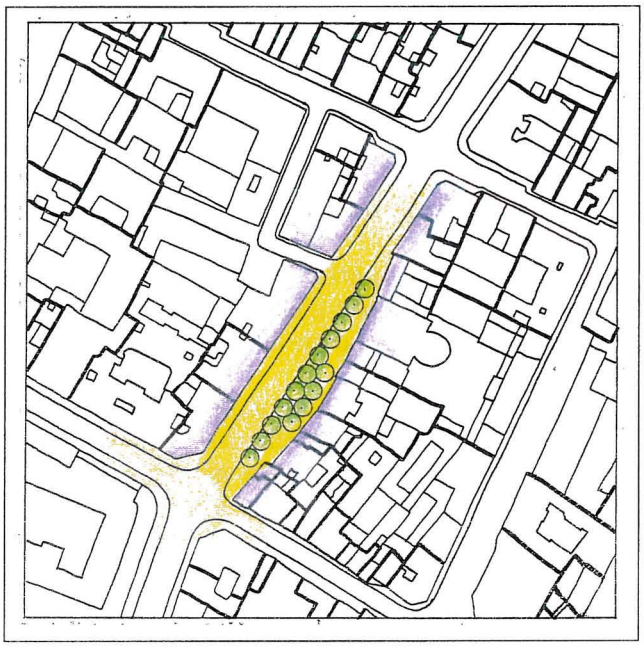
Dans les autres cas, sauf exception due au caractère du site, l'aménagement de l'impasse doit s'inspirer très directement des principes de composition de la rue définis par ailleurs en matière de traitement de sol, de rapport entre trottoirs et chaussée, de matériaux, de plantations et de mobilier. C'est le cas tout particulièrement :
• des amorces de percées haussmanniennes, post-haussmaniennes ou modernes qui n'ont pas été achevées ;
• des voies qui donnent accès à des équipements publics, qui sont donc plus largement fréquentées et nécessitent une très bonne accessibilité.

Les extrémités de l'impasse peuvent aussi être l'occasion d'aménagements particuliers. Ainsi, l'entrée d'une impasse étroite peut être marquée par un léger seuil renforçant la sécurité des usagers en freinant les véhicules. Les fonds d'impasses, lorsqu'ils ne sont pas occupés par des immeubles, peuvent aussi recevoir un traitement attrayant par une composition minérale, ou mieux encore végétale.

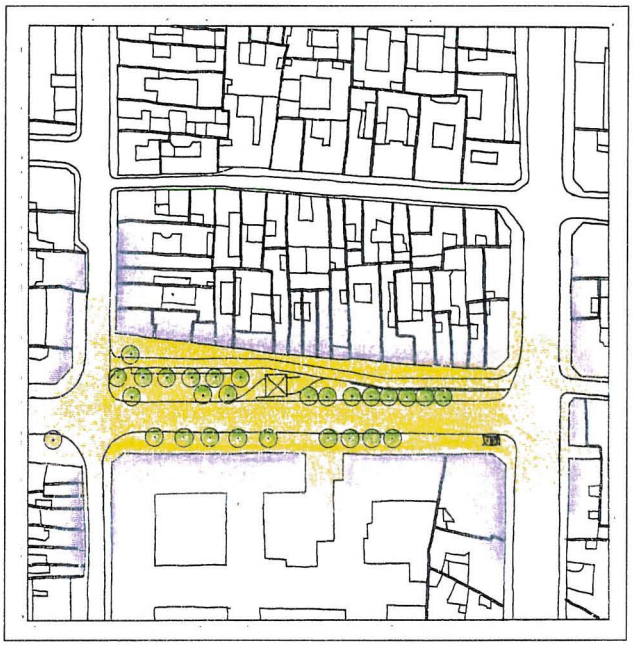


Square de Maubeuge

Rue des Archives - IVe



Rue du Grenier Saint Lazare - IIIe



Rue Réaumur - IIIe

Rue de Tournon- VIe

Les historiens de l'urbanisme soulignent que les tracés des voies constituent les éléments les plus permanents du développement de la ville.

Continuellement modifié au cours du temps, le réseau de voirie fait l'objet d'extensions, d'élargissements, de régularisations et d'adaptations diverses destinées à répondre à des exigences fonctionnelles ou esthétiques nouvelles.

Dans cette évolution, sont considérées comme des inflexions les modifications locales constatées dans la largeur d'une rue ou d'un itinéraire préexistant. Les raisons peuvent en être très variées, puisqu'elles peuvent par exemple recouvrir une rectification mineure de tracé (rue des Archives), une modification d'alignement mettant mieux en évidence un monument (rue de Seine), un léger désaxement entre une voie ancienne et une voie nouvelle plus longue (rue du Grenier Saint Lazare).

Ces lieux, où s'exprime souvent avec finesse la mémoire de la formation de la ville, mérite généralement d'être préservés, identifiés et mis en valeur.

Dans les rues étroites du centre ou sur les anciens itinéraires radiaux des faubourgs, ces inflexions, qui agrandissent légèrement l'espace des rues, sont souvent des emplacements privilégiés pour recevoir quelques plantations de haute tige d'essences variées, qui peuvent être librement disposées mais doivent préserver les vues lointaines. Comme dans le cas des places et parvis, l'opportunité de prévoir ces plantations aux abords d'éventuels monuments ne peut être examinée qu'au cas par cas.

Ces espaces peuvent également recevoir des étalages, des terrasses et des mobiliers utiles à la vie du quartier à condition que les cheminements linéaires des piétons soient correctement préservés.

Dans tous les cas, leur faible dimension ne justifie pas de s'écarter, en termes de matériaux et de choix de mobiliers, des dispositions générales retenues pour la voie dans laquelle ils se situent.

Rue des Archives

RETRAITS D'ALIGNEMENT

Rue de Picpus - XIIe

Rue de Vaugirard - XVe

Rue de Lourmel - XVe

Avenue d'Italie - XIIIe

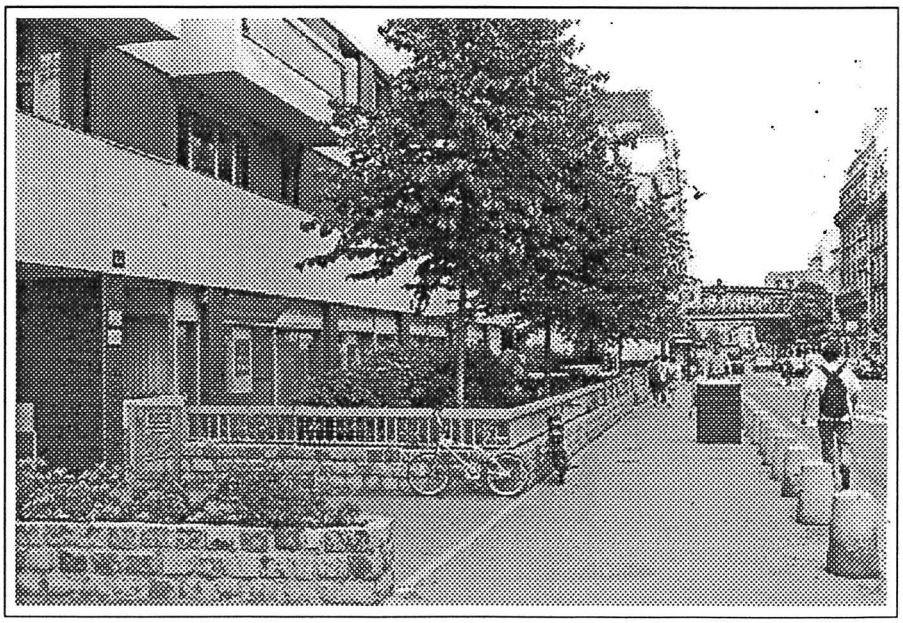
Résultats d'une évolution dans le dimensionnement d'une rue ou du recul volontaire d'un bâtiment, les retraits d'alignement apparaissent trop souvent comme des espaces délaissés en raison de l'ambiguïté de leur statut ; ils sont en effet largement ouverts sur les rues et peuvent être publics ou privés, et dans ce dernier cas accessibles ou non au public.

Lorsque l'alignement pour élargissement a été abandonné, la voie où se trouve le retrait ne changera plus de dimension. Ceci implique d'éviter autant que possible une variation significative du tracé de la bordure de trottoir au droit de ces retraits.
Quand le recul est important (plus de 3 mètres environ), la limite du trottoir courant doit être bien marquée par rapport à l'espace de l'élargissement.
Quand le recul est de faible dimension, ou lorsqu'il se situe dans une voie fortement fréquentée par les piétons et dont les trottoirs sont insuffisants, le retrait d'alignement doit faire partie du domaine public pour recevoir les mobiliers nécessaires à la vie du quartier et laisser plus libre le trottoir courant. Son traitement relève alors de règles proches de celles qui sont adoptées pour les angles dégagés et les inflexions. Il convient d'utiliser au mieux les possibilités de plantations et d'accueil des mobiliers en laissant libre les cheminements des piétons. Les matériaux et les mobiliers ne doivent pas s'écarter sensiblement de ceux qui sont utilisés dans la voie.

Des dispositions du même ordre doivent être appliquées dans les rares cas où le retrait fait partie d'une rue dont l'élargissement est toujours projeté.

Dans les autres cas, le retrait d'alignement peut rester ou retourner au domaine privé et son aménagement peut marquer plus fortement cette appartenance. Une plus large végétalisation est alors possible sous forme de plantations d'arbres ou de jardinières en pleine-terre lorsqu'elles peuvent avoir des dimensions suffisantes.

Si l'occupation du sous-sol interdit cette disposition, il ne faut pas exclure une occupation temporaire sous forme de construction à rez-de-chaussée. Dans ce cas, la limite entre l'espace privé et l'espace public doit être matérialisée par une clôture d'une dimension et d'une qualité suffisantes, susceptible le cas échéant de masquer les occupations privées de ce qui est, en fait, une sorte de cour ouvrant sur la rue.

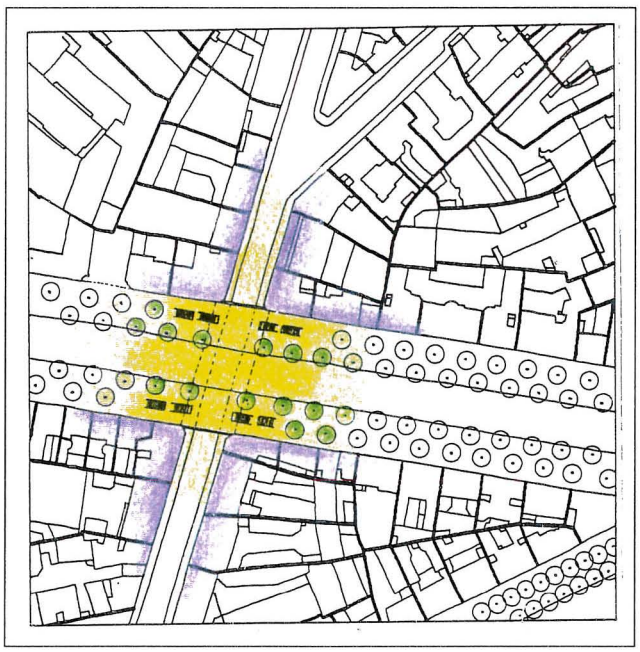


Rue Lecourbe

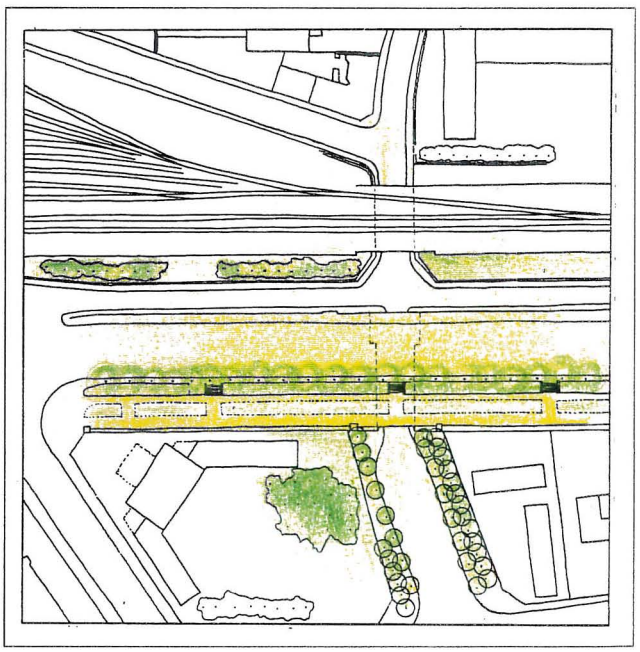
Rues de Belfond/Sémard - IXe

Rues des Pyrénées/Renouvier - XXe

Boulevard de Port-Royal/Pascal - XIIIe



Poterne des Peupliers - XIIIe



DÉCALAGES
CROISEMENTS DÉNIVELÉS

Les intersections dénivelées entre deux voies résultent le plus souvent à Paris de la création de grands tracés urbains imaginés au 19ème siècle dans les secteurs des collines des faubourgs et des lotissements périphériques.

Réduisant les possibilités d'échanges avec le réseau de voirie préexistant, ce dispositif offre en revanche l'avantage de limiter fortement l'impact de la voie nouvelle sur le nivellement du quartier existant qu'elle traverse.

Relativement peu fréquent, ce type de disposition offre aussi des points de vue originaux et parfois surprenants sur la ville, qui peuvent appeler une protection et une mise en valeur particulière.

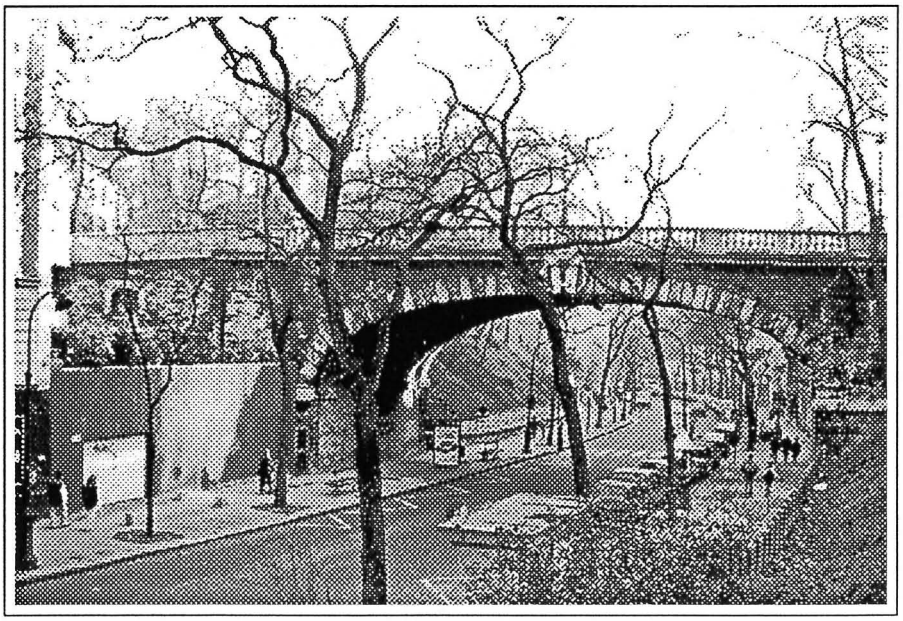
La conception initiale doit d'abord limiter l'effet de tunnel pour le passage inférieur. La voie la moins large, implantée au-dessus, est à cet égard plus satisfaisante ; dans le cas contraire des "jours" ou des puits de lumière devraient être ménagés.

Des ouvrages d'apparence légère, aux structures les plus fines, doivent être impérativement recherchés.

Les escaliers de jonction entre niveaux doivent être de préférence dégagés latéralement ou bordés d'immeubles, plutôt qu'insérés dans l'ouvrage proprement dit.

Plusieurs de ces dispositions s'appliquent d'ailleurs aussi bien aux ouvrages de franchissements ferroviaires ; les ponts métalliques de l'ancienne ligne Petite Ceinture constituent à cet égard des exemples classiques réussis, qui peuvent être réinterprétés de façon contemporaine.

Une gestion et un entretien facile de ces ouvrages sont particulièrement importants, surtout pour les passages inférieurs. Les revêtements des culées et sous-faces de tabliers doivent être traités en conséquence.



Rues des Pyrénées/Renouvier

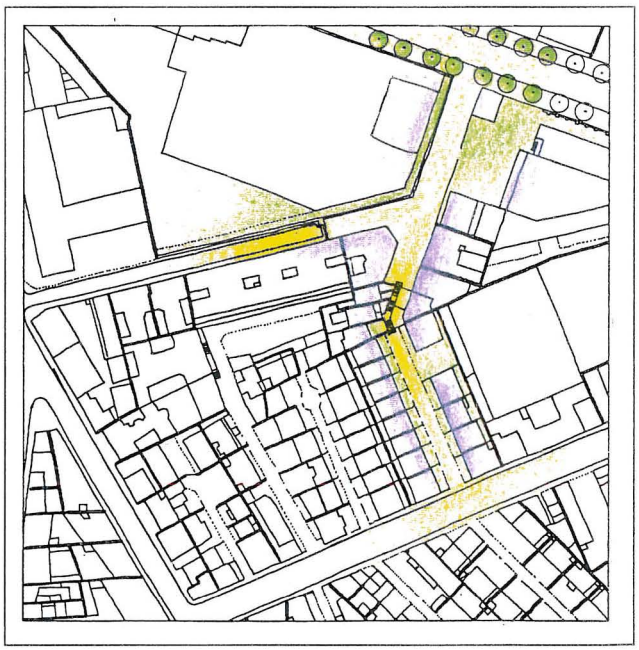
ESCALIERS

Rue Rollin - V^e

Square Caulaincourt - XVIIIe

Rue Amelot - XIe

Rue Claude Monet - XIXe



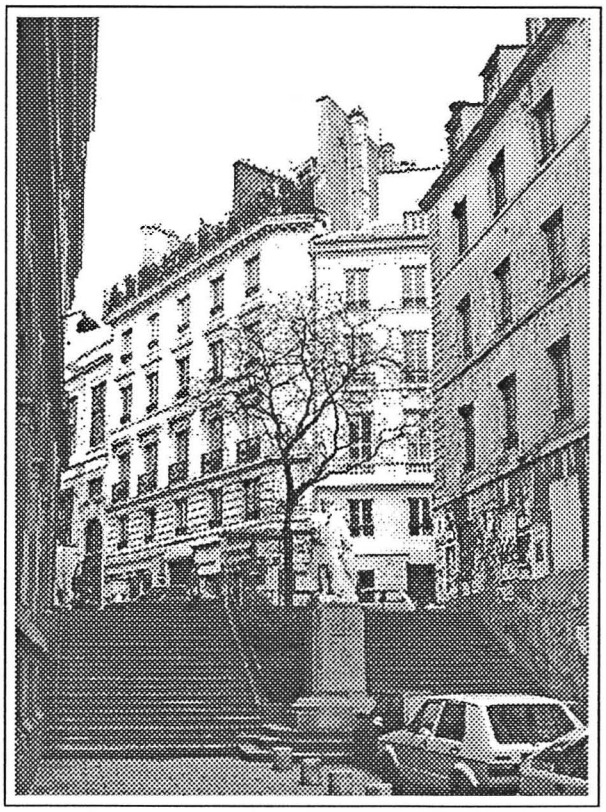
Les escaliers sont des dispositifs de raccordement entre rues relativement fréquents à Paris. Ils résultent soit de contraintes de pentes et de niveaux particulièrement importantes comme à la Butte Montmartre, soit encore comme dans le cas des croisements dénivelés, des conséquences de tracés urbains de grande dimension ouverts à travers les réseaux de voiries anciens, comme c'est le cas par exemple boulevard Beaumarchais.

Leur conception est donc étroitement liée aux conditions topographiques locales et apparaît extrêmement diversifiée. Comme les croisements dénivelées, les escaliers peuvent constituer, depuis leur partie haute, des moments forts dans une promenade, en permettant la découverte d'horizons urbains étendus. Vus depuis leur partie basse, ils forment le fond de compositions axiales qui méritent souvent d'être traitées de façon relativement monumentale.

Très souvent les escaliers sont l'objet d'un traitement esthétique soigné: appareillage de perrés, mains courantes ouvragées, statues, fontaines, ou arbres de haute tige.
Si la différence de niveau est importante, il est préférable de disposer les emmarchements en partie centrale de manière à ménager des paliers latéraux facilitant l'accès aux voies ou aux immeubles riverains.

Le choix des essences de plantations est libre, mais les mobiliers et les matériaux de sols sont identiques à ceux des voies riveraines. Cependant les emmarchements proprement dit sont en pierre dure.

Comme les placettes ou les angles dégagés, ces lieux apportent donc une qualité particulière au paysage du quartier dans lequel ils se situent ; ils doivent donc être l'objet d'un effort de mise en valeur.

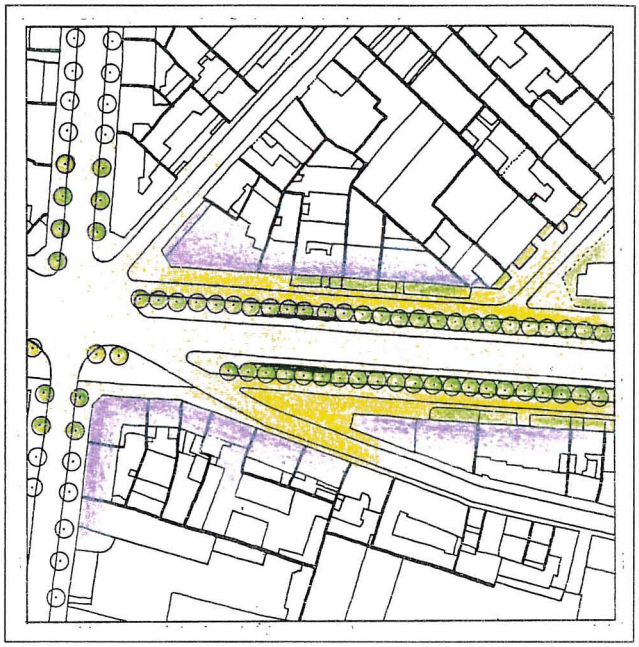


Rue Antoine Dubois

CHAUSSÉES ET TROTTOIRS SÉPARÉS

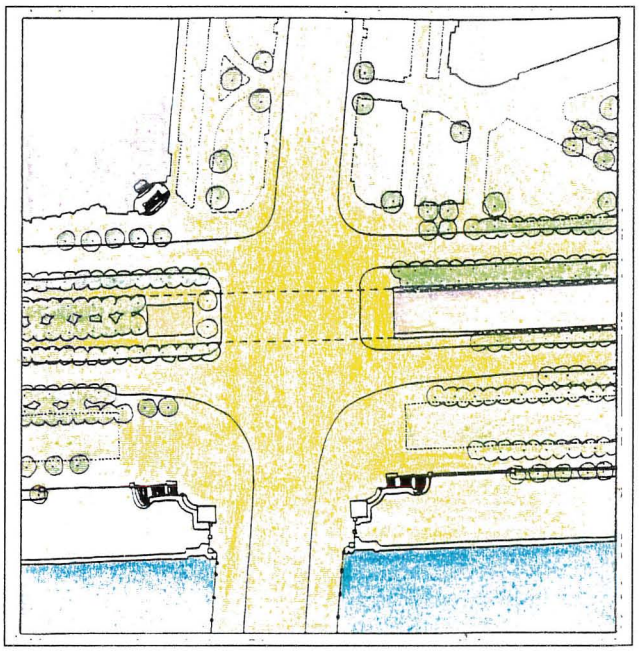
*Rue Censier - V^e^*

*Avenue de Saint Mandé - XIIe*



*Boulevard Saint Martin - X^e^*

*Cours la Reine - XVIe*



DÉCALAGES

CHAUSSÉES ET TROTTOIRS SÉPARÉS

Les difficultés d'établissement de tracés de voirie réguliers dans les sites de collines de la capitale peuvent conduire exceptionnellement à imaginer des voies comprenant des niveaux différents. Ainsi, dans une voie déjà bordée partiellement ou totalement d'immeubles, la rectification du profil en long, par exemple pour rendre l'itinéraire plus lisible, peut imposer un décalage entre le niveau de la chaussée et celui des trottoirs, puisqu'il est très difficile de modifier ce dernier.

Cette configuration est assez fréquente ponctuellement, lorsqu'une voie nouvelle a été tracée en préservant un ou quelques immeubles plus anciens dont le seuil forme alors par rapport au trottoir, soit une petite terrasse, soit au contraire une sorte de cour anglaise. On peut également la rencontrer lorsque deux réseaux de rues viennent à se juxtaposer alors qu'ils sont organisés à des niveaux différents. Dans ce cas, l'espace entre les voies est traité sous forme de murs ou de talus d'un dessin plus ou moins travaillé. En revanche, ce type de dispositif concerne très rarement les grands tracés de voirie, comme dans le cas du boulevard Saint-Martin.

Dans tous les cas, cette configuration introduit une complication dans l'organisation physique de la voie concernée et dans le parcours des usagers. Il paraît alors superflu de renforcer cette complexité par des d'aménagements physique supplémentaires, au sol ou en volume. Sauf exception, les traitements permanents de ces espaces devraient donc être conçus comme ceux des voies ordinaires, avec une grande économie de moyens. Ceci n'empêche pas, bien entendu, que d'autres dispositifs plus légers, et particulièrement une mise en valeur nocturne par un éclairage adapté, puissent y être imaginés.

Il est possible de rattacher à ces singularités traditionnelles une catégorie plus récente d'ouvrages décalés : les voies dénivelées aux approches de carrefours (passages souterrains). Dans ce cas, l'examen des ouvrages réalisés dans Paris montre que des traitements acceptables ne sont obtenus qu'à deux conditions :

- comme pour les croisements décalés, les matériaux utilisés pour les ouvrages et leur revêtement doivent être de bonne qualité tant pour l'aspect que pour l'entretien.
- il faut aussi que l'ouvrage nouveau soit d'une proportion raisonnable par rapport à la voie qui l'accueille et préserve les principales dispositions du paysage, particulièrement les plantations et les trottoirs.

Boulevard Saint Martin