

SEINE RIVE GAUCHE

EXPOSITION PRESENTÉE AU PAVILLON DE L'ARSENAL - GALERIE D'ACTUALITÉ DU 5 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE 1990



EXPOSITION SEINE RIVE GAUCHE

L'EXPOSITION SEINE RIVE GAUCHE a été présentée au Pavillon de l'Arsenal du 5 octobre au 10 novembre 1990.

Cette manifestation avait un double objectif :

- présenter au public le projet d'aménagement qui faisait parallèlement l'objet d'une enquête publique à la mairie du 13^{ème} arrondissement dans le cadre de la procédure de zone d'aménagement concerté.*
- montrer à cette occasion le cheminement des études consacrées à ce site depuis les années 70, en accordant une attention particulière aux réflexions récentes préalables au projet retenu.*

Ce document reprend l'intégralité des textes et l'essentiel des documents graphiques et maquettes présentés à l'exposition.



EXPOSITION SEINE RIVE GAUCHE

Exposition créée par
le Pavillon de l'Arsenal avec
l'Atelier Parisien d'Urbanisme

COMMISSARIAT ET SCENOGRAPHIE DE L'EXPOSITION

André Lortie, architecte
assisté de Philippe Simon

GRAPHISME

Pierre Dusser

DOCUMENTATION

Atelier Parisien d'Urbanisme : Myriam Berthier, Elsa Martayan
Pavillon de l'Arsenal : Martine Pitallier

MAQUETTES

EPI, Wim Janssen, Christian Schuller, Michel Goudin

REALISATION ET MONTAGE

Service Technique du Génie Civil et des Aménagements Intérieurs, Direction de l'Architecture,
Mission Communication de la Direction de l'Aménagement Urbain,
de la Mairie de Paris

REPORTAGES PHOTOGRAPHIQUES

Atelier Parisien d'Urbanisme, Quentin Bertoux
SEMAPA/Raphaël
Photographies aériennes : I.G.N.

COORDINATION PAVILLON DE L'ARSENAL : Catherine Bai

ATELIER PARISIEN D'URBANISME :

M. Bella, O. Bigard, P. Bouny, A.M. Bourlon, J. Cocardon, C. Coloigner,
J. Cyrille, G. Fournigault, P. Galas, F. Grether, J. Gros, E. Guillaut, D. Huertas-Vela,
L. Hutteau, J. Komenda, D. Lefèvre, A. Legrand, F. L'Hénaff, V. Louzoun,
J.P. Marquette, M. Mezziani, P. Micheloni, O. Nicoulaud, D. Plancke, A. Ponceau,
E. Satchidanandam, P. Sorlin, C. Tant, P. Vaucheret, N. Vergrucht, J.P. Vitali

LE PAVILLON DE L'ARSENAL ET L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME remercient :

la Direction de l'Architecture

La Direction de l'Aménagement Urbain
de la Mairie de Paris

La SEMAPA

L'Etablissement Public de la Bibliothèque de France
et plus particulièrement Th. Cornil, C. Piot, P. Schall, J. Schmid, J.B. Vaquin
ainsi que tous les architectes dont les prêts ont permis la réalisation de cette exposition

L'enquête publique sur la ZAC Seine Rive Gauche est ouverte
à la Mairie du 13^e arrondissement du 1^{er} octobre au 10 novembre 1990.

PRESENTATION DE L'EXPOSITION

PARIS - SEINE RIVE GAUCHE LA GENESE DU PROJET

130 ha d'emprise, 2 700 m de quais de la Seine, 5 000 logements, 900 000 m² de bureaux, 250 000 m² de locaux d'activités, un nouveau pôle culturel avec la Bibliothèque de France, une université et la Cité des arts graphiques, des réseaux de transport renouvelés, améliorés et étendus, des équipements ferroviaires rénovés et couverts, l'opération Seine rive gauche apparaît, à bien des égards exceptionnelle.

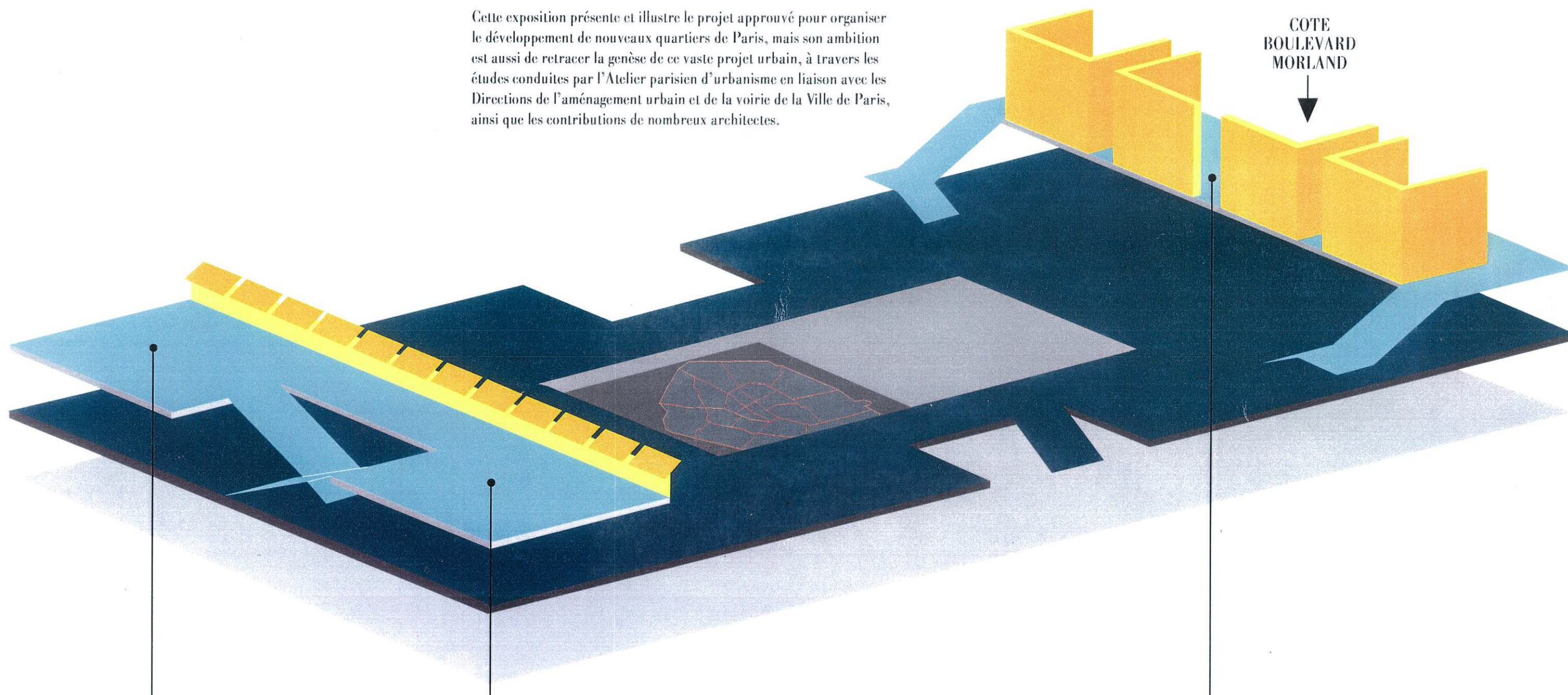
Le Conseil de Paris a approuvé le 25 juin 1990 un projet de plan d'aménagement.

Les choix qui ont conduit à ce parti d'aménagement sont le résultat d'un travail progressif.

Cette exposition présente et illustre le projet approuvé pour organiser le développement de nouveaux quartiers de Paris, mais son ambition est aussi de retracer la genèse de ce vaste projet urbain, à travers les études conduites par l'Atelier parisien d'urbanisme en liaison avec les Directions de l'aménagement urbain et de la voirie de la Ville de Paris, ainsi que les contributions de nombreux architectes.

L'exposition est divisée en deux sections : l'une retrace de façon synthétique les nombreuses études menées sur ce site depuis plus de 10 ans ; l'autre (disposée sur la mezzanine située de l'autre côté du bâtiment) présente le site et le projet approuvé.

Les documents de cette section de l'exposition résument et simplifient plusieurs années d'études ; ils montrent la richesse de la démarche ouverte utilisée pour élaborer le projet de Seine Rive gauche.



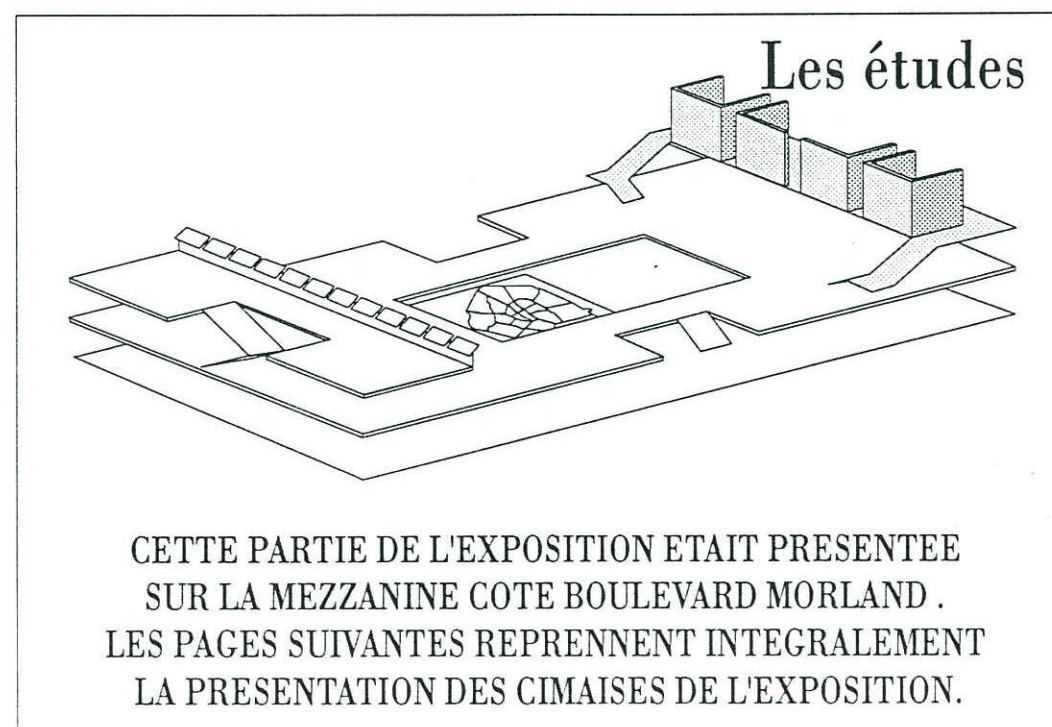
LE SITE
PRESENTATION
DU SITE ET DE
SON HISTOIRE

LE PROJET
PLANS ET MAQUETTES
DU PROJET ADOPTE
PAR LE CONSEIL DE PARIS

LES ETUDES
L'EVOLUTION DES ETUDES
ET LES CONTRIBUTIONS
DES ARCHITECTES CONSULTES

E X P O S I T I O N
PARIS - SEINE RIVE GAUCHE

LES ETUDES



BERCY ET TOLBIAC :

PLANS D'ENSEMBLE
ET SCHEMA DIRECTEUR.

Le Plan d'urbanisme directeur (PUD) de Paris établi à la fin des années cinquante maintient pour le sud-est de la capitale une dominante industrielle et artisanale.

En 1965, le premier schéma directeur régional constate l'essoufflement de nombreuses activités de ces catégories. L'idée est alors exprimée d'un projet d'une certaine envergure, surtout autour de la gare de Lyon, "dans l'environnement de la multiple croisée des moyens de transport". Les travaux de la première ligne du RER (ligne A est-ouest) sont entrepris ; la voie express Georges-Pompidou est achevée en 1967 et le boulevard périphérique ouvert dans cette section en 1969.

En 1973, le Schéma de secteur Seine sud-est affirme la volonté de la Ville de Paris d'inscrire dans un cadre global les transformations de toute cette partie de son territoire. Les orientations en sont reprises dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de la Ville de Paris adopté en 1977.

Les grandes options d'urbanisme proposées concourent à la création, autour du fleuve, de toute une nouvelle partie de la ville, dans la diversité de ses composantes :

- rive droite : modernisation de la gare de Lyon ; renforcement du pôle tertiaire contigu ; création d'un grand équipement boulevard de Bercy (ce sera le Palais omnisports) ; nouveaux quartiers autour d'un parc plus au sud ;
- rive gauche : ensemble tertiaire autour de la gare d'Austerlitz ; logements et bureaux autour de la rue de Tolbiac et de la rue du Chevaleret ; création d'une vaste zone d'activités industrielles et portuaires plus au sud.

De puissantes infrastructures doivent desservir ces quartiers et les relier à l'ensemble de la ville : le pont de Bercy élargi ; un nouveau pont entre les gares de Lyon et d'Austerlitz prolongé, sur la rive droite, par une voie aboutissant boulevard Diderot (la rue Van-Gogh qui sera rapidement achevée) et, sur la rive gauche, par une voie rejoignant le boulevard Saint-Marcel après avoir traversé la gare d'Austerlitz.

Des améliorations considérables des transports en commun sont également prévues : la déviation de la ligne de métro n°5 pour la faire passer gare de Lyon et ainsi relier les deux gares ; la remise en service de la Petite ceinture ; enfin, le prolongement de la ligne n°10 au-delà de la gare d'Austerlitz pour desservir le centre du 13^e arrondissement.

Les documents d'urbanisme des années 70 expriment donc une vision dissymétrique de l'avenir des deux rives. A Bercy, la ville doit s'étendre jusqu'aux boulevards extérieurs, occupant tout l'espace compris entre les emprises SNCF et la Seine. Sur la rive gauche, les objectifs sont plus modestes et le développement doit rester contenu autour des débouchés des ponts.

PROJETS POUR L'EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989

L'Exposition Universelle de 1989 est imaginée comme une manifestation dans la ville, pour l'essentiel autour de la Seine.

Une première étude de faisabilité dégage deux sites principaux ouverts sur le fleuve, aux abords des limites sud-ouest et sud-est de Paris. Les liaisons entre eux doivent être assurées par la Seine et par un nouveau moyen de transport empruntant le tracé de la Petite ceinture sud.

Ces deux grands espaces réaménageables ont déjà fait l'objet de projets sur une grande partie de leurs surfaces :

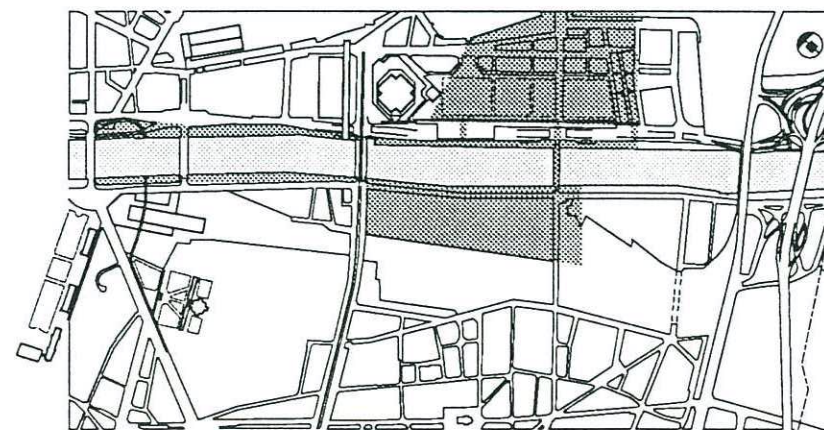
- à l'ouest le secteur de la ZAC Citroën est étendu sur les emprises de la plaine de Vaugirard. Des aménagements sont également prévus au bord de la Seine le long des quais rive gauche, vers le quartier de Beaugrenelle ;
- à l'est le secteur de Bercy est augmenté, de l'autre côté de la Seine, des terrains de la gare de Tolbiac — dont le départ est envisagé pour la première fois — et de quelques espaces en sur-sol au-dessus des voies ferrées.

Le site est ainsi défini doit accueillir, côté Bercy (sur 20 ha environ), un ensemble d'installations temporaires abritant des activités ludiques et, côté Tolbiac (sur 18 ha), les pavillons thématiques, bâtiments définitifs entourés d'un vaste espace public agrémenté de sculptures.

Le schéma esquissé prévoit un renforcement des liaisons entre les deux rives. Les ponts existants sont élargis et de nouvelles traversées créées : à l'ouvrage déjà prévu pour doubler le pont d'Austerlitz s'ajoute une passerelle supplémentaire réservée aux piétons.

Les axes bâtis perpendiculaires à la Seine sont affirmés. Il est également imaginé de couvrir une partie des voies ferrées maintenues. L'aménagement se poursuit par un traitement puissant des berges et des quais, bordés de constructions jusqu'au bassin de l'Arsenal.

Ce schéma sera approfondi par la Mission de préfiguration de l'Exposition qui consulte dans ce but plusieurs équipes d'architectes.

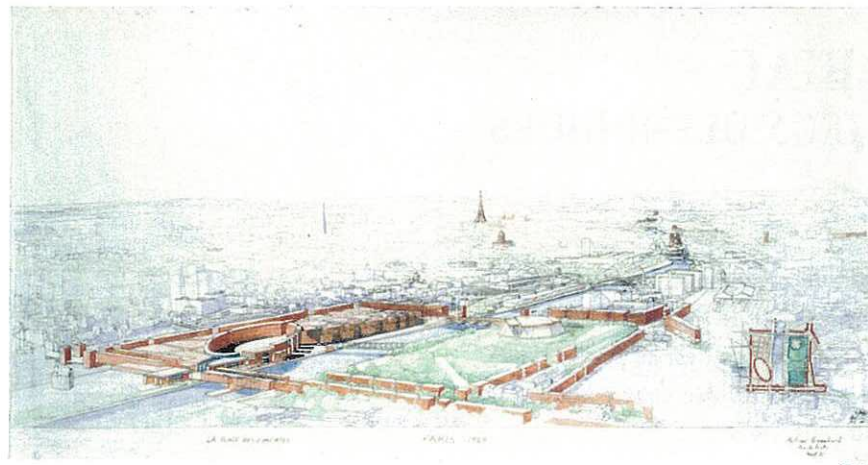


EXPOSITION
UNIVERSELLE
DE 1989

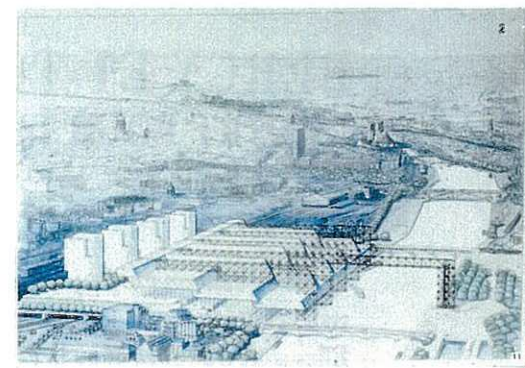
- A** Extrait du Plan d'Urbanisme Directeur, 1959
- B** Schéma de secteur Seine Sud-Est, 1973
- C** Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris, 1977
- D** APUR - Illustration de la zone industrielle et portuaire, 1975

EXPOSITION UNIVERSELLE

- E** APUR - Plan de faisabilité pour l'implantation des sites
- F** OMA-Rem Koolhaas, architectes
- G** Ionel Schein, Paul Vincent, architectes
- H** Claude Vasconi, architecte
- I** Jean Claude Drouin, Jean Yves Barrier - Atelier d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, architectes -
- J** François Seigneur, Jean Nouvel, concepteurs
- K** Ricardo Bofill, Taller de Arquitectura, architectes
- L** Antoine Grumbach, architecte



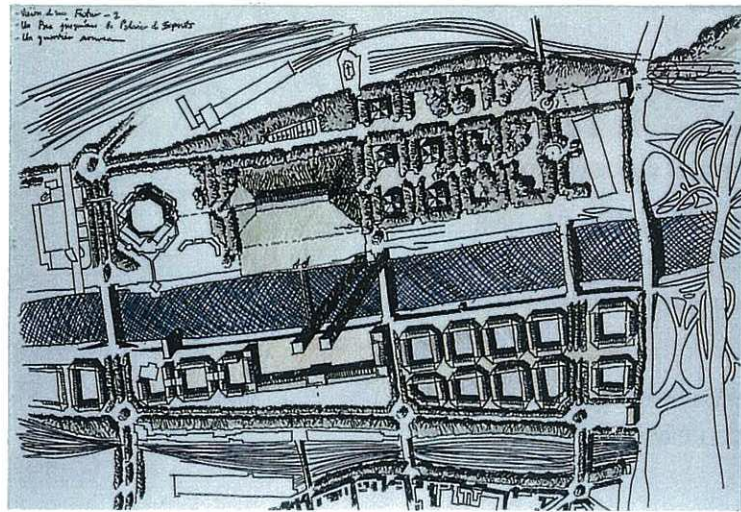
L



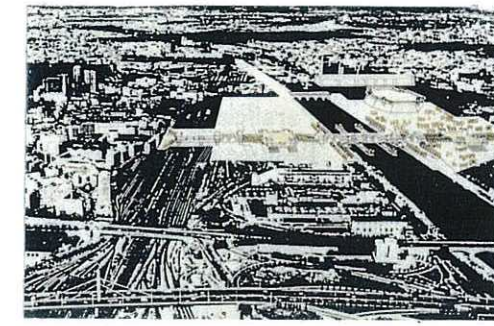
H



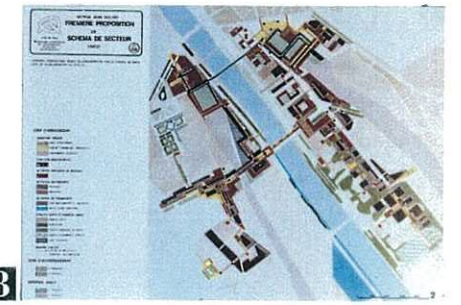
A



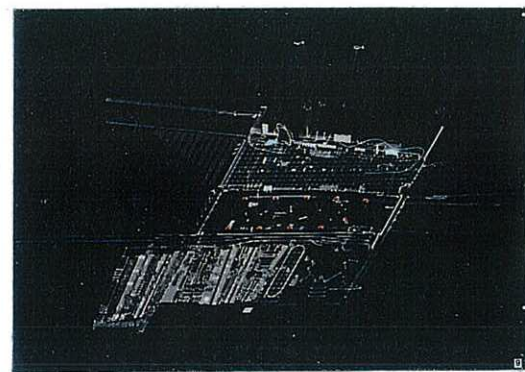
K



G



B



F



C



D



J



J



J



J



I



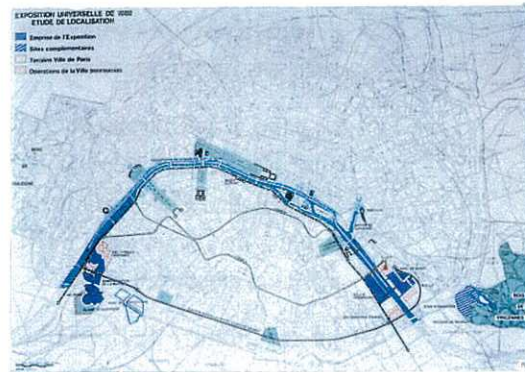
I



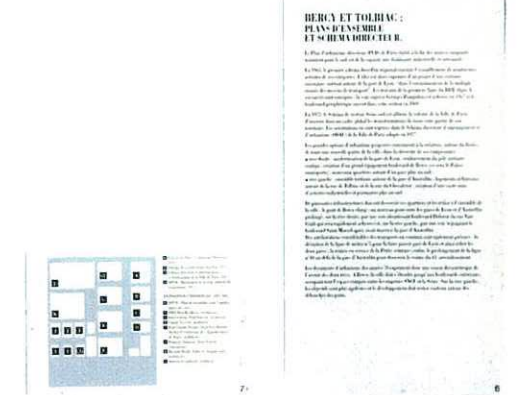
I



I



E



E

BERCY ET TOLBIAC PROJET POUR LES JEUX OLYMPIQUES DE 1992

Après l'abandon du projet d'Exposition universelle, les études de redéveloppement se poursuivent sur les sites de Bercy et Tolbiac. Elles sont traduites dans le Plan programme de l'est de Paris (1983) qui maintient l'option de libérer la gare de Tolbiac pour y réaliser des logements, des bureaux et un grand équipement.

Un nouveau grand projet relance ensuite les réflexions : celui de l'accueil des jeux Olympiques d'été de 1992 à Paris.

Parallèlement à ces études et sans lien avec les réalisations prévues, l'équipe de Banlieues 89 exprime une hypothèse très ambitieuse, celle d'un report à la limite de Paris des gares de Lyon et d'Austerlitz.

Le dossier de candidature de Paris pour les jeux Olympiques de 1992 propose de situer l'essentiel des compétitions à l'intérieur de l'agglomération urbaine. De nombreux équipements existants ou réhabilités doivent être utilisés.

Il est imaginé à nouveau de transférer la gare de marchandises de Tolbiac pour créer tout près du cœur de Paris, un ensemble majeur : Bercy-Tolbiac.

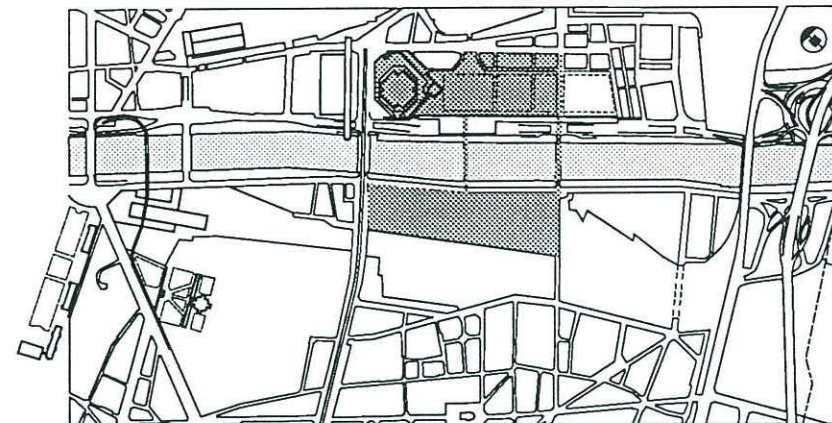
Outre le Palais omnisports — alors en chantier — ce site doit accueillir d'importants programmes :

- côté Tolbiac, le centre de presse et le stade nautique (après le rejet d'une implantation à Bercy, difficilement compatible avec le Palais omnisports et le parc) ;
- à cheval sur les deux rives, le village olympique et le secteur international, espace de rencontre des athlètes, journalistes, dirigeants et invités.

Ces réalisations nouvelles, définitives, sont utilisées pour les jeux quelques semaines seulement. Le projet des jeux est donc inscrit dans celui des futurs quartiers.

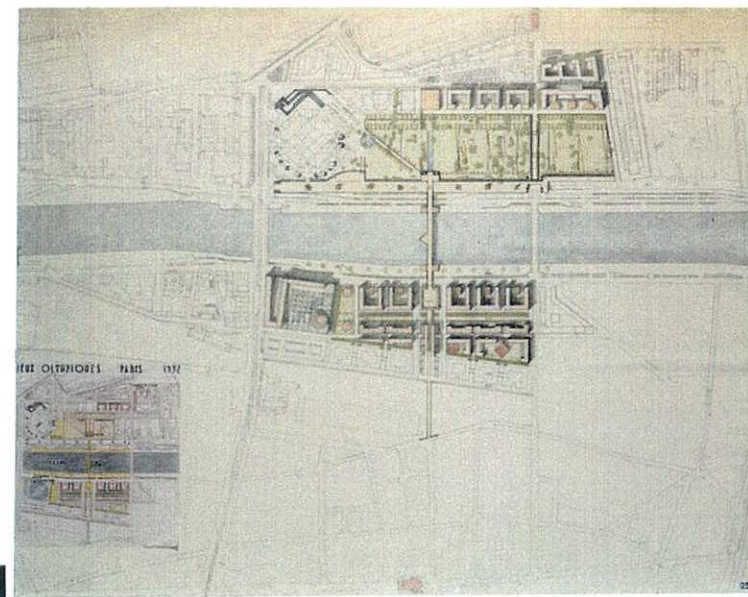
Le parti d'aménagement est alors déjà fixé dans ses grandes lignes pour Bercy, c'est celui du quartier entourant le parc. Pour Tolbiac, l'APUR chargé de l'étude des sites olympiques parisiens, consulte les équipes de Jean-Pierre Buffi et Patrick Céleste pour préparer le projet d'aménagement.

La candidature de Paris n'est finalement pas retenue mais, en 1986, la SNCF confirme son accord pour céder à la Ville de Paris les 13 ha de la gare de Tolbiac.

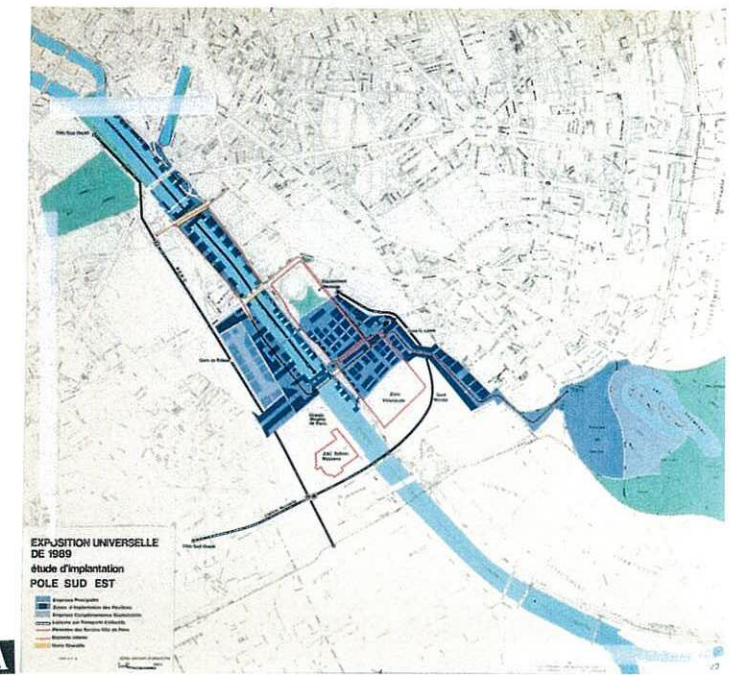


JEUX
OLYMPIQUES
DE 1992

- A** APUR - Exposition universelle, pôle sud-est, 1982
- B** Banlieues 89, Roland Castro, Michel Cantal-Dupart, architectes - Gares de la Méditerranée, 1984-85
- C** APUR - Etude pour l'aménagement des quartiers Bercy-Tolbiac, 1983
- D** APUR - Plan du site sud-est pour les Jeux Olympiques, 1985
- E** APUR - Perspective d'étude pour les Jeux Olympiques, 1985
- F** Patrick Céleste, architecte - étude pour les Jeux Olympiques, 1985
- G** Jean Pierre Buffi, architecte - étude pour les Jeux Olympiques, 1985



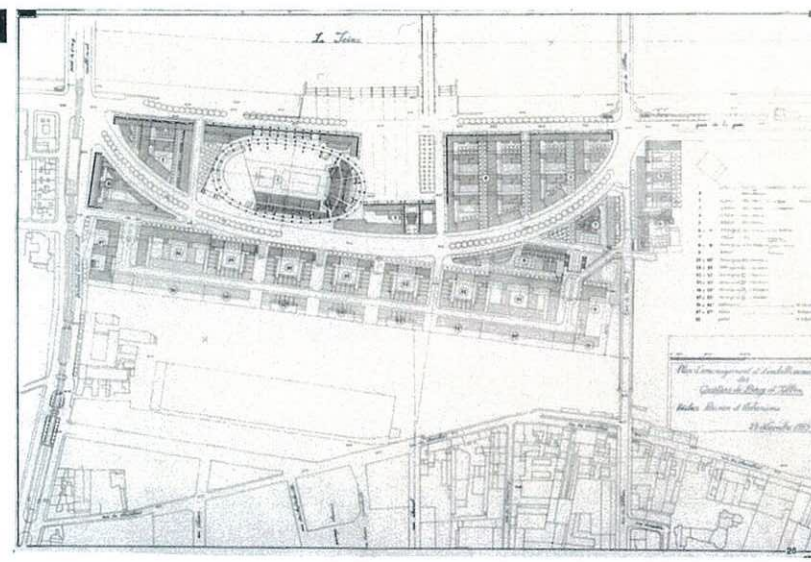
G



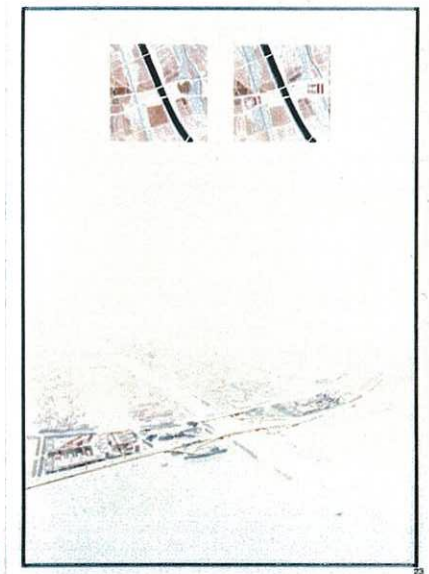
A



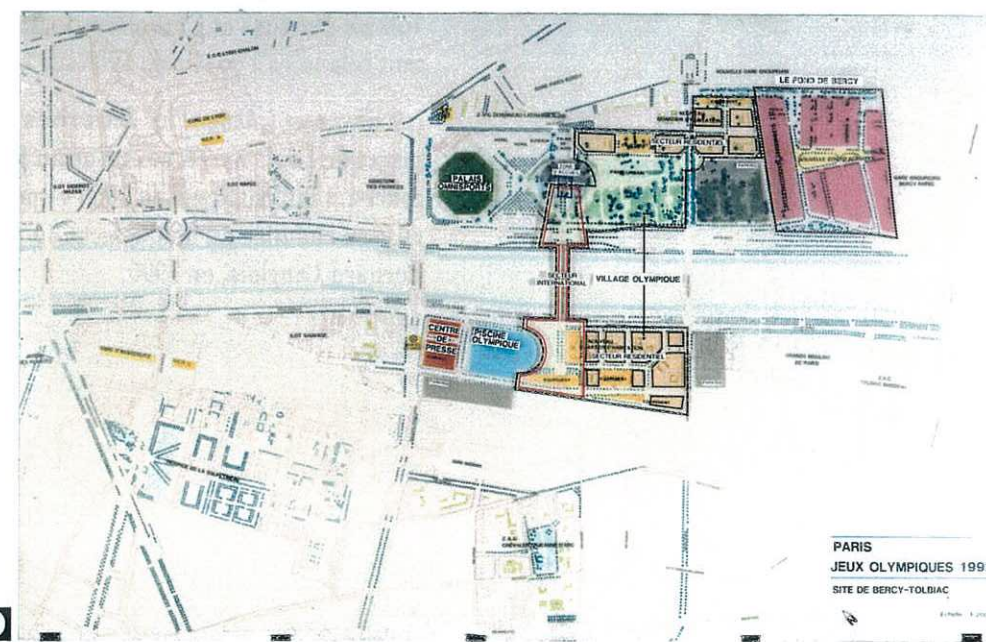
E



F



B



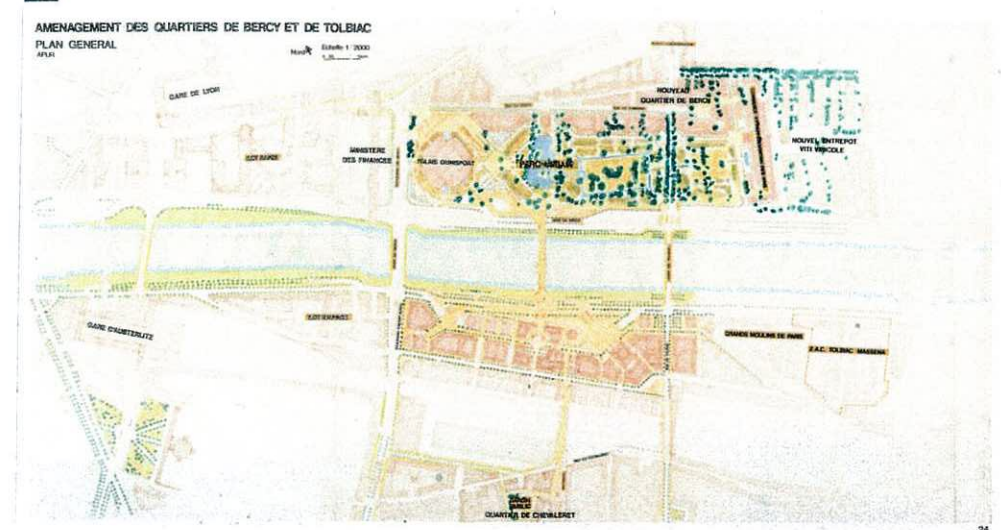
D

BERCY ET TOLBIAC
 SITE DES JEUX OLYMPIQUES 1992

Le site de Bercy et Tolbiac est un espace d'exception, situé au cœur de Paris, entre la Seine et les grands boulevards de la capitale. Il s'agit d'un terrain d'urbanisme d'avenir, qui doit accueillir les Jeux Olympiques de 1992. L'aménagement de ce site doit être pensé en fonction de son potentiel urbain et paysager, et doit intégrer les besoins de la population parisienne et des visiteurs des Jeux.

Le projet d'aménagement du site de Bercy et Tolbiac doit être pensé en fonction de son potentiel urbain et paysager, et doit intégrer les besoins de la population parisienne et des visiteurs des Jeux.

C



C

BERCY ET TOLBIAC LE PLAN PROGRAMME DE L'EST DE PARIS SE REALISE

Le Plan programme de l'est de Paris, établi en 1983, est un document-cadre affirmant la volonté d'un rééquilibrage en faveur des arrondissements de l'est.

Il comprend, sur la rive gauche, plusieurs interventions généralement contenues autour des débouchés des ponts :

- la ZAC Tolbiac-Masséna, à dominante d'activités, créée sur d'anciennes emprises industrielles achetées par la Ville de Paris le long de la Seine et autour de la rue Watt ;
- la ZAC Chevaleret-Jeanne d'Arc, à dominante d'habitation, en grande partie sur des terrains SNCF, au sud des voies ferrées ;
- la restructuration de la gare d'Austerlitz et de ses abords, autour de la voie prolongeant le nouveau pont sur la Seine et traversant la gare ;
- le réaménagement de la gare de Tolbiac.

Il n'y a pas encore de conception d'ensemble pour ce côté de la Seine, mais une série de projets exploitant des opportunités foncières ou tirant parti des liaisons lancées depuis l'autre rive.

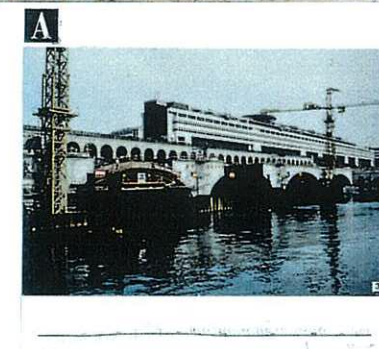
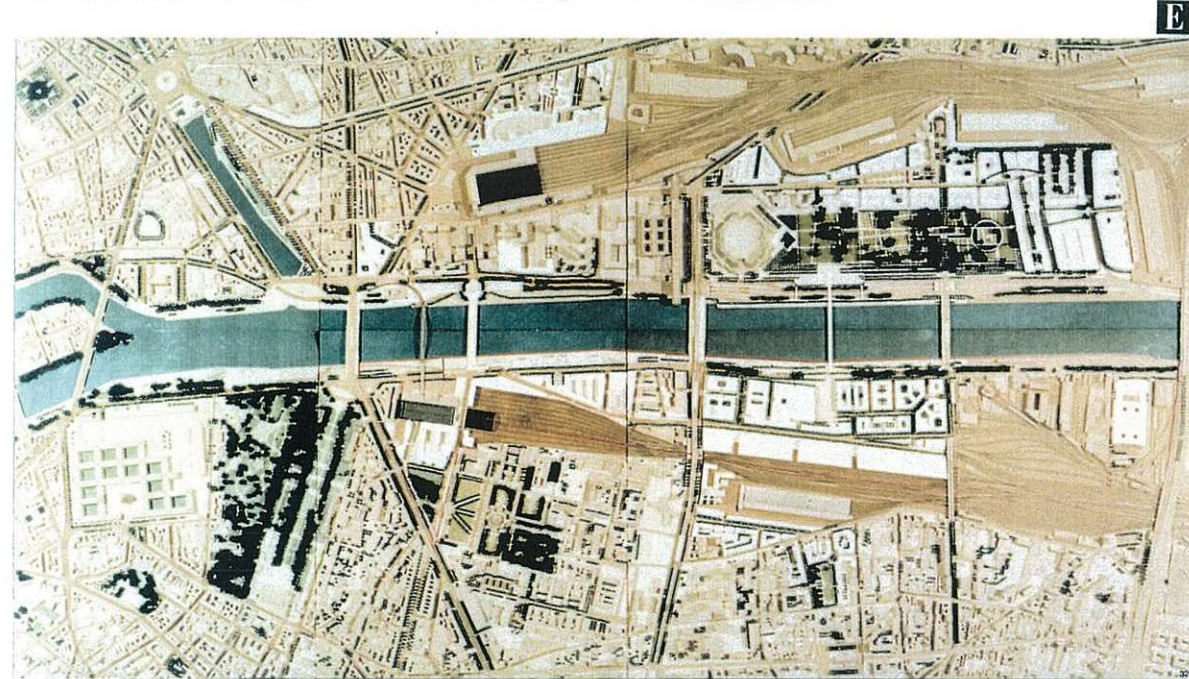
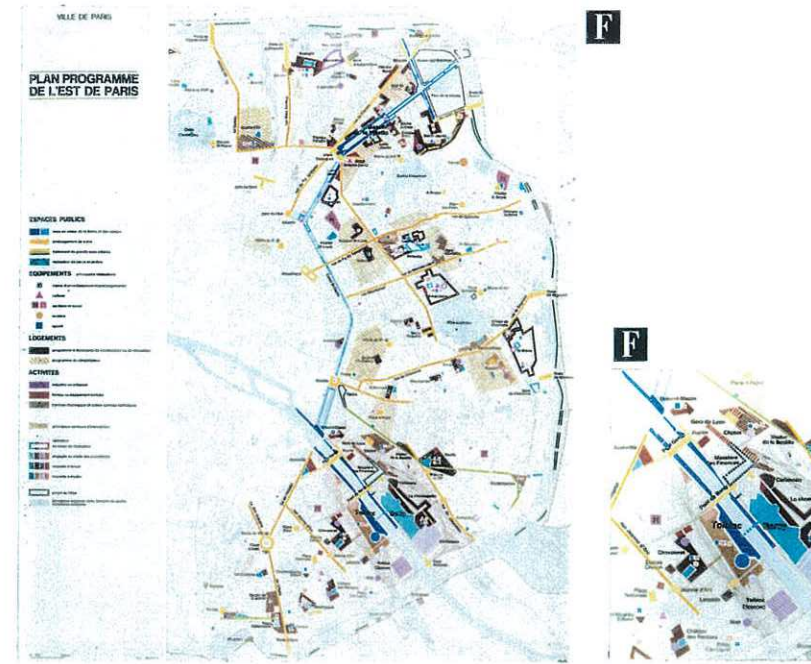
Les années 80 voient le Plan programme de l'est de Paris se réaliser progressivement.

La quasi totalité des actions qui y sont inscrites sont aujourd'hui en travaux ou en cours de procédure.

Les opérations de la rive droite, engagées les premières, avancent rapidement (ZAC Bercy, Corbineau-Lachambeaudie, Chalon, Reuilly, îlot Diderot-Mazas, etc.) sur la rive gauche, tandis que les ZAC Tolbiac-Masséna et Chevaleret-Jeanne d'Arc progressent, les études sont relancées à partir de 1986 sur la base de nouveaux programmes.

Les ouvrages joignant les deux rives prennent également forme avec le projet de Louis Arretche et Roman Karasinsky — lauréats du concours international en 1988 — pour le pont Charles-de-Gaulle et la mise en chantier du doublement du pont de Bercy, par l'architecte Bernard Langlois, en 1990.

- A** Doublement du Pont de Bercy, vue du chantier, 1990
- B** APUR - Coupe profil du boulevard Saint Marcel à la Gare de Lyon, 1986
- C** APUR - maquette de la traversée de la gare d'Austerlitz, 1886
- D** Louis Arretche, Roman Karasinski architecte - concours pour le Pont Charles de Gaulle, projet lauréat, 1988
- E** APUR - maquette d'étude du secteur sud est, 1986
- F** APUR - Plan Programme de l'est de Paris, 1983

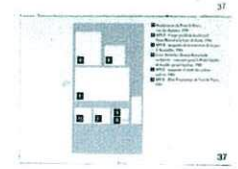


BERCY ET TOURNAI
ET LE PLAN PROGRAMME DE L'EST DE PARIS
SI BREVET

Le Programme de l'Est de Paris, adopté par le Conseil municipal de Paris le 15 mars 1983, a pour objectif de transformer le secteur de Bercy et Tournai en un quartier d'habitat de qualité, doté de services publics, d'équipements culturels et sportifs, et de logements sociaux et privés.

Le Plan Programme de l'Est de Paris, adopté par le Conseil municipal de Paris le 15 mars 1983, a pour objectif de transformer le secteur de Bercy et Tournai en un quartier d'habitat de qualité, doté de services publics, d'équipements culturels et sportifs, et de logements sociaux et privés.

Le Plan Programme de l'Est de Paris, adopté par le Conseil municipal de Paris le 15 mars 1983, a pour objectif de transformer le secteur de Bercy et Tournai en un quartier d'habitat de qualité, doté de services publics, d'équipements culturels et sportifs, et de logements sociaux et privés.



AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA

REFLEXIONS INITIALES POUR UN PROJET D'ENSEMBLE

Dès 1987, les études considèrent le secteur "Austerlitz-Tolbiac-Masséna" comme un ensemble appelant un développement cohérent.

Les perspectives d'évolution des entreprises présentes sur le site (SNCF, Grands moulins, SUDAC) viennent en effet élargir les espaces susceptibles d'être transformés.

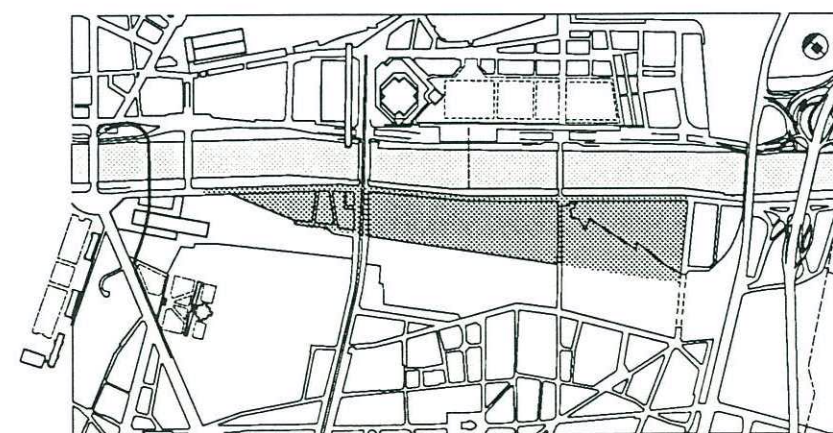
Les premières options d'urbanisme approuvées en mars 1988 par le Conseil de Paris renforcent l'intérêt du site : l'ouverture sur le fleuve est mise en avant ; une passerelle (déjà inscrite au Plan programme de l'est de Paris) doit rejoindre directement le parc de Bercy ; l'accent est porté également sur les liaisons vers le 13^e arrondissement, vers la rive droite et aussi vers le centre de Paris et la banlieue.

L'amélioration des transports en commun et de la circulation automobile, la création de quartiers diversifiés mêlant les fonctions, la définition d'un nouveau paysage le long du fleuve, à grande échelle, figurent également parmi les objectifs principaux.

Pour le dessin du maillage des espaces publics, plusieurs hypothèses sont examinées afin de développer les liaisons et de traiter le trafic prévu. Une nouvelle voie nord-ouest/sud-est, dans la profondeur des terrains, est proposée le long des lignes du chemin de fer. Après étude de plusieurs solutions, une répartition du trafic entre cette voie et les quais est retenue.

Les réflexions portent aussi sur l'organisation des constructions et les typologies envisageables. Des couvertures partielles du réseau de chemin de fer sont esquissées.

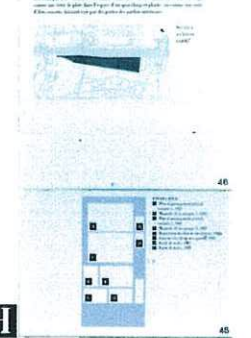
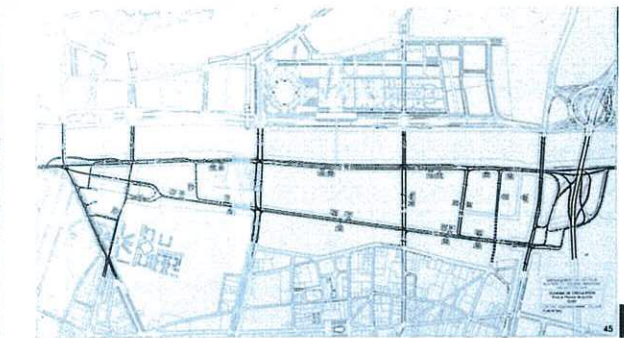
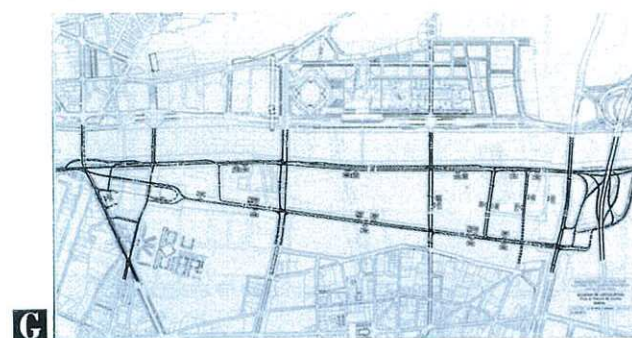
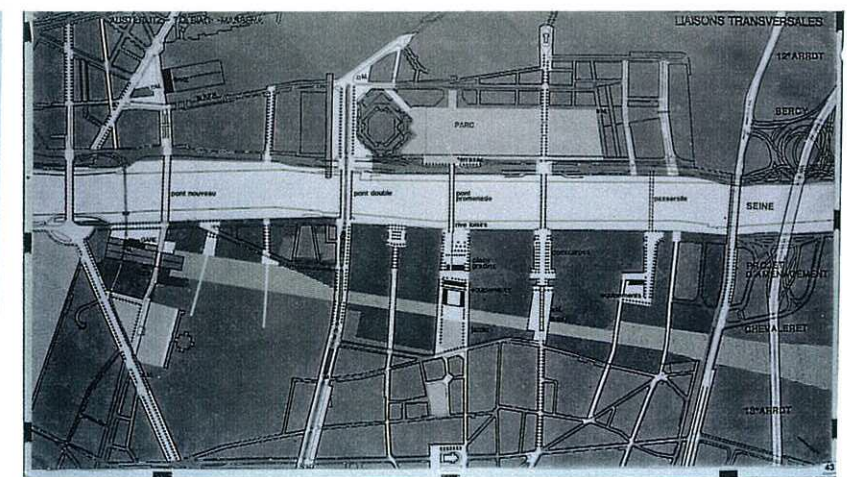
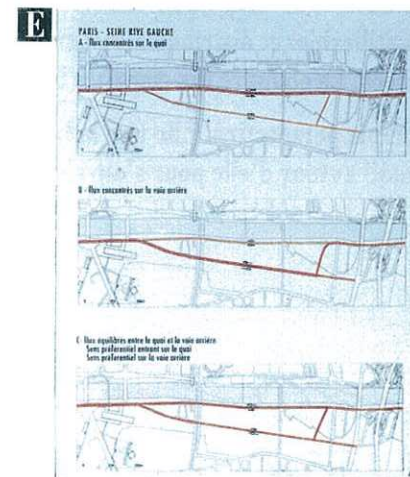
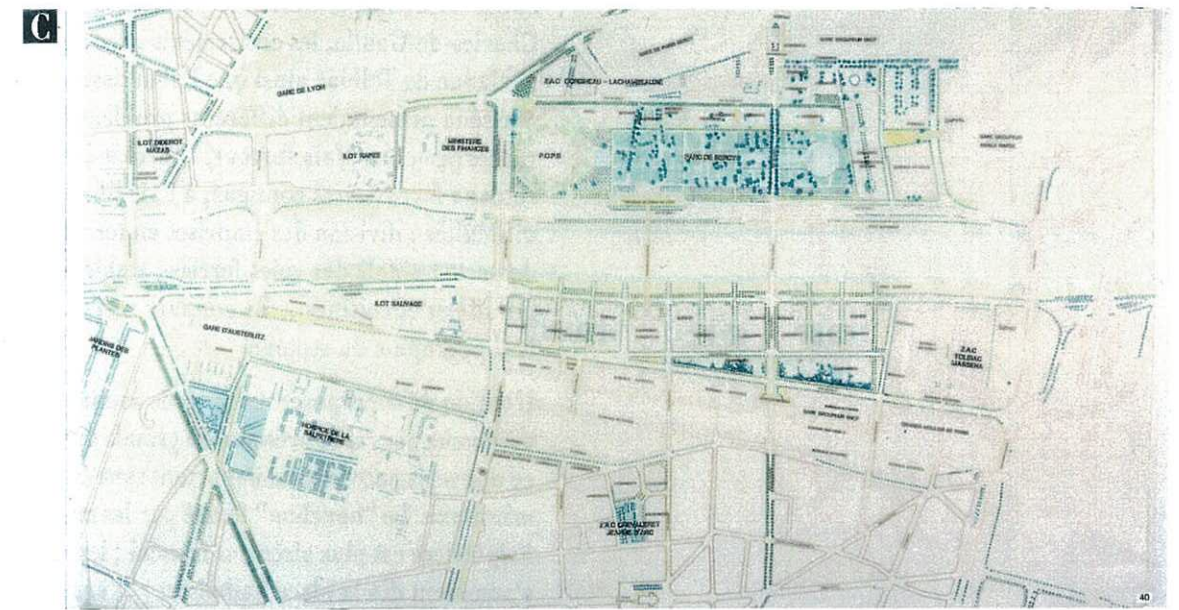
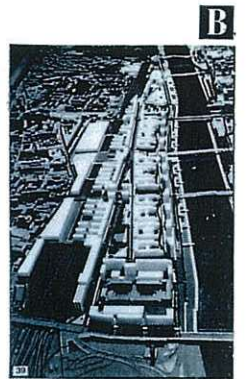
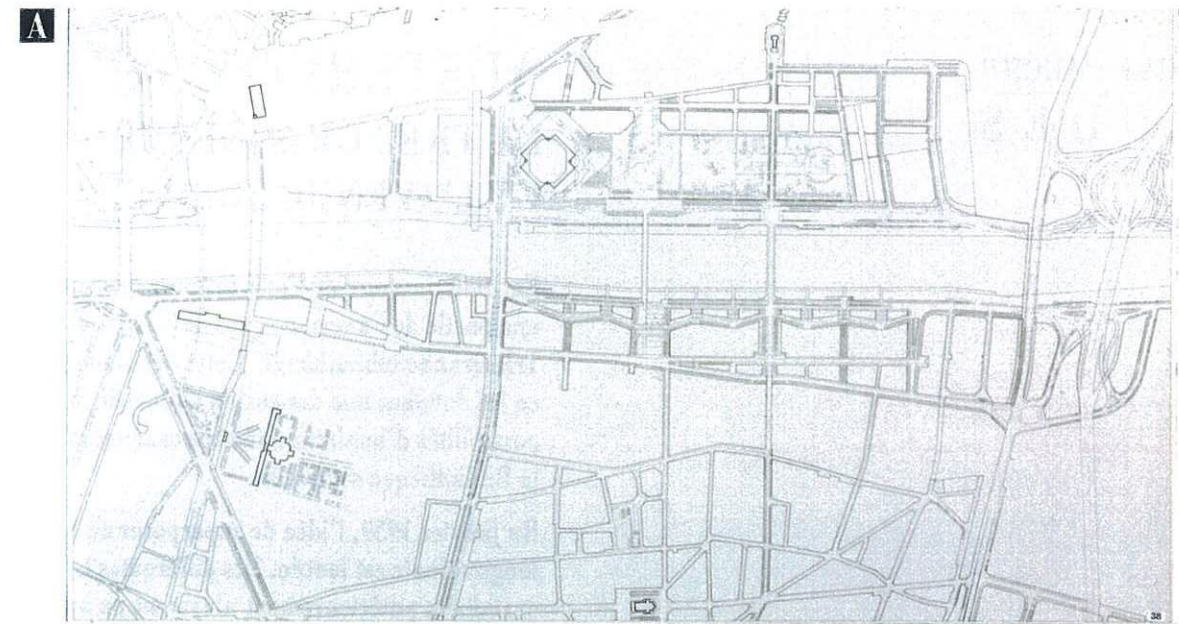
Des premières propositions d'aménagement traduisent les hypothèses retenues et illustrent par leurs contrastes les choix restant ouverts. Les bâtiments y sont envisagés comme une série de plots dans l'espace d'un quai élargi et planté, ou comme une suite d'îlots ouverts, laissant voir par des portes des jardins intérieurs.



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1987

ETUDES APUR

- A** - Plan d'aménagement général, variante 1, 1988
- B** - Maquette de la variante 1, 1988
- C** - Plan d'aménagement général, variante 2, 1988
- D** - Maquette de la variante 2, 1988
- E** - Répartition des flux de circulation, 1988
- F** - Liaisons rive droite rive gauche, 1988
- G** - Etude de trafic, 1989
- H** - Etude de trafic, 1989



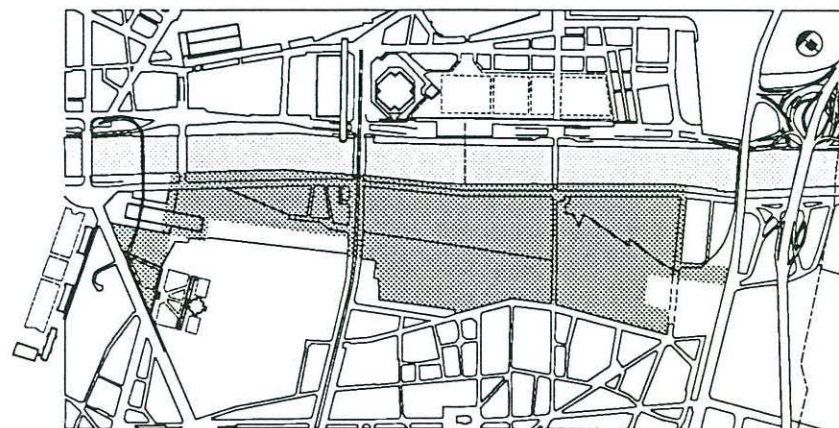
AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA LA TRES GRANDE BIBLIOTHEQUE ET L'AVENUE SUR FER

En 1988, le maire de Paris propose de mettre à disposition de l'Etat une partie de l'ancienne gare de Tolbiac pour accueillir le projet de la Très grande bibliothèque. Cette décision complète le programme initial en lui donnant une dimension culturelle majeure. Différentes possibilités d'implantation sont examinées, tandis que la définition de la Bibliothèque se précise.

En janvier 1989, l'idée de superposer au réseau SNCF la nouvelle voie longitudinale est lancée. Les différentes hypothèses au niveau du sol examinées antérieurement n'avaient pu apporter de solution entièrement satisfaisante. Le passage aux abords de la gare et du pont Charles-de-Gaulle, les croisements avec le boulevard Vincent-Auriol et le viaduc de Tolbiac ainsi que l'aboutissement vers le boulevard Masséna présentaient différents problèmes de niveaux et de raccordements. Mais surtout, la proximité de cette grande voie et des réseaux ferroviaires contigus, à l'air libre, créaient de multiples difficultés : division des emprises en terrains peu profonds, mauvaise desserte au-delà des voies ferrées, ambiguïté de deux perspectives parallèles et voisines... La coupure restait insurmontable en raison de la topographie du secteur.

L'option de superposer une grande avenue, comme un ouvrage d'art au-dessus des rails, présente de grands avantages. Le chemin de fer et ce nouvel espace urbain important sont étroitement associés sur un même axe. Le "bouchon" formé par les emprises de la gare et de la Salpêtrière est plus aisément franchi ; les nouveaux quartiers s'amorcent dès la place Valhubert ; "l'arrière-pays" ferroviaire peut être globalement transformé et réintroduit dans la ville. L'avenue épargne les terrains utilisables et distribue directement les emprises précédemment séparées. La coupure des emprises SNCF est effacée.

L'avenue crée une ample perspective. Elle vise la halle d'Austerlitz puis s'évase en éventail autour d'elle pour s'ouvrir vers le centre de Paris.



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1988

REFLEXIONS INITIALES POUR UN PROJET D'ENSEMBLE

Une attention particulière est portée à la question des transports en commun. S'il faut assurer la desserte du secteur, il est urgent aussi de répondre à la saturation croissante de la ligne A du RER.

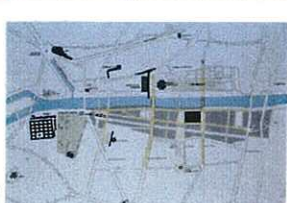
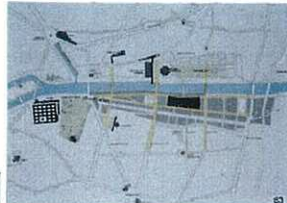
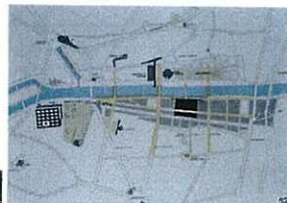
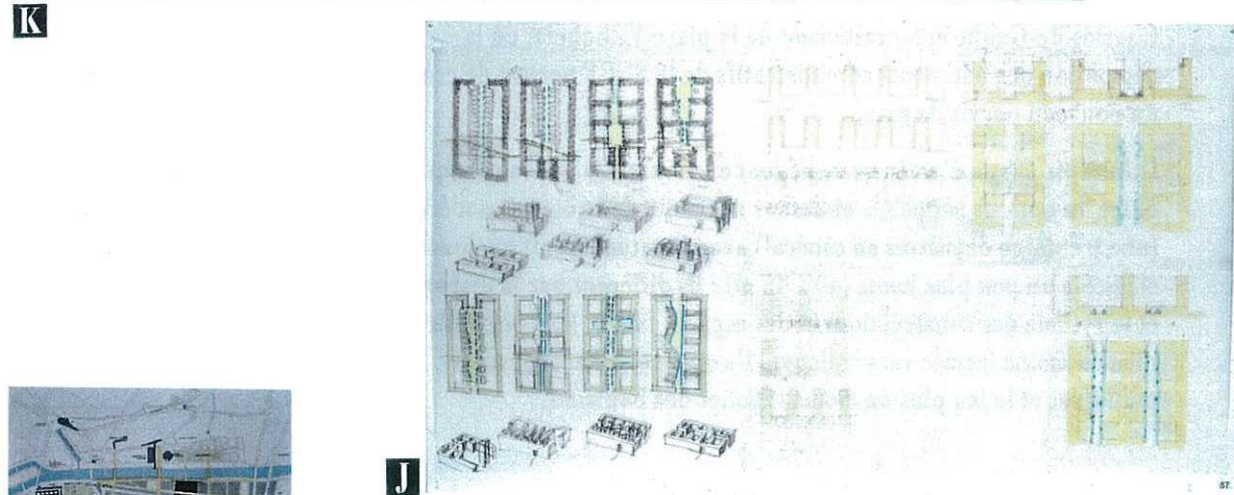
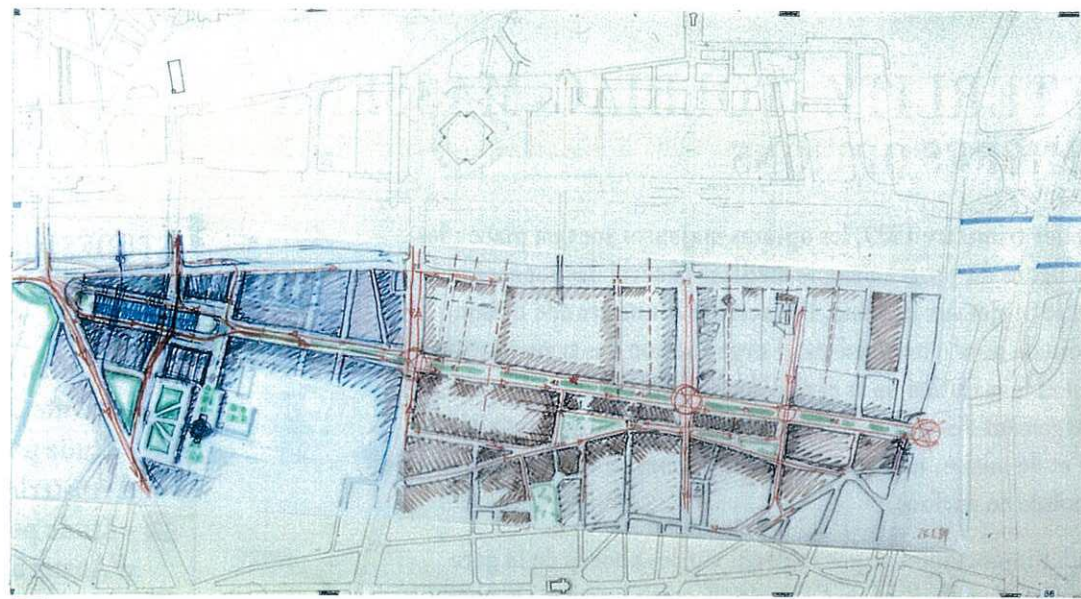
Une nouvelle ligne de métro automatique, METEOR, est définie ; venant de l'ouest, elle dessert Bercy, Tolbiac, le centre du 13^e arrondissement, et rejoint la Petite ceinture. Deux autres projets complètent le maillage du secteur par le réseau des transports publics : la création d'une liaison hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz et le déplacement de la gare du RER C, de façon à le mettre en correspondance avec METEOR. Enfin, la possibilité de prolonger la ligne n°10 parallèlement à la Seine est réservée.

Après l'examen, à la fin de 1988, de la possibilité de déplacer la gare d'Austerlitz vers le sud-est, qui montre l'ampleur et les difficultés de ce transfert, la SNCF décide le maintien de la gare et modifie ses conceptions pour l'avenir. Elle étudie la possibilité d'y accueillir les TGV pour faire face à l'accroissement prévisible du trafic des gares de Lyon et Montparnasse. Austerlitz redevient une gare de première importance, dont le trafic pourrait doubler à l'horizon de la fin du siècle.

D'autres aspects du projet font l'objet de recherches et de propositions qui évoluent avec les données nouvelles, les résultats des études de l'APUR et des consultations d'architectes : les liaisons transversales, la répartition dans l'espace des différentes fonctions (bureaux, logements et équipements), la conception des futurs quartiers et leur façade sur la Seine.

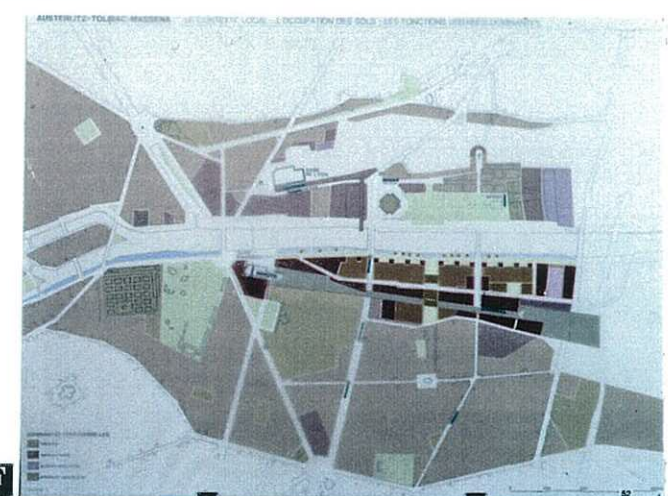
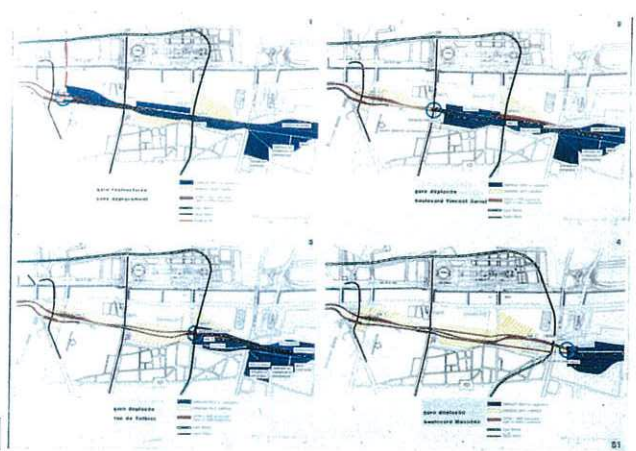
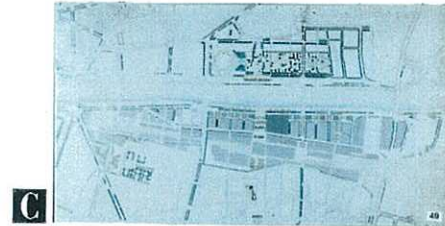
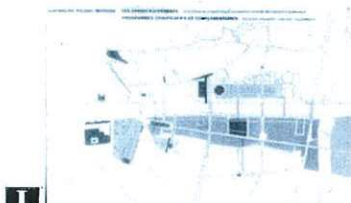
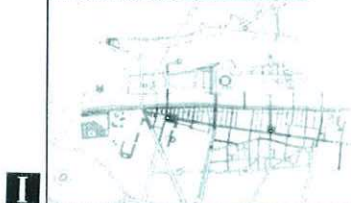
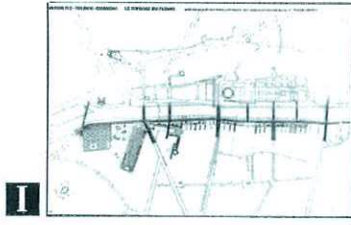
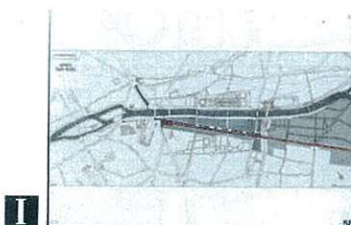
ETUDES APUR

- A** - Plan d'aménagement général, variante 1, septembre 1988
- B** - Maquette, variante 1, septembre 1988
- C** - Plan d'aménagement général, variante 2, septembre 1988
- D** - Maquette, variante 2, septembre 1988
- E** - Hypothèses de déplacement de la gare, 1988
- F** - Proposition de répartition des fonctions, 1988
- G** - Transports en commun, 1988
- H** - Liaisons par les voies publiques, 1988
- I** - Principes d'organisation, janvier 1989
- J** - Esquisse de typologie des îlots, octobre 1988
- K** - Principe de l'avenue sur le fer, janvier 1989
- L** - Etudes pour la localisation de la Bibliothèque de France, novembre 1988



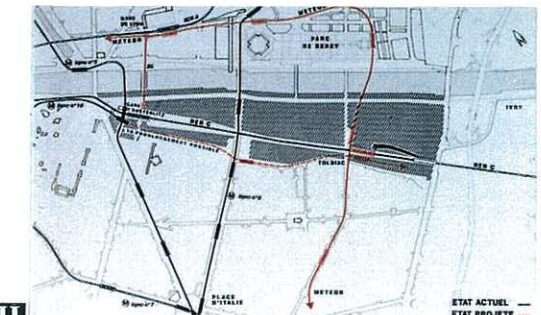
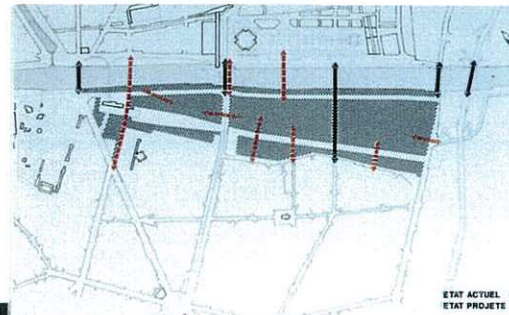
**AI STERLITZ-TOLBIAC-MASSENA
RELIQUAS INITIALES
ET L'AVENUE SUR LE FER**

Le projet de l'avenue sur le fer est une opération d'aménagement urbain qui vise à créer une nouvelle structure urbaine et à améliorer les conditions de vie des habitants de la zone. L'opération est divisée en plusieurs phases et implique la construction de logements, de commerces, de services et de équipements publics.



**AI STERLITZ-TOLBIAC-MASSENA
RELIQUAS INITIALES
PHE 1 - PROJET D'AMENAGEMENT**

Le projet d'aménagement vise à transformer les anciennes structures urbaines en un quartier moderne et fonctionnel. Il prévoit la construction de nouveaux bâtiments et l'amélioration des infrastructures existantes.

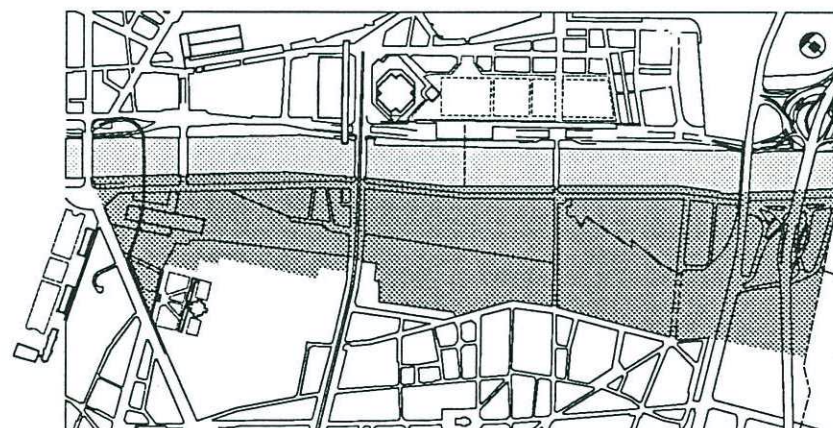


AUSTERLITZ - TOLBIAC - MASSENA PREMIERES OPTIONS

Au premier trimestre 1989, les options majeures sont en place : les grandes lignes du programme, le maillage général des espaces publics ouvrant le projet sur la Seine, l'ouverture d'une grande liaison longitudinale nord-ouest/sud-est, l'organisation des transports en commun et le maintien de la gare d'Austerlitz, ainsi que le réaménagement des quais. La berge basse accueille des activités de détente et de loisirs, une voie dénivelée permet de réduire l'impact de l'automobile en surface.

Des études importantes se poursuivent sur les abords de la gare d'Austerlitz : le débouché de l'avenue, le carrefour avec le pont Charles-de-Gaulle et le traitement de la place Valhubert, où la démolition des bâtiments administratifs de la SNCF permet de créer un nouveau parvis de gare.

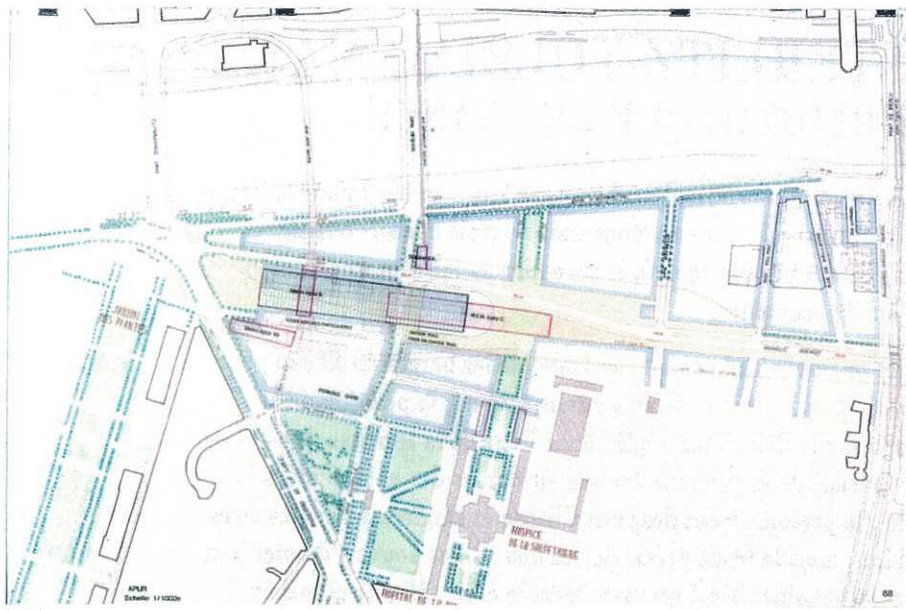
Différents partis d'aménagement sont examinés. Ils ont en commun, outre les options rappelées ci-dessus : le choix de hauteurs modérées (une trentaine de mètres en général) avec éventuellement quelques éléments un peu plus hauts (40 à 45 m) ; ils diffèrent par la disposition et le rythme des constructions et des espaces libres, leur organisation plus ou moins fermée vers le fleuve, l'avenue et les autres voies publiques et le jeu plus ou moins régulier des hauteurs.



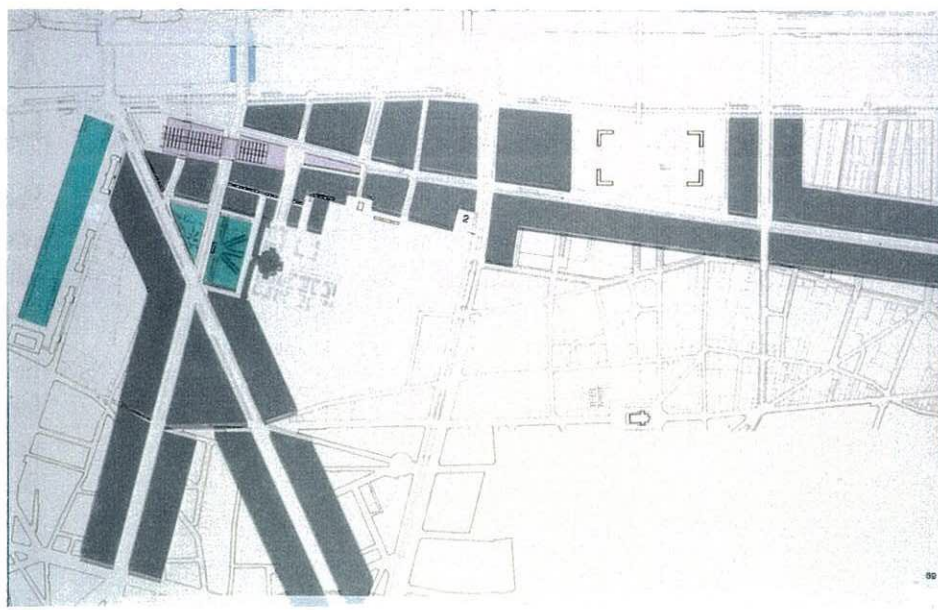
SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1989

ETUDES APUR

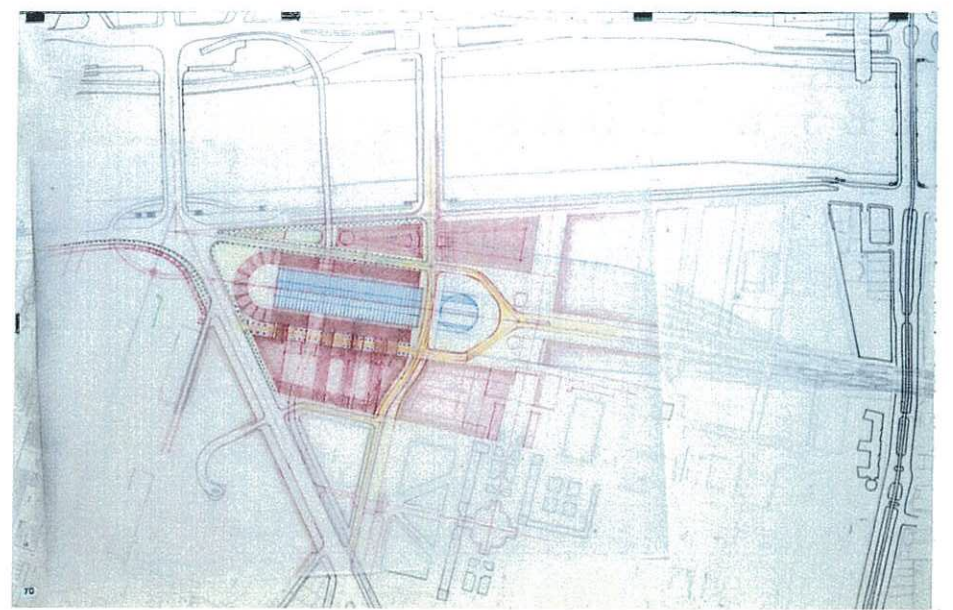
- A B** - Plan d'aménagement d'ensemble, variante 1, février 1989
- C D** - Plan d'aménagement d'ensemble, variante 2, février 1989
- E** - Etude pour les abords de la gare d'Austerlitz, avril 1989
- F** - Etude pour les abords de la gare d'Austerlitz, juin 1989
- G** - Etude pour les abords de la gare d'Austerlitz, juin 1989
- H** - Tracé des voies publiques, juin 1989
- I** - Le secteur sud est de Paris, aujourd'hui
- J** - Le secteur sud est de Paris, demain, juin 1989
- K** - Illustrations des quais, de la nouvelle avenue de la voirie et de la volumétrie générale, juin 1989 - dessin Guillaume Testas



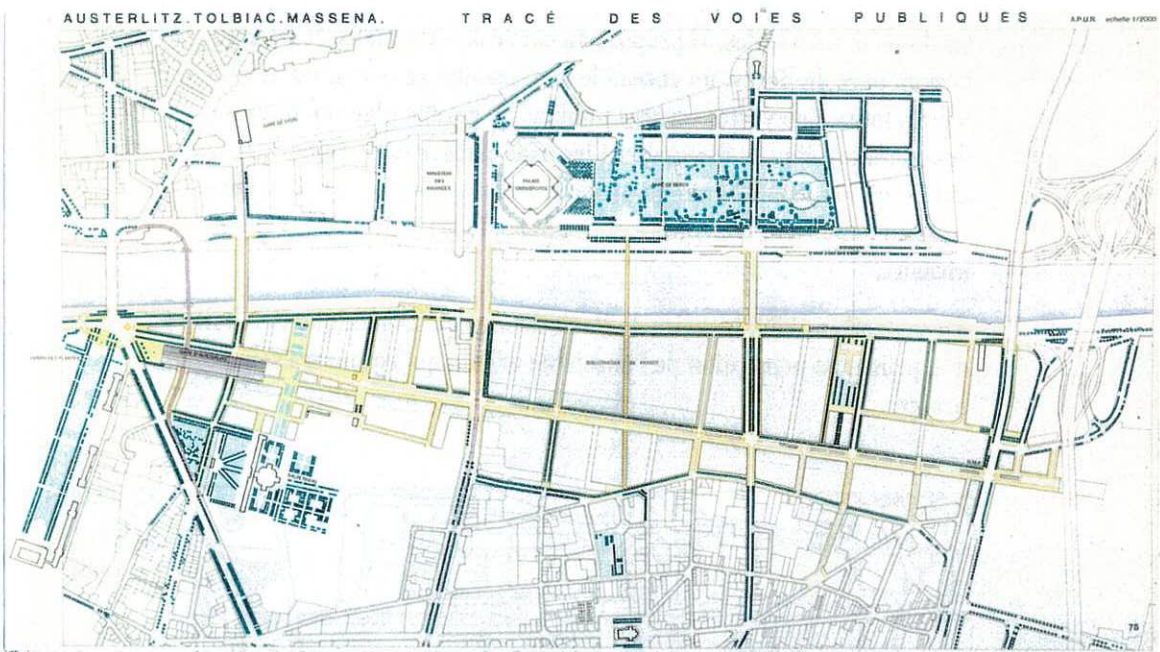
C



F



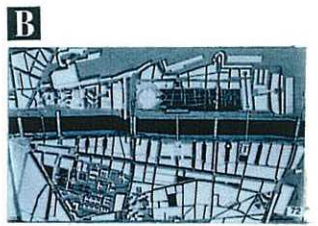
E



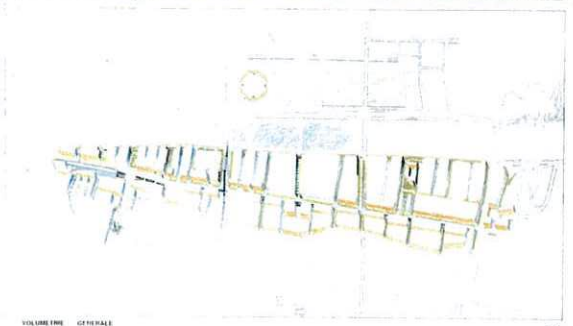
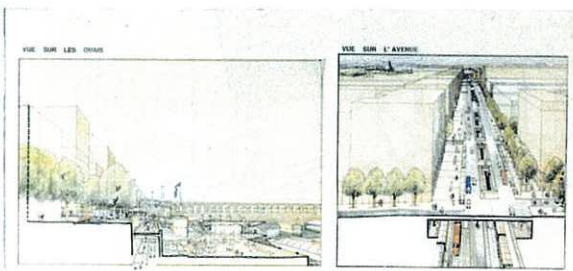
H



A



B



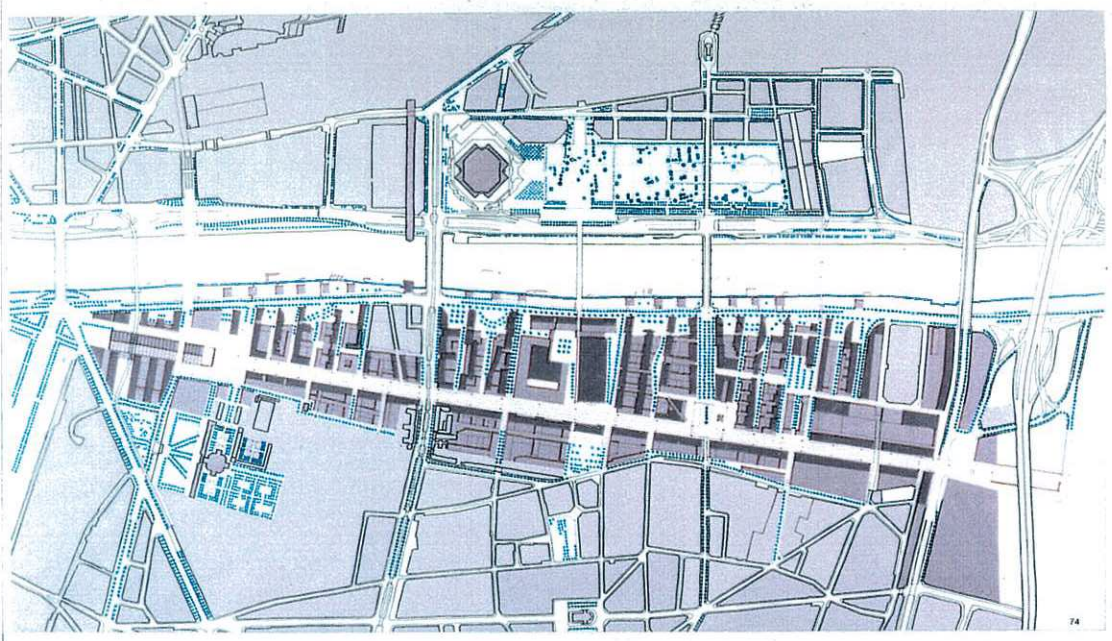
K



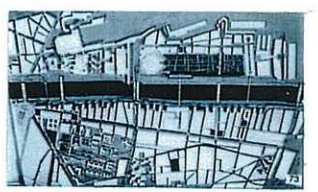
J



L



C



D

AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA
PREMIÈRES OPTIONS

Après une étude de terrain et de plans, les architectes ont proposé une première option de plan d'urbanisme pour le quartier d'Austerlitz-Tolbiac-Massena. Ce plan propose une nouvelle organisation de l'espace urbain, en tenant compte des caractéristiques historiques et géographiques du quartier. Les principales options sont :

- La création d'un grand espace public central, entouré de bâtiments de hauteur limitée.
- La réorganisation des voies publiques, en créant de nouvelles artères et en élargissant les existantes.
- La préservation et la réhabilitation des bâtiments historiques et des espaces verts existants.
- La création de nouvelles zones résidentielles et commerciales, adaptées aux besoins du quartier.

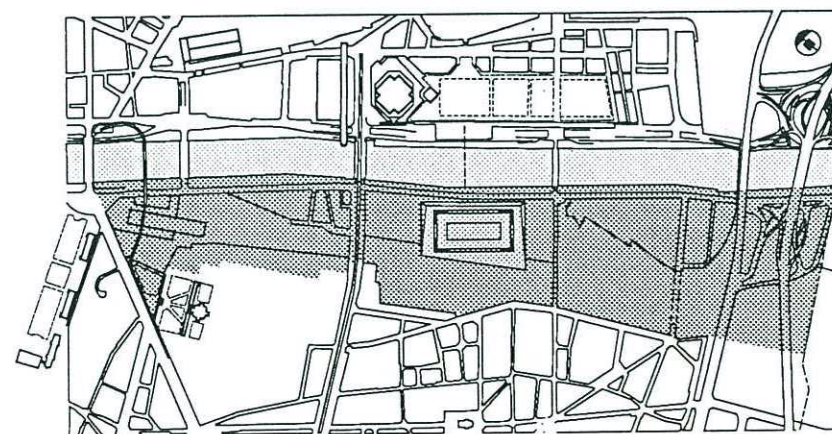
AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA LA BIBLIOTHEQUE DE FRANCE

Pour préparer le concours d'architecture lancé en 1989 pour la Très grande bibliothèque, des principes simples mais décisifs ont été adoptés ; ils ont permis de définir un cadre en laissant une grande liberté aux concepteurs.

Le projet ne pouvait ni occuper ni franchir les berges du fleuve ; la largeur du quai haut était fixée à environ 25 m ; la position de la passerelle sur la Seine était réglée dans l'axe de la terrasse du parc de Bercy ; le tracé de la nouvelle avenue au-dessus des voies ferrées était en place ; le prolongement des rues Clisson et Domrémy vers les rives était prévu, mais le tracé précis de ces deux voies pouvait donner lieu à différents dessins. Ainsi un vaste terrain était délimité et mis en relation avec le projet urbain environnant dont les principes initiaux étaient annoncés.

Dominique Perrault a très puissamment relancé le projet en exploitant les données préalables. Il propose au coeur des nouveaux quartiers, face au parc de Bercy, un ensemble monumental associant quatre hautes tours à de vastes espaces publics. Sa grande place en terrasse dominant la Seine lie directement les trois catégories de voies publiques caractéristiques du projet d'aménagement — quai, avenue, voies en pente vers la Seine — et tire parti de leurs différences de niveaux.

En septembre 1989, le maire de Paris demande à Dominique Perrault d'exprimer sa perception de l'ensemble urbain qui entourera son projet.



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1989

A APUR - Concours pour la Bibliothèque de France, contraintes d'implantation, avril 1989

B Dominique Perrault, architecte - Concours pour la Bibliothèque de France, projet lauréat, août 1989

C Dominique Perrault, architecte - étude du quartier Seine Rive Gauche, mission de la Mairie de Paris, novembre 1989

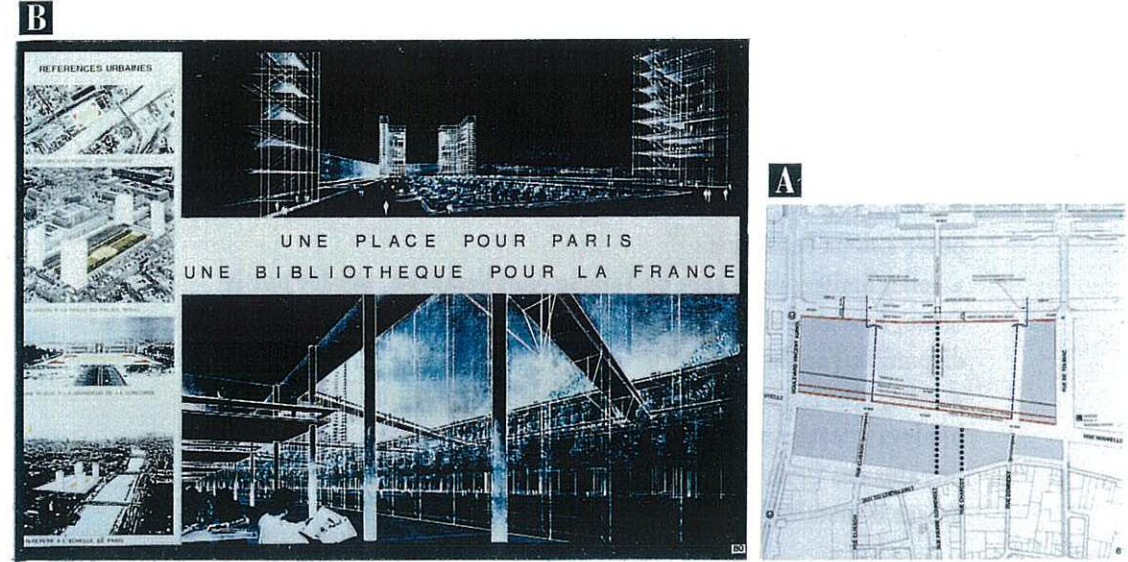
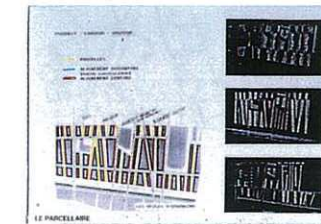
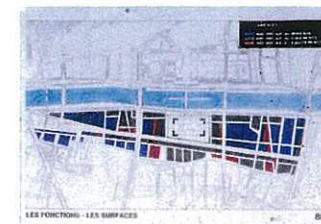
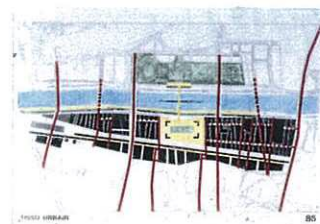
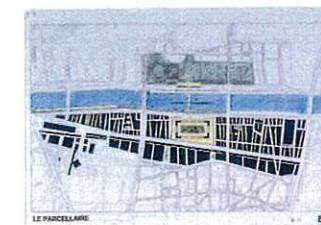
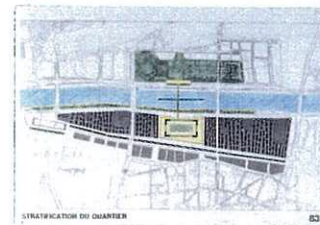
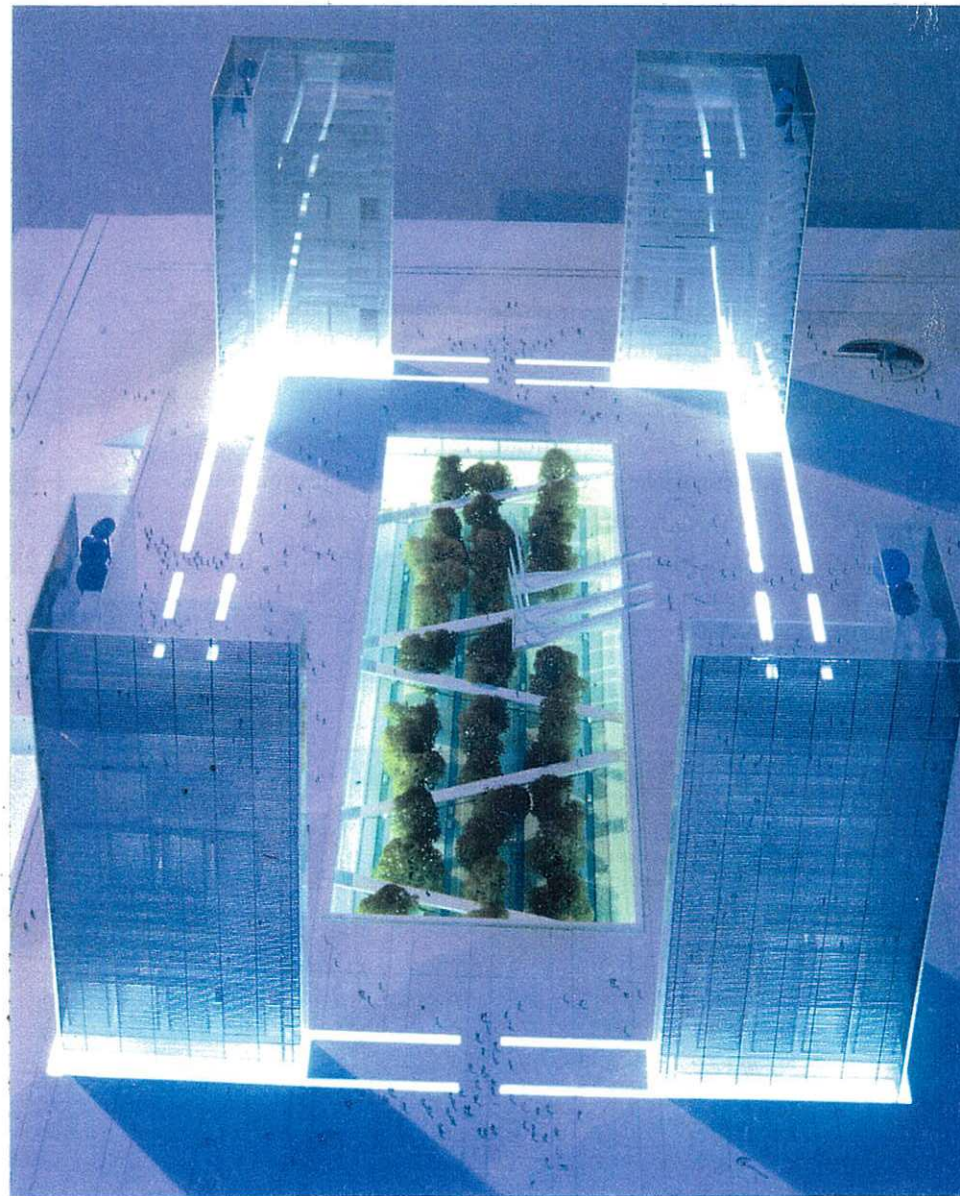


PHOTO DE LA MAQUETTE PRESENTÉE LORS DE L'EXPOSITION



AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSÉNA CONSULTATION 1987

Après le choix du Comité international olympique, défavorable à Paris, les études reprennent, en insistant de plus en plus sur la grande dimension du site.

En juillet 1987, l'APUR consulte quatre équipes d'architectes : MM. David Bigelman, Pierre Granveaud, Fernando Montes et André Vaxelaire. La question du développement urbain sur la rive gauche est posée à deux échelles :

- celle, limitée, de la gare de Tolbiac dont l'emprise, bordée par la Seine, face au Palais omnisports et au Parc de Bercy, devrait être disponible rapidement;
- celle, plus large, de l'ensemble qui s'étend de la place Valhubert au boulevard extérieur et comprend les abords de la gare d'Austerlitz, les terrains des Grands moulins de Paris et des espaces en sur-sol au-dessus d'installations SNCF.

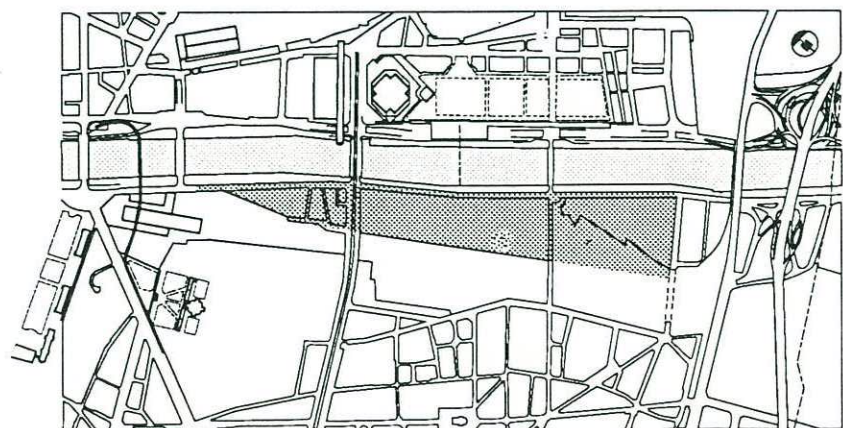
Le dossier de consultation souligne l'importance primordiale du réseau continu des voies publiques, au départ de la formation de la ville.

Les programmes envisagés correspondent essentiellement aux fonctions urbaines ordinaires, des logements, bureaux et activités, ainsi qu'à "un édifice singulier, équipement ou institution non déterminé" dont l'emprise n'excède pas 1 ha.

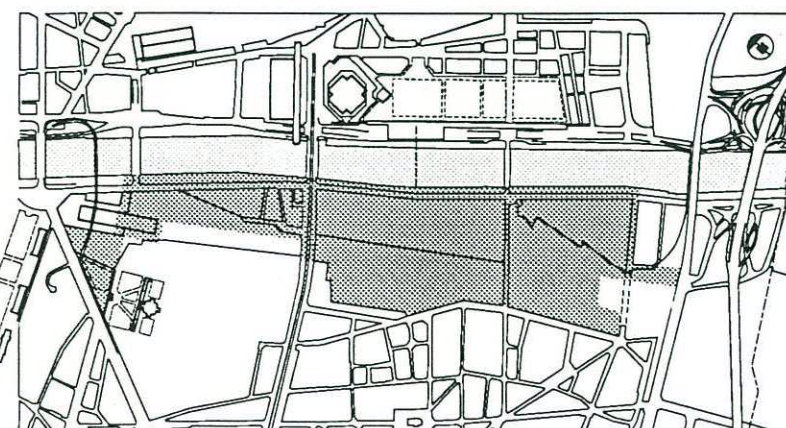
(Une variante envisage un grand équipement économique occupant 3 ha). Il s'agit de "former un nouveau tissu urbain [...], hors des contraintes d'un voisinage bâti, d'imaginer un modèle moderne et parisien tout à la fois".

Les réponses apportées diffèrent par les tracés : voie principale sur le quai, à l'arrière, ou dédoublée, réseaux de voies initiant un découpage des terrains ou grands îlots "modernes". Même si toutes gardent des hauteurs modérées, elles s'opposent surtout par les images urbaines proposées.

Ces propositions ont permis d'organiser un débat, associant également d'autres architectes, afin de préciser les premiers choix à opérer, ainsi que la méthode et les principaux thèmes des études à développer.



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1987



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1988

CONSULTATION ET ETUDES 1988-1989

Au début de 1988, l'APUR a proposé plusieurs esquisses de projets. Certaines hypothèses paraissent déjà stabilisées : l'affirmation de la dimension de l'aménagement le long de la Seine, le percement d'une grande voie publique longitudinale entre les quais et les faisceaux ferrés, la multiplication des voies et espaces libres indiquant la profondeur des quartiers et les ouvrant sur le fleuve.

Cependant d'importantes interrogations demeurent sur l'image des futurs quartiers, la disposition des éléments de programme, la volumétrie des constructions, la nature et la place des espaces libres, les rapports avec les emprises du chemin de fer.

Une nouvelle consultation est lancée en juin 1988. Il est demandé à quatre équipes d'architectes — Jacques Audren et Robert Schlumberger, Fabrice Dusapin et François Leclercq, Georges Maurios, Pierre Riboulet — de prendre connaissance des études et de donner leur avis, tant au cours de discussions que sous forme de documents graphiques, afin de confirmer les options esquissées ou de les renverser et d'établir de nouvelles directions de travail.

Les réponses sont variées mais tendent à renforcer les options des études en cours. Elles marquent fortement l'unité du projet sur la Seine, par un rythme de bâtiments hauts (50 à 150 m) et d'espaces ouverts. L'une se distingue cependant en proposant un quartier en amphithéâtre, s'élevant progressivement de la rive vers le 13^e arrondissement.

La question du rapport avec les voies ferrées est nettement posée. Des "bâtiments-machines", puissants et répétitifs, sont esquissés le long des emprises SNCF et en surplomb.

Parallèlement, le groupement privé ATHENA (1) propose sa candidature, sur la base d'une solution radicale : le déplacement de la gare d'Austerlitz à la hauteur du boulevard extérieur. L'urbanisation des emprises, libérée d'une lourde contrainte, est simplifiée : une grande avenue longitudinale, plantée de nombreux arbres, prend la place du faisceau ferroviaire et forme l'axe organisateur des nouveaux

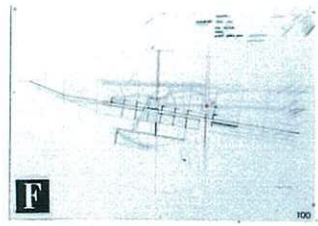
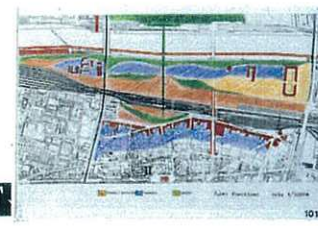
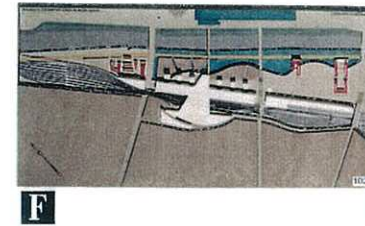
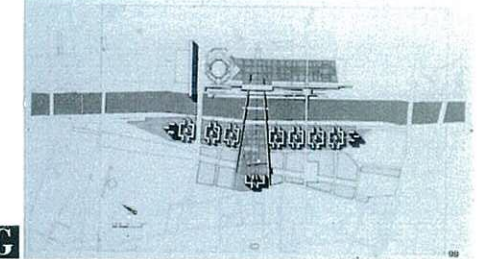
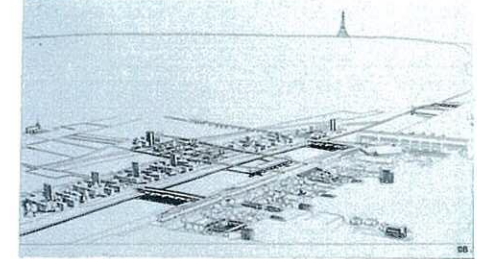
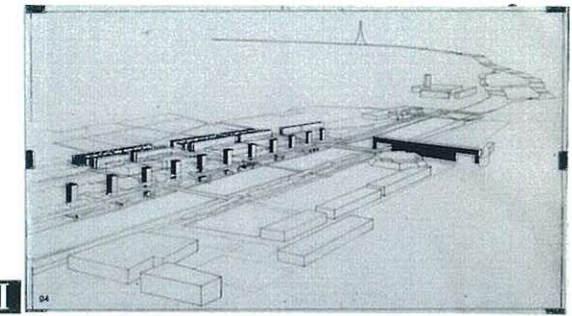
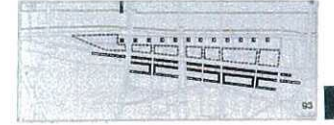
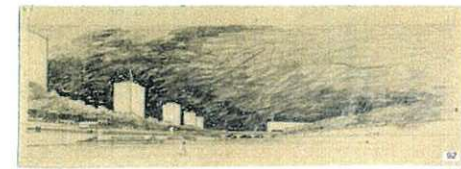
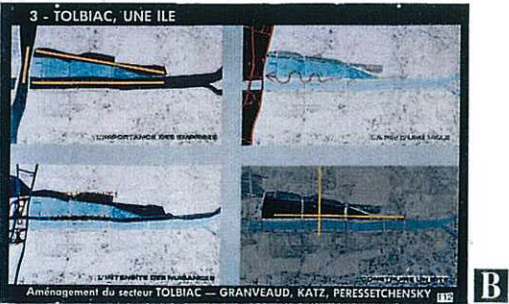
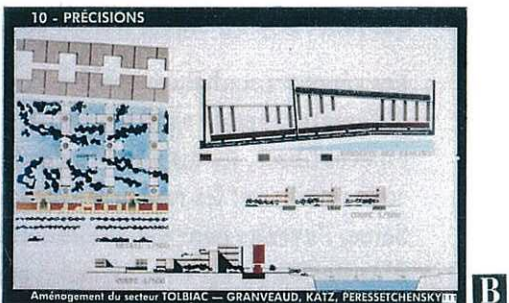
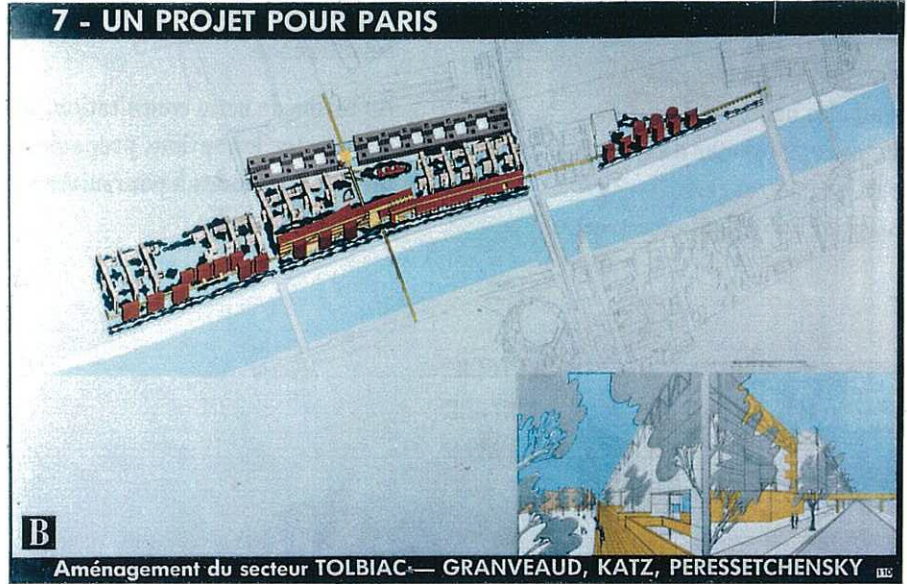
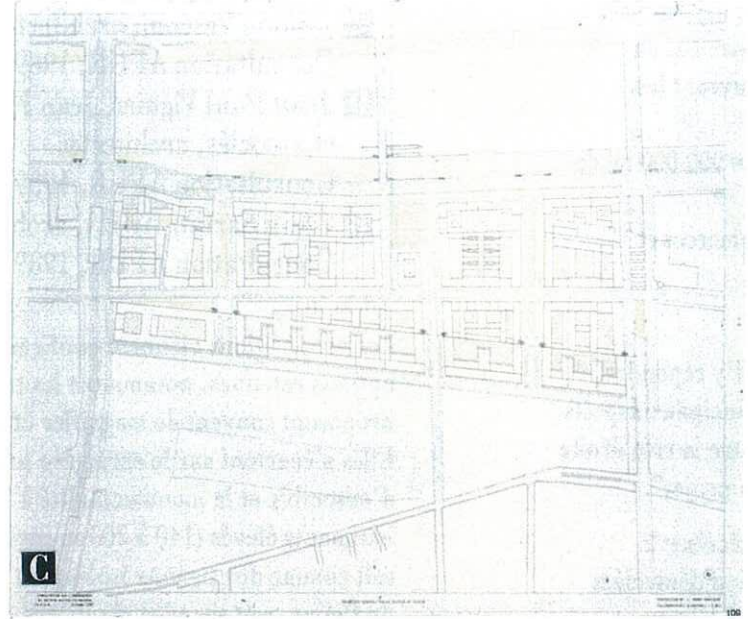
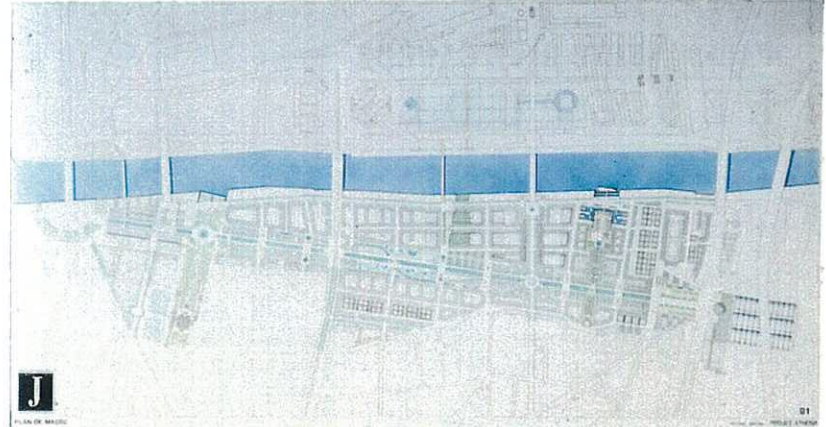
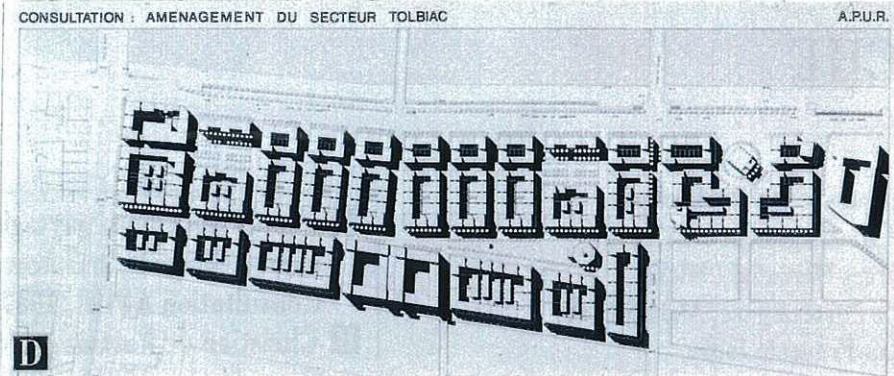
quartiers.

Ce projet pose cependant des problèmes fonctionnels, techniques et financiers majeurs.

Début 1989, M. Joseph Belmont, conseiller du maire de Paris, préside un groupe de travail qui analyse les études en cours et suggère une esquisse d'ensemble inscrite dans le dispositif déjà défini et caractérisée en particulier par une série de "portes urbaines" rythmant les quartiers nouveaux, le long du fleuve.

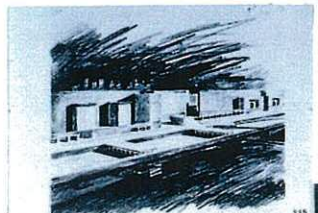
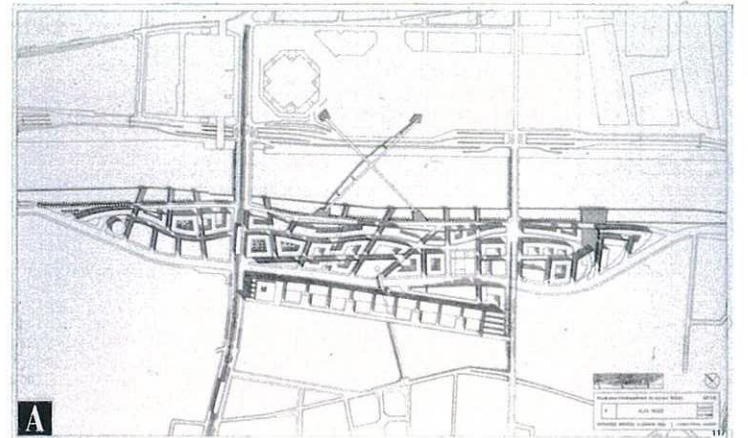
- A** Fernando Montes, architecte - Consultation APUR, octobre 1987
- B** Pierre Granveaud, architecte - Consultation APUR, octobre 1987
- C** André Vaxelaire, architecte - Consultation APUR, octobre 1987
- D** David Bigelman, architecte - Consultation APUR, octobre 1987
- E** Joseph Belmont-groupe de travail Tolbiac Principes d'aménagement pour le secteur Tolbiac, mars 1989
- F** Jacques Audren, Robert Schlumberger, architectes - Consultation APUR, juillet 1988
- G** Pierre Riboulet, architecte - Consultation APUR, juillet 1988
- H** Georges Maurios, architecte - Consultation APUR, juillet 1988
- I** Fabrice Dusapin, François Leclercq, architectes - Consultation APUR, juillet 1988
- J** Jean Paul Viguier, Jean François Jodry et associés, Henri LaFonta, architectes - Projet Athéna, étude réalisée avec la participation de COTEBA management, SCIC, COGEDIM, Foncière des Champs-Elysées, Indosuez, 1988

(1) formé par la Caisse des dépôts et consignations, COGEDIM, COTEBA, la Foncière des Champs Elysées, Indosuez.



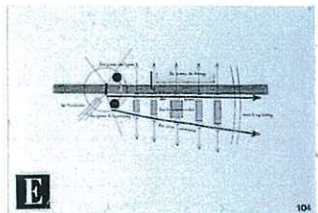
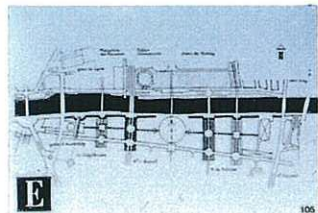
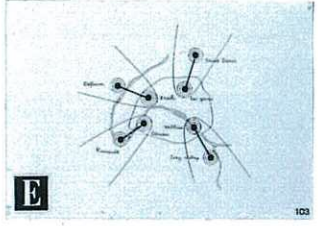
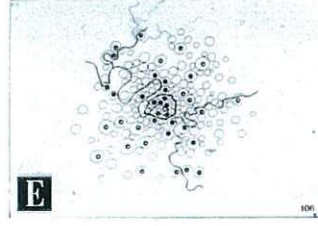
AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA
CONSULTATION P.C.

Après deux années de consultation publique, l'Etat a décidé de reprendre en main le projet de développement de la rive de la Seine à Paris XIII. Le projet de développement de la rive de la Seine à Paris XIII est un projet d'urbanisme qui vise à créer un nouveau quartier d'habitat et de services le long de la Seine. Le projet est divisé en plusieurs secteurs, dont le secteur Tolbiac. Le projet de développement de la rive de la Seine à Paris XIII est un projet d'urbanisme qui vise à créer un nouveau quartier d'habitat et de services le long de la Seine. Le projet est divisé en plusieurs secteurs, dont le secteur Tolbiac.



AUSTERLITZ-TOLBIAC-MASSENA
CONSULTATION ET ETI DES 1962-1969

Le Plan de Développement de la Rive de la Seine à Paris XIII est un projet d'urbanisme qui vise à créer un nouveau quartier d'habitat et de services le long de la Seine. Le projet est divisé en plusieurs secteurs, dont le secteur Tolbiac. Le projet de développement de la rive de la Seine à Paris XIII est un projet d'urbanisme qui vise à créer un nouveau quartier d'habitat et de services le long de la Seine. Le projet est divisé en plusieurs secteurs, dont le secteur Tolbiac.



SEINE RIVE GAUCHE CONSULTATION 1989

En octobre 1989, cinq équipes de concepteurs sont consultées par l'APUR, en liaison avec la Direction de l'Aménagement urbain, la SEMAPA et MM. Joseph Belmont et Georges Mercadal : Michel Corajoud et Pierre Gangnet, Christian de Portzamparc, Alain Sarfati, Claude Vasconi, Jean-Paul Viguier et Jean-François Jodry.

Les options d'aménagement sont alors en grande partie déterminées :

- le tracé des voies organisé à partir des quais et de l'avenue, au dessus du chemin de fer, avec de multiples descentes ouvrant les quartiers vers la Seine ;
- le programme et sa répartition par fonctions (environ 900 000 m² de bureaux, 500 000 m² de logements, 300 000 m² d'équipement commerces et activités) ;
- le projet de la Bibliothèque de France.

Des questions essentielles demeurent cependant. Afin d'y répondre, il est demandé aux concepteurs de formuler "sous ses principaux aspects sensibles, leur vision du paysage urbain à organiser entre la rive droite de la Seine et les ensembles existant à l'arrière plan du projet".

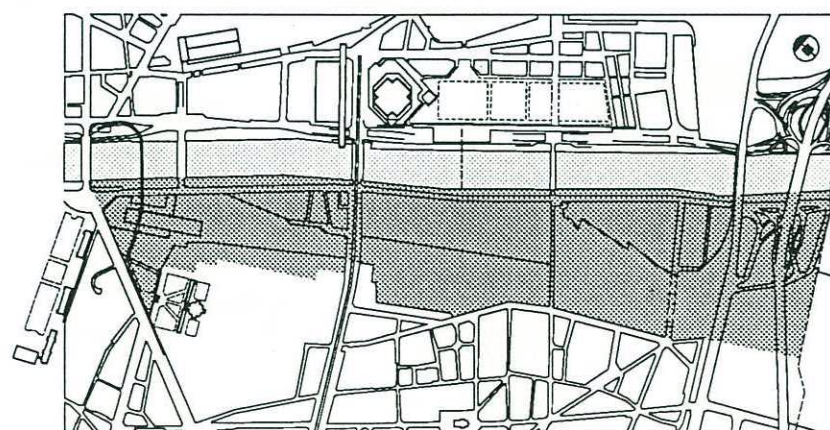
Les données techniques sont simplifiées pour ne pas polariser la réflexion sur les réseaux ferrés ou les voies de circulation dénivelées qui font l'objet d'études techniques.

Les réponses souhaitées concernent notamment : l'implantation des différents types de programmes, la qualification des principaux espaces libres, les dispositions des bâtiments, les hauteurs des constructions et les rapports avec les grandes composantes du site : la Seine, l'avenue nouvelle, la Bibliothèque de France, et gare d'Austerlitz ; c'est donc un débat sur l'image du projet qui est ouvert.

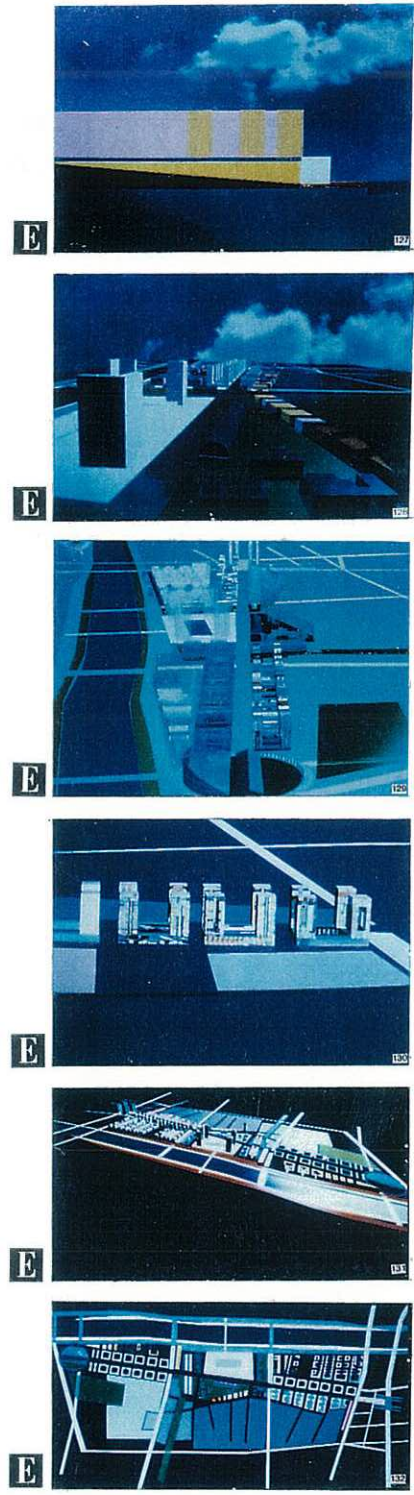
- A** Michel Corajoud, paysagiste, Pierre Gangnet, architecte - Consultation APUR, 1989
- B** Christian de Portzamparc, architecte - Consultation APUR, 1989
- C** Claude Vasconi, architecte - Consultation APUR, 1989
- D** Jean Paul Viguier, Jean François Jodry et associés, architectes - Consultation APUR, 1989
- E** Alain Sarfati-AREA, architectes - Consultation APUR, 1989

Les propositions viennent confirmer de nombreuses options retenues, notamment les tracés qu'elles proposent souvent de magnifier et d'élargir encore. Elles s'écartent sur le caractère unitaire du projet d'ensemble et la monumentalité à lui donner. Des bâtiments élevés (140 à 200 m environ) sont suggérés, soit comme des signaux isolés, soit regroupés au sud du fleuve, soit scandés régulièrement. La Bibliothèque de France suscite la révérence ou excite la concurrence.

Au terme de cette consultation, un séminaire permet de discuter les options proposées et de cerner les thèmes des études à poursuivre sur le paysage de Seine rive gauche.



SECTEUR
À L'ÉTUDE
EN 1989



SEINE RIVE GAUCHE
CONCEPTION 1929

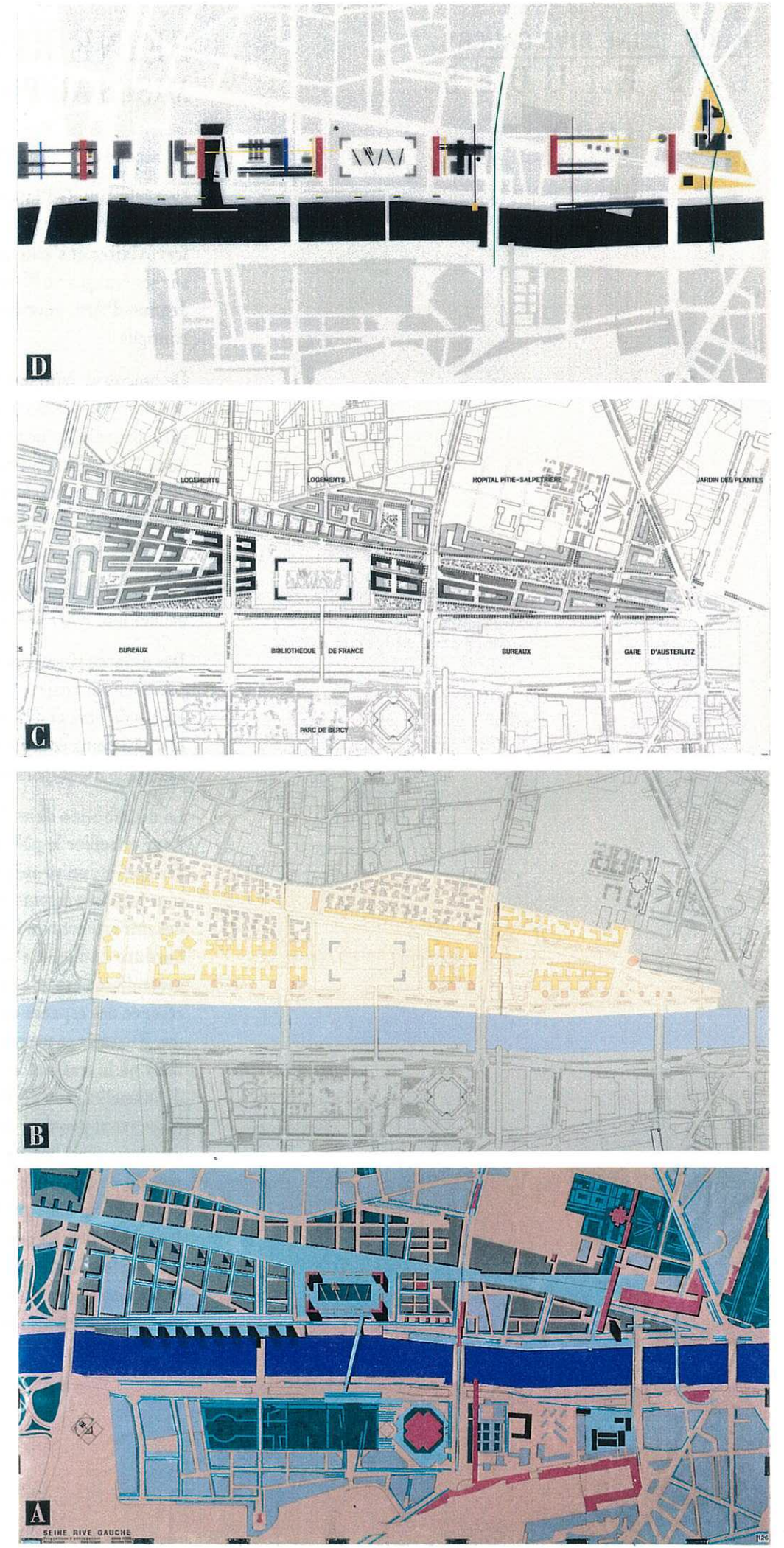
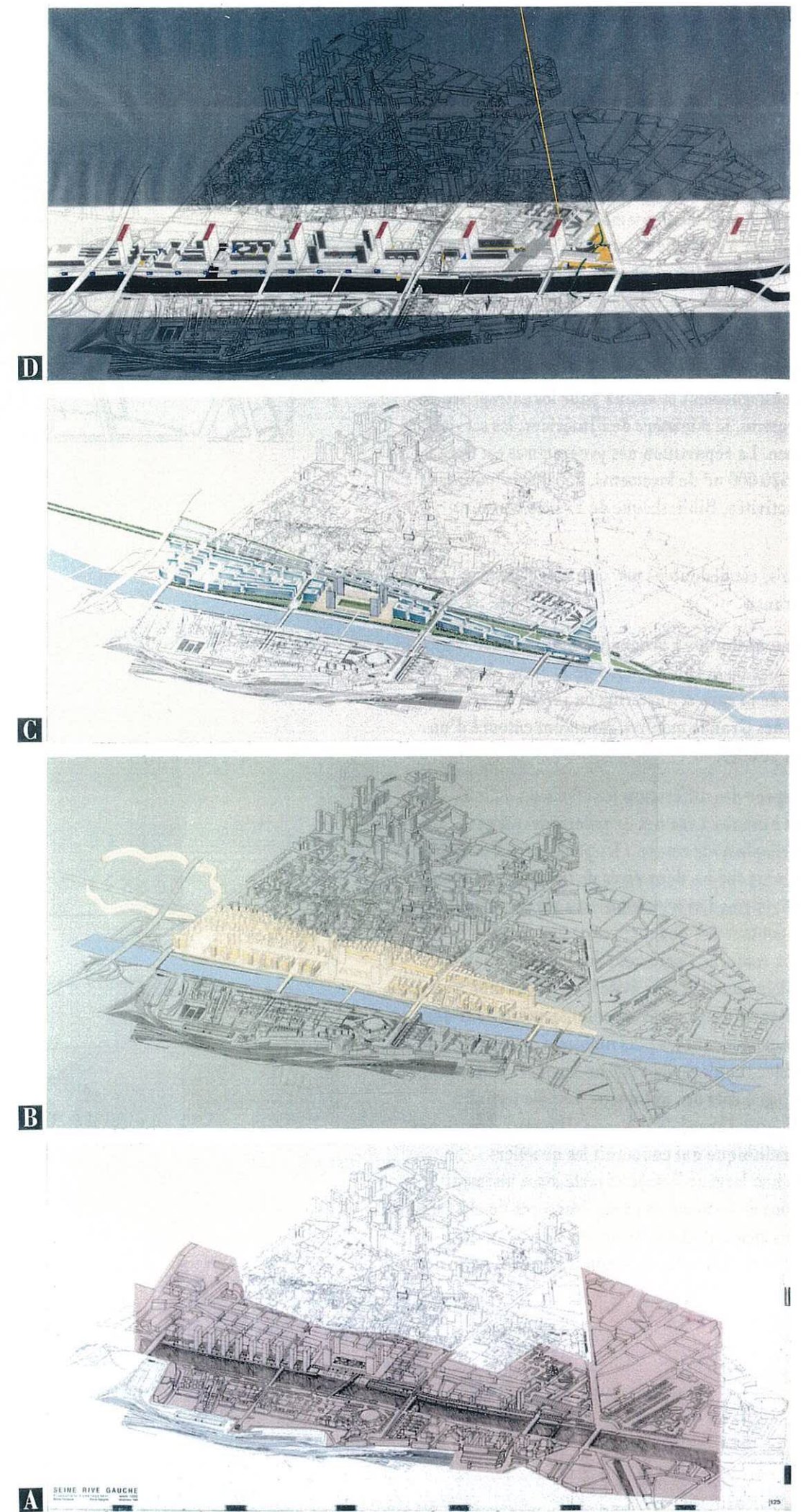
Après 1880, l'urbanisme parisien s'est développé le long de la Seine et de la Marne, à l'ouest de la ville, dans le quartier de la Rive Gauche. Le plan d'urbanisme de 1929 a permis de définir le cadre de ce quartier, en particulier la largeur des rues et la hauteur des bâtiments. Le plan a également défini la zone de la Rive Gauche, qui s'étend de la Gare d'Orléans à la Gare d'Asnières.

Le plan de 1929 a été révisé en 1959, puis en 1977, et enfin en 1992. Ces révisions ont permis d'adapter le plan aux besoins de la ville et de la région. Le plan de 1992 a notamment défini la zone de la Rive Gauche, qui s'étend de la Gare d'Orléans à la Gare d'Asnières.

Le plan de 1992 a également défini la zone de la Rive Gauche, qui s'étend de la Gare d'Orléans à la Gare d'Asnières.

Le plan de 1992 a également défini la zone de la Rive Gauche, qui s'étend de la Gare d'Orléans à la Gare d'Asnières.

Le plan de 1992 a également défini la zone de la Rive Gauche, qui s'étend de la Gare d'Orléans à la Gare d'Asnières.



SEINE RIVE GAUCHE MISES AU POINT DU PROJET

Au second semestre 1989, puis en 1990, le projet se précise.

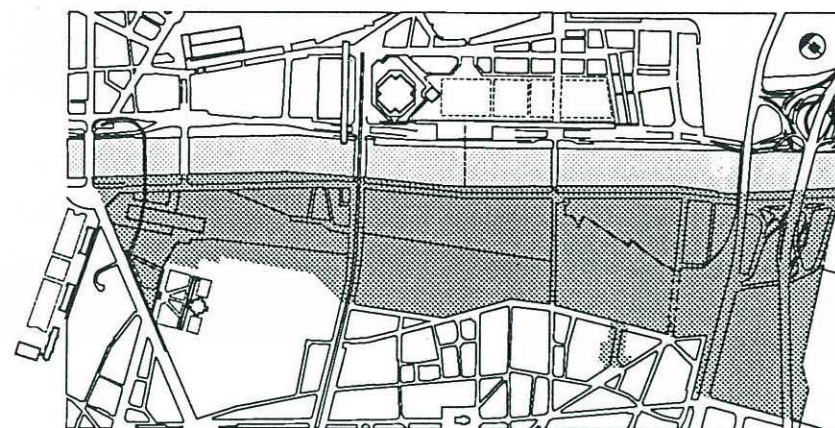
Le périmètre de l'intervention, bientôt nommée Seine rive gauche, trouve ses limites actuelles : il englobe l'ensemble des emprises ferroviaires et s'allonge jusqu'à la limite d'Ivry ; il s'accroît également sur les franges de l'hôpital de la Salpêtrière et de la ZAC Chevaleret-Jeanne-d'Arc, pour assurer la cohérence avec les aménagements contigus.

De nouveaux équipements publics sont prévus : la Cité des arts graphiques (qui associe enseignement et locaux pour les entreprises de cette branche), une université, le ministère de l'Intérieur, les services de la Région Ile-de-France. La répartition des programmes est fixée : 900 000 m² de bureaux, 520 000 m² de logements, 250 000 m² pour les commerces, services et activités, Bibliothèque de France non comprise.

L'avenue, comme les quais, est dédoublée par une voie dénivelée accueillant le trafic de transit.

Des espaces singuliers descendant de l'avenue jusqu'aux quais jalonnent le projet : terrasse de la Bibliothèque de France, places créées de part et d'autre de la gare d'Austerlitz ou jardin à l'arrière des bâtiments conservés des Grands moulins qui seront entouré d'un ensemble d'équipements publics.

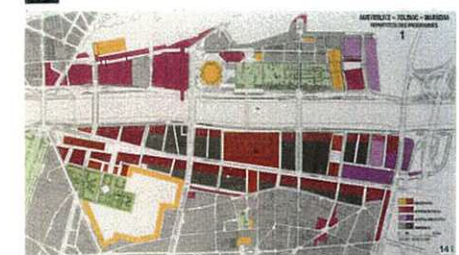
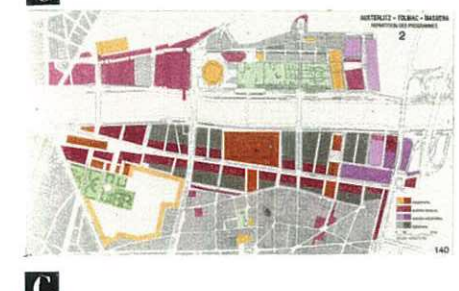
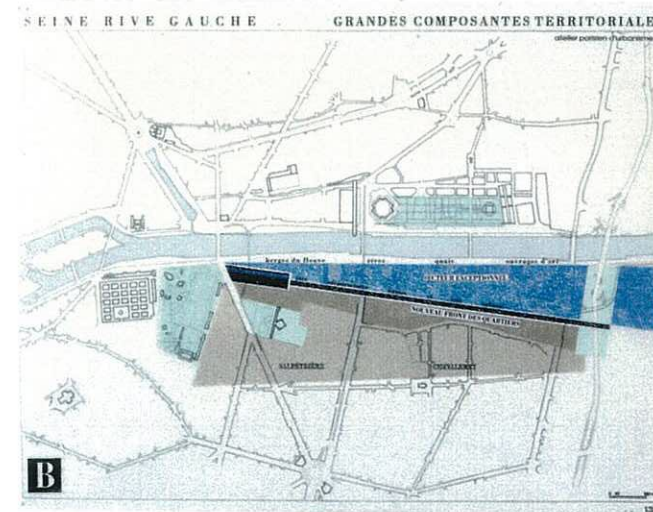
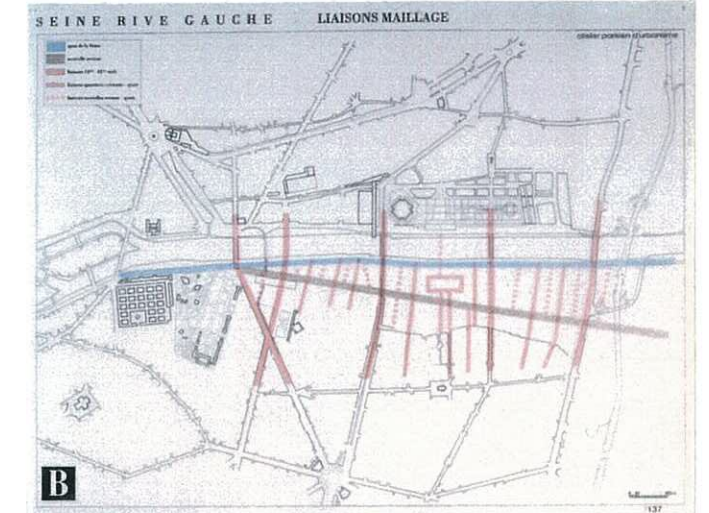
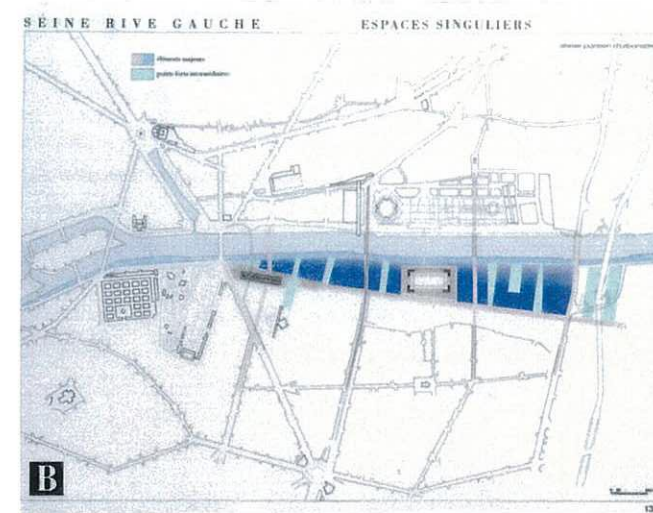
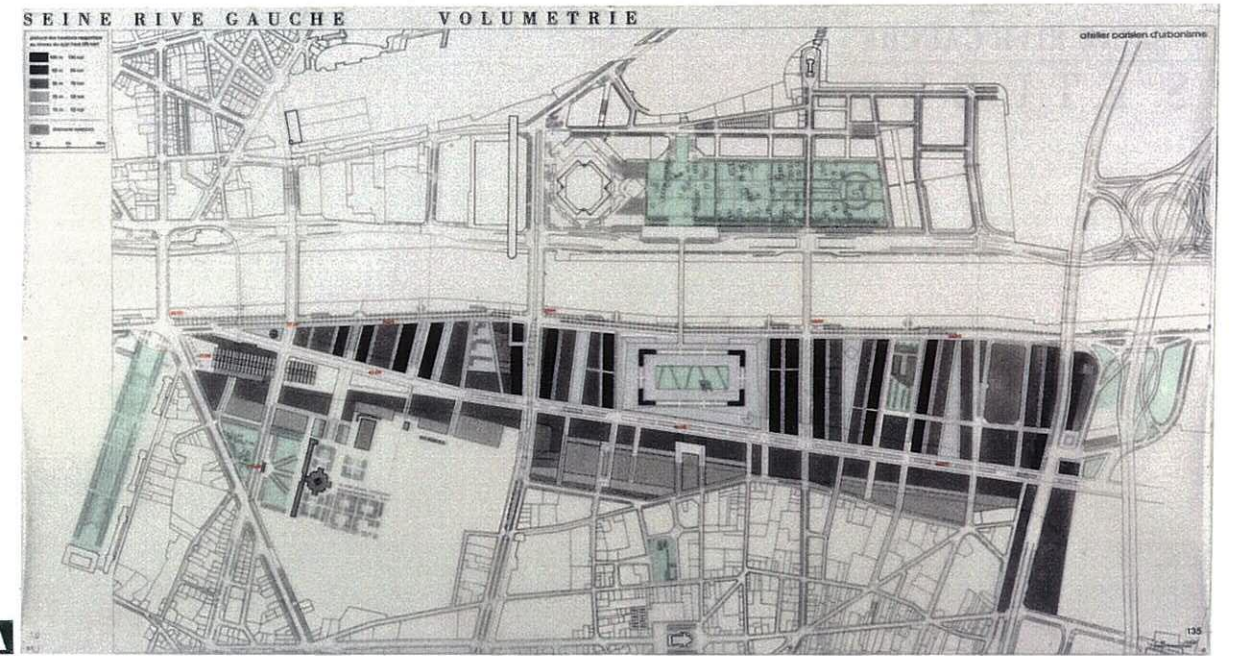
La distribution dans l'espace des différentes fonctions est définie. Pour concilier le pôle de bureaux avec des quartiers vivants et diversifiés, un principe simple a été retenu : les programmes tertiaires sont localisés essentiellement sur les deux rives de l'avenue, au-dessus des infrastructures ferroviaires. Les logements sont placés surtout en bordure du fleuve et au contact des quartiers existants du 13^e arrondissement. Ce choix renforce l'agrément des logements ; il leur réserve des espaces en pleine terre et leur évite la superposition avec le fer. Bureaux et locaux d'activités sont également disposés autour des lieux où le trafic et les échanges sont les plus intenses (gare d'Austerlitz, rue de Tolbiac, boulevards Vincent-Auriol et Masséna) ; ils peuvent protéger les logements des nuisances. Le pôle tertiaire s'affirme ainsi le long du grand tracé de l'avenue. Il ne se présente pas comme un ensemble monolithique qui couperait les quartiers d'habitation mais garde une largeur limitée et reste assez aisément franchissable. La présence de commerces et services à rez-de-chaussée y apporte une animation, même au-delà des heures de travail. Les grands équipements viennent également interrompre la continuité des immeubles de bureaux.



EMPRISE
DU PAZ

ETUDES APUR

- A** - Volumétrie, générale décembre 1989
- B** - Principes d'aménagement d'ensemble, état des études, novembre 1989
- C** - Etudes pour la répartition des fonctions, septembre 1989



SEINE RIVE GAUCHE REDES AU POINT DE PROJET

Le projet d'aménagement de la rive gauche de la Seine est un projet d'ensemble qui vise à créer un cadre de vie de qualité, à améliorer l'habitat, à développer les équipements publics, à créer des espaces verts, à améliorer les transports, à créer des emplois, à améliorer la sécurité, à améliorer l'environnement, à améliorer la qualité de l'air, à améliorer la qualité de l'eau, à améliorer la qualité du paysage, à améliorer la qualité de la vie.

Le projet est divisé en trois phases de réalisation :

- Phase 1 : Aménagement des équipements publics, des espaces verts, des transports, des emplois, de la sécurité, de l'environnement, de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau, de la qualité du paysage, de la qualité de la vie.
- Phase 2 : Aménagement des bâtiments, des espaces réservés, des espaces à créer, de la sécurité, de l'environnement, de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau, de la qualité du paysage, de la qualité de la vie.
- Phase 3 : Aménagement des bâtiments, des espaces réservés, des espaces à créer, de la sécurité, de l'environnement, de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau, de la qualité du paysage, de la qualité de la vie.

SEINE RIVE GAUCHE MISES AU POINT DU PROJET: LE PAYSAGE

La question du paysage prend, pour Seine rive gauche, une importance particulière. La présence du grand vide de la Seine qui borde l'opération sur 2 700 m fait que les réalisations futures seront perçues globalement et à distance.

L'image du projet a suscité différentes propositions cherchant à marquer son ambition et son unité sans l'enfermer dans l'architecture unique d'une "pièce urbaine" inadaptée à la diversité des programmes et des situations et à la durée importante de la réalisation.

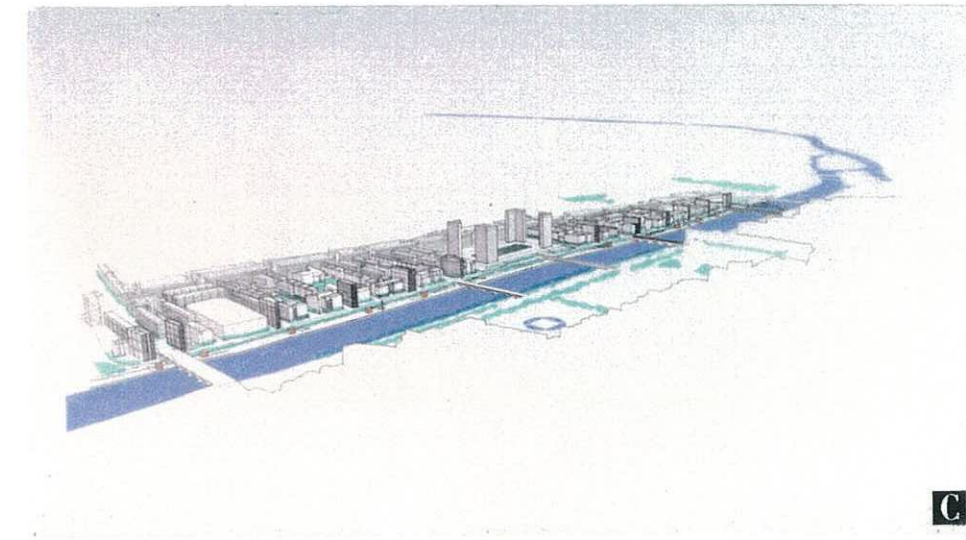
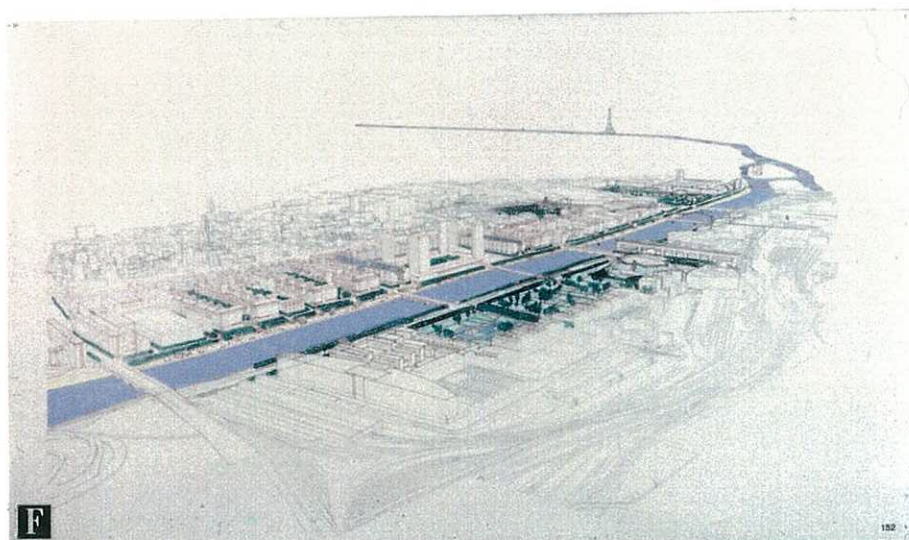
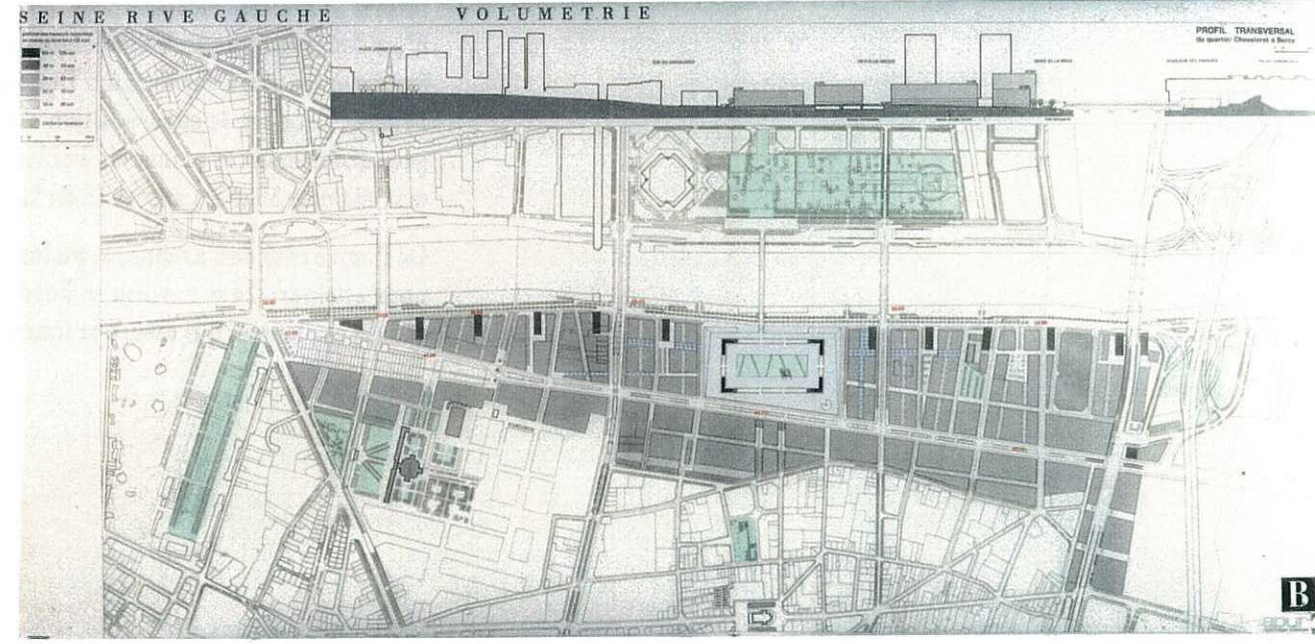
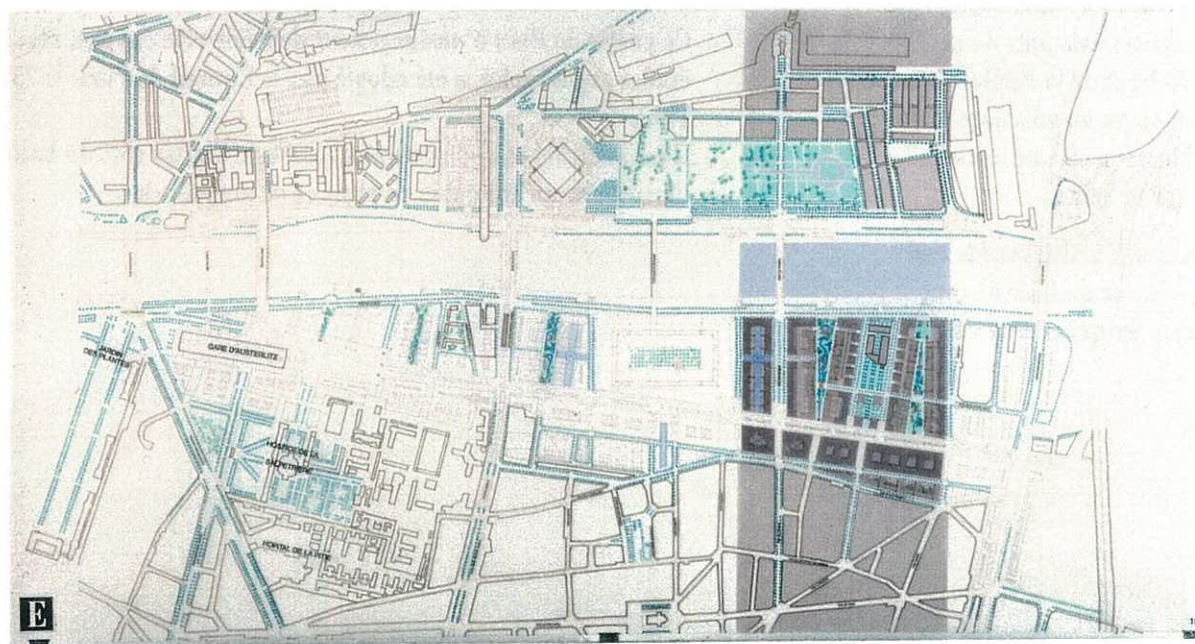
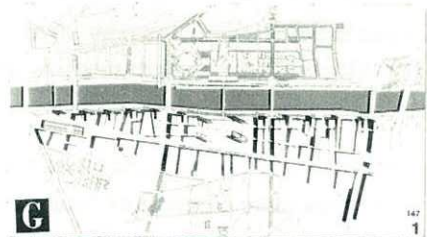
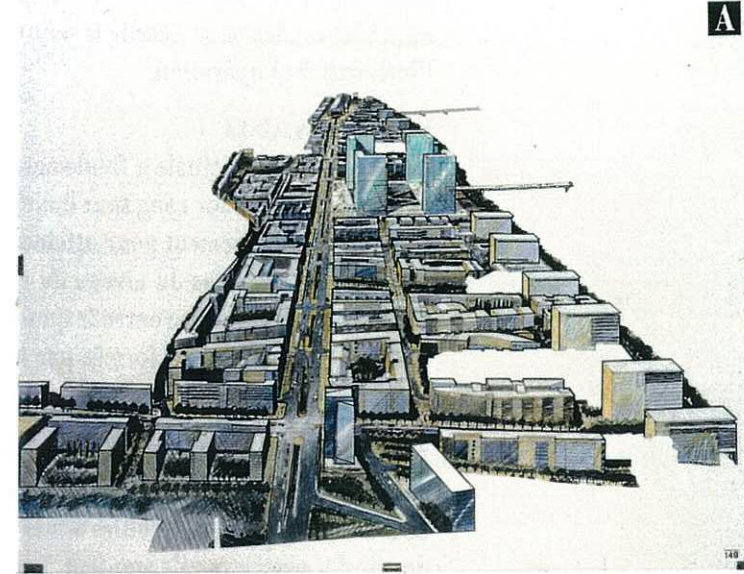
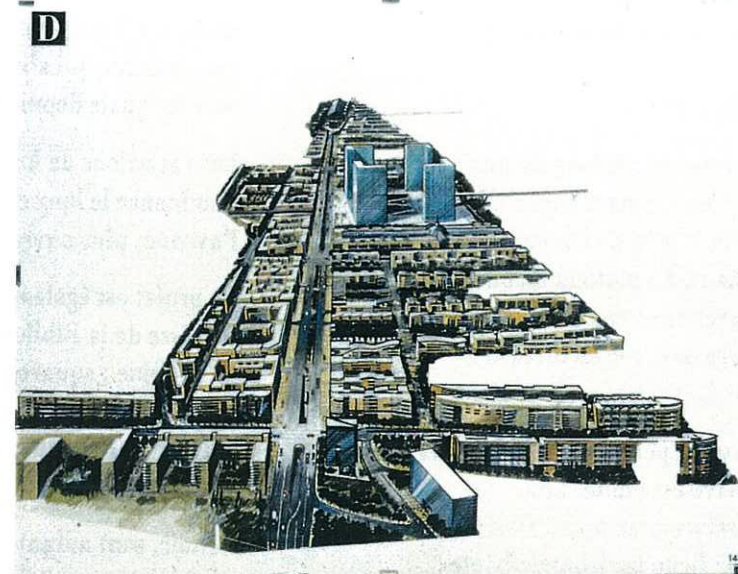
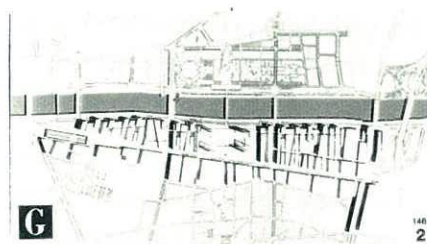
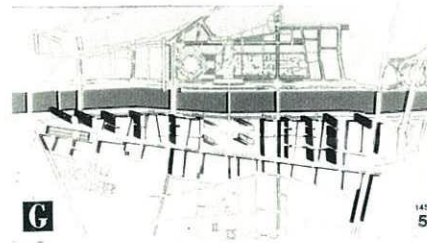
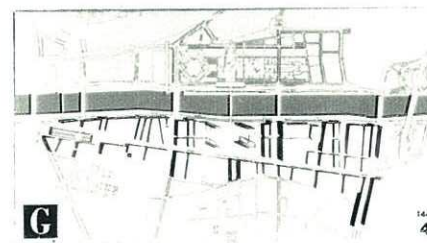
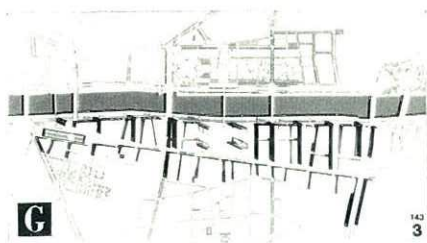
Parmi les idées développées pour traduire la grande dimension de l'opération, celle d'un rythme régulier de bâtiments plus élevés a fait l'objet d'études approfondies, avec des variations sur les hauteurs, les espacements et les rapports avec les espaces publics riverains.

Une autre famille de solutions affirme une plus grande homogénéité des hauteurs, inscrivant les nouveaux quartiers sous un même plafond horizontal.

Dans toutes ces solutions, les liaisons vers la Seine sont affirmées, de façon à établir un contact étroit entre les quartiers et le fleuve. Les ouvertures évitent de mettre les quais à l'ombre pendant une grande partie de la journée et favorisent la fréquentation des berges de la Seine réaménagées pour la promenade et les loisirs.

ETUDES APUR

- A** - Illustration du principe d'aménagement, variante 1, décembre 1989 - Dessin Guillaume Testas
- B** - Plan général du principe d'aménagement, variante 1, décembre 1989
- C** - Illustration du principe d'aménagement, variante 1, décembre 1989 - Dessin Laura Carducci
- D** - Illustration du principe d'aménagement, variante 2, décembre 1989 - Dessin Guillaume Testas
- E** - Plan général du principe d'aménagement, variante 2, décembre 1989
- F** - Illustration du principe d'aménagement, variante 2, décembre 1989
- G** - Etudes de rythme et hauteur des constructions, décembre 1989 - février 1990



SEINE RIVE GAUCHE MISE AU POINT DU PROJET: LE PAYSAGE

La décision de garder une hauteur de constructions modérée, laissant jaillir seulement les tours de la Bibliothèque de France, a conduit à de nouvelles études pour définir le paysage futur vu à distance ou de l'intérieur de l'opération.

VISIONS LOINTAINES

Une disposition originale a finalement été retenue : le long du quai, les bâtiments de premier rang sont limités à 24 m. Ce maximum s'élève ensuite progressivement pour atteindre 35m le long de l'avenue, c'est-à-dire 43 m au-dessus du niveau du quai haut. Le plafond incliné ainsi défini accentue la pente entre le quai et l'avenue et met en évidence une "cinquième façade" formée par les terrasses, couvertures et superstructures des volumes construits.

Ainsi, les immeubles bordant le quai dépassent peu la cime des grands arbres ; leur impact perçu depuis l'autre rive est limité. Les couronnements des immeubles situés en arrière-plan apparaissent au-dessus des premiers ; ils montent jusqu'à la ligne horizontale haute formée par les sommets des bâtiments entourant l'avenue ; cette ligne n'est dominée que par la silhouette des quartiers existants dont émergent les tours des secteurs Dunois et Italie et de la Bibliothèque de France. Cet effet de superposition est interrompu au voisinage de la gare d'Austerlitz et autour du boulevard Masséna où une hauteur maximale de 35 m est autorisée en façade sur la Seine.

De l'autre côté de l'avenue, le plafond des constructions redescend pour atteindre 24 m environ en bordure de la rue du Chevaleret, élargie et plantée, qui assure la jonction avec les quartiers existants.

VISIONS RAPPROCHÉES

Sur toute sa longueur, l'avenue nouvelle forme une ligne de crête située 6 à 9 m au-dessus des quais haut ; elle génère des pentes douces vers la Seine qui s'inscrivent dans le grand mouvement de descente vers les quais depuis les collines du 13^e arrondissement.

Les variations de hauteur des bâtiments entraînent des variations de l'ambiance le long de ces liaisons en pente : plus resserrée près de l'avenue, plus ouverte et plus lumineuse près des berges.

Le projet est également caractérisé par la diversité des lieux collectifs : terrasse de la Bibliothèque de France, places entourant la gare, quais de la Seine ; square proche de la Salpêtrière, nouveau jardin entouré d'équipements attenants aux bâtiments des Grands moulins, tracé majeur de l'avenue, voies plus étroites entre Seine et avenue.

Tous ces espaces, dont les traitements seulement esquissés restent à définir, sont autant d'opportunités pour donner aux futurs quartiers agrément et qualité.

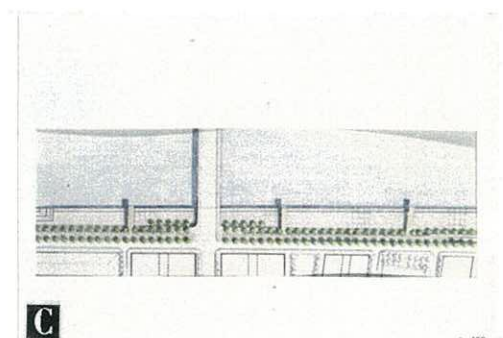
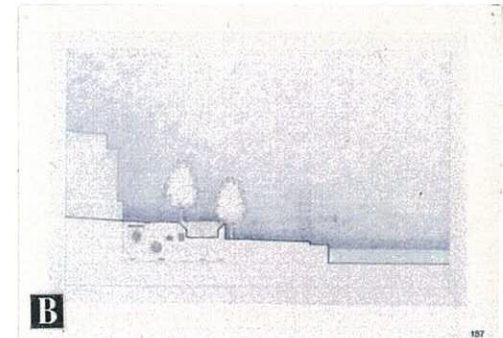
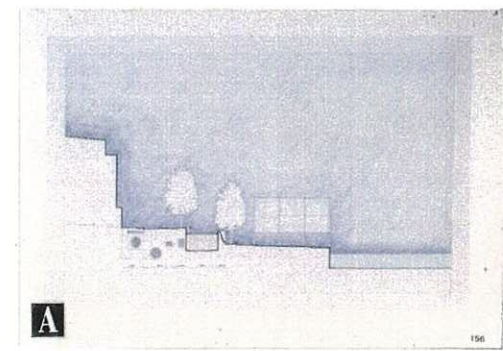
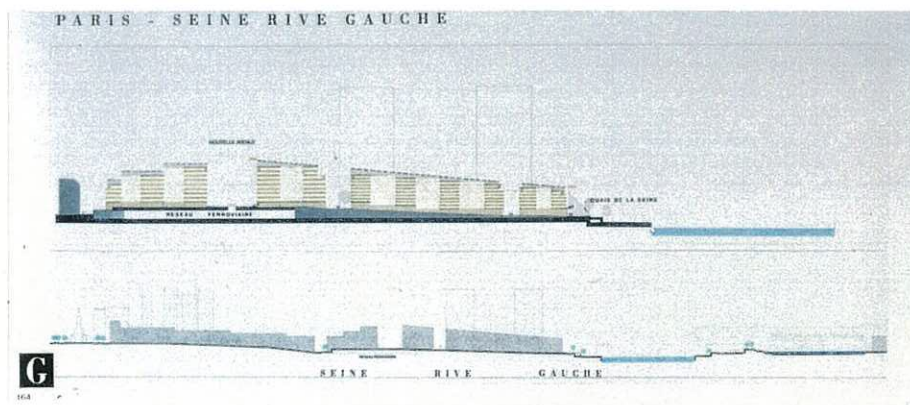
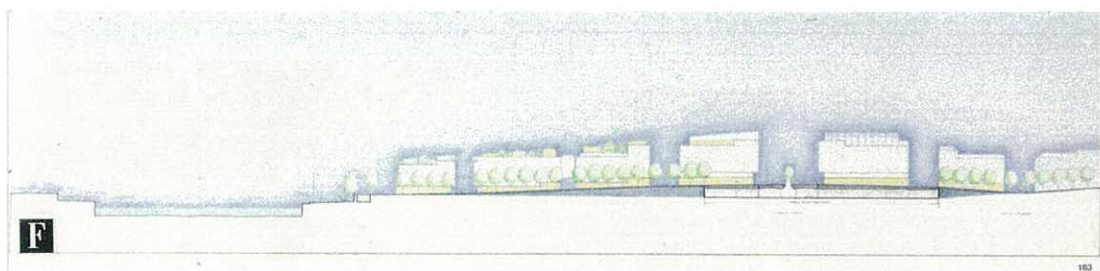
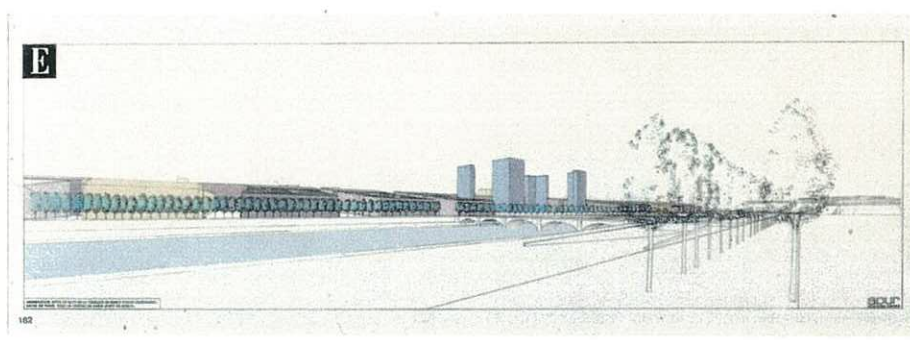
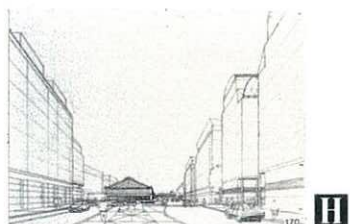
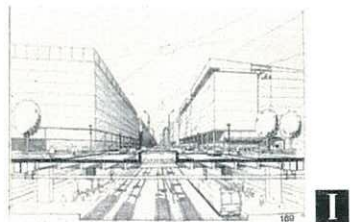
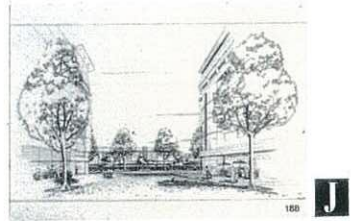
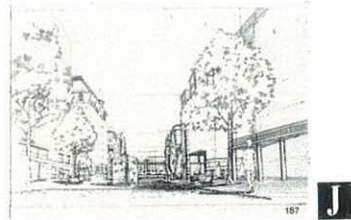
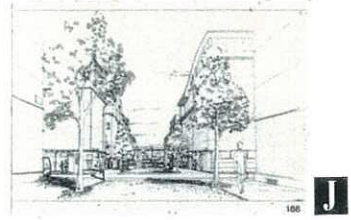
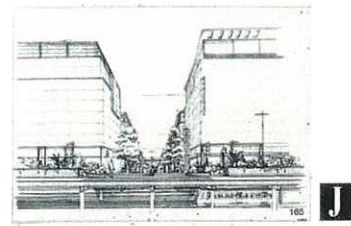
Ce projet de Plan d'aménagement de Seine rive gauche, résultat des études exposées ici, a été adopté par le Conseil de Paris le 25 juin 1990.

Il est présenté sur la mezzanine située de l'autre côté du bâtiment et illustré par un ensemble de plans et de maquettes.

ETUDES APUR

- A** - Coupe sur les quais, 1990 -
- B** - Coupe sur les quais, 1990 -
- C** - Plan d'aménagement des quais, 1990
- D** - Illustration du projet, 1990 -
- E** - Illustration de la façade sur Seine, 1990
- F** - Coupe sur le projet, 1990 -
- G** - Coupes sur le projet, 1990
- H** - Illustration de l'avenue, vue vers la gare d'Austerlitz, 1990
- I** - Illustration de l'avenue, vue vers l'est, 1990
- J** - Illustrations d'une liaison descendant vers la Seine, 1990

Dessins P. Vaucheret, D. Dardot, APUR



SEINE RIVE GAUCHE
MISE AU POINT DU PROJET: LE PASSAGE

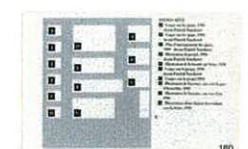
Le projet de réaménagement de la Seine Rive Gauche est un projet d'ensemble qui vise à créer un nouveau quartier d'affaires et de logements de qualité, tout en préservant le caractère urbain et culturel de ce secteur de Paris.

Le projet est structuré autour de deux axes principaux: l'axe de la Seine et l'axe de la rue de la Seine. Ces axes sont reliés par un réseau de passages piétons et de liaisons piétonnes qui permettent de traverser facilement la Seine et de rejoindre le centre-ville.

Le projet prévoit la construction de nouveaux bâtiments de bureaux et de logements, ainsi que la réhabilitation de bâtiments existants. Les nouveaux bâtiments sont conçus pour être économes en énergie et pour offrir un cadre de travail agréable et moderne.

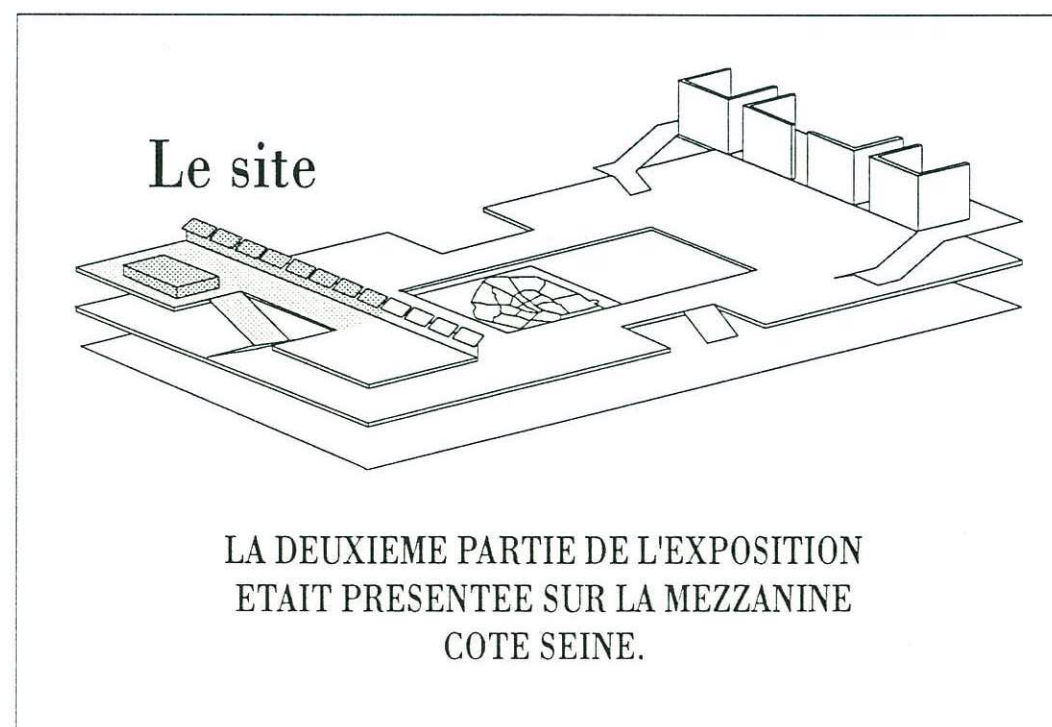
Le projet prévoit également la création de nouveaux espaces publics, de parcs et de jardins, ainsi que la réhabilitation de bâtiments existants. Les nouveaux bâtiments sont conçus pour être économes en énergie et pour offrir un cadre de travail agréable et moderne.

Le projet est financé par le Département de la Seine-Saint-Denis, la Région Île-de-France et le Ministère de l'Équipement, du Logement et de l'Énergie.



E X P O S I T I O N
PARIS - SEINE RIVE GAUCHE

L E S I T E



L'AMPLEUR DU SITE

L'ensemble du site est formé en bandes approximativement parallèles, mais qui convergent en fait selon un angle très aigu, pointé vers la Cité et progressivement évasé vers l'extérieur.

Lit du fleuve, berges, voies des quais, grandes emprises, faisceau ferré, rue du Chevaleret et ses bordures se succèdent comme des couches allongées venant latéralement buter sans transition dans le pied des collines urbanisées.

Le secteur s'est constitué comme les coulisses de la ville. L'ampleur des emprises ne facilite pas, au premier abord, la compréhension de leurs caractéristiques communes : chaque terrain, affecté par une activité spécialisée, est organisé selon des contraintes fonctionnelles ; les configurations sont principalement déterminées par les accès, par la voie d'eau et par le fer. Les espaces semblent dilatés, sans complexité.

ISOLEMENT LOCAL ET OUVERTURE REGIONALE

La rive gauche, en amont du pont d'Austerlitz et très au-delà des limites de Paris, demeure une grande zone de services à l'arrière de la ville : industries et entrepôts y occupent de vastes unités foncières et la voirie y est peu développée, de même que les réseaux divers, que ce soient ceux d'adduction d'eau, de gaz, ou d'éclairage public. Les secteurs habités restent essentiellement limités aux abords de la rue du Chevaleret.

Cependant, plusieurs grands réseaux de déplacements organisent, desservent et découpent ces espaces et les relient à l'ensemble métropolitain qui les entoure. En premier lieu, la Seine avec ses berges et ses quais marque la permanence de Paris. Le boulevard Masséna et le périphérique participent en revanche à la grande figure qui ceinture la capitale et sur laquelle débouchent toutes les grandes voies d'accès régionales et nationales. Au voisinage de l'échangeur d'Ivry, ces boulevards traversent un no man's land qui se prolonge à l'intérieur du site avant que leurs ramifications ne plongent dans le réseau des artères de la ville. Enfin, le chemin de fer impose une direction précise qui s'échappe vers Ivry et le sud-est, à laquelle les lignes de RER et de métro ajoutent leurs différents caps.

L'omniprésence des voies ferrées et une viabilité insuffisante contribuent à donner l'impression que tout projet sur ce site serait voué à l'échec. Paradoxalement ce statut particulier dû à la dimension des terrains et à leur usage permet, une fois l'obstacle surmonté, d'envisager aujourd'hui un grand dessin pour cette enclave parisienne largement ouverte vers les emprises de la Seine amont, elle aussi appelée à se transformer.

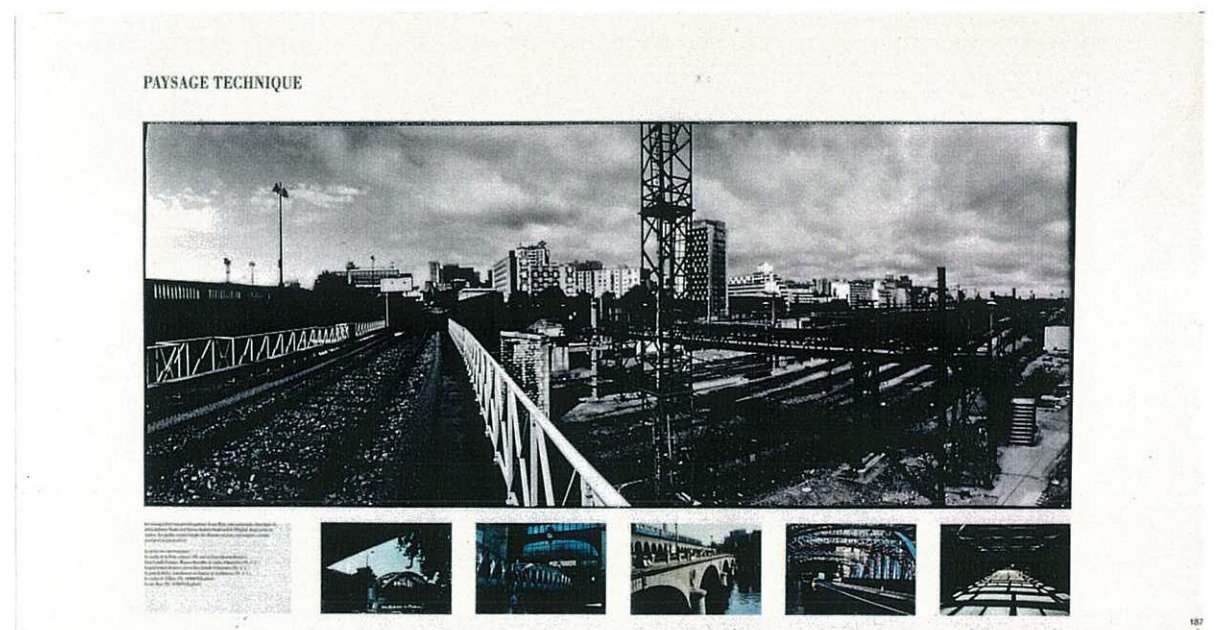
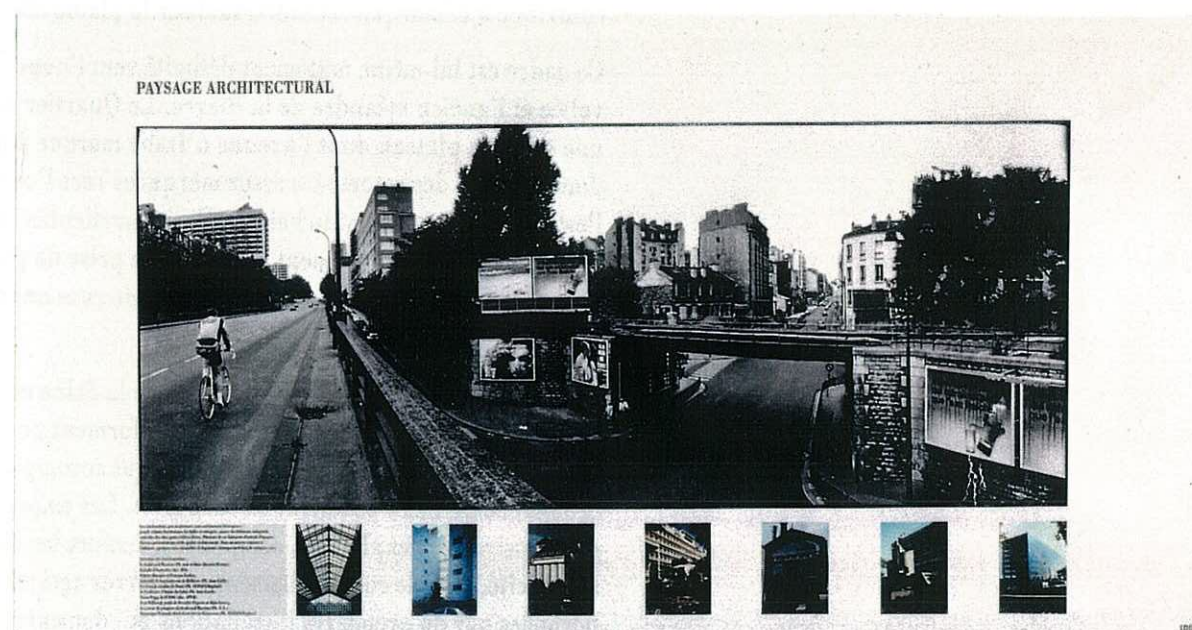
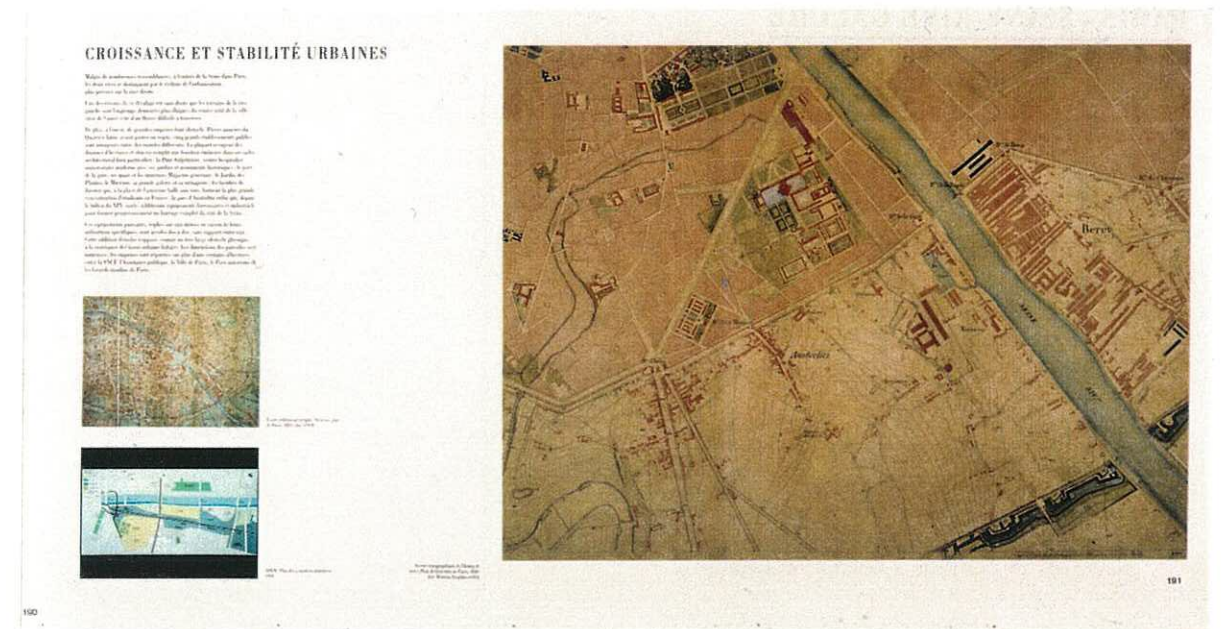
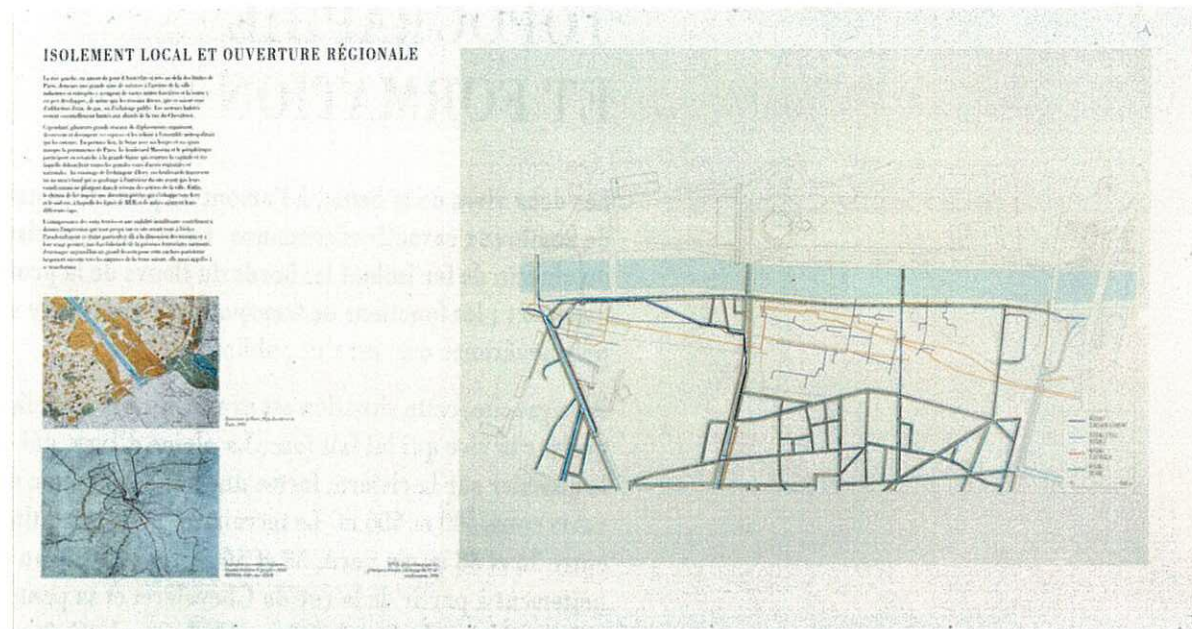
CROISSANCE ET STABILITE URBAINES

Malgré de nombreuses ressemblances, à l'entrée de la Seine dans Paris, les deux rives se distinguent par le rythme de l'urbanisation, plus précoce sur la rive droite.

Une des raisons de ce décalage est sans doute que les terrains de la rive gauche sont longtemps demeurés plus éloignés du centre actif de la ville, situé de l'autre côté d'un fleuve difficile à traverser.

De plus, à l'ouest, de grandes emprises font obstacle. Pièces annexes du Quartier latin, avant-postes ou rejets, cinq grands établissements publics sont interposés entre des mondes différents. La plupart occupent des dizaines d'hectares et chacun remplit une fonction éminente dans un cadre architectural bien particulier : la Pitié-Salpêtrière, centre hospitalier universitaire moderne avec ses jardins et monuments historiques ; le port de la gare, ses quais et les immenses Magasins généraux ; le Jardin des Plantes, le Muséum, sa grande galerie et sa ménagerie ; les facultés de Jussieu qui, à la place de l'ancienne halle aux vins, forment la plus grande concentration d'étudiants en France ; la gare d'Austerlitz enfin qui, depuis le milieu du XIXe siècle, additionne équipements ferroviaires et industriels pour former progressivement un barrage complet du côté de la Seine.

Ces équipements puissants, repliés sur eux-mêmes en raison de leurs utilisations spécifiques, sont accolés dos à dos, sans rapport entre eux. Cette addition d'enclos s'oppose, comme un très large obstacle physique, à la croissance des tissus urbains habités. Les dimensions des parcelles sont immenses ; les emprises sont réparties sur plus d'une centaine d'hectares entre la SNCF, l'Assistance publique, la ville de Paris, le Port autonome et les Grands moulins de Paris.



PAYSAGE ARCHITECTURAL

Les constructions, peu nombreuses, sont extrêmement hétérogènes : grands volumes horizontaux des halles et entrepôts, masses des bâtiments industriels, verticales des silos, petits édifices divers. Plusieurs de ces bâtiments d'activités d'époques diverses présentent une réelle qualité architecturale. Dans un univers consacré à l'utilitaire, quelques rares immeubles de logements s'interposent le long de certaines voies.

LÉGENDES DES PHOTOGRAPHIES :

- Le boulevard Massena (Ph. noir et blanc Quintin Bertoux) - La halles d'Austerlitz (doc IFA)
- Fabrice Dusapin et François Leclerc. immeubles de logement rue de Bellière (Ph. Anne Gielly)
- Les Grands moulins de Paris (Ph. SEMAPA Raphaël) - Le Corbusier, l'Armée du Salut (Ph. Anne Garde)
- Victor Popp, la Sudac (Ph. APUR) - Jean Willerval, assisté de Prvoslav Popovic et Alain Lecocq.
- La caserne des pompiers du boulevard Massena (Ph. SEMAPA Raphaël)
- Dominique Perrault, hôtel d'activité rue Bruneseau (Ph. SEMAPA Raphaël)

PAYSAGE TECHNIQUE

Les ouvrages d'art sont présents partout : la rue Watt, semi souterraine, deux lignes de métro aériennes boulevard Vincent Auriol et boulevard de l'Hopital, douze ponts ou viaducs. Les qualités architecturales des éléments existants sont inégales : certains présentent un grand intérêt.

LÉGENDES DES PHOTOGRAPHIES :

- Le viaduc de la Petite Ceinture (Ph. noir et blanc Quintin Bertoux)
- Jean Camille Formigé, Maurice Kocchlin, le viaduc d'Austerlitz (Ph. A.L.)
- La pénétration du métro aérien dans la halle d'Austrelitz (Ph. A.L.)
- Le pont de Bercy, actuellement en chantier de doublement (Ph. A.L.)
- Le viaduc de Tolbiac (Ph. SEMAPA Raphaël) - La rue Watt (Ph. SEMAPA Raphaël)

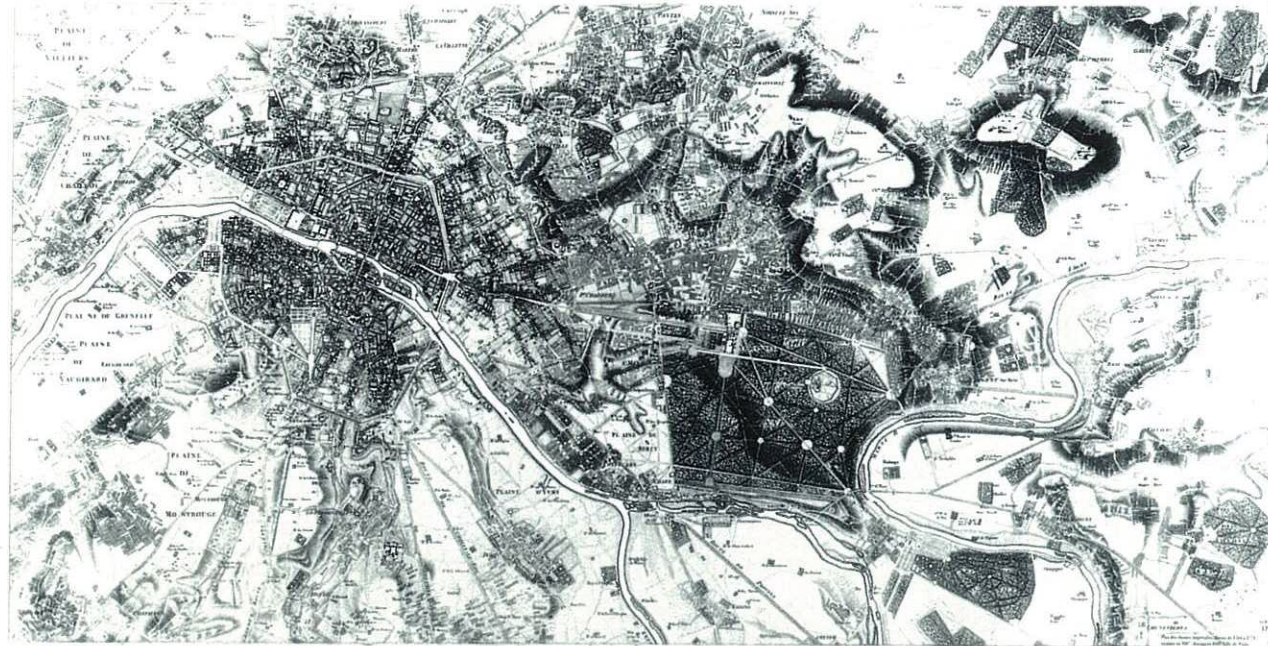
TOPOGRAPHIE ET FORMATION

Les deux rives de la Seine, à l'amont du pont d'Austerlitz, présentent de nombreux caractères communs. Leur site, leur histoire, la présence du chemin de fer isolant les bords du fleuve de la profondeur des quartiers ; les fonctions de transport, d'entreposage et d'industrie, la prépondérance des terrains publics.

Rive gauche, cette situation est exacerbée par un relief plus marqué que sur la rive qui lui fait face. La plaine d'Ivry, qui ouvre largement le quartier sur la rivière, forme une bande continue dont la largeur varie entre 400 et 600 m. Le terrain est plat. Les altitudes oscillent entre 35 et 38 m. au nord, 33 et 36 au sud. Le coteau commence nettement à partir de la rue du Chevaleret et sa pente très forte, qui culmine à plus de 60 m au niveau de la rue du Château-des-Rentiers et du boulevard Masséna et qui se prolonge plus atténuée vers le nord, contribue à démarquer et individualiser la plaine elle-même.

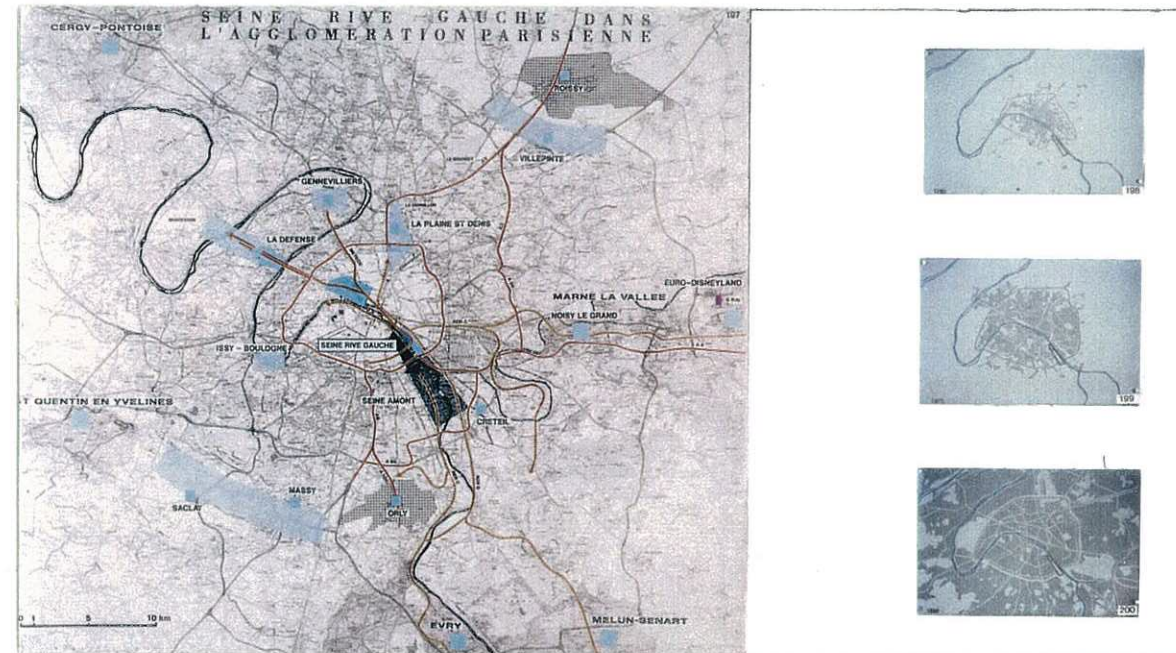
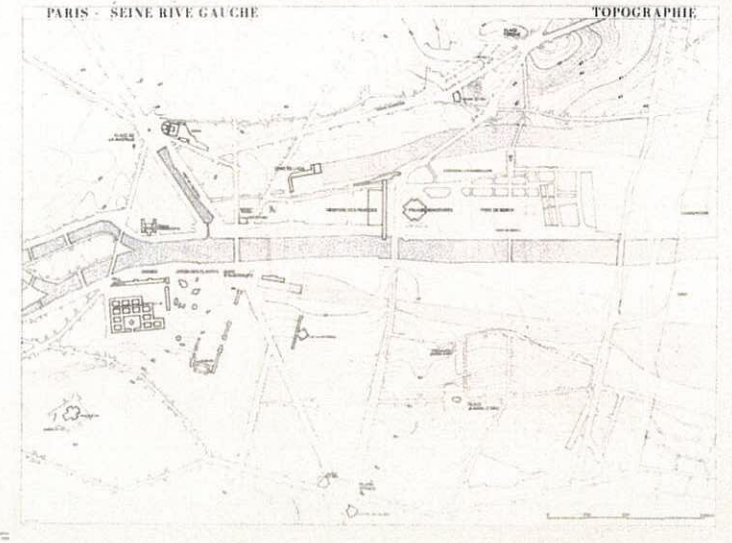
Ce cadre est lui-même nettement délimité vers l'ouest par l'ancienne vallée et l'ancien méandre de la Bièvre. Le Quartier de la gare forme une sorte de plateau dont l'avenue d'Italie marque à peu près l'épine dorsale, avec des retombées assez marquées vers l'ouest, le nord et l'est. Le développement urbain de Paris, particulièrement tardif dans ce secteur, n'a été finalement qu'une lente prise de possession de ce site où, à l'évidence, de nombreux tracés de rues ont été calqués sur le relief.

Les données géographiques de la vallée de la Seine et les installations techniques mises en place au XIXe siècle forment une conjonction si forte et efficace que les transformations qui accompagnent ailleurs la croissance de Paris semblent ici sans effet. Les emprises ont été progressivement exploitées, complétées, renforcées dans leur spécificité. Peu de renouvellement ; les terres agricoles ont été occupées par de premières installations qui demeurent, sans stratification historique.

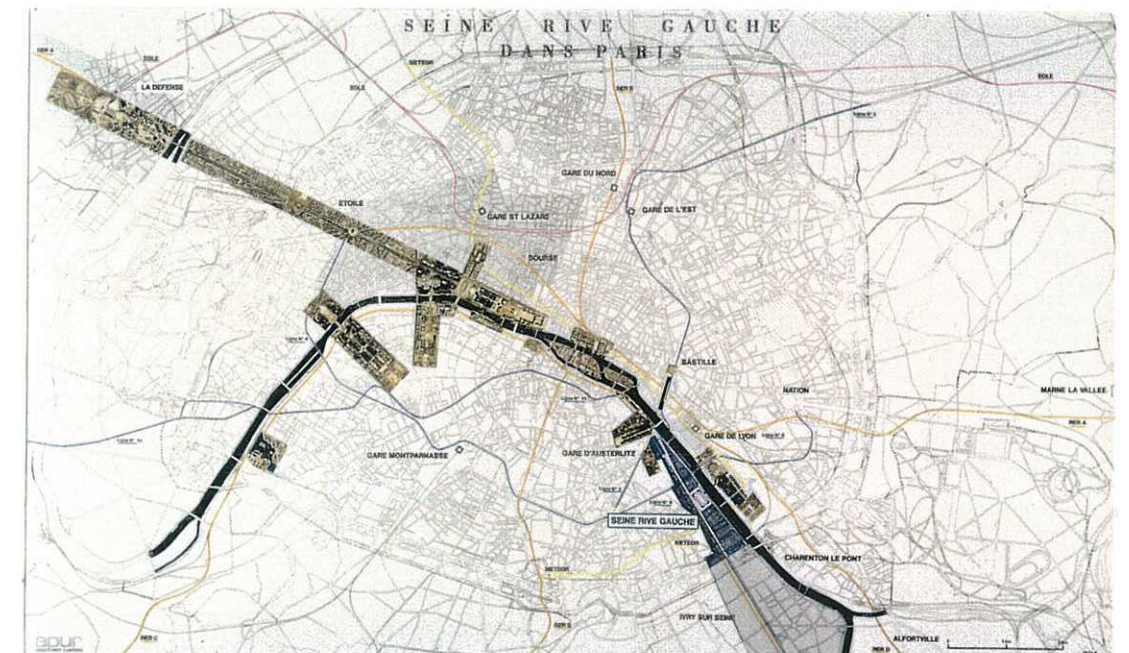


TOPOGRAPHIE ET FORMATION

Les formations de la Seine, d'origine éolienne, sont le résultat de la dérive de la poussière éolienne, transportée par le vent du Nord-Est, et déposée sur la rive gauche de la Seine, à l'ouest de Paris. Cette formation est constituée de sables et de cailloux, et est recouverte d'une couche de limon. Elle est traversée par la Seine, qui a creusé dans ce terrain des méandres et des îles. Cette formation est la cause de la configuration actuelle de la rive gauche de la Seine, et de la présence de nombreux îlots et de petites îles dans le fleuve.



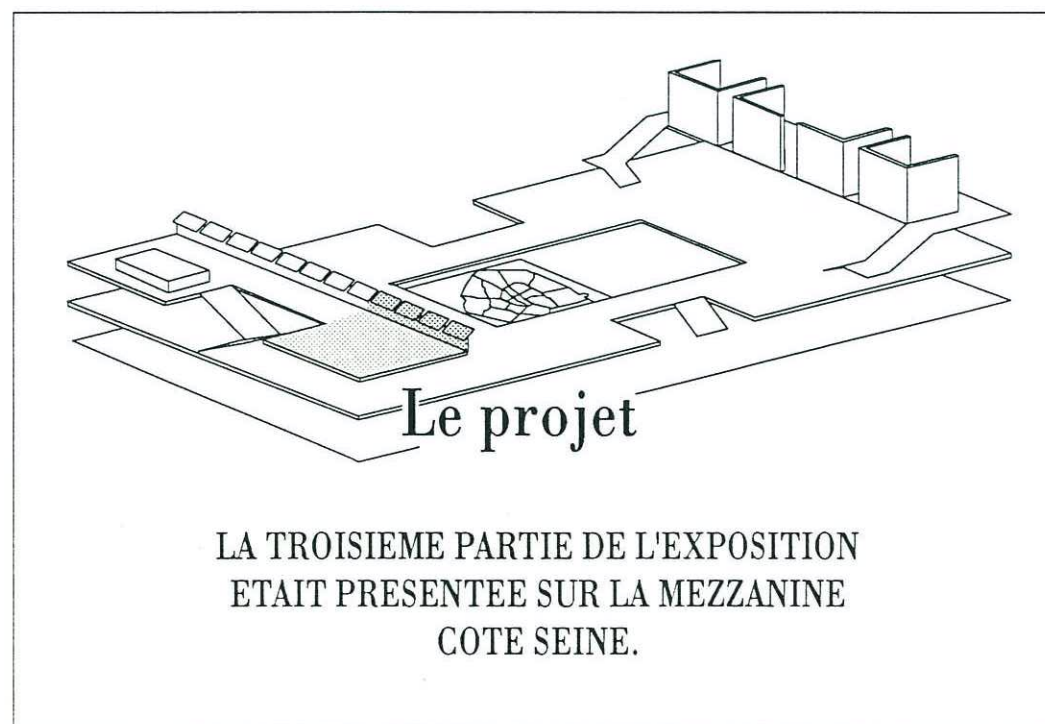
SEINE RIVE GAUCHE DANS L'AGGLOMERATION PARISIENNE
Plan de situation de l'opération parmi les pôles régionaux, et principales infrastructures de transport.

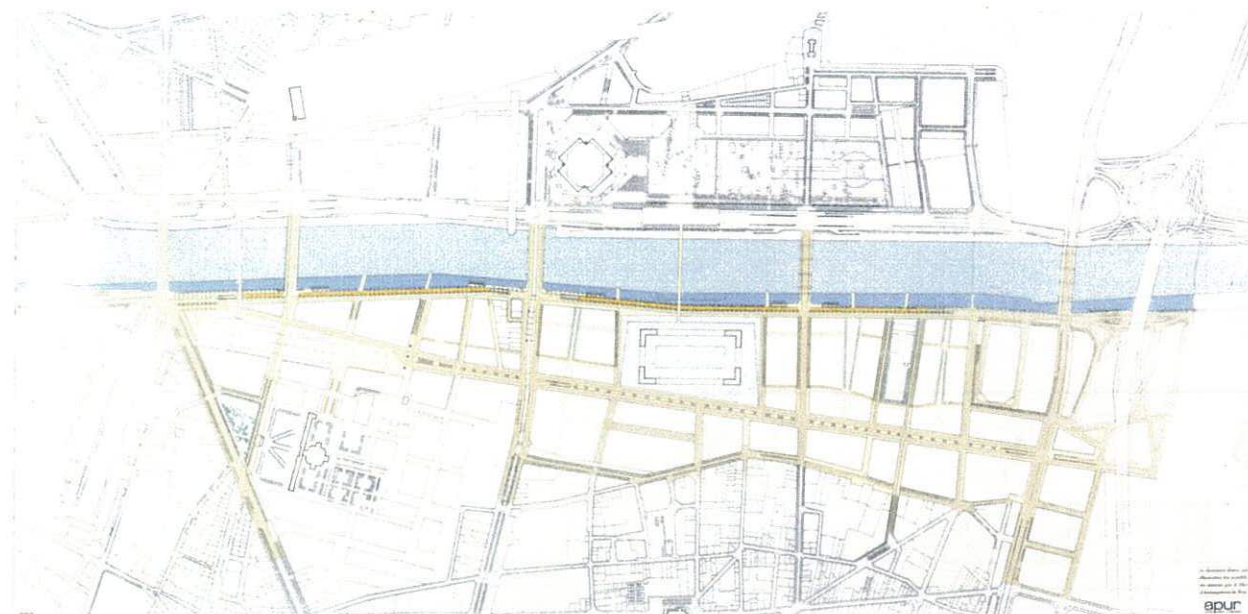


SEINE RIVE GAUCHE DANS PARIS
Plan de situation de l'opération dans les grandes compositions urbaines bordant la Seine.

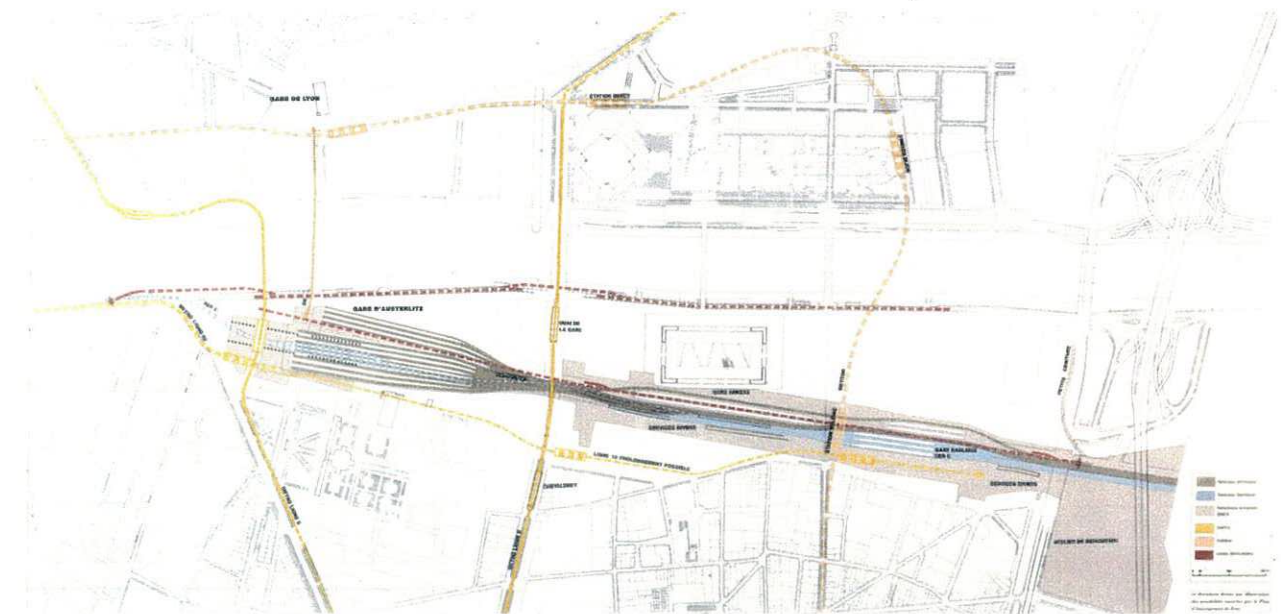
E X P O S I T I O N
PARIS - SEINE RIVE GAUCHE

LE P R O J E T





TRACE DES VOIES ET ESPACES PUBLICS



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET VOIES DENIVELEES

INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS

La qualité de la desserte par les transports en commun comme par la voirie est une caractéristique majeure de Seine rive gauche.

Le réseau des transports en commun y sera fortement développé en même temps que s'engageront les tous premiers programmes à réaliser.

Au nord du site, la gare d'Austerlitz et ses abords sont d'ores et déjà desservis par le RER C et deux lignes de métro (n°5 Bobigny - Place d'Italie et n°10 vers Boulogne). Un transport hectométrique, assuré par des cabines tractées par câble, en viaduc sur le pont Charles-de-Gaulle, rejoindra la gare de Lyon et créera ainsi une liaison directe vers le TGV sud-est, la ligne A, la future ligne D du RER et la ligne 1 du métro sur la rive droite.

La ligne METEOR, métro souterrain sur pneus, rapide et sans conducteur, desservira la partie sud du site grâce à une station implantée au carrefour de l'avenue nouvelle et de la rue de Tolbiac. Elle reliera l'opération vers l'ouest à Bercy, gare de Lyon, Châtelet-Halles, puis au quartier des affaires et à la gare Saint-Lazare. Dans l'autre sens, elle desservira le sud du 13e arrondissement.

La gare Masséna du RER C sera déplacée pour être mise en correspondance avec la ligne METEOR. Elle sera fortement élargie pour pouvoir accueillir des trains supplémentaires et surtout permettre de régulariser et d'améliorer le fonctionnement du RER C.

Ce dispositif, complété par la ligne n°6 du métro en rocade (Nation-Etoile par Denfert-Rochereau), offrira une très bonne qualité de service à l'ensemble de l'opération. Il associera efficacement les deux rives et intégrera la rive gauche, peu desservie aujourd'hui, dans l'ensemble du réseau régional de transport en commun.

Le réseau d'autobus sera également développé et relié aux gares et stations du réseau ferré. Le dimensionnement des principales voies de circulation permet l'implantation de couloirs pour les autobus. Des dispositions ont également été prises pour réserver, à plus long terme, le prolongement de la ligne de métro n°10. Deux correspondances, l'une avec la station Chevaleret (ligne n°6) et l'autre avec la station Tolbiac de METEOR et du RER C sont possibles. Plus à l'Est, la ligne pourrait desservir de nouveaux développements urbains, à l'extérieur de Paris. Enfin, la possibilité de rouvrir pour

les voyageurs la ligne ferrée de Petite ceinture est ménagée.

La gare d'Austerlitz sera entièrement réaménagée : elle pourra accueillir à terme des liaisons TGV. Ses installations seront couvertes.

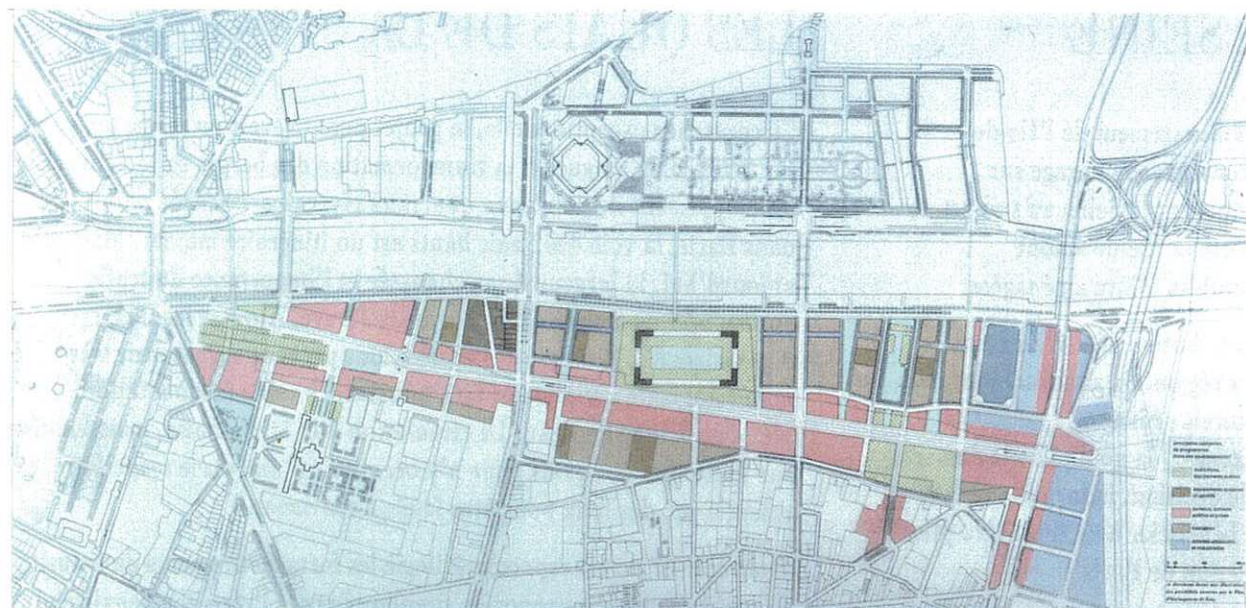
Le réseau des voies et espaces publics projeté est également très ambitieux. Il s'organise à partir des quais et d'une nouvelle avenue construite au-dessus des installations de la SNCF.

Éléments principaux de la vie des nouveaux quartiers, les quais et l'avenue sont doublés par des voies souterraines permettant de réduire la circulation de surface et d'améliorer l'environnement.

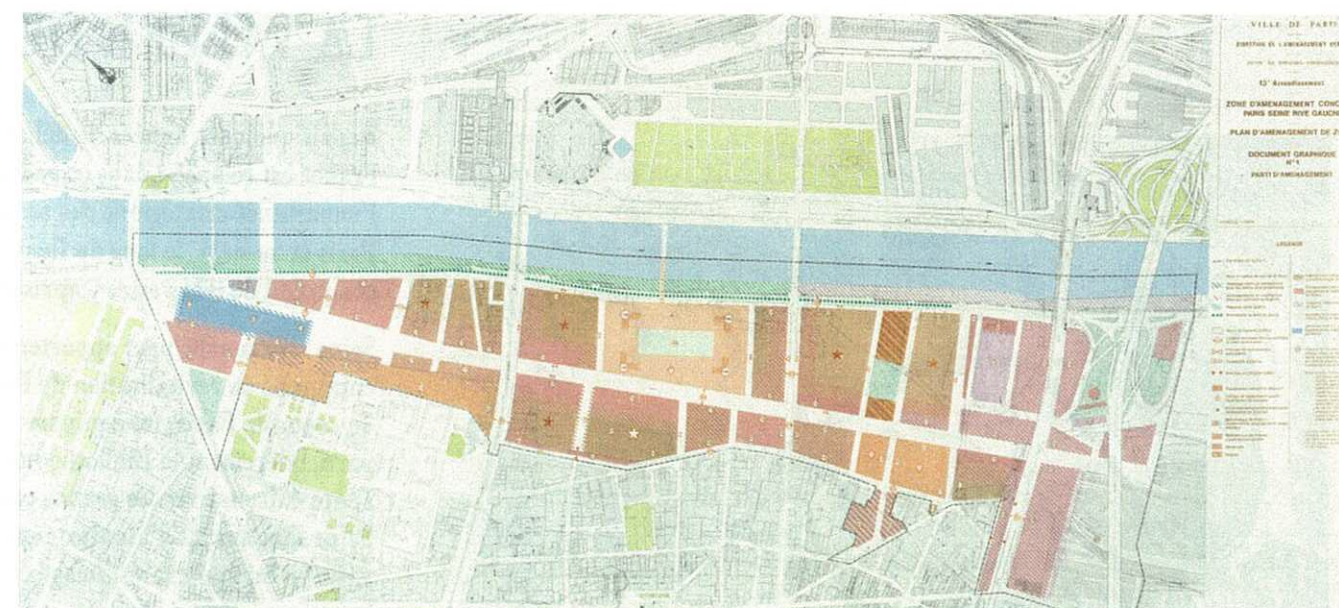
Ces deux grands espaces longitudinaux sont reliés par une série de voies transversales existantes et nouvelles complétant le maillage actuel et assurant des liaisons faciles vers le 13e arrondissement, la Seine et la rive droite. Parmi elles une rue nouvelle prolonge le boulevard Saint-Marcel et franchit la gare d'Austerlitz au-dessus des trains pour rejoindre le pont Charles-de-Gaulle, puis la gare de Lyon.



MAQUETTE DES RÉSEAUX DE VOIRIE ET TRANSPORTS EN COMMUN



REPARTITION DES FONCTIONS



PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE (PROJET)

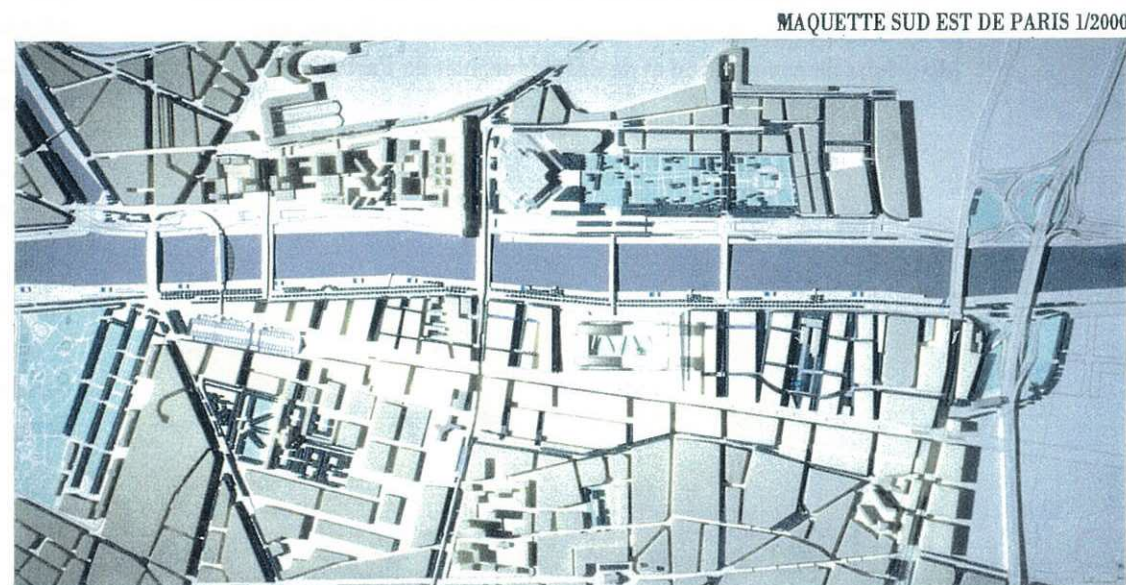
IMAGE DU PROJET ET LIEUX SINGULIERS

C'est à partir de l'ample ouverture du lit de la Seine qu'apparaît le plus nettement l'image du projet. Entre la silhouette chahutée des quartiers existants, à l'arrière-plan, et la grande ligne horizontale de la berge, plusieurs séquences se distinguent nettement, de l'ouest vers l'est. Elles forment une façade composite traduisant la diversité des fonctions de la ville.

La grande halle de la gare, remise en valeur, apparaît face au pont Charles-de-Gaulle ; elle est traversée par la voie, passant en viaduc au-dessus des quais SNCF, qui prolonge le boulevard Saint-Marcel jusqu'à la Seine. La halle est largement dégagée sur les grands axes de voirie ; elle s'ouvre à l'ouest sur un nouveau parvis dégagé par la démolition des bâtiments administratifs bordant actuellement la place Valhubert ; à l'est, elle donne sur une place haute ouvrant également sur la Salpêtrière.

La Bibliothèque de France, face à la passerelle venant du parc de Bercy, apparaît comme le monument majeur de l'ensemble du secteur. Sa vaste terrasse, à la fois socle et place, domine les quais et forme le centre des futurs quartiers.

En amont, un autre lieu singulier se développe perpendiculairement à la Seine, à partir des bâtiments des



Grands moulins de Paris (qui ont annoncé leur intention de se réimplanter sur un autre site). Il est envisagé de réhabiliter trois de ces bâtiments, pour y accueillir des équipements éducatifs et culturels (Cité des arts graphiques, ateliers d'artistes...). Avec le nouveau jardin attenant, suivi d'autres équipements publics, c'est tout un espace animé et attractif qui est ainsi créé ; il se prolonge jusqu'à l'université située de l'autre côté de l'avenue.

Plus loin, l'entrée de Paris est signifiée par l'opposition entre l'espace ouvert et planté qui entoure l'échangeur du boulevard périphérique et les volumes construits de part et d'autre du boulevard Masséna. Après l'ouvrage routier apparaissent les nouvelles opérations d'Ivry le long de la Seine.

Entre ces événements, les autres espaces libres et volumes bâtis forment un tissu urbain plus "commun" mais qui doit créer des

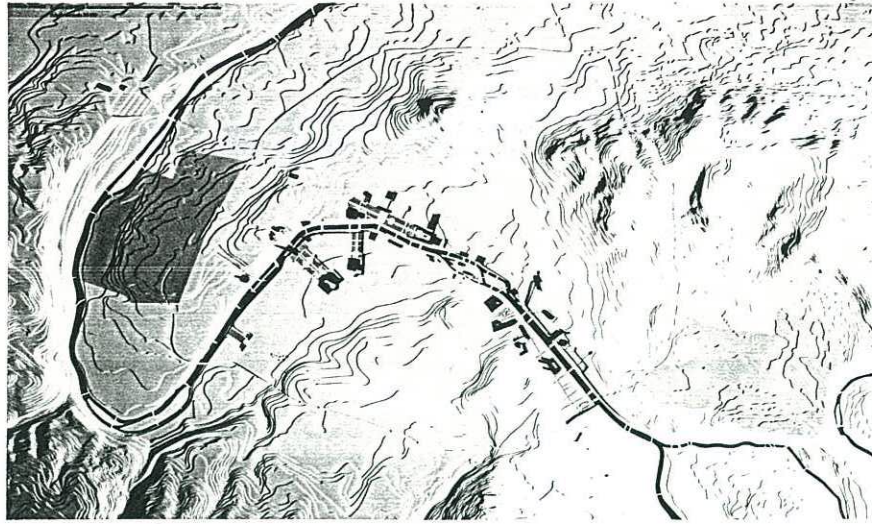
continuités à la mesure de la grande dimension du site.

Une autre composante importante du projet est la création d'une série de nouvelles liaisons entre le 13^e arrondissement et la Seine, dont certaines prolongent les rues existantes (rues Clisson, Charcot et de Domrémy).

Ces parcours rejoignent l'avenue puis descendent en pente douce vers la Seine. Ils peuvent faire l'objet de traitements divers : voies plantées, jardins ou espaces paysagers plus libres tirant parti de la déclivité.

Les documents réglementaires — le (PAZ Plan d'aménagement de zone) et son règlement — traduisent ce projet de paysage. A ce stade des études et pour un territoire aussi vaste, ils ne peuvent en fixer toutes les composantes.

LA VALLEE DE LA SEINE



MAQUETTE PARIS

Depuis quelques années, le débat sur l'aménagement de l'Ile-de-France est relancé ; dans ce cadre, un consensus se dégage sur l'importance stratégique des espaces entourant la Seine au sud-est de Paris et au-delà, le long du fleuve. Ce secteur "Seine amont" comprend de très vastes emprises susceptibles d'être aménagées.

Seine rive gauche peut apporter une contribution décisive à cette entreprise de revitalisation de l'est de la région. Sa situation tout près du cœur de Paris, les équipements culturels prévus — particulièrement la Bibliothèque de France — la qualité de la desserte et des liaisons avec les grands centres de décision, la façade sur la Seine sont autant d'atouts qui peuvent bénéficier à un territoire plus vaste en lui apportant l'image et l'attraction de Paris.

Cela justifie des programmes ambitieux comprenant un important ensemble tertiaire inséré dans des quartiers nouveaux habités et animés.

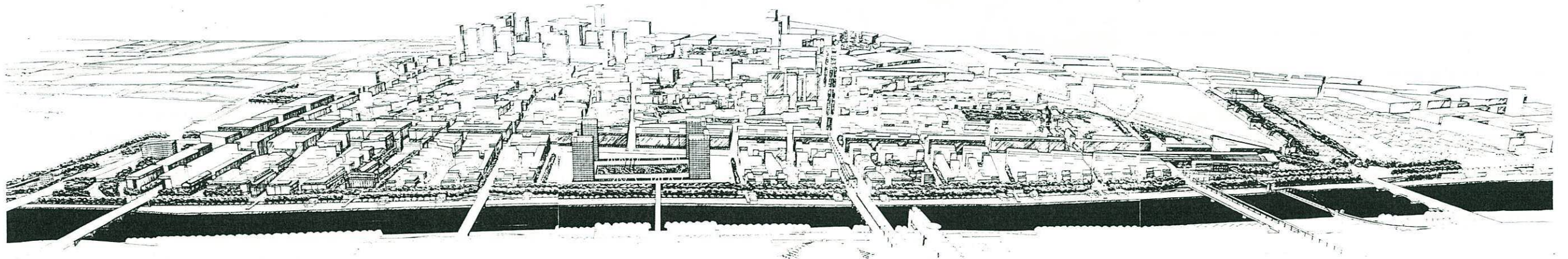
C'est une extension vers l'est du centre de la capitale, avec toutes ses composantes, qui est ainsi proposée, appuyée sur le fleuve, axe historique de composition et de développement de Paris.

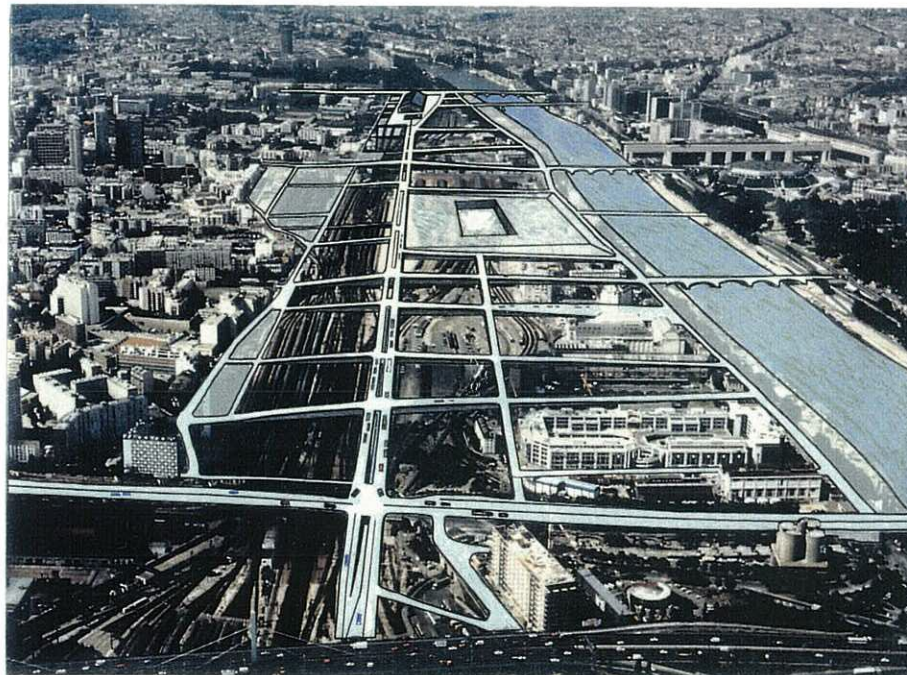
LES QUAIS DE LA SEINE

Circonstance exceptionnelle, le projet peut prévoir en même temps et sur 2 700 m de longueur, la transformation des berges de la Seine et le développement de nouveaux quartiers riverains. "Entrée naturelle" dans Paris, la voie des quais hauts est un itinéraire majeur. Mais, dès aujourd'hui, la largeur de sa chaussée et l'importance du trafic automobile encombrant les abords du fleuve. Ajouter les flux nécessaires à la desserte des réalisations prévues aggraverait très nettement cette situation et ferait obstacle à toute fréquentation piétonne le long de l'eau. La circulation doit être admise, mais limitée sur l'essentiel des quais pour n'y occuper qu'une place secondaire, et ralentie par des feux pour être facile à traverser.

Pour écarter de cet espace privilégié les forts mouvements de transit, deux solutions sont proposées simultanément : créer une deuxième voie, la nouvelle avenue, dans la grande longueur, mais dans la profondeur des emprises, couvrir une partie de la voie des quais en jouant sur son niveau. Ainsi, à la place du mur de soutènement des quais hauts, est imaginé un ouvrage spécifique ; une digue régulière, qui résout le problème des crues, forme une longue et large promenade ; au-dessous, deux files de circulation sont escamotées dans le rebord des berges. Ces dispositions donnent la possibilité d'une intéressante action de mise en valeur des quais qui peuvent être plantés. Elles préservent, en contrebas, la berge qui devient un lieu de promenade et accueille de nouvelles activités de loisirs liées à l'eau.

La démolition du grand volume des magasins généraux, évite l'encaissement du quai haut et supprime une barrière entre le quartier et le fleuve. Grâce à ces transformations et à l'ouverture du projet vers la Seine, le 13^e arrondissement peut trouver un contact avec le fleuve.





LA NOUVELLE AVENUE

Espace public majeur par ses dimensions — plus de 2,5 km de long, 40 m de large — la nouvelle avenue de Seine rive gauche est implantée au-dessus du réseau de chemin de fer.

Elle croise à niveau les grandes voies transversales (boulevard Vincent-Auriol, rue de Tolbiac, boulevard Masséna, prolongement futur du boulevard Saint-Marcel). Rectiligne de la limite de Paris jusqu'à l'avenue de la gare d'Austerlitz, elle s'infléchit ensuite légèrement pour longer la gare et rejoindre la place Valhubert. L'avenue forme, pour les nouveaux quartiers, une longue ligne de crête d'où descendent de nombreuses voies locales rejoignant d'un côté la Seine, de l'autre la rue du Chevaleret et, au-delà, l'ensemble du 13^e arrondissement.

L'avenue ouvre des perspectives vers la gare d'Austerlitz et, à son autre extrémité, vers Ivry ; elle longe tous les points forts de l'aménagement — Bibliothèque de France, université, équipements regroupés autour des bâtiments des Grands moulins, etc — et participe donc à leur mise en scène.

C'est également une voie principale pour la circulation, qui permet d'alléger la présence de l'automobile sur les quais. Elle est doublée en souterrain par une voie dénivelée (à deux files) qui réduit le trafic en surface. Grâce à sa localisation dans la profondeur du site, elle offre d'excellentes possibilités d'accès et de desserte aux emprises qui la bordent.

En général, deux files roulantes et un couloir pour autobus dans chaque sens sont prévus autour d'une terre-plein central, de sorte que moins de la moitié de l'emprise soit ouverte à la circulation automobile. A l'approche de la gare d'Austerlitz, l'avenue fonctionnera en sens unique, vers l'extérieur de Paris (le quai assurant l'autre sens).

L'avenue forme donc un axe essentiel d'organisation et de composition urbaine : l'épine dorsale du maillage des espaces publics futurs. Élément marquant du projet, elle en souligne l'unité, dans la grande dimension. Une animation commerciale intense — correspondant bien à son rôle central — sera recherchée sur ses deux rives.

Tracé structurant, lieu d'échanges et pôle d'attraction important, l'avenue nouvelle s'inscrit donc dans la tradition des grands axes urbains créés à Paris depuis le XIX^e siècle. Son traitement reste cependant à mettre au point ; il devra concilier l'image d'un espace public parisien à celle d'un grand ouvrage technique.

REGLES ET FORME URBAINE

Le plan d'aménagement et les règles qui l'accompagnent cherchent à donner une cohésion d'ensemble aux multiples réalisations futures en tenant compte des caractéristiques de l'opération, associant construction en plein sol et construction au-dessus des équipements ferrés. Mais ces règles sont très éloignées des contraintes d'un plan de masse figé. A partir de l'armature formée par les tracés et les grands principes du règlement, elles laissent aux concepteurs — services techniques, architectes, paysagistes, maîtres d'ouvrage — un vaste champ de travail.

La maquette-coupe présentée donne une interprétation possible des lignes directrices du règlement :

DES HAUTEURS MODÉRÉES

La conjugaison de grands espaces ouverts et de masses bâties compactes est l'une des qualités majeures de Paris que le projet a voulu prolonger de façon contemporaine. Hormis les tours de la Bibliothèque de France, les hauteurs restent modérées ; elles sont limitées — couronnements compris — à des plafonds compris entre 24 et 35 mètres.

DES PROFILS HORIZONTAUX ET DES PROFILS INCLINÉS

Devant la colline du 13^e arrondissement surmontée par les tours des secteurs Italie et Dunois, trois grandes lignes horizontales marquent en longueur la forme générale des quartiers nouveaux. La plus élevée correspond au plafond des bâtiments bordant l'avenue ; elle est située à 35 m au-dessus de l'avenue nouvelle, soit 43 m au-dessus du quai haut réaménagé. Les deux autres, à 24 m au-dessus du quai et à 24 m au-dessus de la rue du Chevaleret, correspondent à l'enveloppe maximale des bâtiments bordant ces voies.

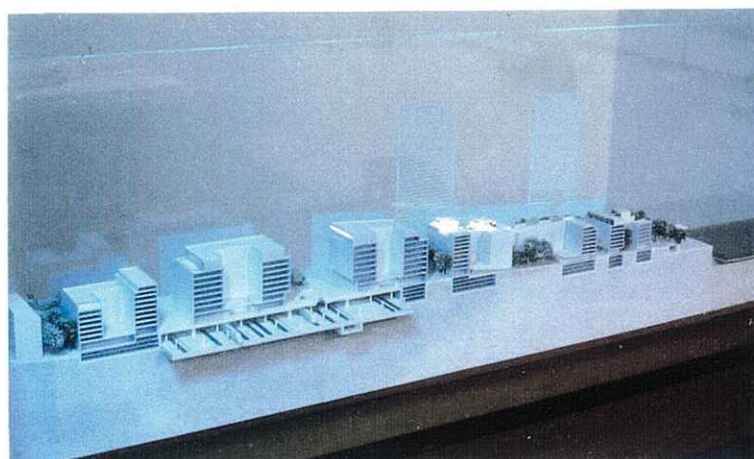
Entre ces horizontales le plafond varie selon une pente régulière ; un profil original est ainsi créé, du bord de la Seine vers le 13^e arrondissement, en accentuant les pentes des voies transversales. L'imagination des architectes est sollicitée pour exprimer les niveaux supérieurs des immeubles, qui forment une "façade supplémentaire" découverte à partir des vues éloignées.

Cet effet est limité à la partie située entre le pôle tertiaire d'Austerlitz et les abords du boulevard Masséna ; en deçà et au-delà les hauteurs autorisées sont plus uniformes.

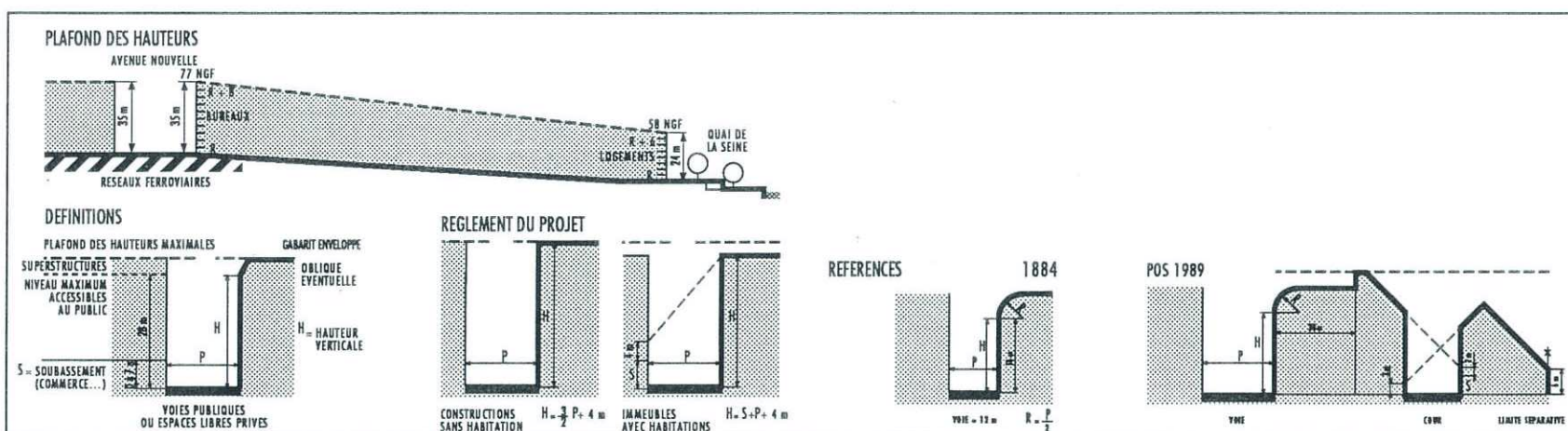
UN TISSU BÂTI RESSERRÉ

Les règles de gabarit et de prospect ont été déterminées de façon à favoriser, à côté des grands espaces libres, la formation d'ensembles construits denses, offrant plus d'intimité et de cohérence. Elles se réfèrent pour cela à certaines proportions entre largeurs des rues et hauteurs des façades existant dans les quartiers anciens de Paris. Toutefois, l'éclairage des logements est garanti dans tous les cas par une règle spécifique telle que chaque pièce d'habitation dispose d'un dégagement extérieur égal à la hauteur de la partie de façade opposée qui la surplombe, diminuée de 4 m. Entre immeubles de bureaux et d'activités, il est possible de réduire cet espacement de quelques mètres.

Ces dispositions, plus simples que celles de bien des règlements, laissent davantage de liberté pour l'organisation des formes architecturales ; elles seront précisées par les études ultérieures sur la nature des programmes et les contraintes architecturales que traduiront ensuite les cahiers des charges remis aux constructeurs. Le règlement facilite, en outre, la réalisation de galeries, passages et atriiums accessibles au public et couverts par des verrières.



MAQUETTE COUPE SUR L'OPERATION



E X P O S I T I O N
PARIS - SEINE RIVE GAUCHE

L'INAUGURATION



*Cette exposition a été inaugurée le jeudi 4 octobre 1990 à 16 h
par Monsieur Jacques Chirac maire de Paris
en présence de Monsieur Bernard Rocher adjoint au maire chargé
de l'architecture, président du Pavillon de l'Arsenal,
Monsieur Camille Cabana adjoint au maire, chargé de l'urbanisme
et Monsieur Jacques Toubon adjoint au maire,
maire du 13^{ème} arrondissement*

