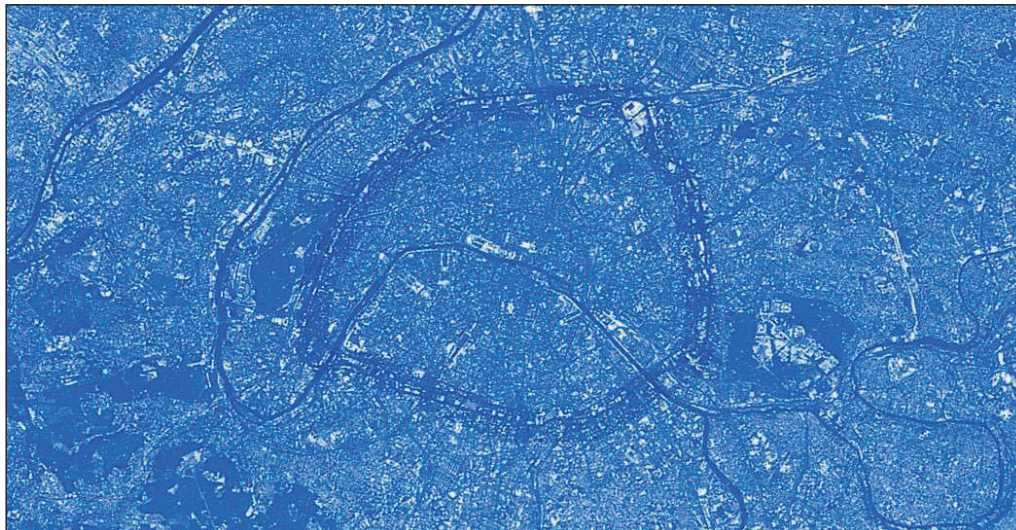


# LA COURONNE DE PARIS ANNEAU CENTRAL DE L'AGGLOMERATION

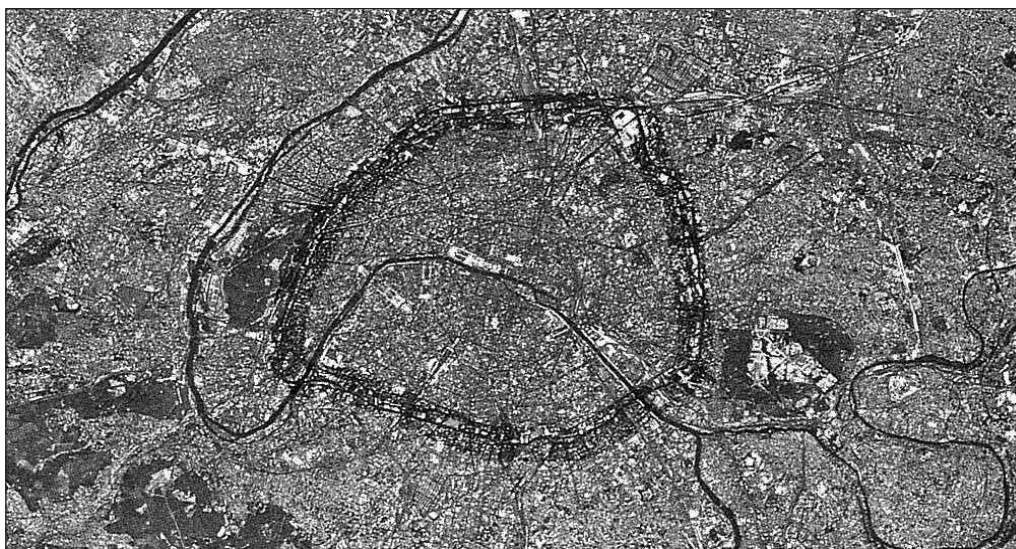


J U I N 1 9 9 0

ATELIER PARISIEN D'URBANISME  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME  
DE LA REGION ILE-DE-FRANCE



# LA COURONNE DE PARIS ANNEAU CENTRAL DE L'AGGLOMERATION



J U I N 1 9 9 0



## AVANT PROPOS

Par un échange de lettres, le Maire de Paris, M. Jacques Chirac, et le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, M. Michel Giraud, avaient demandé fin 1986 à l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF), d'engager une réflexion conjointe sur le vaste secteur entourant les limites de Paris et des communes riveraines, de part et d'autre du boulevard périphérique.

L'objectif fixé était simple mais ambitieux: harmoniser l'urbanisme de ce territoire et mieux valoriser ses potentialités, notamment par la coordination des opérations d'aménagement qui s'y développent.

Les travaux de l'APUR et de l'IAURIF ont donc eu pour objet, dans un premier temps, d'établir un inventaire des situations, problèmes et potentialités du territoire concerné en prenant l'attache des communes intéressées, et d'esquisser un premier éventail de suggestions d'aménagement. Ces travaux ont été menés au cours des années 1987 et 1988, sur la base d'un recueil de données statistiques, d'enquêtes sur le terrain, et de rencontres avec les services techniques des communes concernées.

Les élus des communes riveraines, tout en affirmant une très nette volonté de voir respecter leur entière responsabilité sur les choix d'aménagement de leur territoire, ont marqué leur intérêt pour le principe de cette démarche d'information et de concertation mutuelle. Ils ont réservé le meilleur accueil aux équipes de l'APUR et de l'IAURIF, et leur ont permis de réunir un précieux matériau d'information. Nous les en remercions très vivement.

Des éléments d'étude très nombreux ont été rassemblés. Le rapport qui suit en présente une synthèse volontairement limitée à environ quatre-vingts pages illustrées, destinées à une lecture relativement rapide.

Le contenu technique de ce dossier a été établi sous la responsabilité des directeurs de l'APUR et de l'IAURIF comme une contribution à l'étude d'un des secteurs stratégiques de la métropole. Il n'engage donc en rien la responsabilité des élus de la Ville de Paris, de la Région ni des communes concernées, et ne préjuge pas des choix qu'ils pourront faire ultérieurement.

Il vise à mettre à la disposition de ces élus, en même temps que des responsables de l'Etat, des éléments pouvant servir de base aux réflexions et aux éventuelles actions d'aménagement futures.

Mais il est bien évident que, quelle que soit l'importance de ce secteur des abords du boulevard périphérique, il ne pouvait être traité indépendamment du contexte dans lequel il s'insère, auquel il est étroitement lié: celui de l'agglomération qui l'entoure et de la région d'Ile-de-France. C'est pourquoi les évolutions et propositions sont à plusieurs reprises examinées à un niveau plus vaste que celui du secteur de l'étude stricto sensu.

L'année 1988, 1989 et le début de 1990 ont vu la publication de grands dossiers qui proposent des éléments de cadrage et d'orientation pour le développement du territoire étudié.

■ D'une part le Maire de Paris, M. Jacques Chirac, a fait établir un "Schéma d'Objectifs pour l'aménagement de la Couronne dans Paris", présenté au Conseil de Paris en novembre 1988 et diffusé aux communes



riveraines.

Il vise, en précisant les intentions de la Ville de Paris sur ce territoire aux abords des limites communales, à favoriser l'engagement d'un dialogue bilatéral aussi bien que multilatéral sur le devenir de ces espaces.

■ D'autre part, plusieurs démarches ont marqué la nécessaire reprise d'une réflexion globale tendant à l'élaboration d'un nouveau projet d'aménagement et de développement pour l'Ile-de-France.

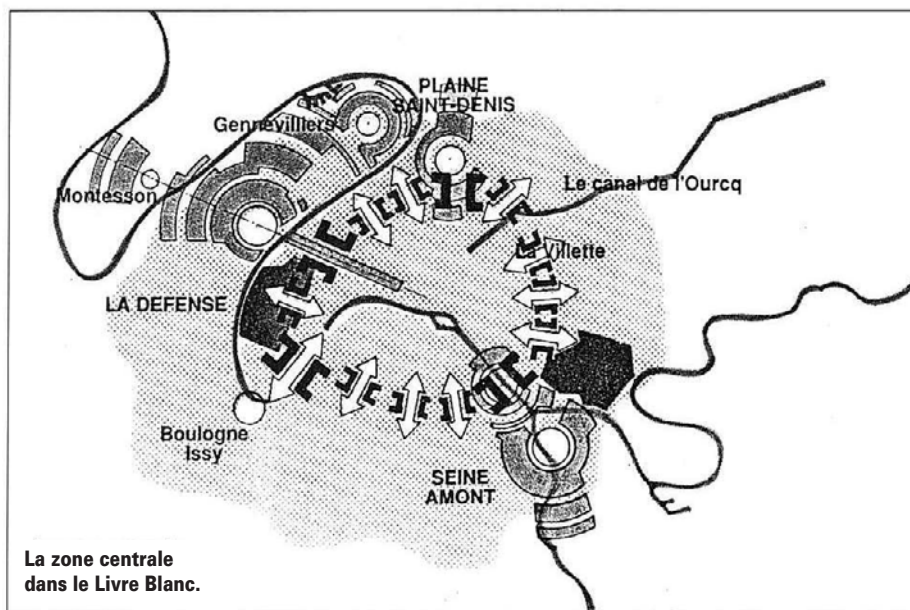
— En mars 1988, le Président Michel Giraud présentait à la presse, la plaquette "Ile-de-France 2000" proposant un processus de concertation sur l'élaboration d'un nouveau projet régional.

— En février 1989, le Président Pierre-Charles Krieg présentait au Conseil Régional d'Ile-de-France un dossier plus approfondi, le "Projet Régional d'Aménagement" (PRA). Il manifestait ainsi la volonté de la Région d'Ile-de-France d'assumer pleinement les responsabilités que lui confère la loi de décentralisation sur l'aménagement de son territoire et son développement économique.

— En février 1989 également le Préfet de la Région M. Olivier Philip publiait un ensemble de "Réflexions préalables à l'actualisation du Schéma Directeur de l'Ile-de-France".

— En juillet 1989, le Premier Ministre a proposé au Président du Conseil Régional et au Maire de Paris la préparation d'un "Livre Blanc" destiné à ouvrir le débat sur la révision du SDAU d'Ile-de-France.

Confié à la Direction Régionale de l'Équipement (DREIF), à l'Institut d'Aménagement et d'Urba-



nisme de la Région Ile-de-France (IAURIF) et à l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), ce document propose un diagnostic et formule les principaux enjeux de l'avenir de la région.

Le "Livre Blanc" a été rendu public en février 1990. Il souligne l'importance pour l'avenir des secteurs denses proches de Paris, et par là même le rôle stratégique de l'anneau central formé par le territoire riverain des limites de Paris.

**Le présent dossier apporte pour ce territoire un ensemble d'informations et de réflexions précisant le Livre Blanc et les documents antérieurs. Il constitue donc une première contribution aux travaux de révision du Schéma Directeur régional pour la zone centrale de l'agglomération.**

Le début de l'année 1989 a été endeuillé par le décès de Nicolas Politis, Directeur de l'APUR. Celui-ci s'était passionnément attaché à l'impulsion de ce dossier en même temps qu'à l'élabo-

ration par l'APUR du "Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne dans Paris", qui lui est étroitement lié. Il s'y est consacré jusqu'à ses derniers moments.

Nous ne saurions lui rendre un meilleur hommage qu'en achevant et en diffusant le dossier élaboré par l'équipe conjointe de l'APUR et de l'IAURIF, afin de le mettre à la disposition de l'ensemble des élus intéressés en souhaitant, comme il l'espérait lui-même très vivement, que celui-ci puisse constituer le point de départ d'un processus actif de concertation entre l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

*Le Directeur de l'APUR*  
**Nathan Starkman**

*Le Directeur Général de l'IAURIF*  
**Pierre Pommellet**

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	<b>6</b>
---------------------------	----------

## 1<sup>ERE</sup> PARTIE

### **L'anneau central, espace stratégique de la métropole régionale**

<b>I. Un territoire dense et contrasté au cœur de l'agglomération</b> .....	<b>8</b>
A/ Un espace stratégique .....	<b>8</b>
B/ Les contrastes Paris-banlieue .....	<b>9</b>
C/ Des identités par secteurs cardinaux .....	<b>10</b>
<b>II. Problèmes et handicaps: un vaste morceau de ville à l'image dépréciée</b> .....	<b>12</b>
A/ Des quartiers marqués par le boulevard périphérique .....	<b>12</b>
B/ Des quartiers fragiles .....	<b>15</b>
<b>L'héritage du passé: le poids d'une histoire singulière</b> .....	<b>18</b>
<b>III. Solidarités et dynamismes: une réalité meilleure que son image</b> .....	<b>24</b>
A/ Des atouts majeurs .....	<b>24</b>
B/ Mutations et dynamismes .....	<b>30</b>

## 2<sup>EME</sup> PARTIE

### **Un projet fédérateur pour l'anneau central**

<b>I. Une coupure qui contrarie le développement de l'agglomération</b> .....	<b>38</b>
<b>II. Un territoire ignoré par les documents d'urbanisme</b> .....	<b>38</b>
<b>III. Des enjeux essentiels</b> .....	<b>39</b>
<b>IV. Une ambition et un projet communs</b> .....	<b>40</b>

## 3<sup>EME</sup> PARTIE

### Des orientations d'aménagement

<b>I. Organiser le développement de l'anneau central</b> .....	<b>42</b>
A/ Mobiliser les ressources foncières autour de projets urbains .....	<b>42</b>
B/ Coordonner les interventions des communes .....	<b>44</b>
C/ Prendre en compte les grands équilibres .....	<b>44</b>
<b>II. Révéler le paysage</b> .....	<b>46</b>
A/ Protéger l'espace en creux .....	<b>47</b>
B/ Remodeler le paysage du boulevard périphérique .....	<b>48</b>
C/ Mettre en valeur les grands tracés radiaux .....	<b>50</b>
<b>III. Réparer la coupure au cœur de la ville</b> .....	<b>56</b>
A/ Réunir les quartiers grâce à des projets concertés .....	<b>56</b>
B/ Retrouver l'agrément des espaces publics .....	<b>59</b>
C/ Promouvoir un réseau de liaisons locales pour les piétons .....	<b>60</b>
<b>IV. Améliorer les transports et les relations locales</b> .....	<b>70</b>
A/ Réguler la circulation .....	<b>71</b>
B/ Organiser la desserte en transports en commun .....	<b>73</b>

\* \* \*

<b>Élaborer et mettre en œuvre le projet fédérateur</b> .....	<b>74</b>
Définir des documents de référence .....	<b>74</b>
Mettre en place des moyens spécifiques .....	<b>75</b>
Développer la concertation à tous les niveaux .....	<b>75</b>

# INTRODUCTION

**L**e territoire qui entoure la limite entre Paris et les communes riveraines définit **un vaste anneau dans la partie centrale de l'agglomération**. C'est un espace stratégique pour l'avenir: des améliorations importantes de l'environnement y sont nécessaires, les opportunités d'aménagement nombreuses.

L'objectif de ce dossier est d'harmoniser les politiques et les interventions d'urbanisme qui peuvent y être menées; de contribuer à sa mise en valeur et à son développement.

Ce territoire est difficile à caractériser simplement parce qu'il est disparate dans sa composition. Sa délimitation et sa dénomination posent problème. **Il s'étend à cheval sur Paris et les communes riveraines sur une profondeur de cinq cent mètres environ de part et d'autre de la limite administrative. Il se définit surtout par la proximité des tracés quasi parallèles du boulevard périphérique et des limites administratives.**

Mais il serait artificiel de lui donner une frontière précise. Il constitue plutôt une sorte d'entre-deux, moins bien traité, situé entre les quartiers périphériques de la capitale et les centres des communes riveraines qui ont souvent fait l'objet d'opérations récentes de mise en valeur.

Les "fortifs", la "zone", la "ceinture", ont alternativement désigné ces espaces qui forment une "couronne de Paris", selon le terme retenu par le "Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne dans Paris" établi par la Ville de Paris. Ce terme présente toutefois un risque de confusion avec la dénomination très répandue de "petite couronne", qui désigne l'ensemble des

trois départements entourant Paris, et celle de "grande couronne" qui désigne les quatre départements périphériques de l'Île de France.

**C'est pourquoi il est apparu plus clair, dans ce dossier d'étude d'associer au terme de "couronne de Paris" celui "d'anneau central de l'agglomération".**

Un tel territoire aux limites en partie imprécises se prête difficilement à l'utilisation des statistiques. Il est cependant nécessaire de le caractériser par des données chiffrées (population, logement, emploi, activités). Dans ce but, et afin d'éviter l'agrégation de données à l'ilot pas toujours disponibles, on a eu recours à un second ensemble, plus large, contenant "l'anneau central"; celui des 9 arrondissements périphériques de Paris et des 21 communes riveraines du boulevard périphérique (1). Cet ensemble dépasse parfois nettement le territoire étudié, mais il permet d'en saisir l'importance.

\* \* \*

Le dossier est organisé en trois parties:

## 1<sup>ERE</sup> PARTIE

La première partie intitulée "l'anneau central, espace stratégique de la métropole régionale", présente les caractéristiques essentielles de ce territoire.

## 2<sup>EME</sup> PARTIE

La deuxième partie, "Un projet fédérateur pour l'anneau central" (2), évoque brièvement les enjeux et ce que pourraient être les objectifs d'un projet de valorisation d'ensemble.





### 3<sup>EME</sup> PARTIE

La troisième partie, **“Des orientations d’aménagement”**, esquisse les grandes orientations d’urbanisme susceptibles de concourir à un tel projet.

\* \* \*

Enfin sous le titre **“Elaborer et mettre en oeuvre le projet fédérateur”**, sont abordées brièvement les modalités de son élaboration, puis de sa réalisation.

*1) Toutefois, les données statistiques cartographiées représentent la totalité des 29 communes limitrophes de Paris, 8 d’entre elles entourant les bois.*

*2) Le terme de projet “fédérateur” a été choisi ici pour désigner à la fois la nécessité d’une approche globale traduite sous la forme d’une “charte d’aménagement” du secteur, et celle d’une mise en oeuvre de cette charte par chacune des collectivités territoriales concernées. Cette démarche pourrait d’ailleurs être l’un des moyens d’action spécifiquement adaptés aux impératifs de la planification urbaine d’une grande métropole dans un contexte décentralisé.*

**Le boulevard périphérique  
à la hauteur de la  
Porte de Vincennes.**



## l'Anneau Central, espace stratégique de la métropole régionale

### I. Un territoire dense et contrasté, au cœur de l'agglomération

#### A. Un espace stratégique

##### ■ Un espace traversé et fortement perçu

Les grandes infrastructures routières entourant Paris — le boulevard des Maréchaux et surtout le boulevard périphérique — sont sans doute les éléments d'unité les plus apparents de l'anneau central de l'agglomération.

Il s'agit en effet d'abord d'un espace de passage que des millions de parisiens et de banlieusards parcourent ou traversent quotidiennement sur les grandes voies reliant le centre de Paris et sa périphérie.

Ce territoire que l'on "traverse" se trouve dans une situation privilégiée. Proche de l'hypercentre de Paris, actif et densément peuplé, il est un lieu de passage obligé qui façonne l'image

même de Paris et des communes riveraines. Pour toutes ces villes, c'est un "espace d'entrée" essentiel.

##### ■ Un espace dense en habitants et en emplois

La Couronne de Paris se caractérise par des densités en habitants et en emplois élevées ou très élevées.

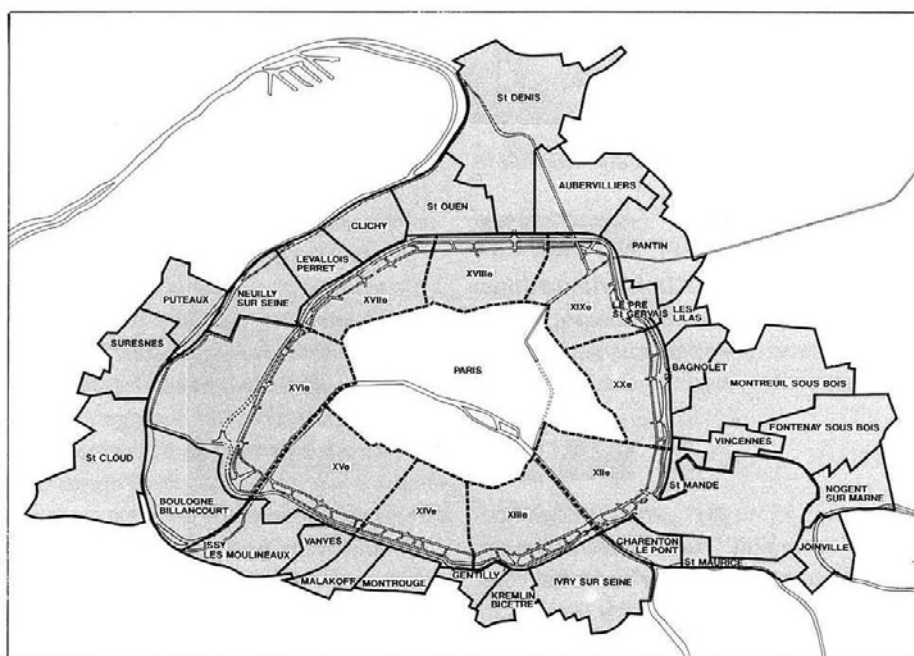
Pour utiliser une base simple et commode de calcul, on a pris en compte l'ensemble des arrondissements et communes qui contiennent l'anneau central.

Cet ensemble représente ainsi, à lui seul, près du tiers de l'agglomération que ce soit pour la population — 2,53 millions d'habitants (soit 1/3 de la population agglomérée) — ou pour les emplois — 1,34 millions (soit 30% des emplois de l'agglomération) —

Ces totaux se décomposent comme suit:

Ci-contre, carte des 21 communes riveraines et des 9 arrondissements extérieurs de Paris.

Page de droite, carte des densités de population dans et hors Paris.



(chiffres 1982)	Population (millions)	Emplois (millions)
<b>9 arrondissements extérieurs de Paris</b>	1,55	0,81
<b>21 communes riveraines</b>	0,98	0,53
<b>TOTAL</b>	2,53	1,34

Ce même ensemble a une superficie de 16 600 hectares soit une fois et demie la superficie totale de Paris, Bois inclus (6 000 hectares pour les arrondissements parisiens, 10 600 pour les communes riveraines).

L'anneau central est, bien sûr, plus restreint. Les chiffres établis au niveau des arrondissements et des communes amplifient son importance, mais ils forment de bons indicateurs pour en souligner la densité, à tous égards, et le poids élevé dans l'agglomération.

## B. Les contrastes Paris-banlieue

Aux limites de Paris, il existe des oppositions franches liées surtout aux contrastes entre tissus compacts à Paris, et tissus discontinus "bas" en banlieue.

Les densités de population et d'emploi décroissent ainsi soudainement dès que sont franchies les limites du boulevard périphérique.

### ■ Un découpage administratif hétérogène

Les arrondissements extérieurs de Paris présentent une certaine unité de surface et de population. Les écarts sont faibles par rapport à un arrondissement "moyen" d'une surface de 600 hectares et d'une population de 155 000 habitants environ.

Extra-muros, en revanche, le découpage administratif accuse les disparités:

la surface des communes riveraines varie

de 64 hectares (le Pré-Saint-Gervais) à 1 241 hectares (Saint-Denis), la population de 13 000 habitants (le Pré-Saint-Gervais) à 102 500 habitants (Boulogne-Billancourt).

### ■ Les densités de population

Elles sont en moyenne deux fois plus fortes dans les arrondissements périphériques (258 habitants à l'hectare) que dans les communes limitrophes (123 habitants à l'hectare).

Pour prendre une image simple, Paris forme un plateau aux fortes densités de population et de logement surplombant un anneau de communes deux fois moins denses.

La vocation résidentielle plus marquée de Paris et les différences de constitution des tissus urbains accentuent les contrastes. A côté des immeubles parisiens anciens de 5 à 8 étages qui se regroupent dans des tissus très denses, le franchissement du boulevard périphérique peut parfois réserver au promeneur la surprise

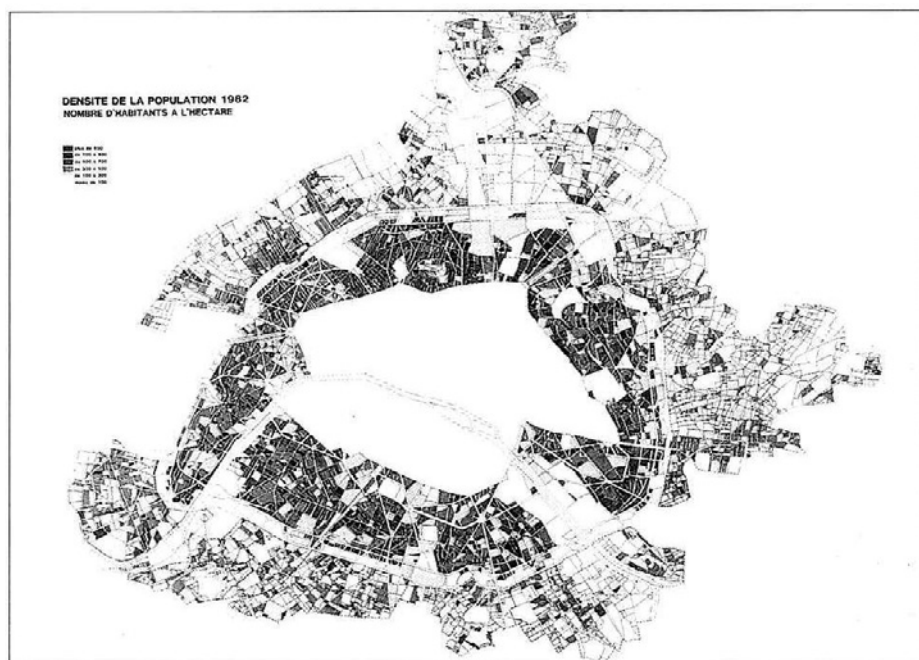
d'un habitat resté très aéré et évoquant des ambiances provinciales.

### ■ Les densités d'emploi

De même, on trouve des densités d'emploi en moyenne deux fois plus fortes dans les arrondissements périphériques (134 emplois par hectare) que dans les communes riveraines (67 emplois par hectare).

Cela dit, cette aire d'emploi est d'une densité relativement homogène, les principaux écarts (d'un rapport de 1 à 3) étant plutôt avec le centre de Paris (371 emplois à l'hectare) et, plus loin, avec la banlieue non limitrophe de la capitale (20 emplois à l'hectare environ).

Ces ruptures de densité entre Paris et sa périphérie ne sont pas un phénomène original: on les retrouve aux limites de la plupart des villes anciennement fortifiées. Pourtant dans les grandes villes étrangères, la chute des densités est en général plus progressive.



### ■ Les contrastes socio-économiques

De même, les emplois exercés changent de nature entre les arrondissements parisiens principalement voués au tertiaire et certaines communes de banlieue où les activités de production sont restées plus nombreuses.

Le secteur tertiaire représente 80% de l'emploi total dans les arrondissements périphériques, contre seulement 57% dans les communes limitrophes.

Les données sur les CSP permettent d'opposer globalement, Paris (moins d'ouvriers, plus de cadres) à sa proche périphérie, même si les différences sont beaucoup plus nettes pour les professions libérales et les cadres supérieurs (18,5% contre 11,1%) que pour les ouvriers et les employés (45% contre 56%).

### C. Des identités par secteurs cardinaux

Pour autant, dès que l'on s'intéresse aux structures de la population et des quartiers, l'opposition centre-périphérie s'efface au profit des parentés par secteurs cardinaux regroupant communes de banlieue et quartiers parisiens.

### ■ Les parentés socio-économiques

Dans ce domaine, les contrastes opposent moins nettement Paris et sa périphérie qu'ils n'opposent un Ouest résidentiel et un Nord industriel, les autres secteurs étant moins typés socialement:

— "l'Ouest résidentiel" est principalement ancré sur Paris, mais inclut également Neuilly, Levallois-Perret, Saint-Cloud et Boulogne. Dans cet ensemble, les logements sont plus vastes, mieux équipés et moins occupés, les personnes âgées sont souvent plus nombreuses et les cadres et professions libérales plus fortement

représentés qu'ailleurs.

— Le "Nord industriel" regroupe les 18<sup>ème</sup>, 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements parisiens, et de vastes secteurs de Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy, Aubervilliers et Pantin. Ce territoire comprend nombre d'emprises industrielles, d'enclaves ferrées et d'équipements; les catégories modestes (ouvriers, employés) et les populations étrangères sont plus nombreuses et les logements plus souvent suroccupés, alors que les densités d'emploi sont plus faibles (moins de 100 emplois à l'hectare à Paris et moins de 50 en banlieue).

Les autres secteurs sont plus complexes et donc plus difficiles à caractériser simplement: on retrouve cependant la dichotomie traditionnelle Est-Ouest dans la plus grande partie du Sud-Est de la couronne qui s'apparente au Nord industriel (Ivry, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre, le Sud du 13<sup>ème</sup> arrondissement), mais des exceptions notables peuvent apparaître comme par exemple le secteur voisin du Bois de Vincennes plus apparenté à l'Ouest résidentiel (parties du 12<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Saint-Mandé, Vincennes).

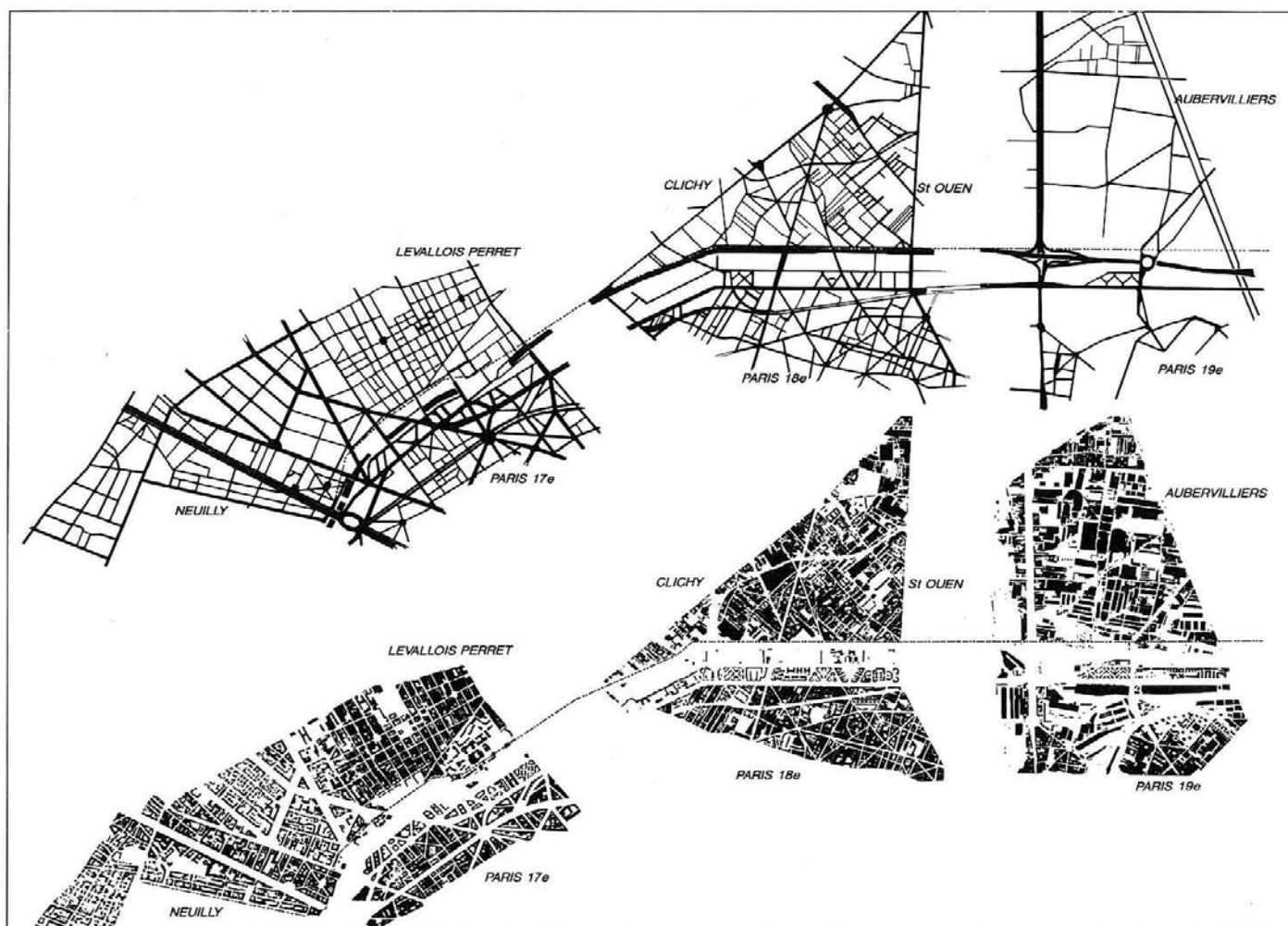
### ■ Les continuités dans les tissus urbains

La structure des tissus a conservé la mémoire des liens tissés par l'histoire.

L'exemple du secteur Nord/Nord-Ouest de Paris montre que la continuité de l'organisation urbaine est beaucoup plus forte de part et d'autre des limites de Paris que d'une commune à l'autre ou d'un arrondissement à l'autre.

De part et d'autre des limites de Paris, la structure urbaine se développe selon les mêmes modes:

— les quartiers résidentiels de l'Ouest (Neuilly-Levallois Perret-Paris 17<sup>ème</sup>) s'ordonnent dans



des maillages orthogonaux, selon une hiérarchie des voies claire et lisible. Dans ce contexte, la continuité urbaine entre Paris et ses voisines, organisée autour de grands axes communs, est particulièrement frappante.

— Le tissu mixte (habitat, emprises industrielles et artisanales) du Nord-Ouest (Clichy/Saint-Ouen/Paris 17<sup>ème</sup>-18<sup>ème</sup>) s'inscrit par contre dans une trame viaire irrégulière et contournée, laissant apparaître une grande diversité d'îlots.

— La Plaine St Denis (St Denis-Aubervilliers-Paris 19<sup>ème</sup>) se prolonge dans Paris autour des

emprises des réseaux ferrés de l'Est et du Nord. Ces espaces sont caractérisés par une trame de voirie dilatée, de vastes coupures liées aux emprises ferrées, des espaces presque exclusivement consacrés aux transports et à l'industrie et rythmés par des bâtiments aux dimensions inhabituelles.

**Les continuités  
dans les tissus urbains:  
l'exemple du Nord-Ouest.**



## **II. Problèmes et handicaps: un vaste morceau de ville à l'image dépréciée**

### **A. Des quartiers marqués par le boulevard périphérique, coupure et frontière**

#### **Le boulevard périphérique: "l'autoroute et la ville "**

L'image de cet anneau central est indissociable de celle du boulevard périphérique, coupure à la fois physique et symbolique entre Paris et la banlieue, entre le centre et la périphérie.

Evoquer le boulevard périphérique, c'est avoir immédiatement à l'esprit une autoroute urbaine, fréquentée quotidiennement par un million

d'usagers, diffusant des nuisances élevées (bruit, pollution) et manifestant ainsi avec force la cohabitation difficile de l'automobile et de la ville.

Renforçant la limite communale de Paris, le boulevard périphérique souligne la puissance d'un centre d'agglomération que l'histoire a renfermé sur lui-même.

L'échelle des ouvrages d'art (échangeurs, ronds-points, viaducs), le nombre limité de points de passage (les "portes"), la longueur de ces franchissements qui atteint fréquemment 400 m, tout concourt à souligner "l'effet de seuil" entre Paris et les communes voisines.

Autant que l'organisation générale de l'espace, la qualité médiocre de son traitement rend difficile les liaisons, en particulier piétonnes, entre

**La coupure du boulevard périphérique:  
vue générale de la Porte d'Italie  
(depuis le Kremlin-Bicêtre).**





quartiers riverains de part et d'autre du boulevard.

### **Les Portes de Paris, des espaces inachevés**

Lieux symboliques, les portes de Paris restent aujourd'hui des espaces peu agréables et en grande partie inachevés. La volonté de mettre en valeur l'entrée dans Paris dans les années 1930 a conduit à donner à certaines portes les qualités de places urbaines traditionnelles (Porte Dauphine, Porte de St Cloud, Porte Dorée...).

Ces aménagements, réalisés avec plus ou moins de succès, ont été souvent remis en cause à partir de 1957 par la construction du boulevard périphérique qui a imposé sa propre logique de voie rapide et a, par là même, modi-

fié les équilibres antérieurs. Affectées essentiellement à la circulation automobile et aux transports en commun, les portes sont ainsi devenues des lieux d'échange intenses, assumant des fonctions de liaisons locales aussi bien que nationales, voire internationales (Porte de La Chapelle A1, Porte d'Orléans A6 etc).

Parallèlement à cette expansion du trafic, les éléments de service qui lui sont liés (stations-service, gares d'autobus, gares routières, parcs de stationnement etc.) se sont multipliés, souvent d'une manière désordonnée.

Pourtant, en dépit du degré élevé des nuisances et de l'intensité du trafic, les portes demeurent tant bien que mal des noyaux de vie sociale locale grâce aux nombreux commerces, cafés, marchés, banques qu'elles accueillent (Porte

d'Orléans, Porte de Clignancourt, Porte de Montreuil etc).

### **Des fronts de ville exposés aux nuisances**

Les quartiers situés en bordure du boulevard périphérique souffrent de cette proximité gênante.

Qu'il s'agisse des espaces libres de la Ceinture Verte ou des immeubles d'habitation riverains, le problème de l'insertion du boulevard n'a à ce jour donné lieu qu'à des réponses ponctuelles (murs antibruit) peu satisfaisantes.

Il en a résulté, pour ces quartiers, une image négative s'opposant par contraste à celle du centre de Paris et des centres de communes, considérés comme des lieux urbains privilé-



PHOTO APUR

giés et qui ont en conséquence reçu l'essentiel des interventions d'aménagement.

Les centres de communes proches du boulevard (Montrouge, le Pré-Saint-Gervais, Saint-Mandé) ont été, quant à eux, gênés dans leur développement par cette proximité.

### Franges et limites: des espaces de rejet

Une situation de flou naît de l'ambiguïté entre la limite administrative de Paris et la frontière physique que constitue le boulevard périphérique. Calqué sur la limite de la zone inconstructible qui bordait les anciennes fortifications de Thiers, le territoire communal parisien s'étend presque toujours au-delà du boulevard périphérique; le front urbain de la commune en vis-à-vis en marque généralement la limite.

La superposition de tracés aux logiques contradictoires (tissus urbains anciens, territoire zonier, boulevard périphérique) induit des difficultés de gestion quotidiennes. Entretien de la voirie, réseaux d'eau et d'assainissement, police ou fiscalité sont parfois à l'origine de difficultés entre Paris et les communes voisines. Dans la plupart des cas, ce "flou" ajouté aux nuisances de la circulation entraîne une moindre qualité dans l'aspect des franges de la ville.

Cette situation est encore aggravée par l'utilisation des ouvrages du boulevard et de ses abords immédiats qui servent souvent d'abri à de multiples services municipaux: dépôts de voirie, fourrières, stationnement et entreposage divers. Le caractère précaire des installations, leur implantation désordonnée renforcent le caractère d'espace de rejet de nombreux terrains aux limites de Paris.

## B. Des quartiers fragiles

### Des quartiers destructurés

Les quartiers de l'anneau central restent profondément marqués par la prolifération des tours et des barres qui imposent leur silhouette et leur masse dans le paysage.

Constitués d'habitat sans confort, au bâti médiocre, nombre de ces quartiers avaient fait

APUR



**Les limites communales ont un tracé parfois incohérent et peuvent couper des îlots ou des bâtiments (Porte Maillot).**

APUR



l'objet de projets de rénovation après-guerre. S'affranchissant des limites administratives, les opérations de rénovation se sont étendues sur des secteurs recouvrant indifféremment quartiers périphériques de Paris et des communes riveraines, au Sud, à l'Est et au Nord-Ouest. Elles ont été partiellement réalisées, abandonnées ou reprises, mais elles se sont poursuivies jusque dans les années 1970 sur les secteurs délimités à l'origine.

Les chiffres rendent compte de l'ampleur de la rénovation urbaine qui n'a que peu affecté le centre de Paris: dans les communes limitrophes 50% des logements ont été construits après 1948, dans les arrondissements périphériques de Paris, la proportion (34%) est certes inférieure





mais elle demeure élevée.

De part et d'autre du boulevard périphérique la structure urbaine a été profondément affectée par ces opérations. Aux grands ensembles de la place des Fêtes (19<sup>ème</sup>) répondent ceux de Bagnolet, à ceux du quartier Italie (13<sup>ème</sup>)

répondent ceux du Kremlin-Bicêtre et d'Ivry, etc. Ignorant résolument les données antérieures de formation de la ville, les grands ensembles sont restés des corps étrangers dans les quartiers.

**Les grands ensembles  
aux limites de Paris:  
l'exemple du Sud-Est  
(secteur Italie, Ivry  
et Kremlin-Bicêtre).**



PHOTO INTERPHOTOTHEQUE D.F.



**Des quartiers fragiles:  
le Sud de Saint-Ouen  
au contact de Paris.**

### **Des quartiers anciens dégradés**

Souvent inscrits dans les grands secteurs de rénovation de l'après-guerre, certains quartiers limitrophes n'ont pas fait l'objet des opérations d'urbanisme initialement prévues.

S'ils ont ainsi échappé à des interventions brutales de rénovation, le gel des opérations a eu pour conséquence d'y accélérer les processus de dévitalisation.

Les interventions d'urbanisme se sont en effet portées de façon privilégiée dans les centres de communes éloignés de Paris (Ivry, Montreuil, Saint-Denis, Saint-Ouen) où la rénovation a participé à la création d'une nouvelle image municipale rompant avec celle de communes dortoirs.

Du même coup, l'habitat des quartiers riverains de Paris s'est dégradé rapidement, par exemple dans le Petit Ivry, le Bas Montreuil, le Bas Bagnolet, le Sud de Saint Ouen.

### **Des quartiers enclavés**

La multiplication des infrastructures lourdes de transport, les grands équipements publics ou les emprises industrielles ont conduit à enclaver certains quartiers, rendant difficile leur évolution.

Au moins autant que le boulevard périphérique, les **grandes infrastructures** d'accès au centre contribuent largement à l'enclavement de quartiers entiers.

Voies ferrées convergeant vers les gares parisiennes, grandes nationales héritées des tracés royaux, autoroutes (A1, A3, A4, A6, A13) se raccordant directement au boulevard périphérique sont autant de voies majeures qui traversent l'anneau central et concentrent un trafic intense au seuil de la capitale.

Les **équipements publics de grande emprise** (groupes scolaires, hôpitaux, cimetières) se sont ajoutés aux coupures des grandes voies de

communication. Citons, au Sud-Ouest dans un périmètre restreint, l'Héliport et le Parc des Expositions, l'Hôpital Corentin-Celton, le lycée Michelet. Même s'ils participent pleinement à la vie urbaine, le cumul de leurs emprises et de leurs clôtures renforce les effets d'enclave.

Lorsqu'elles occupent de grandes emprises industrielles, les activités peuvent aussi former des enclaves dans les quartiers, allant parfois jusqu'à constituer de vastes territoires uniquement voués à l'industrie (Plaine Saint-Denis). Sous l'effet des mutations économiques et de la crise, un paysage de friches ou d'espaces sous-utilisés a eu tendance à se développer. Parfois, coupures et enclaves, auxquelles il convient d'ajouter les effets induits par les limites administratives et communales, se conjuguent et parviennent, comme dans le Nord-Est de Paris, entre la Porte de la Chapelle et Pantin, à disloquer de vastes morceaux de ville.

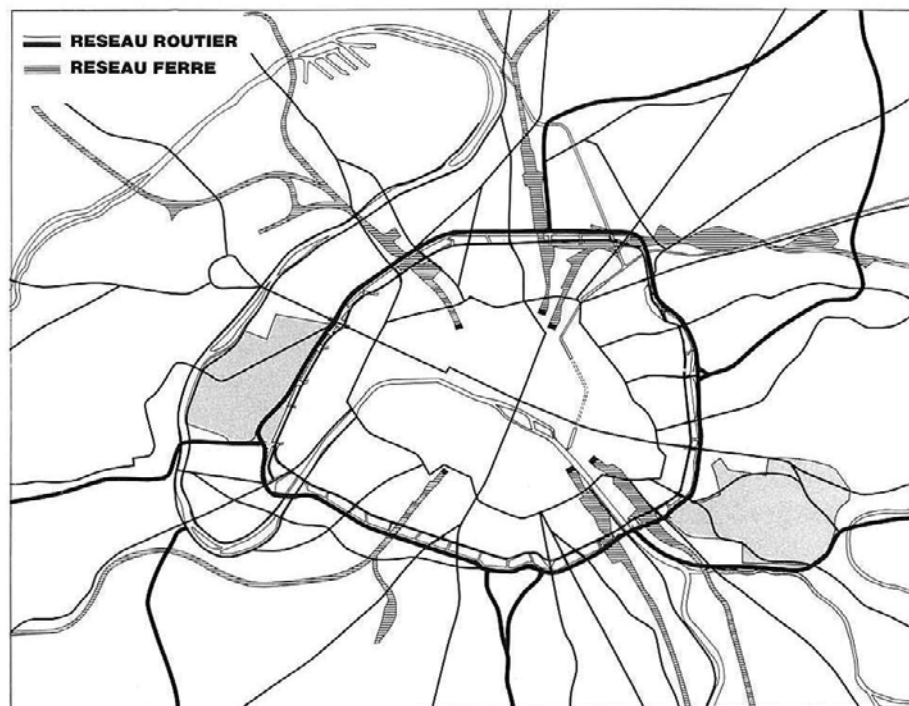
### Des relations interlocales difficiles

#### La faiblesse des voiries locales

Cette situation d'isolement est souvent renforcée par l'autonomie des développements urbains. La vivacité des identités communales, mais aussi l'absence de conception d'ensemble relayée par un financement ad hoc freinent les projets d'amélioration des liaisons de centre à centre.

Ainsi, en proche banlieue, les voies de liaison intercommunales en rocade, à l'image de ce qui existe dans Paris rue de Tolbiac ou rue des Pyrénées sont peu nombreuses, souvent discontinues et d'une manière générale peu lisibles (CD20, CD50, CD1, CD7).

Les déplacements directs de centre à centre se font donc dans des conditions difficiles, de sorte que le boulevard périphérique (et à un moindre degré les boulevards des Maréchaux) sert souvent



à relier les communes voisines entre elles.

#### La subsistance de zones mal desservies

Si l'allongement des lignes de métro a joué un rôle majeur dans l'amélioration des liaisons entre la proche banlieue et Paris, des zones interstitielles non desservies par les transports en commun subsistent encore, à Paris et en banlieue, surtout au Sud-Est (le long de la Seine) et au Nord (Plaine St-Denis).

#### Des nuisances de toutes sortes

Le bruit dû au boulevard périphérique, aux grandes voies de circulation, aux voies ferrées s'ajoute aux coupures physiques pour faire peser un handicap sur ces quartiers.

L'intensité des déplacements traversants est en effet l'une des caractéristiques les plus marquantes de la périphérie de Paris. Utilisant plus de 20 voies ferrées et 80 routes radiales,

#### L'Anneau Central: un lieu traversé par les grandes infrastructures de transport de la capitale

2 millions d'habitants de la région traversent cet espace chaque jour pour entrer dans Paris. Le problème est rendu encore plus aigu par les difficultés de la circulation aux portes de Paris qui mélange liaisons locales et flux de transit. De tout temps, des activités polluantes nécessaires à la vie de la capitale se sont localisées intra-muros près de ses limites ou hors des murs (blanchisseries, industries chimiques etc.) La plupart d'entre elles ont aujourd'hui disparu. Seules certaines subsistent (station d'incinération, centrale thermique d'Issy); mais toutes ont néanmoins marqué l'évolution des quartiers.



## **L'héritage du passé: le poids d'une histoire singulière**

*Le constat qui vient d'être présenté résulte directement d'une histoire singulière.*

*Ce territoire est en effet le produit d'un siècle et demi de vagues d'urbanisation successives, depuis les faubourgs et les villages du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'aux banlieues d'aujourd'hui.*

*Son évolution est marquée par la prééminence de Paris et de son centre.*

### ■ **Des villages à la Ceinture**

*Aux environs de Paris, dans les faubourgs et les villages (Charonne, Montreuil, Belleville, Vaugirard, Grenelle, Issy, Clichy, Gentilly...), le long des grandes voies royales ou des chemins ruraux, des constructions nouvelles apparaissent dès avant le XIX<sup>ème</sup> siècle.*

*C'est au XIX<sup>ème</sup> siècle que le phénomène s'amplifie considérablement. Dès 1825-1830, l'extension de la ville au-delà de l'enceinte des Fermiers Généraux, dans les champs et les maraîchages, s'accompagne d'une forte urbanisation des centres de villages (ex. Passy). Les lotissements de la Restauration (Beaugrenelle, Passy, La Chapelle, Charonne) gagnent sur des vastes espaces ruraux tandis que les lieux de villégiature ("villas" et "hameaux") se multiplient sur les coteaux aérés.*

### ■ **Les fortifications de Thiers (1841-1845)**

*A la même époque est construite la dernière enceinte de Paris, dite de Thiers, entre 1841 et 1845. Dressées en avant du tissu urbain, les*

*fortifications introduisent une coupure brutale dans un espace rural marqué par des continuités et des solidarités très anciennes.*

*Les fortifications développent tout autour de Paris un corset de 35 km de long et de 440 m de large; elles enfermeront la ville pendant près de 80 ans, jusque dans les années 1920.*

*En concentrant les échanges sur des points de passage obligés (les 52 "portes" du système de défense) les fortifications vont placer dos à dos des quartiers voisins et déterminer jusqu'à nos jours l'organisation de l'espace séparant Paris des communes voisines.*

### ■ **L'extension territoriale de Paris (1860)**

*En fait, les fortifications de Thiers, érigées sur les communes limitrophes qui conservent dans un premier temps leur autonomie administrative, préparent l'annexion de 1860. En 1860, moins de 15 ans après l'édification de l'enceinte, les limites de Paris sont portées du mur des Fermiers Généraux aux pieds des nouvelles fortifications. La superficie de Paris passe brusquement de 3 307 à 7 8002 hectares, sa population triple pratiquement pour atteindre 1,7 millions d'habitants.*

*Certaines communes sont annexées à Paris (Montmartre, La Chapelle, Les Batignolles, Monceau, Grenelle, Passy etc.), d'autres sont amputées de parties plus ou moins vastes de leur territoire (Saint-Ouen, Aubervilliers, Pantin, Montrouge, Bagnolet, etc.).*

### ■ **L'âge industriel**

*Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, la transformation de Paris mise en oeuvre par Haussmann se traduit*



1

PHOTO EXTRAITE DE "PARIS AUX CENT VILLAGES"



2

PHOTO EXTRAITE DE "MALAKOFF CENT ANS D'HISTOIRE", AUX EDITIONS TEMPS ACTUELS.

par un exode des classes populaires du centre de Paris vers la périphérie, à l'Est et au Sud surtout (Belleville et Ménilmontant par exemple). L'essor de l'industrie dans les deux derniers tiers du XIX<sup>ème</sup> siècle modèle profondément la proche banlieue. Paris soumet la périphérie à la logique de son évolution et refoule vers l'extérieur les activités jugées indésirables (cimetières, approvisionnement, services). A titre d'exemple, Issy accueille des blanchisseries, des cartoucheries, des briqueteries, des industries chimiques...

Le développement rapide du réseau ferré (aménagement des Gare du Nord (1865), Gare de l'Est (1855), Gare Saint-Lazare (1841), Gare de Lyon (1853), Gare d'Austerlitz (1846), Gare Montparnasse (1852) introduit de nouvelles coupures dans les tissus des environs.

A côté de grands territoires voués à l'industrie (la Plaine Saint-Denis) s'étend largement un tissu urbain "mixte", imbrication entre un habitat discontinu, des ateliers et des entrepôts. La proche banlieue acquiert son identité particulière et certains quartiers, généreusement plantés et bien desservis par un réseau serré de tramways, ne sont pas toujours exempts de charme.

#### ■ La destruction des fortifications et les limites définitives de Paris

Système défensif désormais obsolète, les fortifications deviennent au début du siècle un lieu de promenade et de distraction

**1/ Les fortifications de Thiers au début du siècle (Porte de Sèvres).**

**2/ Une vue du village de Malakoff à la même époque.**



prisé par les classes populaires. Aux pieds des "fortifs", sur la zone non aedificandi de 250 m de large, s'édifie à la même époque la "zone", gigantesque bidonville de cabanes, de "bicoques", refuge des familles les plus déshéritées.

L'annexion de la "zone" au territoire parisien est réalisée par les décrets de 1925, 1929 et 1930.

Les Bois de Boulogne et de Vincennes sont rattachés à Paris par les décrets de 1925 et 1929, fixant ainsi les limites actuelles de Paris.

Dans l'entre deux-guerres le grand projet "hygiéniste" entraîne la destruction des fortifs et de la zone et la création de la Ceinture Verte.

### **Paris et la Banlieue: près d'un siècle de débats et de projets**

L'extension de la banlieue et les projets d'urbanisme qui voient le jour dans les grandes villes étrangères (Vienne, Francfort) suscitent dès la fin du 19e siècle un vaste débat autour de l'avenir de Paris.

Préoccupés d'hygiène urbaine et sociale, les projets se multiplient mais il faut attendre 1919 pour que soit lancé un grand concours international pour un "Plan d'Extension de Paris".

Les propositions pour un Grand Paris sont ambitieuses mais elles ne seront que très partiellement suivies d'effet dans l'entre deux guerres (cités-jardin, réalisation du premier





métro régional / ligne de Sceaux), la réalisation de la Ceinture Verte étant en fait le seul grand aménagement à l'échelle de l'agglomération.

### ■ La Ceinture Verte: de "la zone" au boulevard périphérique

Le Plan d'Aménagement de 1924 (révisé en 1933) reprend, à l'instar du Ring Viennois, le principe de création d'une "Ceinture Verte" reliant le bois de Boulogne au bois de Vincennes.

Ce projet unitaire enclôt la Ville de Paris dans trois cercles concentriques:

— le boulevard des Maréchaux, voie de rocade continue prenant la place de l'ancien chemin



### Le projet de Ceinture Verte de 1924: le plan Dausset (reconstitution).

militaire des fortifications;

— les HBM, ruban d'immeubles sociaux en briques, inspirés d'un urbanisme post-haussmannien, construits sur les fortifications;

— la Ceinture Verte, bande continue de parcs, jardins et terrains de jeux situés sur le territoire zonier et traversés par le maillage fin des voies reliant Paris aux communes voisines.

A l'opposé du "Ring Viennois" qui incorpore les faubourgs dans la cité, le Plan d'Aménagement de 1924 ne va pas vraiment contribuer à rapprocher Paris et sa banlieue.

Dès l'origine, sa mise en oeuvre se heurte à des difficultés importantes.

Le dégagement des terrains affectés à la Ceinture Verte est lent et difficile; d'importants équipements (le parc des Expositions de la Porte de Versailles) viennent grignoter les espaces plantés; le réseau fin de liaisons locales disparaît progressivement.

Après guerre, cet ensemble faiblement structuré, va à nouveau subir la pression des constructeurs grâce à l'évolution des règlements.

Rompre la structure concentrique de la Ceinture et rapprocher Paris et sa banlieue grâce à de grandes compositions abstraites chevauchant la limite communale, tel est le sens du projet moderne d'après guerre

**Le concours international de 1919 pour un "Plan d'extension de Paris": le projet Jaussely.**



APUR

*inspiré de la Charte d'Athènes. Ce projet associe espaces verts (la Ceinture Verte) grands ensembles et voie rapide (le boulevard périphérique).*

*En 1953 la Loi Lafay autorise le déclassement de 20 % des emprises de la Ceinture Verte pour construire des logements sociaux et des équipements. Près de 4 000 logements (tours et barres) sont alors réalisés sur la Ceinture Verte au Sud, à l'Est, au Nord de Paris.*

*La construction du boulevard périphérique s'étale entre 1957 et 1973.*

*Indispensable pour faciliter la circulation parisienne, le boulevard est conçu selon les normes autoroutières d'une époque d'abord soucieuse d'adapter la ville à l'automobile. Amputant à nouveau la surface des espaces verts existants, il va constituer une coupure physique brutale entre Paris et les communes périphériques, contradictoire avec l'objectif de rapprochement initialement énoncé.*

### ■ La croissance de la banlieue

*Simultanément la banlieue s'étend rapidement et s'urbanise. A partir des années 1950 les opérations de rénovation se multiplient jusque dans les années 1970. Dans le même temps, le développement de l'automobile, indifférent aux qualités urbaines, participe à la destruction des quartiers: élargissement des routes nationales, construction d'autoroutes se raccordant directement au périphérique (A13, A6, A1, A4, A3).*

*Mais, dans cette période, la banlieue s'est également faite "ville" et a considérablement amélioré son niveau d'équipement. Le développement des transports en commun (bus, métro, RER) a contribué à valoriser un tissu urbain qui s'est progressivement transformé.*



APUR



PHOTO INTERPHOTOTHEQUE D.F.



*ci-dessus: Le boulevard périphérique en construction dans le secteur Sud.*

*page de gauche: Le projet "moderne": grands ensembles, boulevard périphérique, espaces verts (porte de Brancion-Vanves)*

---

### **III. Solidarités et dynamismes: une réalité meilleure que son image**

#### **A. Des atouts majeurs**

La dynamique d'aménagement actuelle dans la proche banlieue, l'évolution des prix fonciers et immobiliers y témoignent d'un mouvement inéluctable.

Le "centre" de Paris a changé d'enveloppe; il est désormais aussi aux portes de Paris et au-delà.

Pourtant, la référence au "centre" et l'image de la "banlieue", profondément ancrées dans les esprits, empêchent encore souvent d'apprécier les qualités de ces quartiers.

Sans doute faut-il, pour prendre la mesure des considérables changements en cours, procéder à un examen objectif de ces atouts, tels qu'ils sont déjà perçus par les investisseurs et les aménageurs.

#### **Un patrimoine urbain et social**

L'anneau central n'est pas un espace indifférencié, c'est un ensemble urbain polycentrique regroupant des quartiers divers, souvent attractifs pour la vie quotidienne...

#### **Des quartiers pour vivre**

##### **■ les identités locales**

L'urbanisation des communes et quartiers périphériques est relativement récente mais ils ont bénéficié d'un effort d'investissement considérable depuis 25 ans.

Les identités communales (souvent liées à un centre historique ou symbolique) tout comme celles des arrondissements parisiens, sont des réalités: marquées par la présence de centres locaux elles constituent des points d'ancrage pour les vies de quartier.

La mise en valeur des monuments, des lieux

appartenant à la mémoire locale témoigne de la vivacité de ces identités.

Citons, entre autres, les bâtiments qui évoquent un passé industriel encore proche (la fabrique d'allumettes d'Issy Les Moulineaux, l'usine du Jambon Français au Pré-Saint-Gervais), les espaces ruraux dont on conserve les traces ("les murs à Pêches" de Montreuil, le vieux moulin d'Ivry) les grands monuments (l'Hôpital du Kremlin-Bicêtre), les vestiges des châteaux des environs de Paris (Charenton, Clichy...) les noms et les lieux-dits, souvent débaptisés puis redécouverts etc.

##### **■ Des réseaux d'équipement**

Les quartiers sont animés par des réseaux de services et d'équipements publics mis en place par les municipalités depuis les années 1950. Les réalisations sont spectaculaires dans le domaine scolaire, sportif ou culturel (les théâtres d'Aubervilliers, St Denis, Malakoff, Ivry,... le théâtre 13, le théâtre de la Colline à Paris etc.).

##### **■ Des quartiers agréables**

Entre le tissu serré du centre et le pavillonnaire de la grande banlieue, la diversité des "micro climats" urbains est précieuse.

Nombre des éléments du cadre urbain présentent des qualités certaines: cités-jardins du Pré St Gervais, de Montrouge, de Charenton etc..., lotissements paysagers, centres anciens, ensembles d'habitat collectif de qualité.

Comme en témoigne l'engouement actuel pour l'habitat individuel et semi-collectif, l'environnement urbain est souvent apprécié pour son calme et sa tranquillité et il s'accorde à des modes de vie spécifiques, différents de ceux du centre de Paris.

Si certaines cités-jardins, telles celles du Pré Saint Gervais, font l'objet d'une protection attentive en raison de leurs qualités architecturales, le tissu aéré des quartiers de la proche banlieue peut être





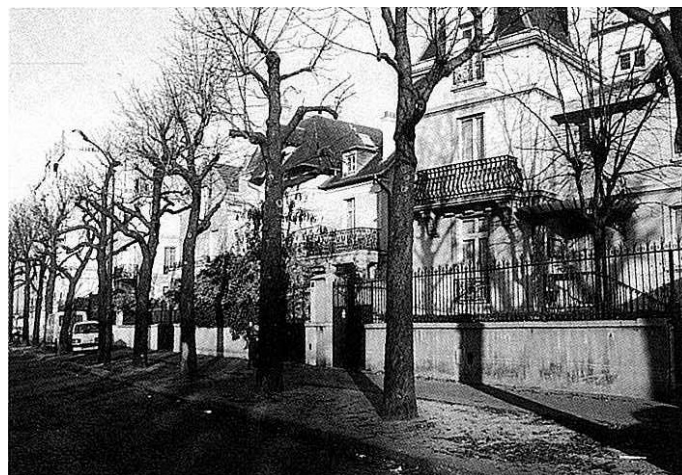
1



2



3



4

considéré dans son ensemble comme un patrimoine à mettre en valeur.

### Des solidarités au-delà des limites communales

De part et d'autre des limites de Paris d'indiscutables solidarités existent toujours entre les quartiers de l'anneau central.

#### ■ Le boulevard périphérique, ouvrage parfois discret

Entre Paris et ses voisines l'unité des espaces n'a pas toujours été sacrifiée par les grandes

infrastructures. Le boulevard périphérique ne présente pas toujours un caractère d'obstacle: ainsi à l'Ouest (dans la traversée du Bois de Boulogne), dans de nombreuses sections du Sud (Montrouge-Malakoff- Gentilly) et de l'Est (St Mandé) les franchissements sont aisés et parfois agréables.

#### ■ La vie quotidienne

La vie sociale et les réseaux économiques se soucient peu des limites communales et administratives.

Interrompues au droit des limites de Paris les

**Des rues "aérées" à moins de 500m du boulevard périphérique:  
1/ Le Pré Saint Gervais - 2/ Malakoff  
3/ Clichy - 4/ Saint Mandé.**

rues commerçantes se prolongent au-delà (rue d'Avron Paris 20<sup>ème</sup>, rue de Paris à Montrouil); certains équipements scolaires accueillent enfants parisiens et des communes voisines; les stades et terrains de jeux de la Ceinture Verte sont utilisés par tous.



Sur le plan économique, des réseaux s'établissent entre clients, fournisseurs, sous-traitants des quartiers riverains: entre Montreuil et les arrondissements voisins de Paris (11<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 20<sup>ème</sup>) dans l'ameublement, entre Montrouge et le 14<sup>ème</sup>, dans l'imprimerie. A l'Ouest, le secteur tertiaire tisse ses réseaux de l'Opéra à la Défense.

**Ci dessous,  
un tissu urbain qui associe  
habitat et lieux de travail  
(Montrouge / Malakoff).**

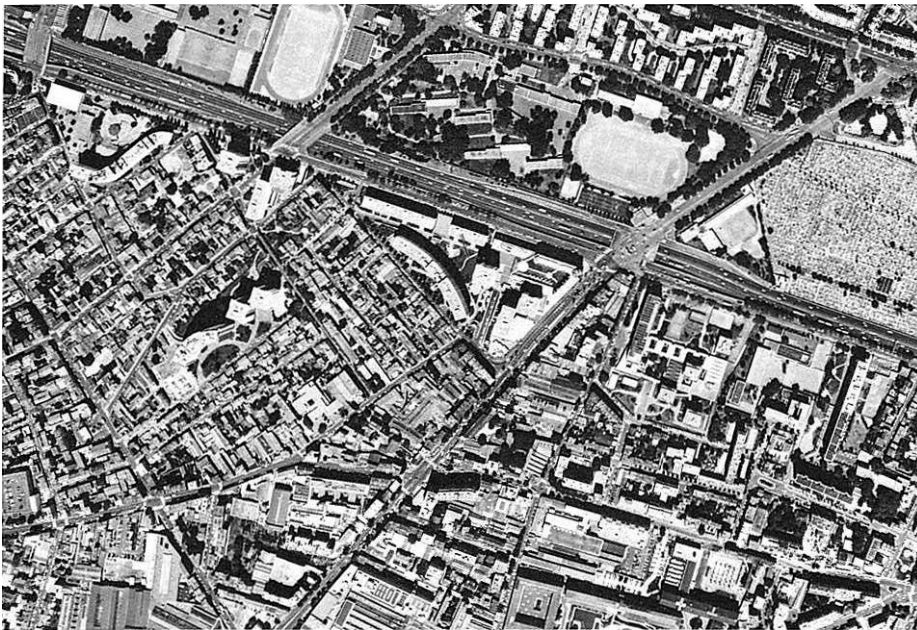


PHOTO INTERPHOTOTHEQUE D.F.

**Page de droite,  
carte du relief:  
l'unité des sites à Paris  
et en proche périphérie  
autour des méandres  
de la Seine.**

#### ■ Des emplois à proximité

La forte densité des emplois dans l'anneau central a des conséquences positives pour la vie des habitants.

L'analyse des migrations domicile-travail semble indiquer, pour ces habitants, une relative proximité entre le domicile et le lieu de travail.

En effet, si dans ces quartiers une personne active sur quatre travaille dans le centre de Paris, près d'une personne sur deux a son emploi sur place ou dans des communes immédiatement voisines (cette proportion chute à une personne sur cinq ou six pour les communes

plus éloignées).

Tout se passe comme si arrondissements périphériques et communes de proche banlieue disposaient d'une certaine autonomie et d'une communauté d'intérêts avec leurs voisins, se distinguant de la lointaine banlieue davantage marquée par les grandes migrations vers le centre de Paris.

#### De grandes unités de site

Les méandres de la Seine, la Ceinture Verte de Paris, le boulevard périphérique et le système des multiples voies rayonnantes (avenues, canaux) composent un système de grands repères lisibles à l'échelle de l'agglomération.

La Ceinture Verte et la Seine sont deux sites majeurs qui peuvent jouer un rôle prépondérant pour l'avenir de l'anneau central:

- sur la Ceinture Verte se joue la capacité de Paris à dialoguer avec le reste de la ville;
- la Seine reste l'événement fondateur de la ville-capitale, les grands paysages entourant la cuvette de Paris se dessinent autour de ses méandres: coteaux de Meudon et de Saint-Cloud, vallée de la Bièvre, plaine du Nord, plateaux de Romainville, d'Ivry.

#### ■ La Ceinture Verte

La Ceinture Verte, bande circulaire de 250 m de large, est un véritable "espace en creux" dans la ville dense.

En séparant Paris des communes voisines, elle met en scène l'entrée dans Paris et ménage une transition privilégiée entre ces deux parties de la ville.

Cet espace dégagé ouvre des échappées vers le ciel, permet de jouer sur les effets de vis-à-vis des fronts urbains.

Le boulevard périphérique est quant à lui un parcours privilégié d'où se révèlent les grandes caractéristiques du paysage de l'agglomération : "envol" au-dessus de la Seine et de la Bièvre,

“survol” de la plaine du Nord, engravement dans les plateaux de l’Est, etc.

Entre les Bois de Boulogne et de Vincennes, la Ceinture Verte propose un ruban presque continu d’espaces consacrés aux activités sportives et de plein-air.

Les parcs et jardins, dont certains sont de très grande qualité (le Parc de la Cité Universitaire, le Parc Kellermann, le Square de la Butte du Chapeau Rouge etc), les stades et les terrains de jeu forment de longues séquences d’espaces ouverts.

### ■ La Seine et les canaux

La Seine est un événement structurant pour la plupart des grandes compositions du Paris historique (le Louvre et les Tuileries, le Jardin des Plantes, Notre-Dame, les Invalides et le Grand Palais, le Champ de Mars et le Palais de Chaillot).

Les grandes échappées, la découverte des monuments logés sur les rives, la perception simultanée du paysage, du ciel et de l’eau, sont des éléments forts pour les habitants pris dans la trame serrée de la ville.

La relation de la ville avec le fleuve se poursuit aujourd’hui vers la périphérie. A Paris les

nouveaux quartiers et parcs de Citroën, de Bercy et de Tolbiac, les communes d’Issy, de Charenton essayent, parfois au prix de difficultés importantes, de s’ouvrir vers le fleuve.

Alors que l’eau de la Seine tend à redevenir claire, les berges d’Ivry à Gennevilliers aspirent à être, davantage qu’elles ne le sont aujourd’hui, des promenades au fil de l’eau, renouant en cela avec une tradition oubliée depuis le début du siècle.

Les activités portuaires réorganisées et mises en valeur ont également un rôle à jouer dans la vie des berges.



APUR

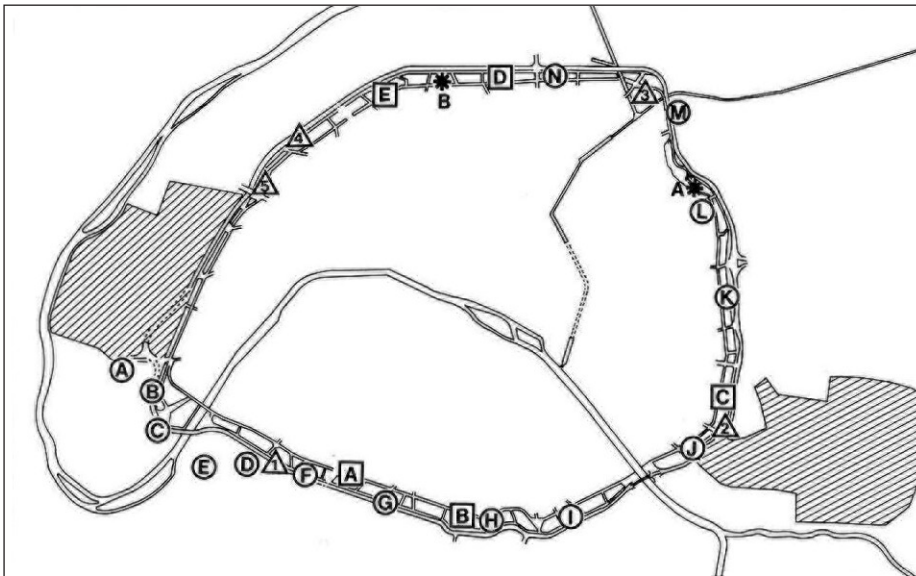


### Un fort potentiel de développement

#### ■ Une concentration d'équipements exceptionnelle

Riche de ses grands espaces plantés, la Ceinture Verte accueille également un ensemble exceptionnel d'équipements publics de nature et d'importance diverses: lycées (Français

**Carte des principaux équipements publics et privés de la Ceinture Verte.**



- **EQUIPEMENTS SPORTIFS** — A Roland Garros - B Parc des Princes - C stade Pierre de Coubertin - D aquaboulevard de Paris - E centre sportif de la plaine de Vaugirard - F centre sportif Charles Rigoulot - G centre Madeuf - H stade Charlety - I stade Georges Carpentier - J stade Léo Lagrange - K centre sportif Louis Lumière - L piscine George Vallerey - M centre sportif Jules Ladoumègue - N centre sportif Louis Demonchaux.
- **EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES** — A lycée François Villon - B Cité Universitaire - C lycée Paul Valéry - D Cité Universitaire de la Porte de Clignancourt - E lycée Honoré de Balzac.
- \* **HOPITAUX** — A Robert Debré - B Bichat.
- △ **CENTRES D'EXPOSITION ET MUSEES** — 1 Parc des Expositions - 2 Musée des Arts Africains et Océaniques - 3 Musée et Parc de la Villette - 4 centre d'exposition espace Champerret - 5 Palais des Congrès.

APUR

Villon, Elisa Lemonnier, Paul Valéry, Honoré de Balzac, etc.) et stades; mais aussi des grands équipements régionaux voire nationaux comme les hôpitaux Robert Debré, Bichat, le parc des Expositions de la Porte de Versailles, le Parc des Princes, le stade Roland Garros, le Parc de La Villette...

#### ■ Des possibilités d'évolution

Bien qu'entièrement urbanisé, l'anneau central dispose encore de capacités d'accueil et de mutation importantes: il se présente donc comme un espace privilégié pour ceux qui recherchent une implantation dans l'agglomération centrale.

Des opportunités existent en effet dans les tissus urbains relativement peu denses de la proche banlieue et aussi sur le territoire de Paris. Il ne s'agit bien sûr pas d'espaces libres mais d'emprises qui peuvent être réaménagées grâce au transfert ou à la restructuration d'activités obsolètes ou mal organisées, qu'il s'agisse d'entreprises privées ou d'activités du secteur public.

Ainsi, les mutations qui affectent aujourd'hui les anciennes emprises industrielles, les réseaux ferrés et les grandes emprises publiques (SNCF, Ville de Paris, Assistance Publique etc.) ouvrent de très importantes perspectives.

#### ■ Une desserte globalement de bonne qualité

Bien que fortement caractérisé par sa structure radiale privilégiant l'accès au centre de Paris, le réseau de communication de grande capacité est d'une qualité exceptionnelle.

L'allongement des lignes de métro et l'interconnexion du RER ont largement bénéficié à la proche banlieue, même si certains quartiers restent encore à l'écart. Parallèlement, la desserte par le réseau d'autobus s'est nettement améliorée.

Bien que les réseaux de voirie ne s'articulent pas toujours parfaitement entre eux, la clarté et la lisibilité du dessin des grandes nationales héritées des tracés royaux, les "performances" du boulevard périphérique offrent une grande qualité d'accessibilité.

Ces qualités de desserte sont cependant en partie contredites par la charge importante des réseaux de voirie et de transports en commun.





**La Ceinture Verte, "espace en creux" entre Paris et les communes voisines:  
un site encore très lisible (le secteur Porte de Bagnolet / Porte de Montreuil).**

## B. Mutations et dynamismes

L'onde de la centralité se diffuse jusqu'aux portes de Paris. Elle entraîne de profondes mutations dans le tissu urbain et la composition sociale des quartiers.

Ces mutations sont ambiguës.

Elles peuvent procéder d'une logique de l'inclusion, manifester un renouvellement des forces économiques et une amélioration du cadre de vie.

Elles peuvent aussi signifier une logique de l'exclusion, annoncer un raidissement de la ville et le refoulement vers une périphérie plus lointaine de ses populations et de ses activités les plus vulnérables.

Quel que soit leur sens, il est nécessaire de mesurer l'ampleur des changements. Ils montrent que l'agglomération est sur le point de franchir une nouvelle étape de son histoire.

### Mutations et crises

La concurrence entre les différentes formes d'occupation du sol (habitat/activités/bureaux etc.) se fait plus âpre à la périphérie de Paris. Même si elle est moins vive que dans le centre, de fortes similitudes apparaissent.

On peut observer deux grandes tendances:

- sur le plan social, la dépopulation et la montée du nombre des petits ménages et des personnes isolées;
- sur le plan économique, l'explosion du tertiaire et la baisse de l'emploi industriel (cette dernière s'est néanmoins fortement ralentie en 1987 et 1988).

### ■ La dépopulation et la montée de l'isolement

(En l'attente des données du recensement de 1990 les chiffres sont limités à 1982)

La dépopulation est très forte au centre de Paris; elle décroît au fur et à mesure qu'on

s'éloigne vers la périphérie.

Elle s'est beaucoup ralentie dans les arrondissements périphériques à partir de 1975 et les pertes de population se sont trouvées ramenées de part et d'autre du périphérique autour d'un rythme commun (- 0,5 % par an). Si ce rythme est trois fois moins rapide que dans Paris-centre, il est trois fois plus élevé que dans la banlieue proche non limitrophe.

Dans le centre de Paris le parc de logements se réduit sous l'effet des réhabilitations et transformations. Dans l'anneau central, la construction neuve permet un accroissement du nombre de logements, compensé il est vrai par le "desserrement" des ménages (exigence de confort qui se traduit par l'accession à des logements en moyenne plus vastes). Témoin de cette évolution, la multiplication des ménages restreints (personnes isolées ou couples) est commune à Paris et à sa proche banlieue.

Ce phénomène est lié à l'affaiblissement de la famille traditionnelle mais aussi à la relative rareté des logements vastes et d'un loyer accessible pour les familles (la taille moyenne des logements dans l'anneau central est très inférieure à la moyenne régionale).

### ■ La croissance du tertiaire et le recul de l'emploi industriel

Dans les communes riveraines de Paris, le recul de l'emploi industriel s'est accompagné d'une polarisation accentuée autour de l'économie tertiaire.

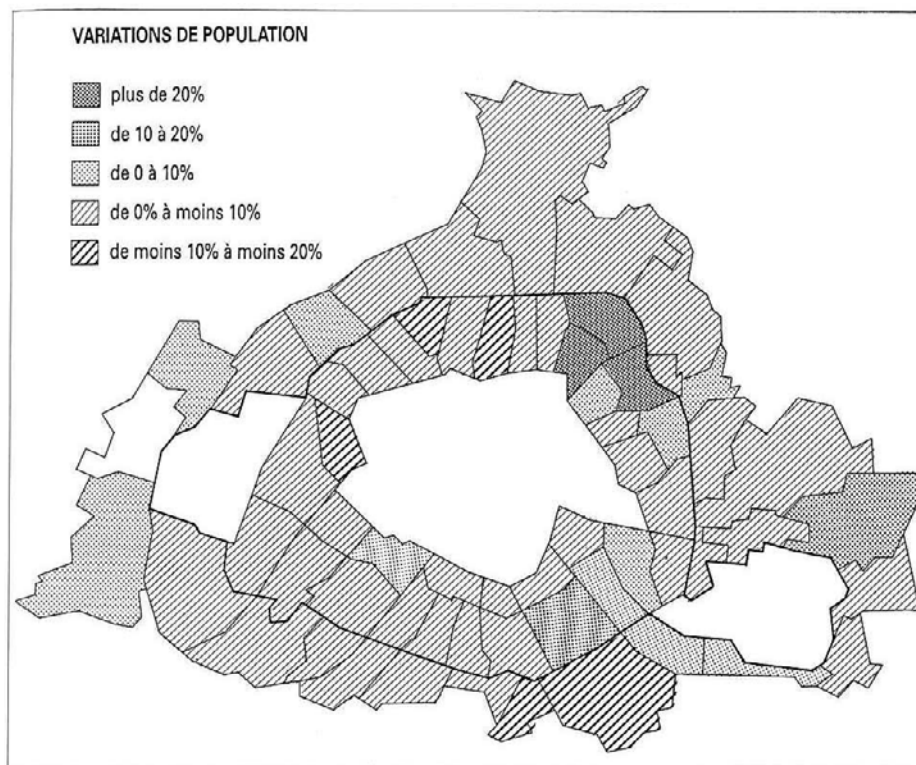
— La "décentralisation industrielle" a joué depuis les années 60, vis-à-vis de Paris et de la proche banlieue, le rôle d'un "filtre", éloignant surtout les unités de production et de fabrication, retenant les fonctions de direction et de conception.

— La mutation de l'appareil industriel à partir de 1975 semble avoir amplifié ce rôle de "filtre".

— La libéralisation de l'agrément bureaux



APUR



(janvier 1985), coïncidant avec la reprise économique, s'est traduite par une "explosion" des constructions tertiaires dans la région Ile-de-France. Après une période de strict contrôle, les communes ont pu programmer beaucoup plus facilement des opérations nouvelles. Près de la moitié des surfaces nouvelles se sont concentrées dans la proche périphérie de Paris.

Cette polarisation traduit le renforcement et l'extension géographique vers la périphérie des réseaux de décision parisiens.

Fortement et anciennement industrialisé, l'anneau central a été durement frappé par la crise économique.

Dans les communes limitrophes de Paris, 1975 marque une cassure nette pour l'emploi industriel. Avant cette date, l'emploi total augmentait à un rythme modéré (+ 2 % par an), après

1975, la disparition des emplois s'est opérée jusqu'en 1986 à un rythme plus rapide (- 2% par an) que dans le centre de Paris (- 0,9 % par an), et en tout état de cause, très supérieur à celui des arrondissements périphériques (- 0,7% par an).

La période 1986-1988 marque un retournement de tendance pour Paris et sa proche périphérie avec des créations nettes d'emploi élevées dans les arrondissements périphériques de Paris (+ 2,3% par an), plus faibles pour l'instant dans les communes limitrophes (+ 0,1% par an).

Les disparitions d'emploi les plus fortes se sont situées dans les communes de la proche banlieue: Saint-Denis, Aubervilliers, Clichy, Saint-Ouen, Montreuil et Ivry, villes qui, après avoir été fortement industrialisées, connaissent aujourd'hui de difficiles problèmes de reconversion.

Chaque commune garde ainsi en mémoire la fermeture ou le transfert d'unités de production qui se sont traduits par la suppression de centaines d'emplois: Chaix à Saint Ouen, Lefranc à Issy les Moulineaux, SKF à Ivry, Motobécane à Pantin, le Jambon Français au Pré Saint Gervais, les usines Dumas (papier peint) à Montreuil etc.

La baisse des effectifs industriels rend compte de l'ampleur de la désindustrialisation: entre 1968 et 1982, les arrondissements périphériques de Paris ont perdu 110 000 emplois industriels, et les communes limitrophes 80 000.

### **Un fort dynamisme immobilier, inégalement réparti**

Face à la crise économique, les municipalités ont adopté des politiques volontaristes tenant compte des contraintes locales.

#### **■ Un mouvement d'une ampleur exceptionnelle**

La dynamique d'aménagement actuelle atteint une ampleur exceptionnelle.

Dans les 9 arrondissements périphériques de Paris et les 21 communes riveraines du boulevard périphérique, plus de 50 Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) sont lancées ou programmées.

Ainsi, était en cours ou en projet, au 1er janvier 1988, dans le cadre d'opérations publiques ou privées, la réalisation de près de 3,5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux, plus de 64 000 logements et plus de 1 million de m<sup>2</sup> d'activités.

Ce total de 3,5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux est à comparer au parc de bureaux à Paris estimé à 15 millions de m<sup>2</sup> et à celui de la Région Ile-de-France estimé à 32 millions de m<sup>2</sup>.

Si l'on considère que les programmes nouveaux liés à la Défense (+ 1 million de m<sup>2</sup>) ne sont pas inclus dans ce total, et que les objectifs pour les villes nouvelles repré-



### III. Solidarités et dynamismes: une réalité meilleure que son image

Opérations en cours ou en projet (1988)	Bureaux (millions/m <sup>2</sup> )	Logements (nombre)	Activités (millions/m <sup>2</sup> )
9 arrondissements de PARIS	1,7	39 000	0,5
21 communes	1,8	25 000	0,5
TOTAL ANNEAU CENTRAL	3,5	64 000	1

sentent environ 4 millions de m<sup>2</sup>, il est possible d'apprécier l'ampleur du mouvement de construction qui affecte la périphérie de Paris.

Depuis janvier 1988, ce total bureaux de 3,5 millions de m<sup>2</sup> pour l'anneau central est resté globalement stable, les nouveaux projets venant compenser les livraisons récentes. A Paris et dans les communes riveraines, certains programmes ont en effet été achevés (le Ministère des Finances, le Ponant dans le 15<sup>ème</sup>), tandis que des projets ont été précisés (Tolbiac, Porte Maillot à Paris), ou réévalués (la ZAC Nord d'Ivry, celles de Charenton - ou de Clichy). La nouvelle opération Renault à Boulogne (les 11 ha de l'île Seguin) n'est pas ventilée dans ce total général, faute de projet encore précis.

Trois caractéristiques se dégagent:

— Le quadruplement du rythme de construction de bureaux depuis 1985. Le volume des constructions autorisées chaque année dans la région est passé de 600 000 m<sup>2</sup> (entre 1966 et 1984) à 2 millions de m<sup>2</sup> en 1989. C'est ainsi 10 millions de m<sup>2</sup> (soit plus du quart du parc régional) qui auront été autorisés en cinq années seulement.

— Le glissement vers l'Ouest de Paris et les communes périphériques qui sont de plus en plus assimilées à Paris par les investisseurs

("le quasi Paris"): Levallois-Perret, Boulogne, Issy Les Moulineaux...

— L'effort fourni dans la construction de logements neufs (64 000) peut paraître important dans l'absolu, mais si on le rapporte aux nouveaux postes de travail créés dans le secteur tertiaire, il reste insuffisant même si les communes qui réalisent les programmes de bureaux sont aussi celles qui construisent le plus de logements.

#### ■ Le déséquilibre Est-Ouest

La concentration des emplois et des activités à l'Ouest de l'agglomération n'est pas un phénomène nouveau.

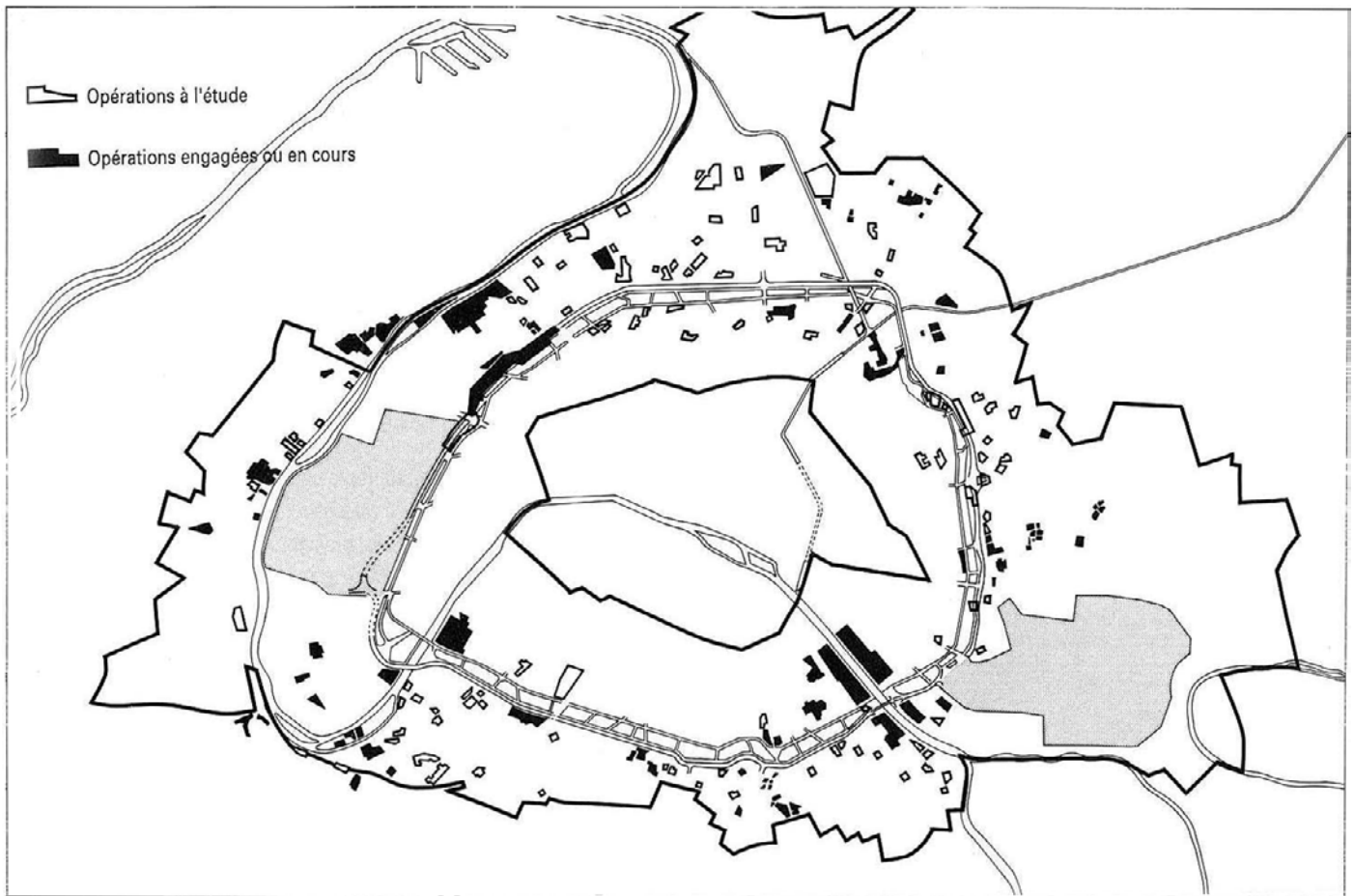
S'il dépasse le cadre de l'anneau central, le phénomène n'en reste pas moins nettement perceptible à cette échelle: dans les communes limitrophes de Paris, sur 1,8 M m<sup>2</sup> de bureaux en cours ou en projet, près des 3/4 (soit 1,3 M m<sup>2</sup>) sont localisés sur 4 communes de l'Ouest: Boulogne-Billancourt, Issy-Les Moulineaux, Levallois-Perret, et Clichy.

Les opérations y représentent déjà 50 % du parc actuellement construit à la Défense (2,5 M de m<sup>2</sup>);

#### L'émergence de nouveaux paysages économiques et urbains

#### ■ Un renouvellement diffus

La rénovation de l'anneau central s'opère par fragments, à l'échelle de la "parcelle" mais



aussi à l'échelle du quartier:

- les restructurations "à la parcelle" concernent les innombrables mutations individuelles de propriété, qui renouvellent en "pointillé" les quartiers de la Couronne (ateliers ou petits entrepôts qui ferment, petits immeubles changeant de propriété),
- les restructurations "au quartier" sont rendues possibles par la fermeture de grandes unités industrielles ou la vente de grandes emprises publiques. Concernant des emprises de plusieurs hectares d'un seul tenant, elles donnent souvent lieu à de grandes opérations publiques d'aména-

gement du type ZAC. Elles visent à constituer de véritables quartiers neufs, associant logements, équipements publics, activités tertiaires et secondaires.

Citons, parmi les opérations les plus significatives:

- la ZAC Levallois-la Seine située en bord de Seine à Levallois Perret qui s'étend sur 50 hectares environ. Née de la libération de 10 hectares occupés par Citroën, elle prévoit la création de 3 000 logements, 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 65 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics;
- la ZAC Citroën-Cévennes en cours d'achèvement dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (30 hectares sur d'anciens terrains Citroën,

#### Carte des opérations publiques et privées dans l'Anneau Central (1988).

- 3 000 logements, 120 000 m<sup>2</sup> de bureaux);
- la ZAC du Point du Jour à Boulogne-Billancourt (8 hectares environ);
- la ZAC Citroën à Clichy (+ de 10 hectares);
- les ZAC d'Ivry et de Charenton;
- la ZAC de Pantin sur les terrains Olida, l'opération Kodak à Vincennes.



**Le nouveau centre commercial de Charenton en bordure du boulevard périphérique (R. Piano arch. - ZAC du parc de Bercy).**

#### ■ Des lignes de force dans l'agglomération

Dans l'anneau central se dessinent des lignes de force étroitement liées aux deux sites majeurs de son paysage;

— la Ceinture Verte parisienne, grâce à ses qualités d'accessibilité et de "visibilité", se présente comme un site sensible de première importance,

— la Seine et les réseaux ferrés, artères majeures des industries anciennes, sont aujourd'hui les lieux privilégiés du redéploiement économique et urbain.

#### ■ La Ceinture, espace de représentation

La Ceinture ouvre une percée dans la ville qui en fait une "vitrine" aussi bien pour les communes que pour les investisseurs privés.

Sur son pourtour, nombreuses sont les

communes, y compris Paris, qui souhaitent mettre en valeur leurs "entrées de ville" et qui lancent des opérations dans ce but: citons notamment Montrouge (ZAC Nord face à la Porte d'Orléans), Clichy "(l'Entrée de Clichy)", Bagnolet, Montreuil, Aubervilliers.

La mise en valeur des portes, des "façades" urbaines et des grands équipements publics ou privés de la Ceinture Verte (nouveau stade Charlety, Aquaboulevard etc.) s'inscrit donc dans une politique d'image qui fait l'objet, dans son principe, d'un large consensus.

Parallèlement, les investisseurs privés s'intéressent à cet espace. Les immeubles de prestige sont déjà nombreux: à l'Ouest, l'hôtel Sofitel Porte de Versailles, Le Méridien Porte

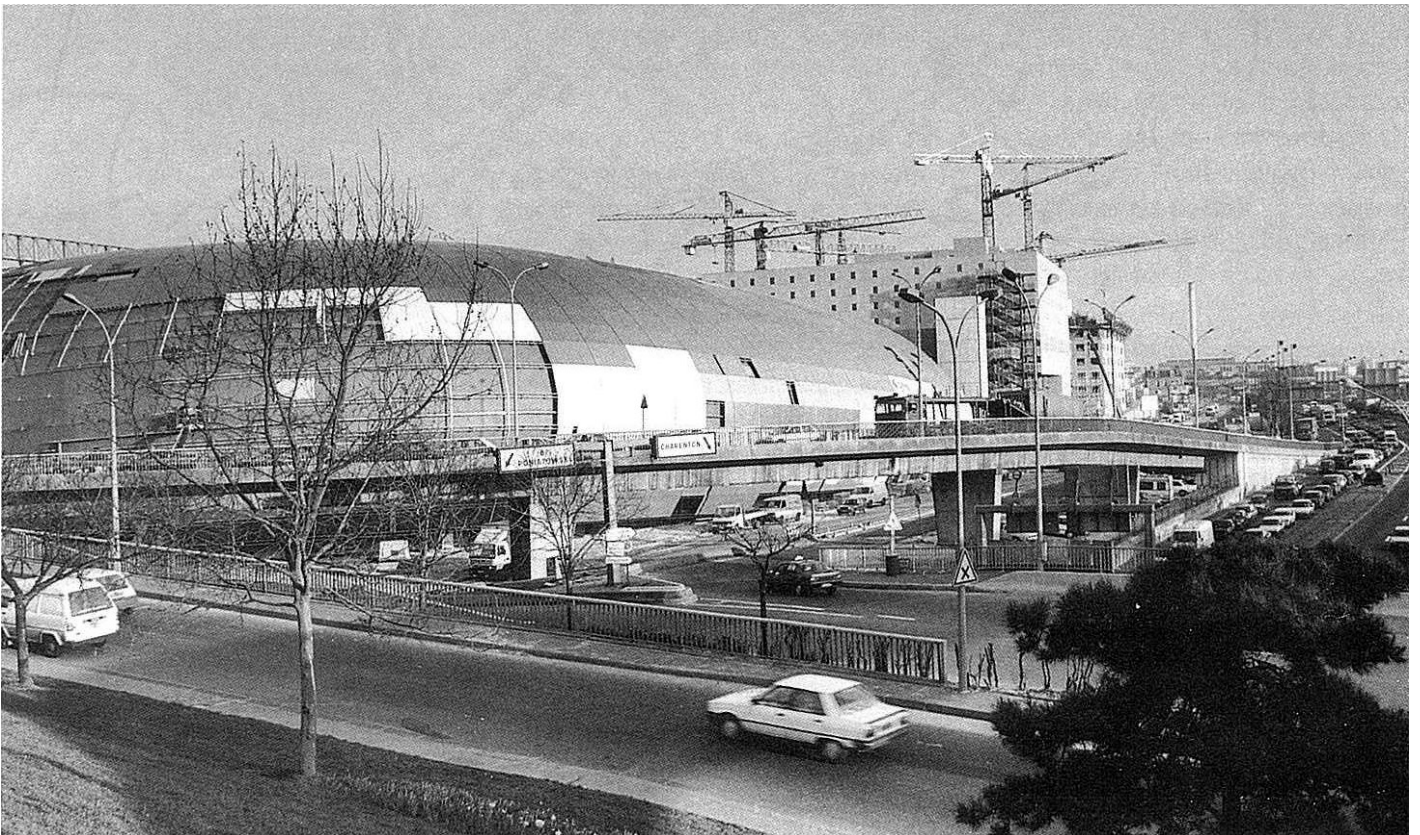


PHOTO APUR



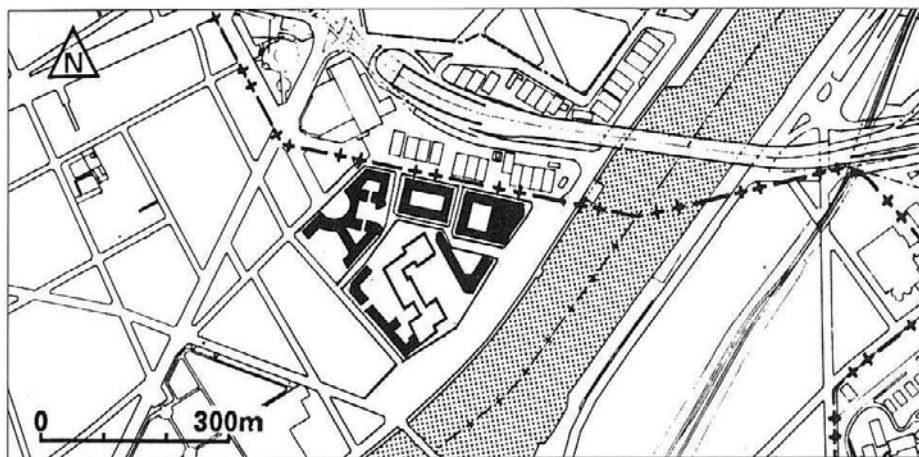
Maillot, les sièges de la SNECMA, d'EDF, de Renault, les Mercuriales Porte de Bagnolet, etc. S'y ajoutent les projets actuels de centres commerciaux à Montreuil, à Bagnolet, à Charenton, d'hôtels à Ivry, à Aubervilliers, d'immeubles de bureaux et de sièges sociaux (TF1 à Boulogne-Billancourt).

Il convient de s'interroger, à cet égard, sur le regroupement de programmes "lourds" aux abords immédiats du boulevard périphérique, en particulier les grandes surfaces commerciales. Cela risque en effet de compromettre le fonctionnement de cette grande voie et d'être préjudiciable pour la vie quotidienne dans les quartiers riverains.

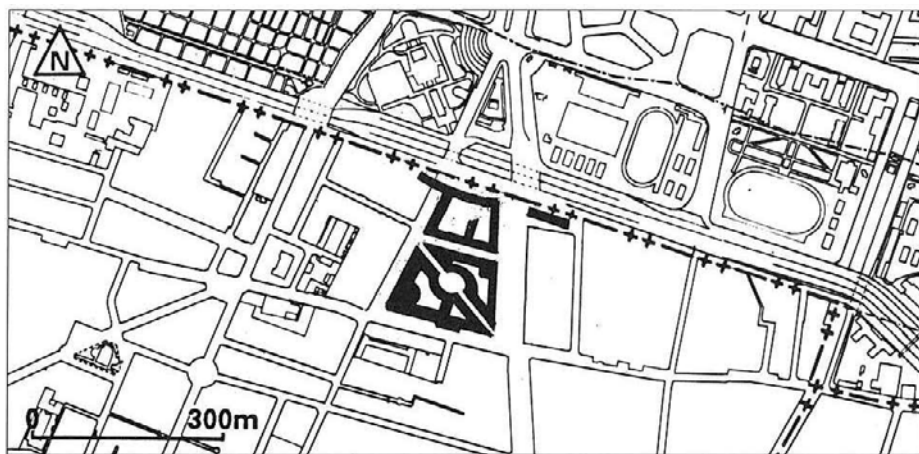
#### ■ Les grands territoires industriels

En proie à des profondes mutations, couvrant plusieurs centaines d'hectares, trois grands territoires industriels liés à la Seine et aux réseaux ferrés se détachent :

— la **Plaine Saint Denis** au Nord constitue un territoire à part. Calée aux limites de Paris sur les réseaux ferrés du Nord et de l'Est, elle se prolonge jusqu'à Saint-Denis au Nord et jusqu'à la Seine à l'Ouest. La Plaine Saint-Denis s'étend sur plus de 600 hectares, vaste ensemble d'un seul tenant presque exclusivement voué à des industries anciennes (métallurgie, chimie, mécanique) frappées par la crise. Traversée par le Canal Saint-Denis, elle présente des qualités particulièrement intéressantes pour l'accueil d'activités comme pour de nouveaux



1



2



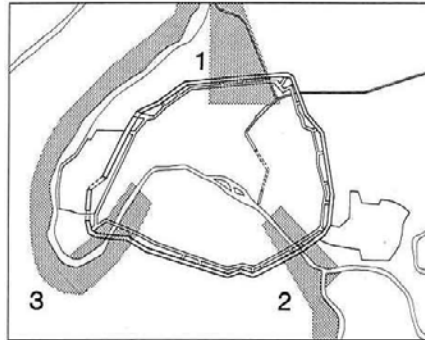
3

- 1/ La ZAC du Point du Jour  
à Boulogne-Billancourt.**  
**2/ La ZAC Nord de Montrouge.**  
**3/ Les ZAC du parc de Bercy  
à Charenton et d'Ivry-Port à Ivry.**  
(esquisses de plan masse)

APUR



APUR



#### Trois grands territoires industriels:

**1/ Plaine Saint Denis**

**2/ Seine Amont**

**3/ Seine Aval.**

développements urbains.

Victime de son image et pénalisée par la difficulté du renouvellement d'espaces uniquement voués à l'industrie, elle connaît des évolutions difficilement maîtrisables (notamment l'extension de l'entrepôtage, de la solderie et du commerce de gros dans sa partie Sud).

La Plaine Saint-Denis est pourtant un "territoire industriel" unique par sa dimension dans l'agglomération centrale. L'aménagement de ce site est particulièrement délicat en raison des problèmes de maîtrise du foncier par les communes mais aussi de l'échelle et de la complexité inhabituelle du problème. La création d'un syndicat intercommunal "La Plaine Renaissance", constitue une première étape dans la mise en oeuvre d'une approche concertée à l'échelle du territoire.

— **Le secteur Seine Amont**, commence à Paris aux gares de Lyon et d'Austerlitz et se prolonge le long de la Seine jusqu'à Ivry et Charenton, et plus au Sud, sur un mode plus fragmenté jusqu'à Choisy Le Roi. Ce territoire accueille en continu sur des franges plus ou moins profondes des activités portuaires, des gares de marchandises, des entrepôts et un certain nombre d'industries en déclin.

Il donne lieu à d'importantes actions d'aménagement: les nouveaux quartiers de Bercy en cours de réalisation (rive droite) et de Seine Rive

Gauche (en projet) participent de la volonté de Paris de rééquilibrer le développement à l'Est de la capitale.

Au-delà du boulevard périphérique, des opérations ambitieuses sont également lancées à Charenton, à Ivry. Ce redéploiement s'opère de manière très progressive et fragmentée mais illustre les possibilités qui existent à l'Est, même si l'Ouest bénéficie nettement des faveurs des promoteurs.

— **Le secteur Seine Aval** suit également le cours de la Seine mais en aval de Paris, depuis le 15<sup>ème</sup> arrondissement jusqu'à La Défense, en passant par Boulogne-Billancourt et Issy les Moulineaux, Suresnes, Courbevoix et Levallois-Perret. Ancien territoire d'élection des grandes industries automobiles (île Seguin), densément urbanisé, situé à proximité des pôles d'affaires traditionnels, il connaît les mutations les plus rapides et accueille déjà de très importants programmes tertiaires. Le départ annoncé de Renault devrait y amener des transformations majeures.



**L'opération Levallois-la Seine à Levallois Perret:  
la plus grande ZAC de l'Ile-de-France (50 ha environ).**



# Un projet fédérateur pour l'Anneau Central

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

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

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

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

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

## II. Un territoire ignoré par les documents d'urbanisme

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

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

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

### Les POS

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

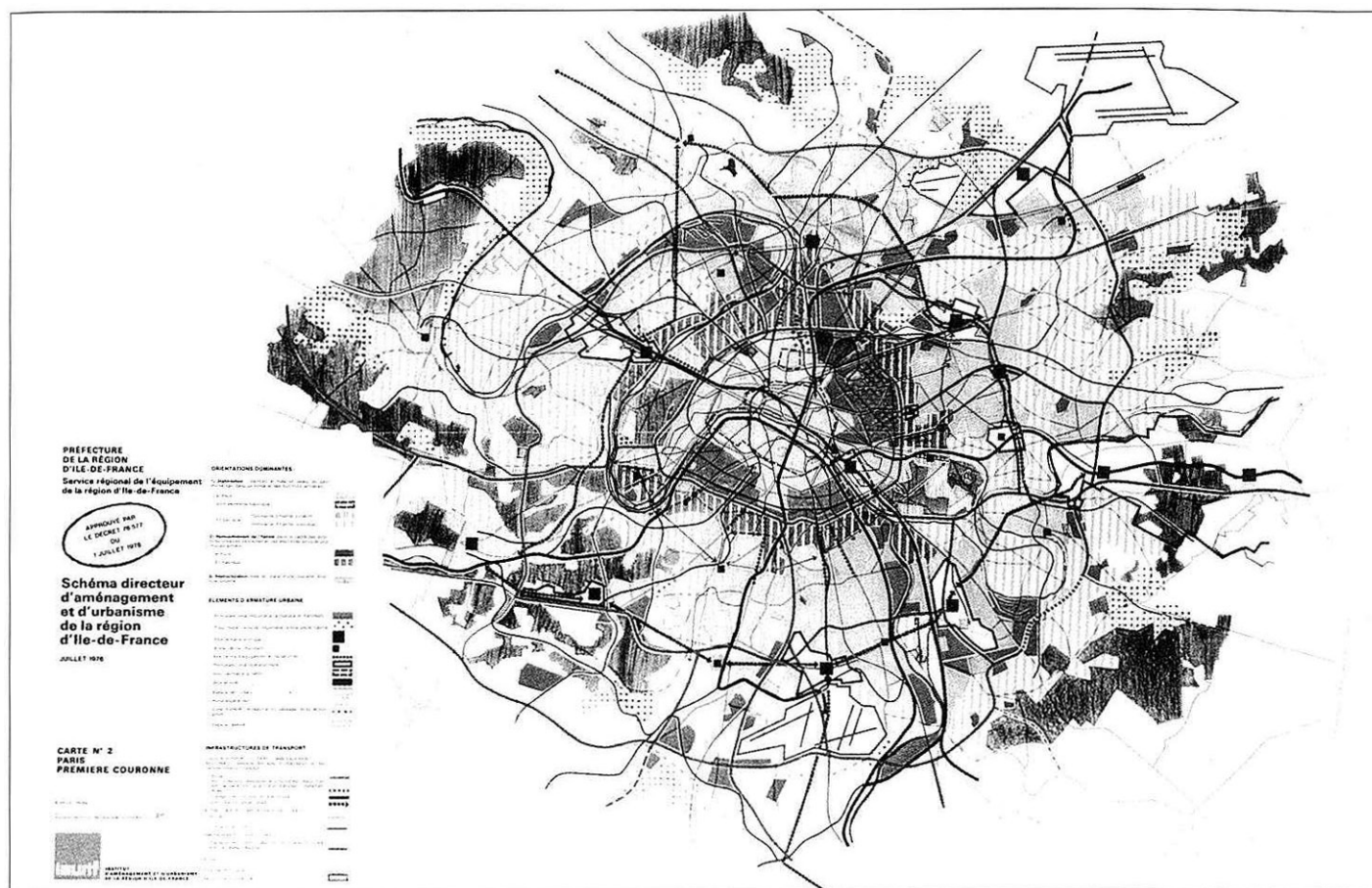
Malgré l'existence dans la procédure d'élaboration, d'une consultation des communes riveraines, une véritable continuité ou une complémentarité des POS n'est que très rarement recherchée.

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

### Les SDAU locaux

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

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



## Le SDAURIF

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

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

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

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

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

L'aménagement de ce territoire renvoie à des enjeux tout à fait essentiels au niveau local pour

## III. Des enjeux essentiels

chacune des communes concernées mais aussi aux niveaux plus larges de l'agglomération et de la région tout entière.

**L'image de la ville:** façade de ville ou espace arrière ? Formant un seuil d'entrée vers Paris, mais aussi en sens opposé vers ses voisines, l'anneau central participe de l'image de Paris et des communes riveraines. Aujourd'hui espace de rupture, il peut retrouver demain une image plus favorable, devenir une ligne de force dans l'agglomération, un lieu attractif pour les habitants et même les promeneurs.



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

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

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

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

**Les équilibres urbains:** le fort dynamisme immobilier qui caractérise l'anneau central y pose la question des équilibres entre types de programmes: bureaux, logements, activités. Mais cette question ne peut être appréhendée au seul niveau de ces quartiers, elle doit être replacée dans le contexte régional.

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

## IV. Une ambition et un projet commun

L'aménagement de l'anneau central doit s'inspirer d'objectifs qui cherchent à la fois à:

- améliorer les conditions de vie et l'environnement des quartiers;
- et à assurer la cohérence d'une agglomération à l'échelle des grandes métropoles.

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

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

Il faut encore préciser et étoffer ces premiers résultats. Pour cela, il apparaît nécessaire d'élaborer un projet fédérateur, une charte d'aménagement qui soit un document de référence pour les

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

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

politiques d'aménagement, qui se traduisent dans les documents réglementaires ou les actions opérationnelles placées sous la responsabilité des différentes collectivités locales.

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

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

**I. Organiser le développement de l'anneau central**

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

**II. Révéler le paysage**

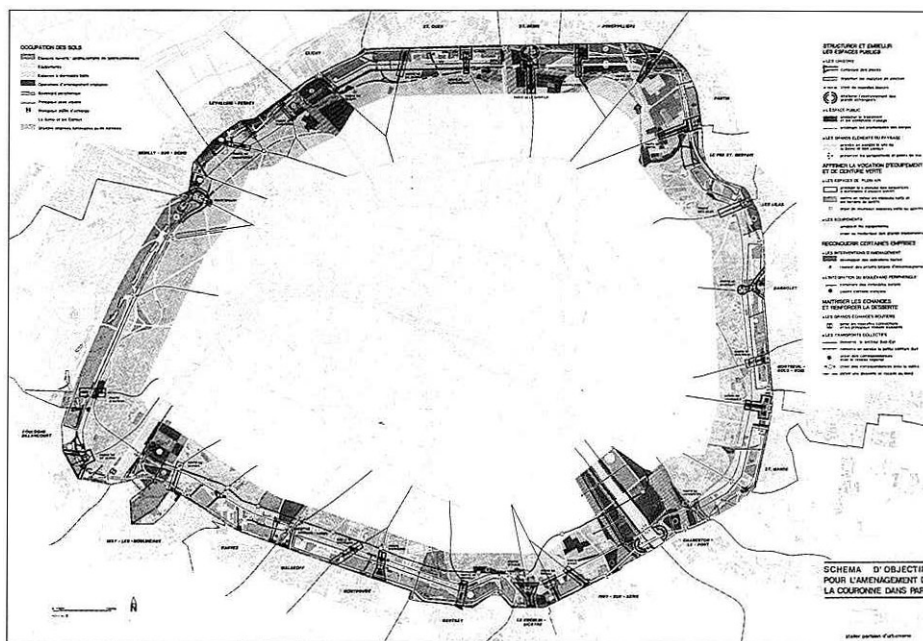
- Protéger l'espace en creux
- Remodeler le paysage du boulevard périphérique
- Mettre en valeur les grands tracés radiaux

**III. Réparer la coupure au cœur de la ville**

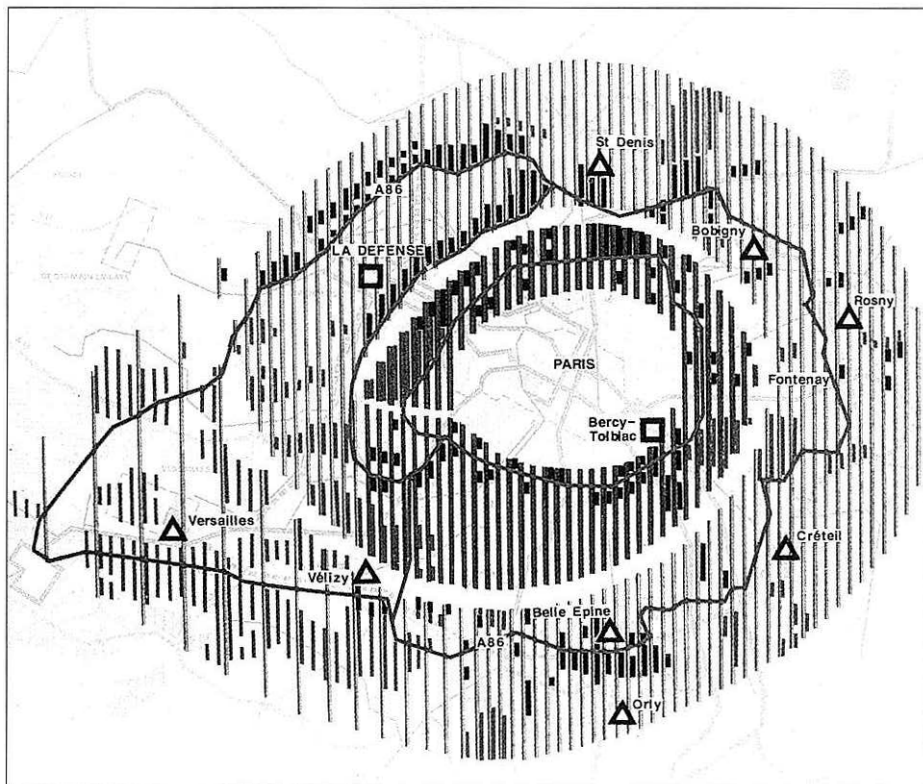
- Réunir les quartiers grâce à des projets concertés
- Retrouver l'agrément des espaces publics
- Promouvoir un réseau de liaisons locales pour les piétons

**IV. Améliorer les transports et les liaisons locales**

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



1



2



## Des orientations d'aménagement

### I. Organiser le développement de l'anneau central

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

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

L'anneau central se trouve en fait dans une situation très contrastée, parfois caricaturale.

Certains secteurs connaissent un développement très rapide, d'autres stagnent ou même se dégradent.

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

Trois directions peuvent orienter l'action collective:

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

#### A. Mobiliser les ressources foncières autour de projets urbains

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

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

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

#### Des emprises stratégiques

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

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

#### ■ Les emprises de dimension limitée mais stratégiques

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

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

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

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

Une telle situation ne doit pas se prolonger dans ce secteur maintenu artificiellement en



déshérence.

#### ■ Les vastes enjeux régionaux

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

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

- La Plaine Saint-Denis,
- La Seine Amont,

— La Seine Aval.

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

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

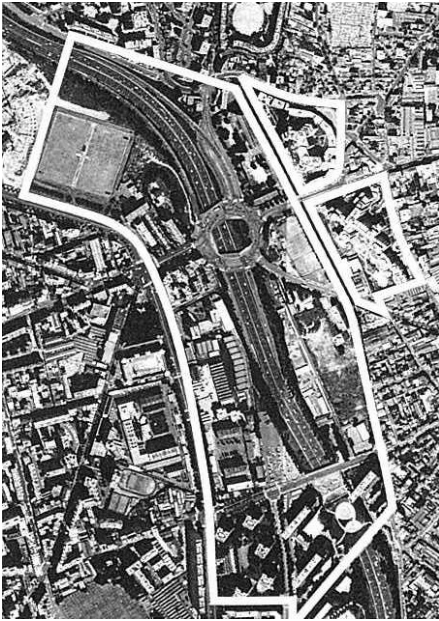
**Le secteur Seine-Amont  
de part et d'autre des  
limites de Paris :  
un grand enjeu régional**



## B. Coordonner les interventions des communes

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

PHOTO I.G.N.



**Porte des Lilas:**  
**Trois opérations d'urbanisme**  
**menées par Paris, le Pré Saint Gervais,**  
**les Lilas**

### Coordonner les interventions dans le temps et dans l'espace

Les interventions entre communes ne sont coordonnées ni dans le temps ni dans l'espace.

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

De la même manière, certaines dispositions d'aménagement sont conditionnées par des choix qui dépendent de la commune riveraine.

On ne traite pas une façade de la même manière suivant que le périphérique sera couvert ou non, suivant qu'un dépôt à l'air libre situé en face sera maintenu ou pas.

### Sélectionner les programmes

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

Dans certains cas, c'est encore l'image dévalorisée de ces quartiers qui conditionne les choix. Coté Paris cette tendance peut conduire à implanter des activités nuisantes ou encombrantes (dépôts, fourrières, etc.) près des portes (Porte de Pantin). Dans les communes riveraines c'est parfois l'attractivité commerciale du boulevard périphérique qui l'emporte: plus de 450 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales sont en cours de réalisation ou en projet dans l'anneau central

avec notamment à l'Est, la réalisation de trois nouveaux hypermarchés aux abords immédiats du boulevard périphérique (Bagnolet, Montreuil, Charenton) et l'extension d'équipements existants (Ivry).

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

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

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

## C. Prendre en compte les grands équilibres

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

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

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

Les conséquences de ce déséquilibre sont connues:

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

périphérique, voie de liaison privilégiée entre l'Est et l'Ouest;

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

— à la concentration de bureaux à l'Ouest s'ajoute l'insuffisance globale de la construction de logements: dans les communes où le prix du terrain s'est envolé en raison de la demande de bureaux (3 à 5000 F le m<sup>2</sup> à Clichy ou Levallois, 10 à 15000 F le m<sup>2</sup> à Boulogne-Billancourt), les opérations de logements sont rendues difficiles pour des collectivités sans réserves en patrimoine foncier. D'autre part, les communes qui accueillent déjà d'importantes populations à bas revenus acceptent difficilement d'alourdir la charge de leur patrimoine social.

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

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

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

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

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

Seul l'aménagement de ces grands territoires de demain semble capable de contre-balancer le déséquilibre accumulé à l'Ouest de Paris: du "Triangle d'or" parisien aux Hauts de Seine, l'Ouest parisien rassemble désormais près de 20 millions de m<sup>2</sup> de bureaux.

#### ■ l'objectif des "équilibres locaux"

Parallèlement à l'aménagement de ces grands



"pôles d'entraînement" à l'Est et au Nord de Paris, un redéploiement économique plus diffus est à encourager dans l'ensemble des quartiers. L'amélioration des équilibres locaux contribuerait en effet à l'équilibre général. Il est possible d'y parvenir en jouant dans les opérations de la répartition entre logements, activités et bureaux. Un effort particulier devra être mené en faveur du logement pour rechercher les moyens d'une valorisation du parc immobilier existant, qu'il soit ancien ou plus récent (HBM, HLM), comme pour encourager la construction neuve.

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



## II. Révéler le paysage

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

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

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

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

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

**La Ceinture Verte:  
une respiration  
à l'échelle  
de l'agglomération**

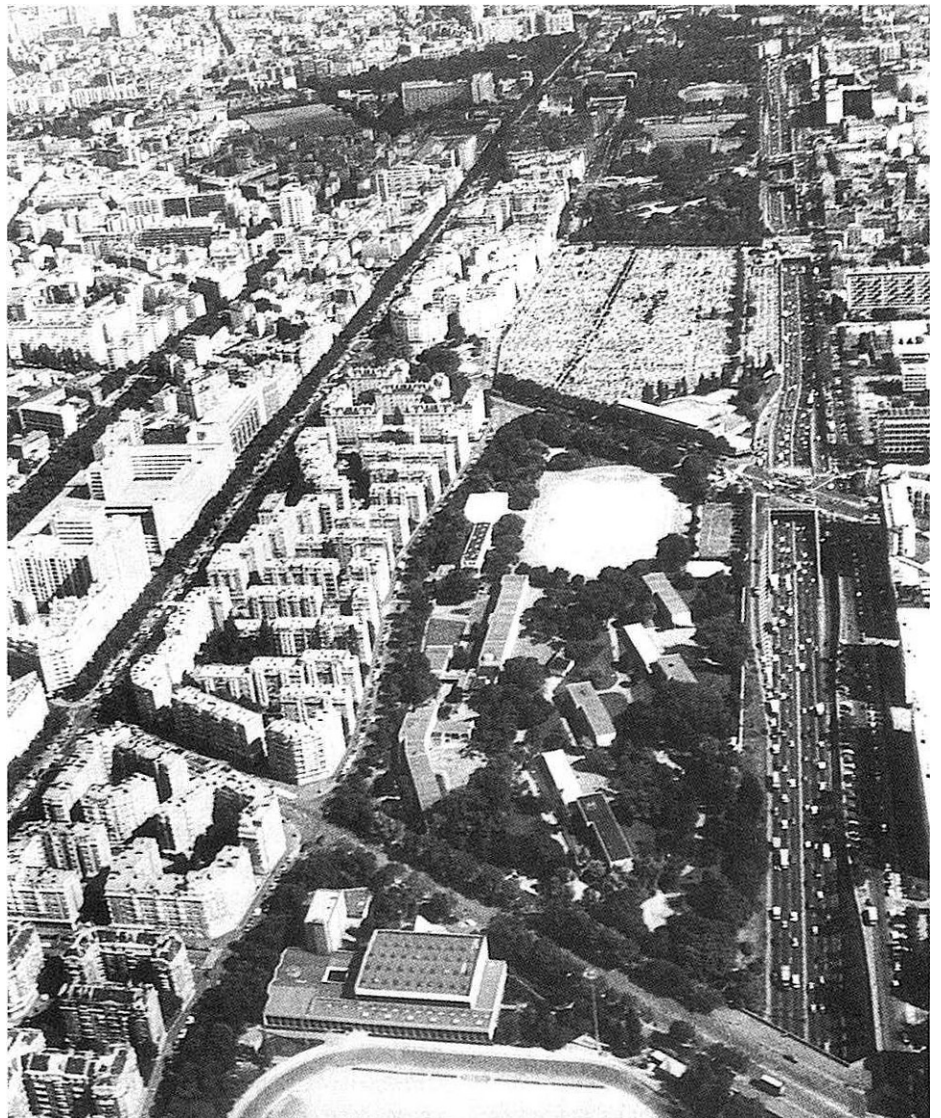


PHOTO INTERPHOTOTEQUE D.F.

Page de droite,

1/ Carte des pleins / vides à Paris  
et dans la proche périphérie.

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

## A. Protéger l'espace en creux

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

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

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

La protection de la Ceinture Verte passe par :

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

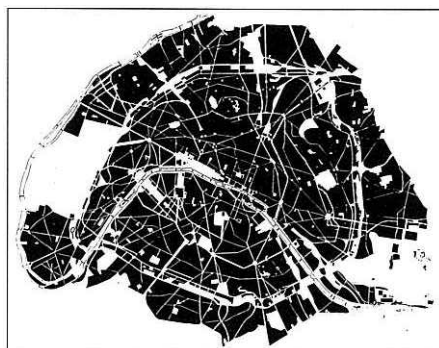
### Donner un nouvel élan à la Ceinture Verte

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

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

A grande échelle, trois thèmes s'imposent :

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



1

IAURIF

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

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

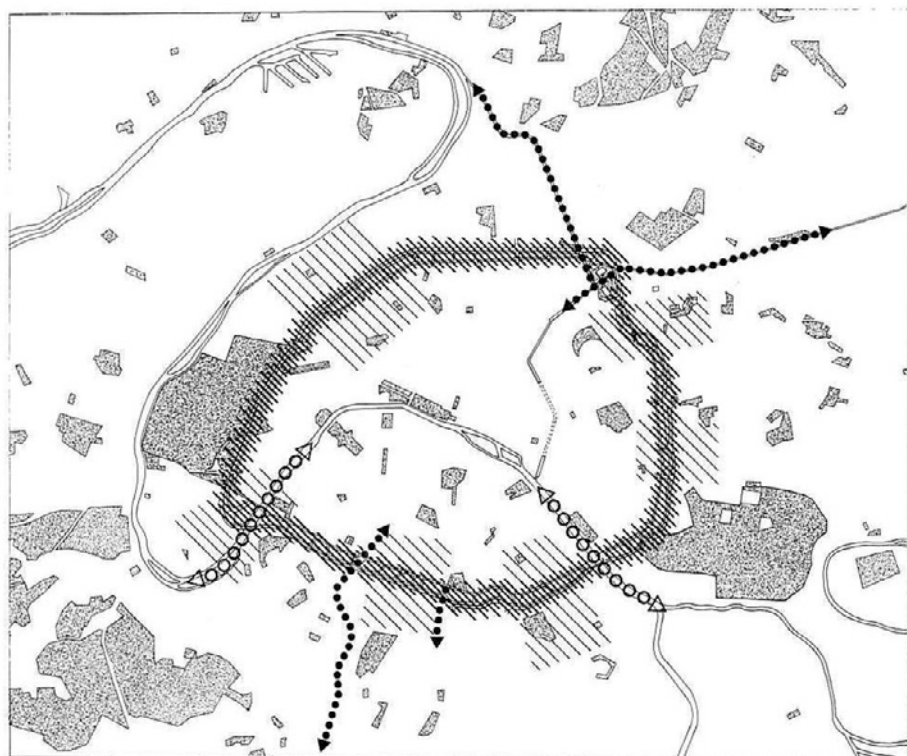
### Relier Ceinture Verte parisienne et Ceinture Verte régionale

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

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

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

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



2

APUR / IAURIF



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

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

### B. Remodeler le paysage du boulevard périphérique

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

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

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

#### Préserver des vues panoramiques

Le boulevard offre des vues lointaines sur

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

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

#### Composer des premiers plans

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



PHOTO INTERPHOTOTEQUE D.F.

souci de qualité.

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

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

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

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

### Contre le bruit, architecturer les abords du boulevard périphérique

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

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

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

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

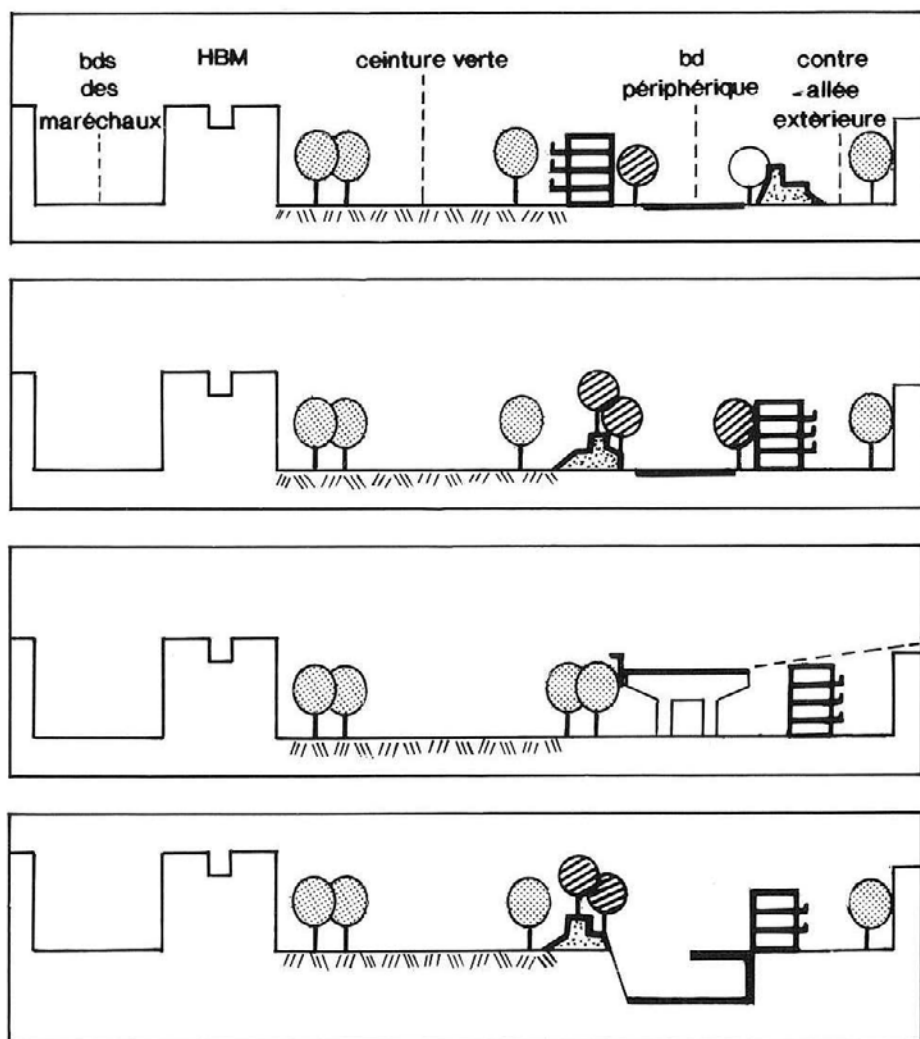
### Redonner au boulevard périphérique le statut d'un grand ouvrage d'art

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

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

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

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





### C. Mettre en valeur les grands tracés radiaux

Le boulevard périphérique traverse deux fois la Seine.

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

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

### Traiter la Seine dans sa grande dimension

La Seine marque l'identité de la capitale, elle est un tracé majeur de l'agglomération centrale. Bien qu'elle ait fortement structuré le Paris "historique", elle est encore, à la périphérie, difficile d'accès et coupée du reste de la ville.

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

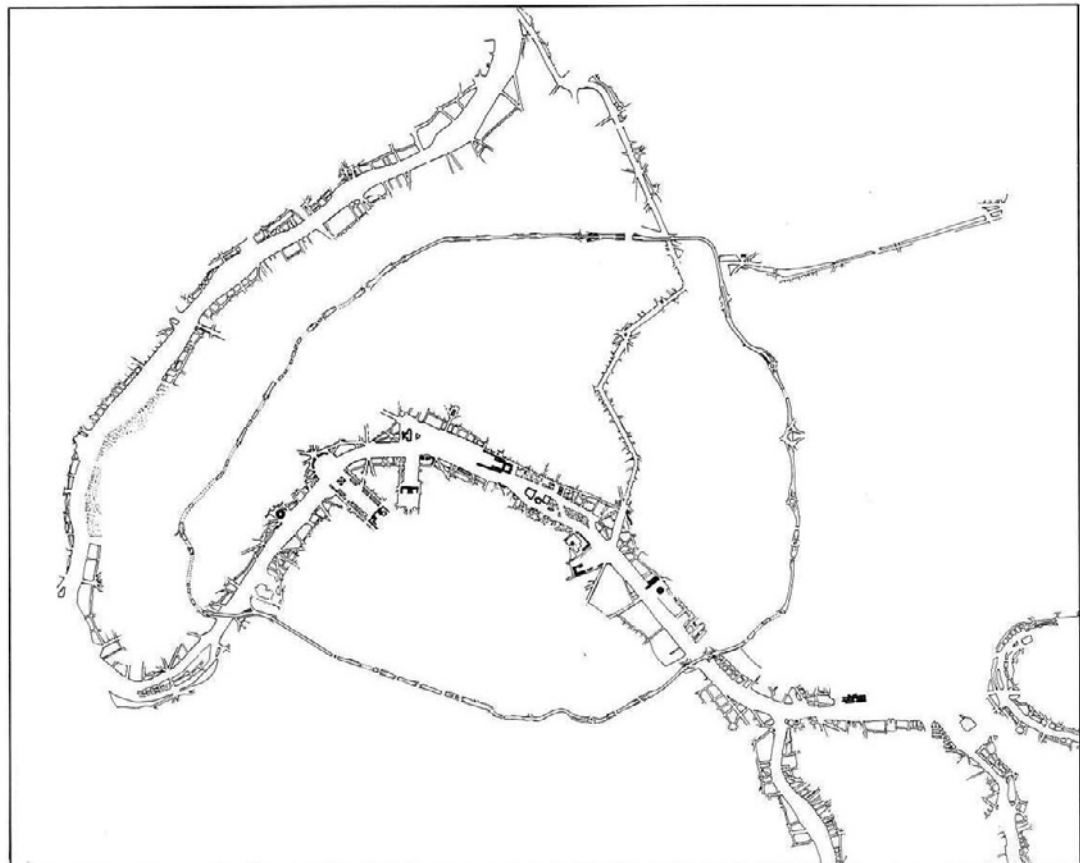
Aujourd'hui, il est nécessaire de réintroduire une ambition de grande échelle dans le traitement du fleuve et de ses abords, selon les principes suivants:

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

page de droite:

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

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



APUR

### ■ Révéler le site

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

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

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

### ■ Mettre en place une politique des berges

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

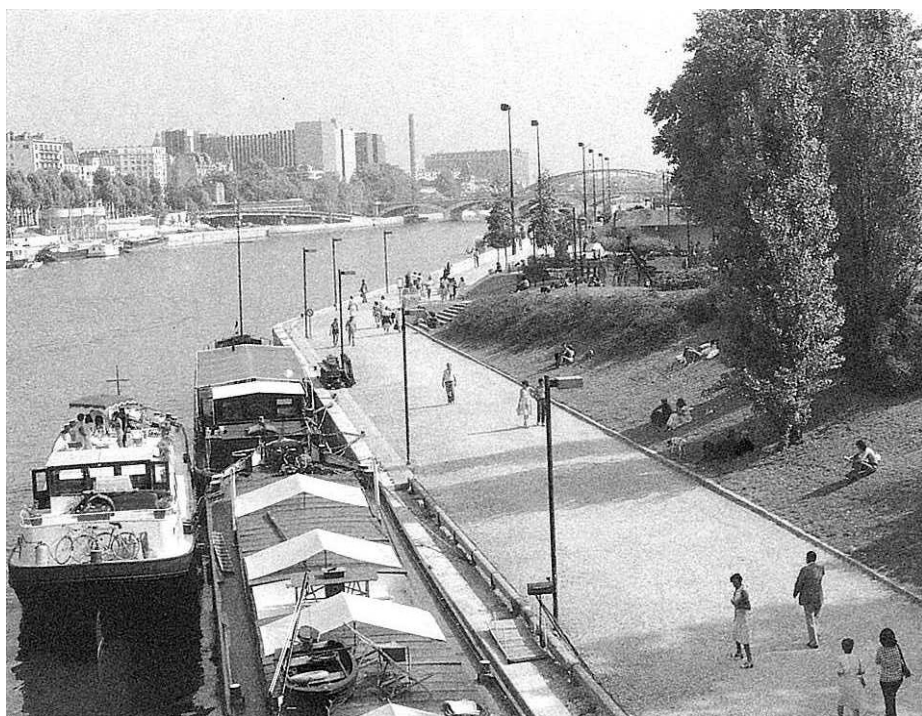
— Domesticquer les "voies sur berges".

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

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

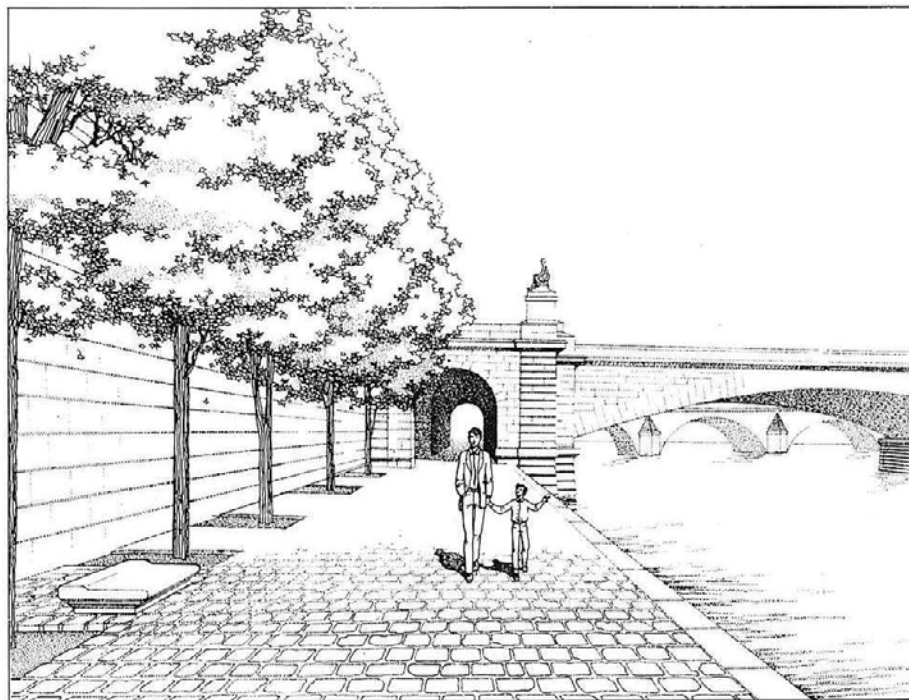
— Reconquérir les "berges basses".

Il faut concilier la vocation publique des berges basses (promenades, bases nautiques, cafés) avec le maintien d'installations portuaires qui sont parfois à regrouper et à réorganiser.



1

PHOTO APUR



2

APUR / DESSIN / PH. MATHIEUX





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

PHOTO INTERPHOTOTEQUE D.F.



### ■ Fédérer les opérations d'aménagement autour du fleuve

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

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

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

— inventer pour les canaux (canal St Denis et canal de l'Ourcq) un nouveau rapport à la ville. Le canal Saint Denis, perspective tendue entre la place des Fêtes et la Basilique Saint-Denis, peut organiser le renouveau de l'habitat et des activités dans une partie de la Plaine Saint-Denis. Le canal de l'Ourcq, sur certaines de ses sections, peut jouer un rôle similaire;

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

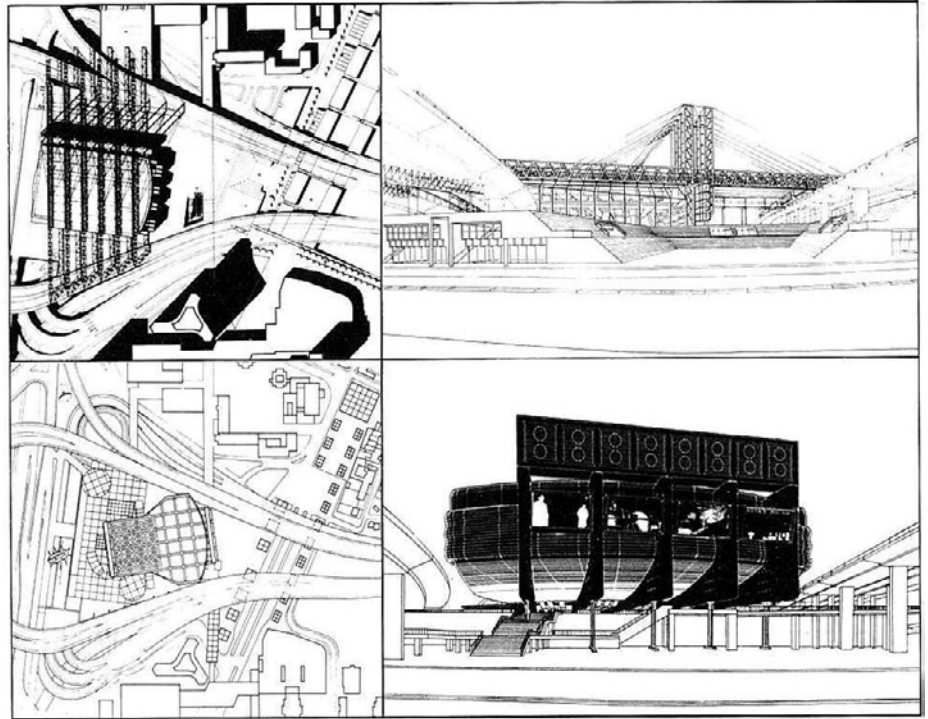
Cette volonté de réalisations exemplaires en bordure de la Seine et des canaux figure d'ores et déjà parmi les objectifs d'opérations à l'étude.



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



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



### Composer des entrées de ville

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

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

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

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

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

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

- couverture de A1 à St Denis;

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

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

Trois directions sont à approfondir:

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

### ■ Transformer les "nationales" en grandes avenues urbaines

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

Les avenues parisiennes plantées deviennent brusquement des routes nationales parfois en deçà du boulevard périphérique (avenue d'Italie),

parfois au-delà (N2, N3, N306, N7).

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

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

#### ■ Améliorer le paysage des autoroutes

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

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

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

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

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

#### ■ Réconcilier le rail et la ville



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

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

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

De grands projets urbains concertés entre la SNCF et les collectivités locales doivent être établis pour le traitement des "entrées de ville" et des gares: des couvertures sont possibles, des quartiers peuvent être prolongés, les fais-

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

ceux peuvent être redessinés, certaines activités lourdes (entrepôtage) peuvent être réorganisées.

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



### III. Réparer la coupure au cœur de la ville

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

Diverses actions peuvent y contribuer:

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

#### A. Réunir les quartiers grâce à des projets concertés

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

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

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

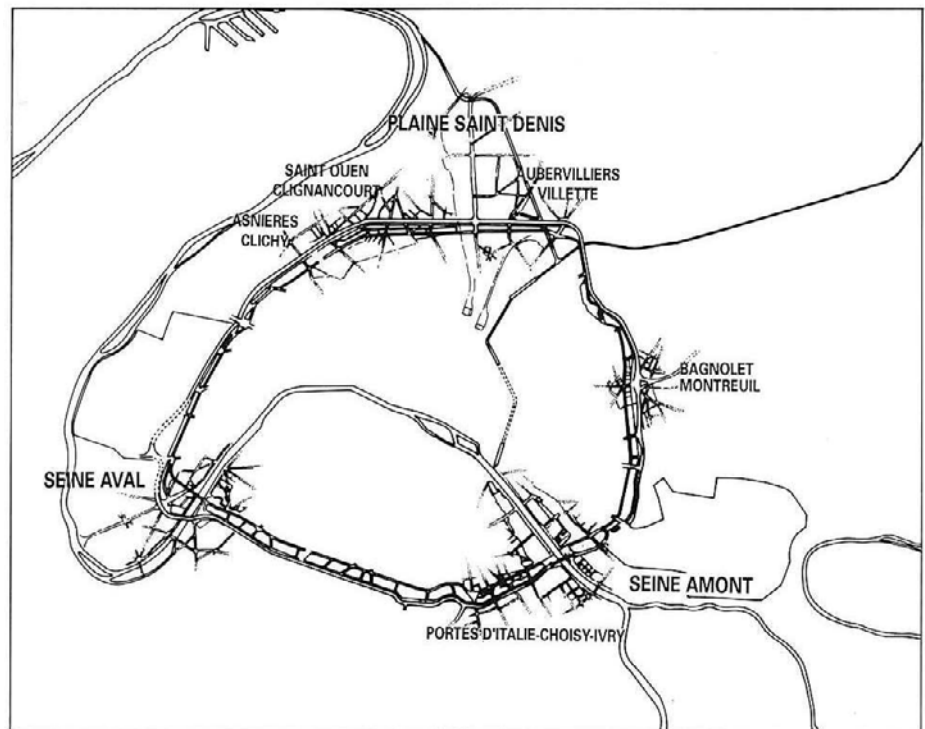
Une meilleure concertation permettrait de donner une cohérence urbaine à ces opérations, qu'elles soient d'intérêt local ou régional.

#### Des projets de catalyse pour de vastes enjeux

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

Trois exemples l'illustrent bien:

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



APUR

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

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

### Seine-Amont

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

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

Ces projets affirment tous des objectifs de développement ambitieux.

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

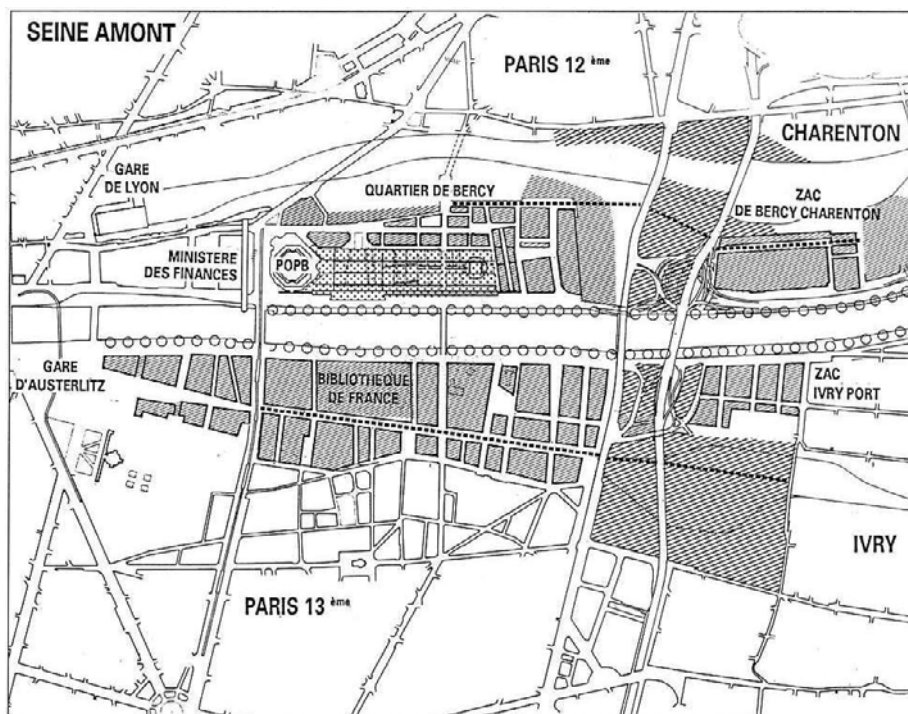
### Seine-Aval

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

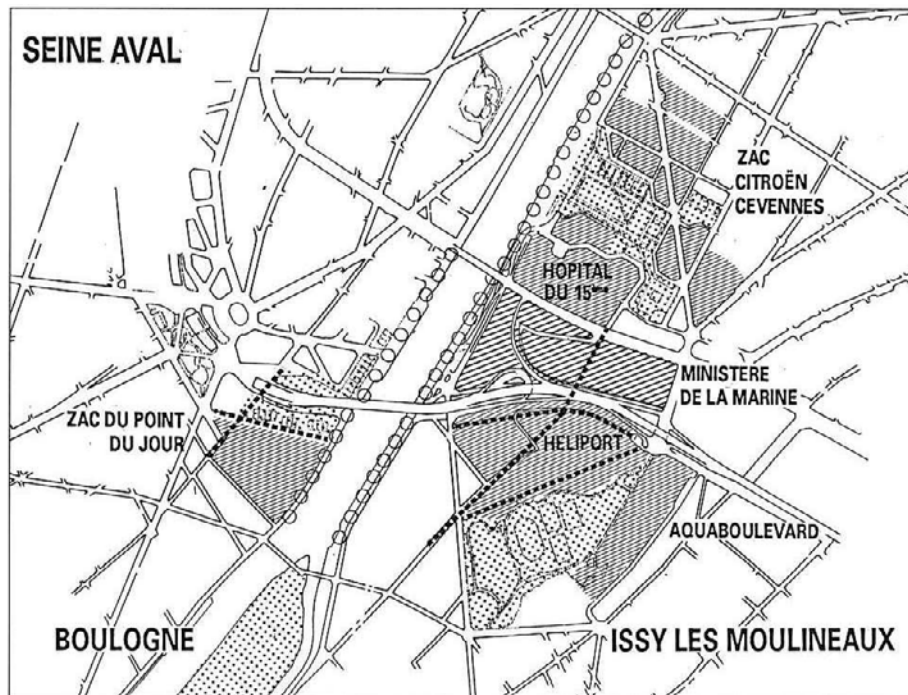
### Plaine Saint Denis

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

D'importantes emprises sont libérées ou vont



1



2



#### Page de droite:

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

#### Ci-dessous:

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

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

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

#### Des projets à l'échelle locale

A un niveau plus local, une concertation entre Paris et les communes riveraines peut harmoniser des projets proches les uns des autres.

Des projets de même esprit pourraient d'ailleurs être conçus entre communes limitrophes par exemple entre Clichy et Saint-Ouen, entre Montreuil et Bagnolet etc.

S'agissant des relations avec Paris, peuvent être mentionnées:

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

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

#### Les Puces de Montreuil et la façade Est de Paris

De la Porte de Montreuil à la Porte de Bagnolet s'étendent des tissus urbains fragiles, avec au Sud les Puces de Montreuil.

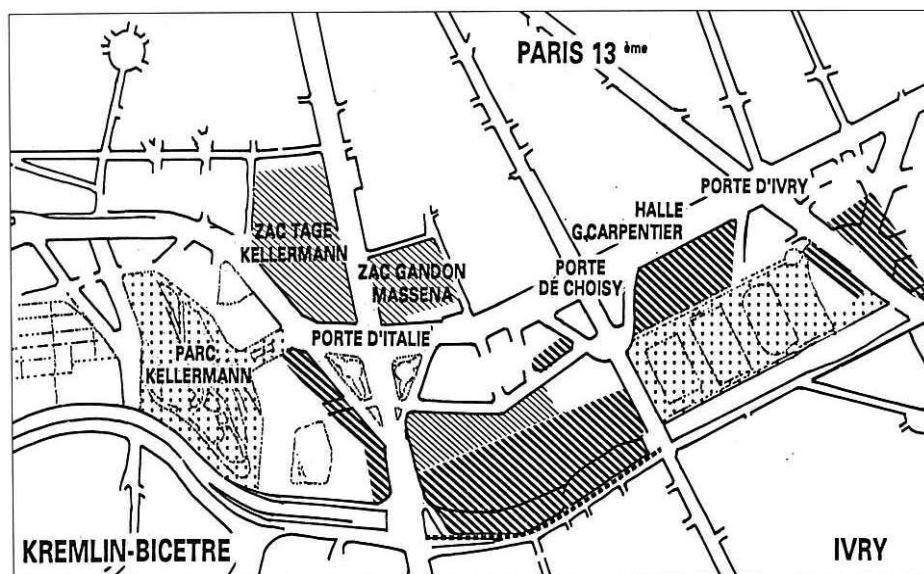
Ces quartiers ont été perturbés par le boulevard périphérique, l'autoroute A3 et la masse de l'échangeur de la Porte de Bagnolet.

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

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

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

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





rées dans des quartiers mal préparés à l'accueil de nombreux visiteurs et marqués par les nuisances du périurbain.

## B. Retrouver l'agrément des espaces publics

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

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

Trois orientations se dégagent:

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

### Créer des places publiques aux portes de Paris

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

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

#### ■ Adapter les interventions au caractère des portes de Paris

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

- la plupart des portes sont des espaces de



### III. Réparer la coupure au cœur de la ville

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

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

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

Les actions à conduire devront ici s'appuyer sur de nouveaux outils d'aménagement pour exprimer et harmoniser les différentes échelles

de perception du site (locales, régionales, internationales).

#### ■ Composer des places

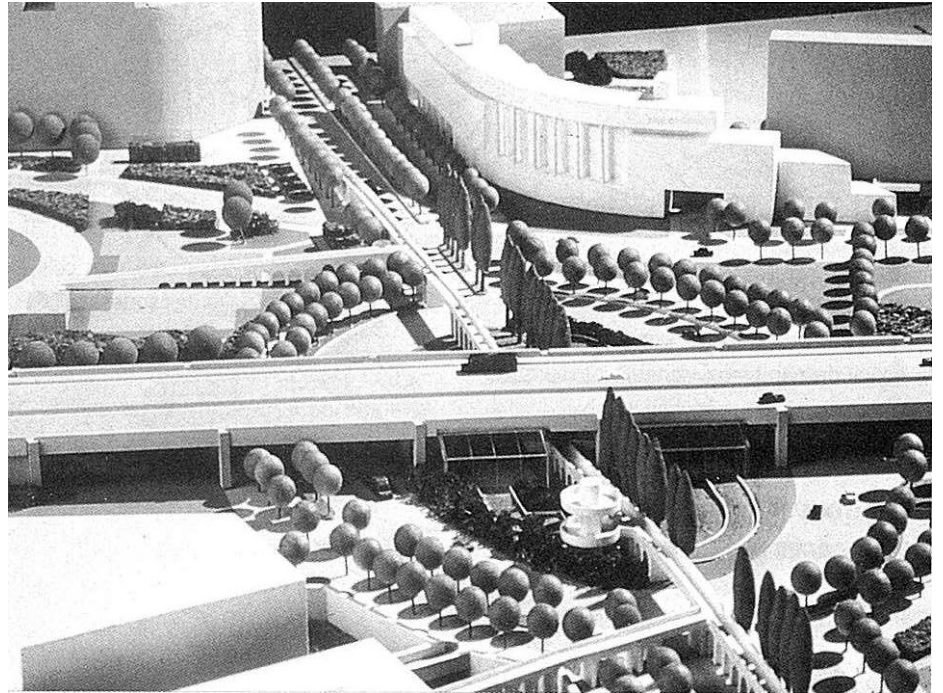
Il faut aussi affirmer des principes de composition urbaine et mieux délimiter l'espace public grâce à des interventions sur les tracés, les bâtiments, les espaces libres, les plantations:

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

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

— créer plus largement des espaces publics qui par leur échelle et la force de leurs tracés, affirment l'importance de lieux aujourd'hui déstructurés: Porte de La Villette, Porte d'Aubervilliers,

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



APUR

Porte de Clignancourt, Porte des Lilas, Porte de Montreuil, etc.

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

### ■ Réorganiser l'espace public

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

#### Faciliter les cheminements piétonniers

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

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

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

#### Améliorer le décor urbain

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

Le retraitement de l'espace public peut se prolonger par une action d'ensemble sur le décor urbain: mobilier urbain, signalétique, sols, plantations, actions adaptées là encore à chaque situation.



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

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

Pourtant, ces atouts ne sont pas exploités. Adossés au boulevard périphérique, les équipements, de statut très divers, restent souvent peu accessibles et, dans l'esprit du public, peu attractifs.

### Les fontaines monumentales de la Porte de Saint Cloud.

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

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

Deux orientations sont à envisager:

— promouvoir la vocation sportive et de plein-



air de la Ceinture Verte;  
— renforcer le réseau des grands équipements.

#### ■ Promouvoir la vocation sportive et de plein-air de la Ceinture Verte Créer de grandes promenades plantées

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

— du Bois de Vincennes au Bois de Boulogne, aménager des grandes promenades plantées entre les équipements et les stades, créer des "chemins de ronde" surplombant le boulevard périphérique;

— renforcer la trame des plantations depuis les boulevards des Maréchaux jusqu'au boulevard périphérique: arbres d'alignement, jardins des HBM, plantations dans les voies intérieures et les équipements ...

— proposer des espaces "libres", ouverts aux activités de détente, à l'image de ce qui existe dans la Cité Universitaire;

— ouvrir à la promenade publique les cimetières de la Ceinture (Gentilly, Montrouge, Valmy, les Batignolles), aujourd'hui très fermés, en suivant l'exemple du Père-Lachaise.

#### Accueillir des activités plus diversifiées.

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

#### Améliorer l'image des équipements de voisinage

Plus ponctuelles, les actions évoquées ici sont importantes pour la vie quotidienne des habitants:

— réhabiliter ou moderniser des installations (groupes scolaires, stades, gymnases) parfois vétustes ou mal entretenues;

— mieux traiter les abords et promouvoir un traitement coordonné des espaces extérieurs: haies plutôt que grillages, accès plus soignés etc;

— faciliter les pratiques locales:

étudier des modalités d'accès plus favorables aux "individuels" dans les stades et équipements sportifs.

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

#### ■ Renforcer le réseau des grands équipements

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

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

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

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

#### Concilier grands équipements et vie locale

#### Page de droite:

##### 1/ Le Parc de la Villette

(B. Tschumi arch.)

##### et la Cité des Sciences

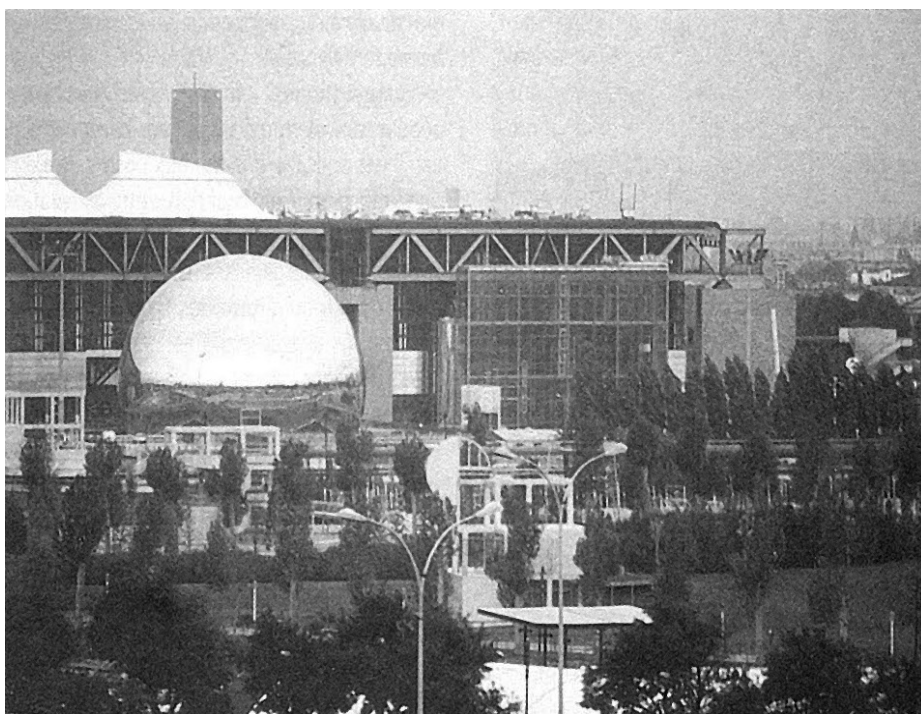
(A. Fainsilbert arch.).

##### 2/ Le Centre de la Fédération

Française de judo

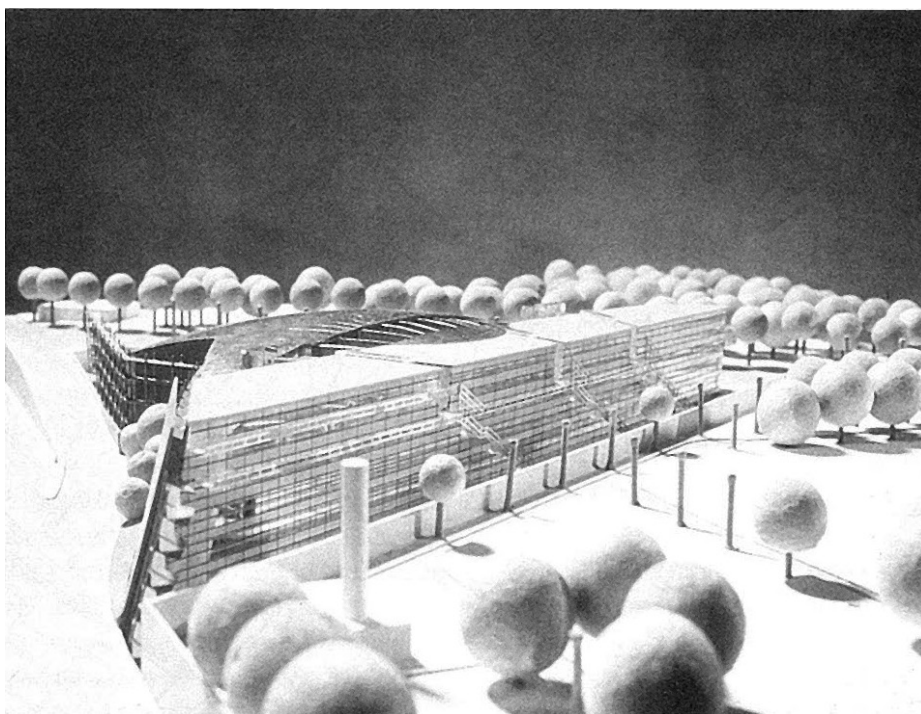
Porte de Châtillon (maquette)

(Architecture Studio arch.).



1

PHOTO F.X. BOUCHART



2

PHOTO APUR

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

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

### **Maîtriser la circulation**

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

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

#### **■ Coordonner les plans de circulation**

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

Le plan de circulation d'Issy les Moulineaux, mis en oeuvre avec la collaboration de Paris, s'inscrit



### III. Réparer la coupure au cœur de la ville

dans cette logique. La Ville de Paris a entrepris une étude globale, sur l'ensemble de son réseau de voirie périphérique pouvant servir à d'autres aménagements de même nature.

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

- réévaluer le rôle des voies parallèles au boulevard périphérique. Ces contre-allées jouent un rôle précieux pour la desserte des quartiers riverains; il convient aussi d'apprécier leur rôle pour les liaisons directes de banlieue à banlieue;
- "domestiquer" les carrefours d'échange avec le boulevard périphérique: dans certains cas il

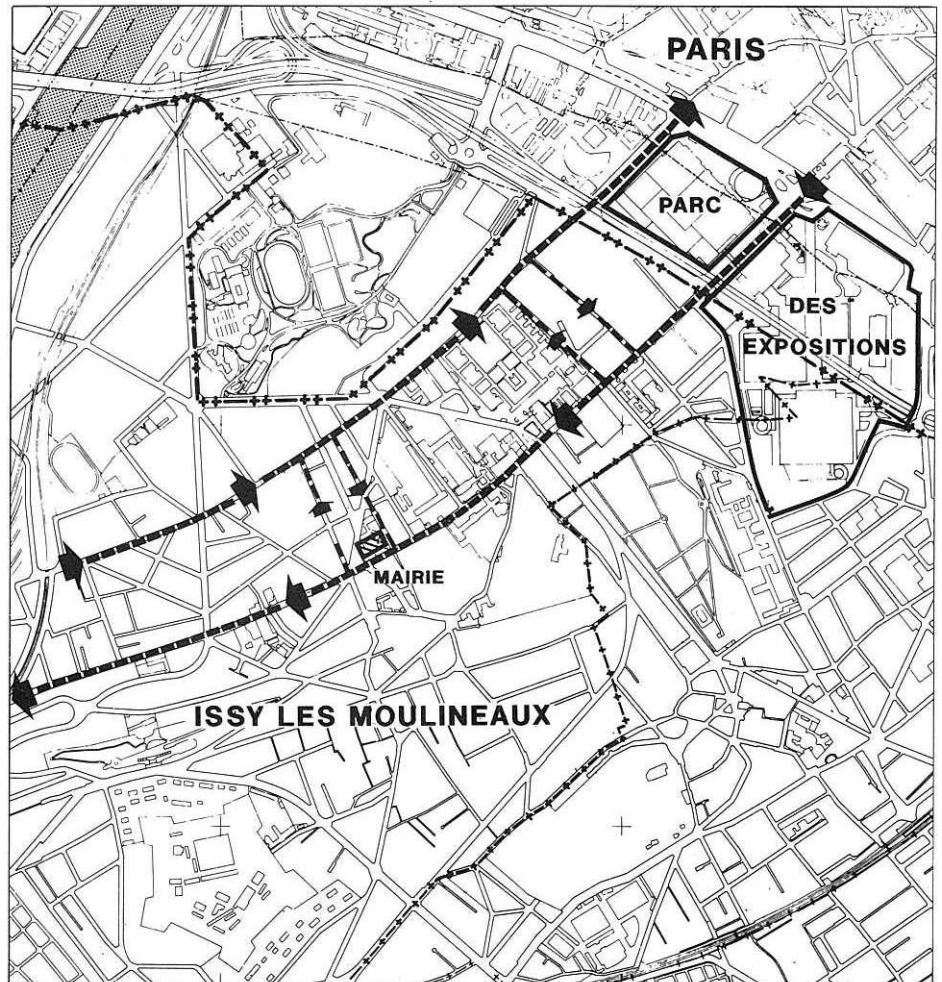
est possible d'éviter aux portes de Paris une trop grande imbrication entre circulation locale et circulation liée au boulevard, par exemple en réorganisant les bretelles d'accès et les carrefours (Porte des Lilas, Porte de La Villette).

#### ■ Organiser le stationnement

De jour, la Ceinture Verte et les quartiers riverains tendent à devenir un gigantesque parc de stationnement "sauvage". Le problème prend une acuité particulière aux abords des grands équipements lors des manifestations importantes.

Plusieurs mesures peuvent contribuer à amélio-

**Le plan de circulation d'Issy les Moulineaux.**



APUR

rer la situation:

— étendre progressivement le stationnement payant dans les arrondissements périphériques de Paris et dans les quartiers riverains tout en développant les parcs de stationnement résidentiels hors voirie (cette politique est d'ores et déjà engagée par la Ville de Paris);

— créer des parcs de stationnement hors voirie, plus attrayants que les parkings de dissuasion victimes d'erreurs de conception (surdimensionnement, localisation);

— créer des parcs de stationnement liés à la présence des grands équipements (Parc des Princes, Parc des Expositions, marchés aux Puces etc.) en tenant compte du problème croissant posé par les autocars.

#### ■ Rationaliser les fonctions d'accueil et de service

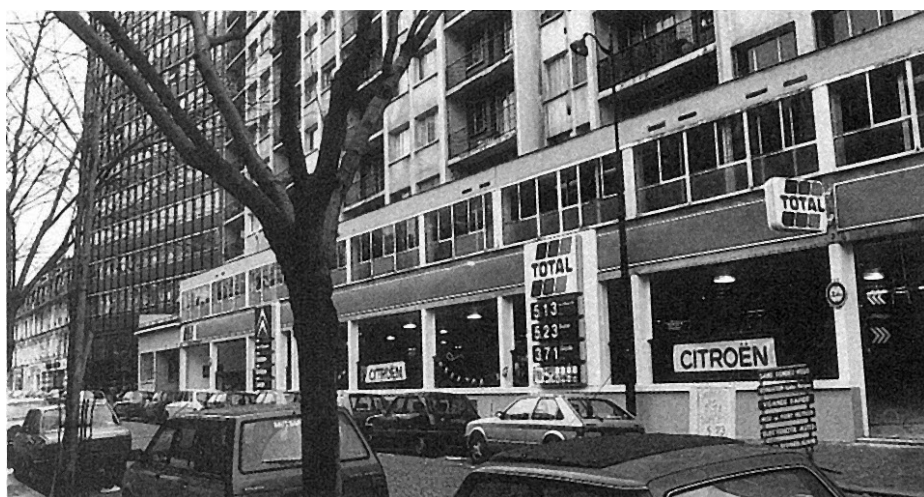
Les abords du boulevard périphérique et les Portes de Paris sont caractérisés par la concentration des gares routières, entrepôts, gares de marchandises et services urbains (stations-service, dépôts et ateliers municipaux).

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

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

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

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



1

PHOTOS APUR



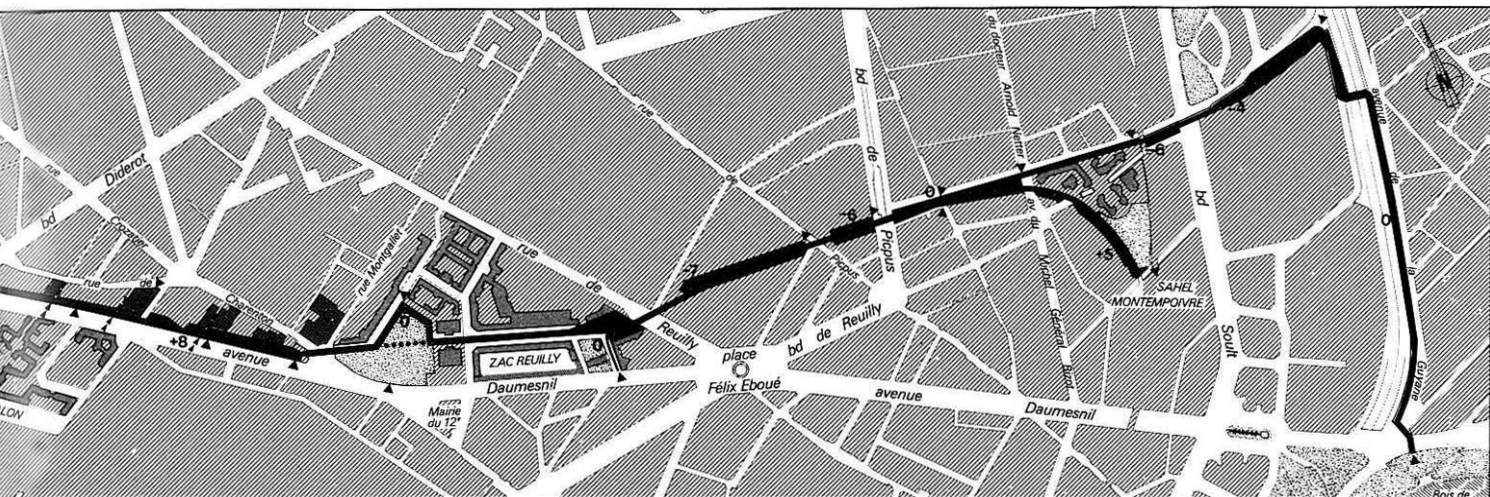
2

— donner droit de cité aux services de proximité en exigeant une meilleure insertion urbaine: les stations-service, dépôts et ateliers municipaux ont un rôle à jouer aux portes de Paris mais il faut s'assurer de la qualité de leur insertion dans l'espace (stations-service en rez- de-chaussée d'immeubles, parcs de stationnement de qualité etc).

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







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

### Multiplier les franchissements de proximité

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

### Maintenir et mettre en valeur les franchissements existants.

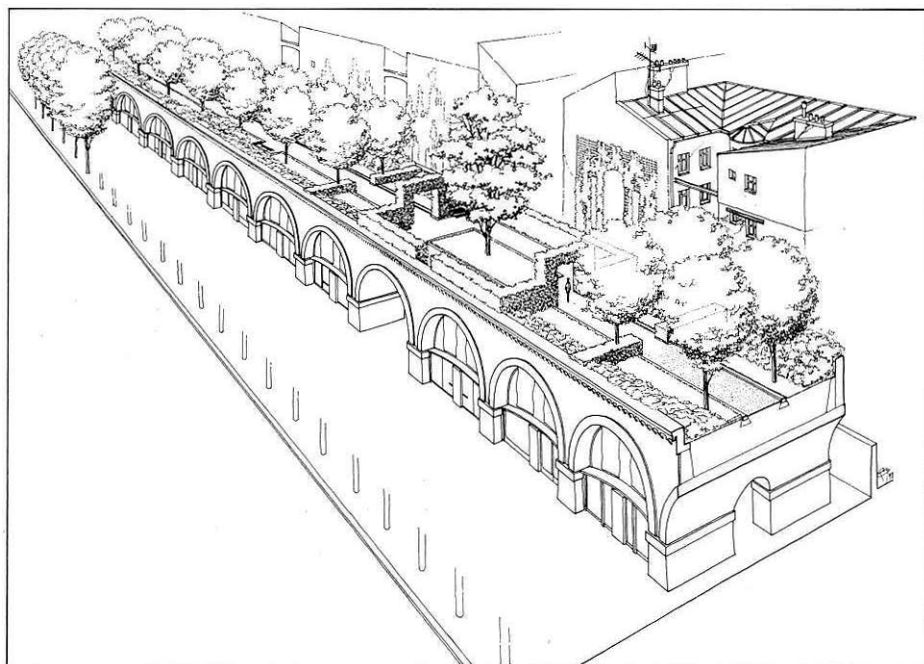
Certains ouvrages existants ont été supprimés ou condamnés.

- C'est le cas de la passerelle reliant Gentilly à la Cité Universitaire, celle entre la rue Serpollet (20<sup>ème</sup>) et Bagnolet, l'ancien passage direct Porte de Sèvres, entre l'Aquaboulevard et la Cité de l'air boulevard Lefebvre; de nombreux passages sous les viaducs du périphérique sont aussi condamnés par des dépôts et ateliers.

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

### La promenade plantée Bastille-Bois de Vincennes.

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





### III. Réparer la coupure au cœur de la ville

APUR



Ces franchissements existants doivent être profondément rénovés. Ils peuvent aussi être complétés par des passerelles:

par exemple sur le boulevard périphérique entre Vanves et le parc Georges Brassens.

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

#### **Des continuités locales: les plans verts communaux**

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

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

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

#### **Une proposition de trame plantée du Pré Saint Gervais au quartier Amérique (Paris 19<sup>ème</sup>).**

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

#### **Les cimetières parisiens**

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

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



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



## IV. Améliorer les transports et les relations locales

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

### La circulation

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

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

Dans cette perspective, l'achèvement de la A 86, et au delà de la Francilienne, représente

une mesure prioritaire pour éviter une aggravation de la situation sur le "corridor périphérique" que constituent les boulevards périphérique et des maréchaux.

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

### Les transports en commun

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

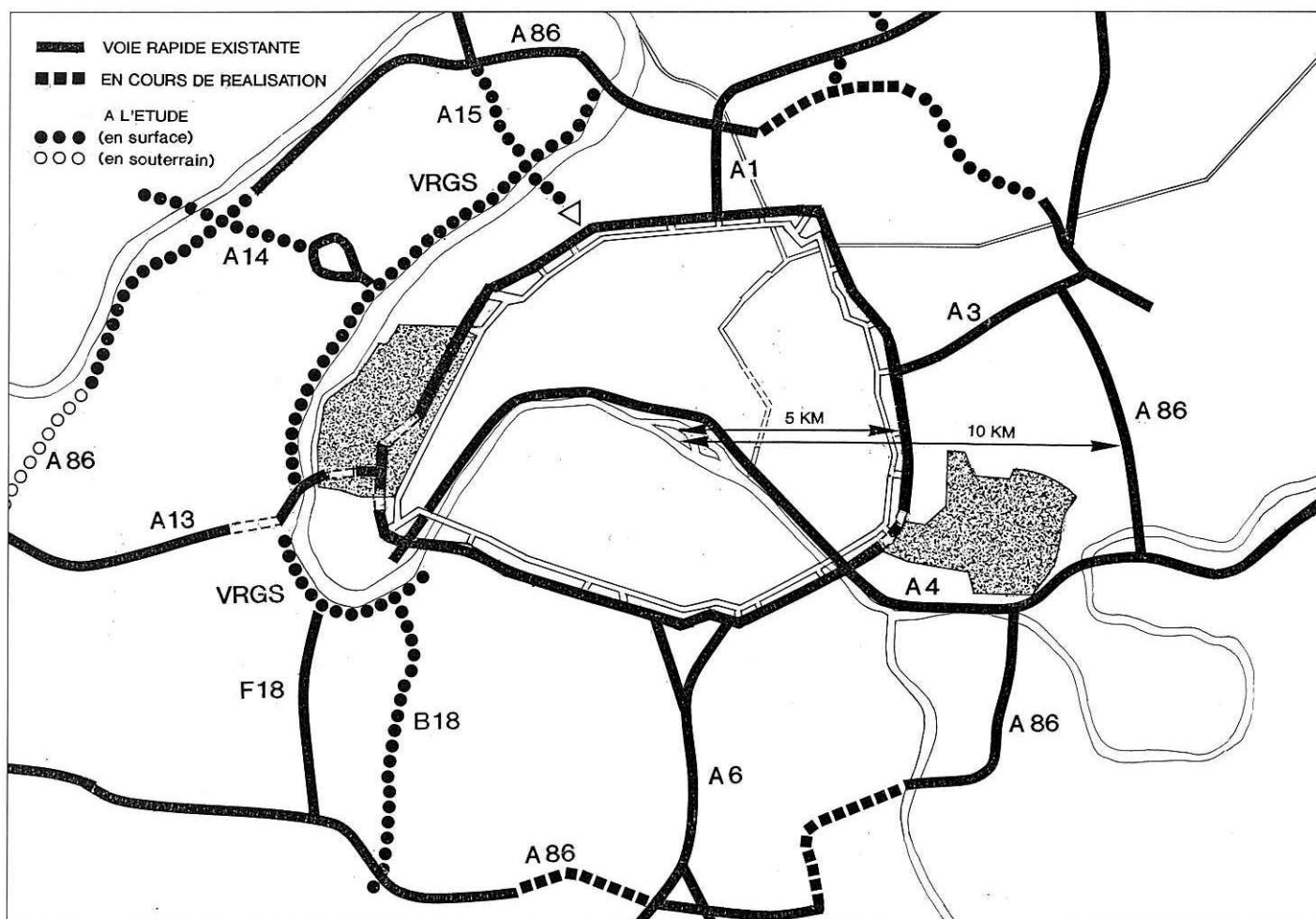
### Les transports de marchandises

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



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

APUR



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

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

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

## A. Réguler la circulation

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

#### ■ Maîtriser le développement des projets

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

Ces projets répondent à des objectifs variables : dédoubler des liaisons rapides existantes entre différents secteurs de l'agglomération, soulager le réseau des voies ordinaires, ou même pallier l'absence de véritable réseau routier performant. La priorité accordée à tel ou tel de ces objectifs dépasse dans de nombreux cas le secteur d'étude proprement dit. Néanmoins deux aspects importants doivent être soulignés : — la réalisation de voies nouvelles de surface (VRGS, A 15), venant se raccorder directement au boulevard périphérique, doit être considérée avec prudence. Utiles a priori



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

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

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

##### ■ Préciser leur vocation

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

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

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

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

Du seul point de vue du coeur de l'agglomération, c'est sans doute le meilleur allègement

possible qui devrait être recherché.

##### Faciliter les déplacements de proximité

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

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

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

Pour certaines grandes infrastructures il pourrait également être envisagé de:

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

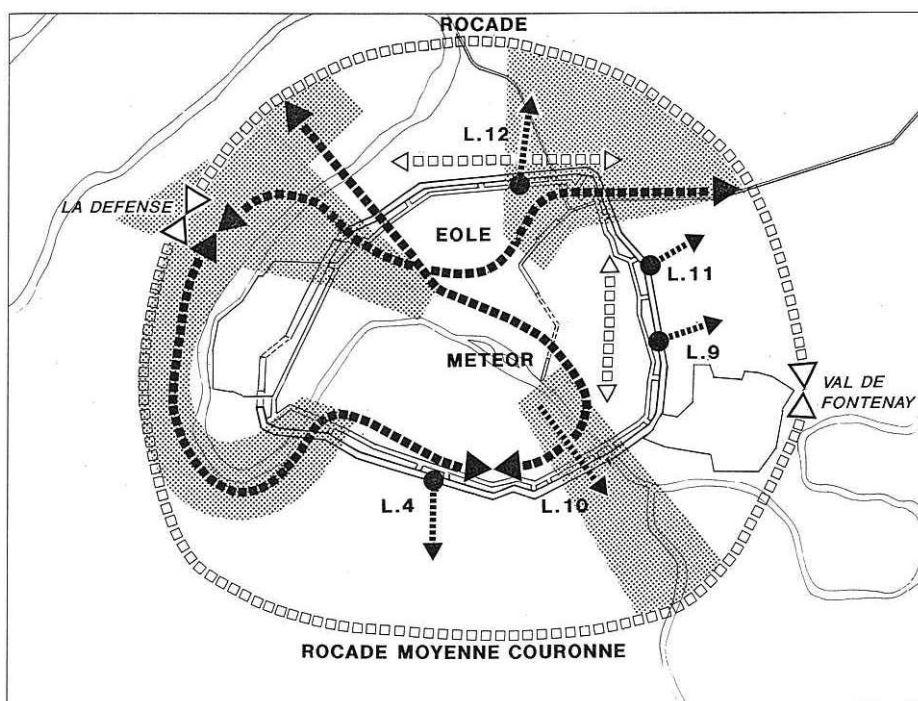
— rechercher une cohérence entre les POS locaux.

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

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

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

APUR



## B. Organiser les transports en commun

### Desservir les nouveaux grands pôles de l'agglomération centrale

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

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

### Prolonger certaines lignes de métro

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

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

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

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

### Créer de grandes lignes de rocade

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

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

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

— une tangentielle Sud utilisant les emprises de la Petite Ceinture et de la ligne Issy-Plaine/

### Carte des grands projets de transports en commun.

Puteaux et desservant la Défense, la boucle Ouest de la Seine jusqu'au Sud-Est de Paris.

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

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

### Réorganiser le réseau d'autobus en proche périphérie

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

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

- privilégier la lisibilité des itinéraires et rechercher la desserte des points d'attraction (à l'image de Paris intra-muros);
- rechercher l'interpénétration des réseaux parisiens et périphériques et réduire, par ce biais, le poids des grandes correspondances bus/bus et métro/bus qui subsistent aux portes de Paris;
- améliorer l'accès et la lisibilité des stations.

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



---

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

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

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

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

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

Sa mise en oeuvre doit réunir trois conditions:

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

---

## Définir des documents de référence

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

L'anneau central ne fait pas l'objet de prescriptions particulières dans l'actuel SDAU régional. Mais son intérêt a d'ores et déjà été relevé dans plusieurs documents préparations à la révision du SDAU, en particulier dans le Projet Régional d'Aménagement adopté par le Conseil Régional. Pour le nouveau Schéma Directeur, dont l'élaboration s'engage, il est déjà imaginé de réaliser des documents locaux pour plusieurs secteurs stratégiques interceptant l'anneau central : Seine Amont, Paris-Nord Nord-Est et Plaine

Saint Denis, peut être Seine Aval.

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

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

### Réaliser un document spécifique

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

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

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

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

La priorité accordée à ce projet devrait être

## **Mettre en place des moyens**

marquée par certains moyens spécifiques, accordés notamment par l'Etat et la Région Ile-de-France.

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

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

## **Développer la concertation à tous les niveaux**

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

Pour cela, la concertation doit être développée à

tous les niveaux.

### **■ A l'échelle de l'agglomération**

La révision du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et la prise en compte dans ce document des problèmes du centre de l'agglomération donnent l'occasion d'une vaste concertation déjà engagée mais qui doit être approfondie en intégrant les idées et les objectifs locaux. L'anneau central pourrait être l'un des espaces sur lesquels, selon la suggestion du Livre Blanc, pourrait se "croiser" la démarche descendante du Schéma Directeur avec une démarche montante, provenant des réflexions intercommunales.

### **■ A l'échelle de l'anneau central**

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

### **■ A l'échelle des opérations d'urbanisme**

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



Ce dossier a été réalisé par:

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

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

**IAURIF:** Jean-Pierre Lecoin, Gérard Abadia, Hervé Blumenfeld, Carlos Gotlieb, Michel Gleizer, Danièle Navarre  
Conception graphique: APUR — Patrick Galas.