

PLAW
465



LE SCHEMA D'OBJECTIFS POUR L'AMENAGEMENT DE LA COURONNE DANS PARIS.

COMMUNICATION AU CONSEIL DE PARIS

MAIRIE DE PARIS





PLAN
465

ATELIER PARISIEN D'URBANISME
DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN

AU 88/33

SOMMAIRE

A. UN SITE PRO...

1. DE LA FO...

BOULEV...

2. UN TERRITOIRE DEVALOISE, MAIS INSCRIT DANS LE COEUR DE LA VILLE...

a. Un territi...

b. Mais un territoire porteur de...

LE SCHEMA D'OBJECTIFS POUR L'AMENAGEMENT DE LA COURONNE DANS PARIS

MESDAMES, MESSIEURS,

«Les fortifs», «la zone», «la Ceinture», tous ces termes ont alternativement désigné les emprises situées au-delà des boulevards des Maréchaux et qui forment «la Couronne» de Paris.

Ce territoire de la Couronne a longtemps constitué une coupure radicale entre Paris et les communes voisines, brisant ainsi des solidarités et des continuités très anciennes.

Cette coupure a été volontairement établie au milieu du siècle dernier par la construction de la dernière enceinte et la création d'une zone «non aedificandi» autour des fortifications qui ont fait de cet espace un corps étranger s'opposant même au développement urbain.

En dépit du lent processus de réintégration, qui s'est effectué au gré d'objectifs multiples et parfois divergents, cette coupure n'a pas jusqu'ici été totalement effacée.

La dénomination des terrains de la Couronne a évolué selon les changements d'affectation et d'intention : défense militaire, volonté hygiéniste de la Ceinture Verte, constructions d'équipements et d'habitation sociales, impératifs liés à la création d'un réseau ferré centralisé dévoreur d'emprises foncières ou, enfin, nécessité de répondre au développement de l'automobile.

Une telle multiplication d'affectations, souvent contradictoires, explique le morcellement et la marginalisation des terrains bordant Paris et renforce encore leur caractère de faille dans l'agglomération.

Pourtant, il s'agit d'un territoire très important : déjà par son étendue puisqu'il recouvre environ 1 100 hectares, soit 10 % de la surface de Paris (y compris les Bois) ; par la population qui y réside ensuite, par celle qui y travaille ou qui en fréquente les très nombreux équipements également ; enfin parce que nombreux sont les Parisiens qui le parcourent ou le traversent quotidiennement. C'est en effet à travers ce territoire, lieu d'échanges privilégié, que se fait l'accès à Paris.

Or, ce territoire est aujourd'hui l'un des plus porteurs d'avenir pour la ville et l'agglomération toute entière.

Espace de contacts avec les communes riveraines, la Couronne porte un enjeu géographique important dans la mesure où elle constitue la clef de la réussite des politiques d'aménagement locales mais aussi régionales, voire internationales.

La Couronne, considérée sous un éclairage strictement parisien, recèle encore d'importantes potentialités foncières. Mais leur aménagement au «coup par coup», en fonction d'objectifs spécifiques ou purement locaux, risquerait d'accentuer les handicaps actuels dus à son morcellement et son organisation insuffisante.

Zone de rupture, la Couronne coupera Paris de son agglomération. Zone de transition, elle ancrera Paris dans l'ensemble urbain développé autour de la capitale.

A ce double titre, les emprises de la Couronne réclament une action ambitieuse de mise en valeur et d'aménagement. Toutefois, pour être efficace, cette action doit être soutenue concrètement par un outil de planification et de coordination.

Une telle démarche suppose l'instauration d'un nouveau et véritable dialogue entre les communes riveraines sur la base de propositions concrètes.

C'est pour répondre à cette nécessité et afficher clairement la volonté de la municipalité à l'égard de ces terrains, **qu'un schéma d'objectifs pour l'aménagement des emprises de la Couronne appartenant à Paris a été étudié.**

Avant de vous le présenter, il m'apparaît souhaitable de vous exposer successivement : **les caractéristiques du site, et les raisons qui motivent la mise au point d'un schéma d'objectifs ;** Je vous exposerai ensuite **le contenu** du schéma lui-même.

A. UN SITE PROFONDEMENT MARQUE PAR L'HISTOIRE

1. DE LA FONCTION MILITAIRE A LA FONCTION CIVILE : DES FORTIFICATIONS AU BOULEVARD PERIPHERIQUE

L'histoire bimillénaire de la formation de Paris a été marquée par ses enceintes successives. Le souci de défense s'est traduit avec constance au cours des siècles par la volonté de clore la ville et de la protéger derrière des murailles : celles du bas Empire (Ve siècle), de Philippe Auguste (1180), de Charles V (1370), de Louis XIII, des fermiers généraux (1784). Toutes ces fortifications seront non seulement absorbées par la Ville au gré de son expansion mais favoriseront son développement.

La construction de la dernière enceinte, défendue par Thiers et décidée par la loi du 3 avril 1841, obéit aux mêmes objectifs militaires même si les préoccupations politiques ne sont pas absentes. Toutefois le nouveau mur introduit, et pour la première fois, une coupure physique brutale dans un espace alors rural marqué par ses continuités et ses solidarités.

Les Parisiens ont oublié l'importance et l'impact dans la vie de ces fortifications qui se développaient sur quelque 440 m de large associant : une voie intérieure de 19 à 40 m qui donnera ultérieurement naissance aux boulevards des Minimes et des ouvrages militaires, implantés sur 160 m d'épaisseur et bordés sur leur façade extérieure d'une voie d'isolement ; enfin une zone de servitude « non édifiable » de 250 m de large. Cet ensemble long de 35 km, entre Charonne et Bagnolet, Vaugrard et Issy, Clichy et les Batignolles, Belleville et le Pré Saint-Gervais, engagera la ville pendant près de 80 ans.

En entourant non seulement Paris mais aussi tout ou partie des communes limitrophes - qui conservent dans un premier temps leur autonomie administrative - l'enceinte préfigure, bien préparé, l'annexion de 1860. A l'époque où le conseil municipal, il faut le noter, s'était vivement préoccupé de la pollution que les nouvelles fortifications allaient apporter dans les communications et les relations agricoles et commerciales entre Paris et l'extérieur.

Même de 15 années après l'édification de cette enceinte, intervient l'incorporation à Paris de la façade de certaines communes périphériques (Montmartre, La Chapelle, Jarcy, Les Batignolles, Ménilmontant, La Villette, Belleville, Charonne, Vaugrard, Grousselle, Passy) alors que d'autres cédaient aux portes de leur territoire (Saint-Ouen, Aubervilliers, Paris, le Pré Saint-Gervais, Bagnolet, Saint-Mandé, Issy, Gentiilly, Montrouge, Vanves, Issy, Neuilly, Clichy).

Au début du 20e siècle, une image négative s'accroche à ces territoires d'au-delà des faubourgs. La zone de servitude « non édifiable » de 250 m, située aux pieds des fortifications, devient alors le refuge des

SOMMAIRE

A. UN SITE PROFONDEMENT MARQUE PAR L'HISTOIRE	p 3
1. DE LA FONCTION MILITAIRE A LA FONCTION CIVILE : DES FORTIFICATIONS AU BOULEVARD PERIPHERIQUE	p 3
2. UN TERRITOIRE DEVALORISE, MAIS INSCRIT DANS LE CŒUR DE L'AGGLOMERATION	p 4
a. Un territoire fragmenté et cloisonné	p 4
b. Mais un territoire porteur de continuités réelles entre Paris et les communes voisines	p 5
B. POURQUOI UN SCHEMA D'OBJECTIFS ?	p 7
1. OUVRIR LA CONCERTATION AVEC LES COMMUNES RIVERAINES POUR ASSURER UN DEVELOPPEMENT PLUS HARMONIEUX DE L'AGGLOMERATION	p 7
2. AFFIRMER LES INTENTIONS DE LA VILLE	p 7
a. La prise en compte d'une situation nouvelle	p 7
b. Un outil de dialogue et de recherche de cohérence	p 7
c. Une approche volontairement pragmatique	p 8
C. LES PRINCIPALES ACTIONS PRIORITAIRES D'AMENAGEMENT DE LA COURONNE DANS PARIS	p 9
I. STRUCTURER, RECOMPOSER ET EMBELLIR LES ESPACES PUBLICS	p 10
1. COMPOSER DES PLACES	p 10
2. ORGANISER DES ESPACES DE JONCTION	p 10
3. MENAGER DE NOUVELLES LIAISONS	p 10
4. REORGANISER L'ESPACE PUBLIC	p 10
5. METTRE EN VALEUR LES GRANDES PERSPECTIVES ET LES POINTS DE VUE	p 10
6. MIEUX INTEGRER LE BOULEVARD PERIPHERIQUE	p 11
II. AFFIRMER LA VOCATION D'EQUIPEMENT ET PRESERVER LES ACQUIS DE LA CEINTURE VERTE	p 12
1. RENFORCER LA TRAME VERTE	p 12
2. PROMOUVOIR LA VOCATION D'EQUIPEMENT	p 12
III. RECONQUERIR CERTAINES EMPRISES POUR DEVELOPPER DES INTERVENTIONS MIXTES D'AMENAGEMENT	p 13
1. LES POLES D'INTERET REGIONAL	p 13
2. LES OPERATIONS DE PORTEE INTERCOMMUNALE	p 14
3. DES INTERVENTIONS PLUS LOCALES OU D'ACCOMPAGNEMENT	p 14
IV. MAITRISER LES ECHANGES ET RENFORCER LA DESSERTE	p 15
1. MAITRISER LES ECHANGES ROUTIERS	p 15
2. RENFORCER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN	p 15

A. UN SITE PROFONDEMENT MARQUE PAR L'HISTOIRE

1. DE LA FONCTION MILITAIRE A LA FONCTION CIVILE : DES FORTIFICATIONS AU BOULEVARD PERIPHERIQUE

L'histoire bimillénaire de la formation de Paris a été marquée par ses enceintes successives. Le souci de défense s'est traduit avec constance au cours des siècles par la volonté de clore la ville et de la protéger derrière des murailles : celles du bas Empire (IVe siècle), de Philippe Auguste (1180), de Charles V (1370), de Louis XIII, des fermiers généraux (1784). Toutes ces fortifications seront non seulement absorbées par la Ville au gré de son expansion mais favoriseront son développement.

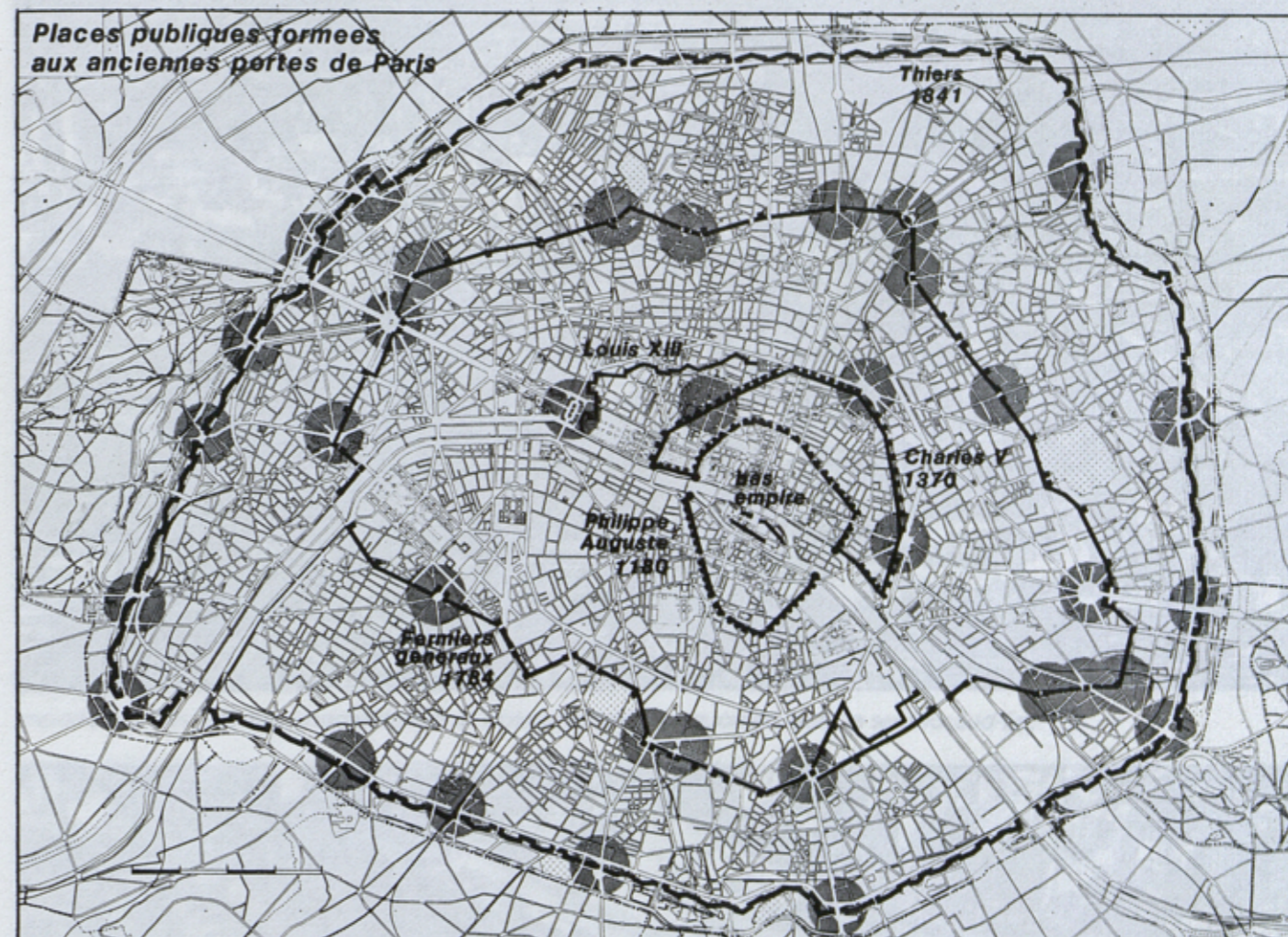
La construction de la dernière enceinte, défendue par Thiers et décidée par la Loi du 3 avril 1841, obéit aux mêmes objectifs militaires même si les arrière-pensées politiques ne sont pas absentes. Toutefois le nouveau mur introduit, et pour la première fois, une coupure physique brutale dans un espace alors rural marqué par ses continuités et ses solidarités.

Les Parisiens ont oublié l'importance et l'impact dans le site de ces fortifications qui se développaient sur quelques 440 m de large associant : une voie intérieure de 10 à 40 m qui donnera ultérieurement naissance aux boulevards des Maréchaux ; des ouvrages militaires, implantés sur 150 m d'épaisseur et bordés sur leur façade extérieure d'une voie d'isolement ; enfin une zone de servitude «non aedificandi» de 250 m de large. Cet ensemble long de 35 km, entre Charonne et Bagnolet, Vaugirard et Issy, Clichy et les Batignolles, Belleville et le Pré Saint-Gervais, enfermera la ville pendant près de 80 ans.

En enserrant non seulement Paris mais aussi tout ou partie des communes limitrophes -qui conservent dans un premier temps leur autonomie administrative- l'enceinte préfigure, sinon prépare, l'annexion de 1860. A l'époque déjà, le conseil municipal, il faut le noter, s'était vivement préoccupé de la perturbation que les nouvelles fortifications allaient apporter dans les communications et les relations agricoles et commerciales entre Paris et l'extérieur.

Moins de 15 années après l'édification de cette enceinte, intervenait l'incorporation à Paris de la totalité de certaines communes périphériques (Montmartre, La Chapelle, Bercy, Les Batignolles, Monceau, La Villette, Belleville, Charonne, Vaugirard, Grenelle, Passy) alors que d'autres cédaient des parties de leur territoire (Saint-Ouen, Aubervilliers, Pantin, le Pré Saint-Gervais, Bagnolet, Saint-Mandé, Ivry, Gentilly, Montrouge, Vanves, Issy, Neuilly, Clichy).

Au début du 20e siècle, une image négative s'accrole à ce territoire d'au-delà des faubourgs. La zone de servitude «non aedificandi» de 250 m, située aux pieds des fortifications, devient alors le refuge des



familles les plus pauvres qui y édifient un gigantesque bidonville, frange marginale et déshéritée qui va, peut-être plus que jamais, séparer Paris de sa banlieue.

Au lendemain de la première guerre et pour modifier cette situation, les pouvoirs publics font approuver par le Parlement un ambitieux plan d'aménagement qui autorise le démantèlement des fortifications, l'expropriation de la zone et son aménagement (Loi du 19 avril 1919).

Le projet d'aménagement de 1924 reprend à l'instar du «Ring Viennois», le principe de la création d'une «ceinture verte» reliant le Bois de Boulogne au Bois de Vincennes.

Cependant, et au contraire du «Ring Viennois» qui incorpore les faubourgs dans la Cité, le plan d'aménagement de 1924 ne contribue pas vraiment à rapprocher Paris et sa banlieue ; il va même perpétuer la coupure spatiale existante puisque Paris va désormais être enclose dans quatre cercles concentriques qui l'isolent des communes périphériques :

- la ligne de la petite ceinture ferrée,

- le boulevard des Maréchaux, rocade continue implantée sur l'ancien chemin militaire des fortifications,

- les HBM, (Habitations bon marché) ruban d'immeubles sociaux construits sur les fortifications,

- la «Ceinture Verte», voulue à l'origine comme une bande continue d'espaces verts, mais qui se présente en fait comme un ensemble discontinu de jardins, de parcs et de terrains de sports.

De plus, et dès sa création, la ceinture verte se trouve «grignotée» par d'importantes occupations publiques : emprises ferroviaires ou de la Défense Nationale, Cité Universitaire, Parc des Expositions de la Porte de Versailles.

Après la guerre, cet espace faiblement structuré va subir la pression résultant des importants besoins de constructions qui aboutira à l'assouplissement des dispositions de la Loi de 1919, amorcé par la Loi de 1930 ayant autorisé l'aliénation d'une fraction des emprises de l'ancien secteur zonier. La loi «Lafay» du 17 février 1953 autorise ainsi la réalisation d'immeubles d'habitation sociale ou d'équipements publics dans la limite de 20 % des emprises. De grands

ensembles de logements sont alors construits et, parallèlement, de nouveaux équipements (lycées, hôpitaux) s'ajoutent à ceux existants.

Décidée par une délibération du conseil municipal en date du 23 décembre 1954, la construction du boulevard périphérique, dont la réalisation s'étalera entre 1957 et 1973, va encore renforcer cette évolution. Indispensable pour améliorer la circulation parisienne, le boulevard est conçu selon les normes d'une époque soucieuse d'adapter la Ville à l'automobile. Sa construction sur les terrains de la Ceinture Verte va amputer la surface des espaces verts existants et soumettre ses abords à des nuisances parfois très élevées. Au surplus, il constitue souvent une coupure physique supplémentaire et fortement ressentie entre Paris et les communes périphériques.

2. UN TERRITOIRE DEVALORISE, MAIS INSCRIT DANS LE CŒUR DE L'AGGLOMERATION

A. UN TERRITOIRE FRAGMENTE ET CLOISONNE

• Un nombre limité de points de passage, un fort impact des infrastructures de transport

La multiplicité des réalisations et surtout celles de quelques très grands équipements, notamment le boulevard périphérique, a réduit le nombre des points de passage entre Paris et l'extérieur.

Au surplus, ces espaces de franchissement de la Couronne («portes») sont souvent distendus entre le boulevard des Maréchaux et le front urbain des communes riveraines de Paris. Ils peuvent atteindre une longueur de 400 m, supérieure à la largeur de la Seine dans Paris.

Lors de la destruction des fortifications dans les années 1930, les «Portes» ont été l'objet d'une volonté de composition architecturale destinée à leur donner, en plus de leur fonction de lieux de passage entre Paris et la banlieue, les qualités de «places» urbaines traditionnelles.

Ces aménagements, réalisés avec plus ou moins de succès, ont été ultérieurement perturbés par la construction du boulevard périphérique. Affectées essentiellement à la circulation automobile et aux transports en commun, les Portes sont ainsi devenues des lieux d'échanges intenses, assumant des fonctions de liaisons locales aussi bien que nationales, voire internationales (Porte de Bagnolet par exemple).

Au moins autant que le boulevard périphérique, **les autres infrastructures de transport portent une responsabilité importante dans l'enclavement de quartiers entiers.**

En effet, Paris reste encore au centre d'un réseau de communications en étoile (réseaux ferrés, voiries nationales, autoroutes) qui concentrent un trafic intense. Ce réseau, en constituant autant de coupures radiales dans le tissu urbain, n'a pas facilité les liaisons de rocade. Il a au contraire isolé, ou accentué l'isolement, de nombreux quartiers aussi bien dans les communes riveraines qu'à Paris, notamment au Nord/Nord-Est (gares du Nord et de l'Est) et au Sud-Est (gares de Lyon et d'Austerlitz).



Importance des réseaux, fragmentation et cloisonnement des quartiers dans le secteur Sud-Est



Sectionnement et hétérogénéité du tissu urbain aux abords de St Ouen

Franchissements difficiles, nuisances phoniques élevées, franges mal entretenues, coexistence malaisée au plan architectural entre les infrastructures, même lorsqu'elles participent pleinement à la vie urbaine, et l'habitat, caractérisent les portes.

• **Un découpage administratif inadapté aux réalités quotidiennes**

De nombreux espaces au statut mal défini existent tout au long de la limite de Paris. Ainsi pour ne citer que quelques exemples : le cimetière de Gentilly, propriété de cette commune mais situé sur le territoire de Paris, des immeubles d'équipements ou de logements implantés à cheval sur les limites des communes voisines (Saint-Mandé, le Pré Saint-Gervais, etc).

A l'inverse, tel équipement parisien, piscine, crèche, etc., se trouve physiquement isolé entre le boulevard périphérique et la commune riveraine qu'il ne dessert pas.

Ces situations trouvent souvent leur origine dans l'implantation de l'enceinte de Thiers indifférente à l'organisation des anciennes communes et à la réalité de leur parcellaire. Elles conduisent à de multiples problèmes de gestion quotidienne touchant à l'entretien des espaces publics, aux réseaux d'eau et d'assainissement, à l'éclairage. Elles sont parfois à l'origine de contentieux et dans la plupart des cas, elles entraînent une moindre qualité dans le traitement et l'aspect de ces franges de la ville.

• **Une organisation urbaine contrastée aux plans spatial et socio-économique...**

Au contraire des îlots parisiens plus densément construits et à la trame plus serrée, l'habitat des communes riveraines est resté plus aéré et présente encore souvent l'aspect d'ensembles discontinus de petits immeubles et de maisons individuelles.

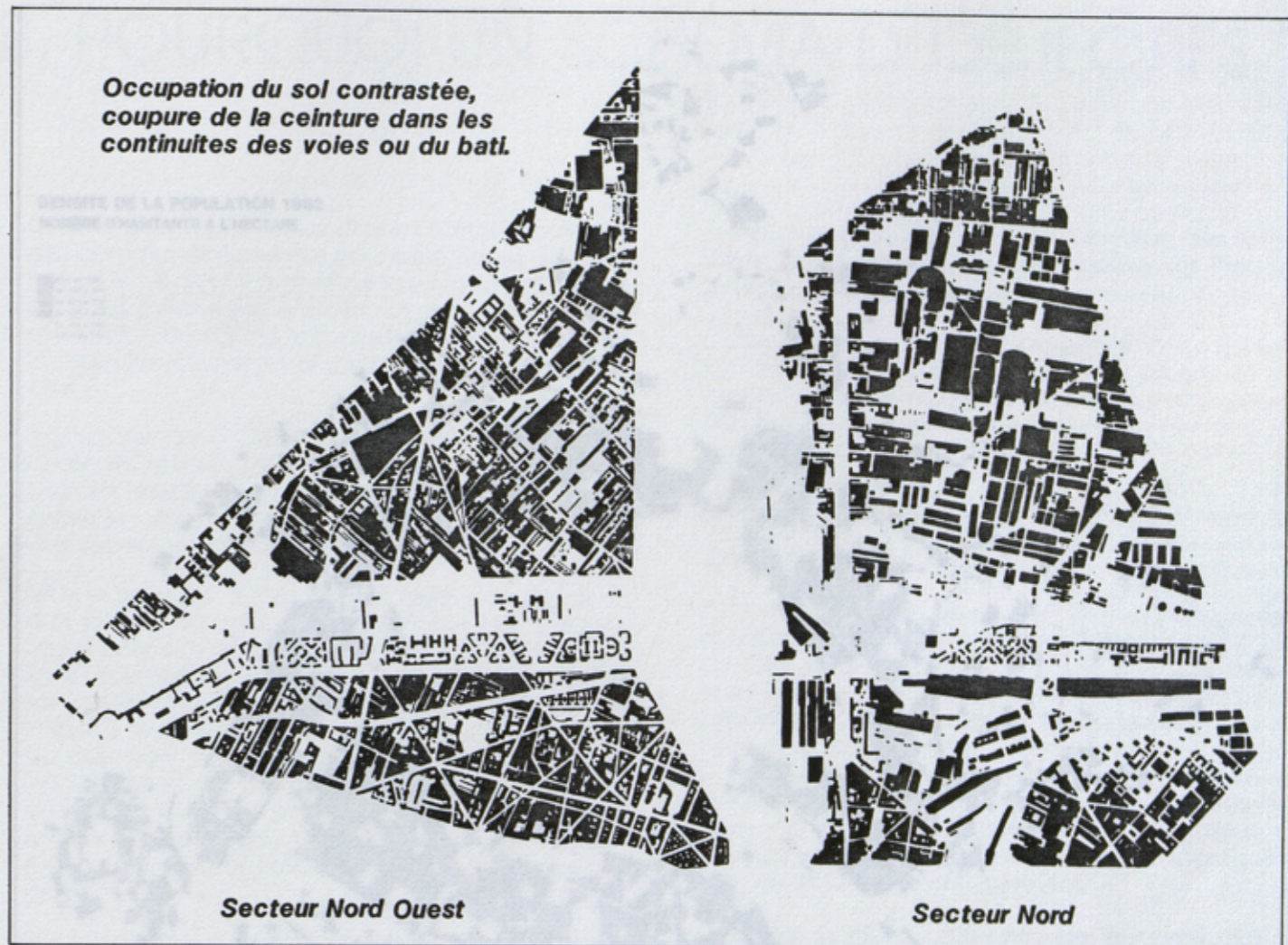
Ces contrastes se retrouvent dans les données concernant la population et l'emploi. Ainsi à Paris la densité moyenne de population comme la densité d'emplois dans les arrondissements périphériques sont doubles de celles des communes riveraines (respectivement 258 habitants et 134 emplois à l'hectare dans les 12e à 20e arrondissements contre 112 habitants et 67 emplois par hectare dans les communes limitrophes).

De même la population des arrondissements parisiens périphériques est globalement plus âgée que celle des communes voisines. Enfin, au plan économique, alors que le secteur tertiaire représente environ 80 % des emplois offerts dans les arrondissements périphériques, il ne représente que 57 % de ceux des communes limitrophes.

De tels contrastes se retrouvent dans d'autres villes anciennement fortifiées mais sont sans doute plus marqués à Paris.

B. MAIS UN TERRITOIRE PORTEUR DE CONTINUITES REELLES ENTRE PARIS ET LES COMMUNES VOISINES

La description du secteur de contact à Paris et son environnement ne peut en aucun cas se réduire à des différences et à des ruptures. **Dans de nombreux domaines d'indiscutables solidarités existent en effet.**



• **Dans les tissus urbains**

La structure des tissus a conservé la mémoire de ces liens tissés par l'histoire et qui trouvent aussi leur expression dans les analyses statistiques.

Au-delà des contrastes globaux et en s'affranchissant du découpage administratif, apparaissent de réelles parentés géographiques :

• Un «Ouest résidentiel», principalement ancré sur Paris, mais incluant 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.

Un «Nord industriel» regroupant les 18e, 19e et 20e arrondissement parisiens, et de vastes secteurs de Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy, Aubervilliers et Pantin. Dans ce vaste territoire qui comprend nombre d'emprises industrielles, d'enclaves ferrées et d'équipements, les catégories modestes (ouvriers et étrangers) sont plus nombreuses et les logements plus souvent suroccupés, alors que les densités d'emplois sont plus faibles (moins de 100 emplois/ha à Paris et moins de 50 en banlieue).

D'autres caractères, d'ordre urbanistique cette fois, rapprochent aussi les quartiers situés de part et d'autre du boulevard périphérique.

Ainsi, en dépit des différences, déjà observées, affectant leur tissu, Paris et les communes riveraines - mais plus particulièrement ces dernières- ont été

profondément bouleversées par les opérations de rénovation urbaine de l'après-guerre, marquée par la prolifération des barres et des tours.

Cependant, il est encore possible de rencontrer à Paris (quartier du Moulin de la Pointe dans le 13e arrondissement, de Charonne ou de la Porte de Bagnolet, dans le 20e par exemple) des villas et des petits immeubles, vestiges des «villages» du 19e siècle, qui annoncent les ensembles pavillonnaires et l'urbanisme plus aéré des communes périphériques. A l'inverse, à l'Ouest, le tissu dense, constitué et continu de Paris s'étend sur certaines parties de Neuilly, Levallois-Perret et Boulogne.

• **Dans la vie sociale et économique**

Il a été fait mention de l'importance des déplacements dans le secteur de la Couronne. Chacun sait à quel point les motivations et les itinéraires en sont complexes et indifférents aux limites administratives.

De même la vie sociale, et les relations économiques se soucient peu, elles aussi, des limites communales. Les commerces sont souvent fréquentés à la fois par les Parisiens et les riverains ; quant aux équipements publics scolaires et sportifs, ils accueillent enfants parisiens et enfants des communes voisines.

L'examen des évolutions démographiques et économiques confirme les convergences développées ci-dessus.

La mise en place d'un schéma d'objectifs pour l'aménagement de la Couronne obéit à une double volonté :

- engager avec les communes riveraines une véritable concertation sur l'urbanisation des emprises limitrophes ;

- et mettre en place un outil de coordination urbaine précisant les intentions de la Ville de Paris sur son territoire ; cette annonce des objectifs de la Ville forme une base concrète pour la concertation.

1. OUVRIR LA CONCERTATION AVEC LES COMMUNES RIVERAINES POUR ASSURER UN DEVELOPPEMENT PLUS HARMONIEUX DE L'AGGLOMERATION

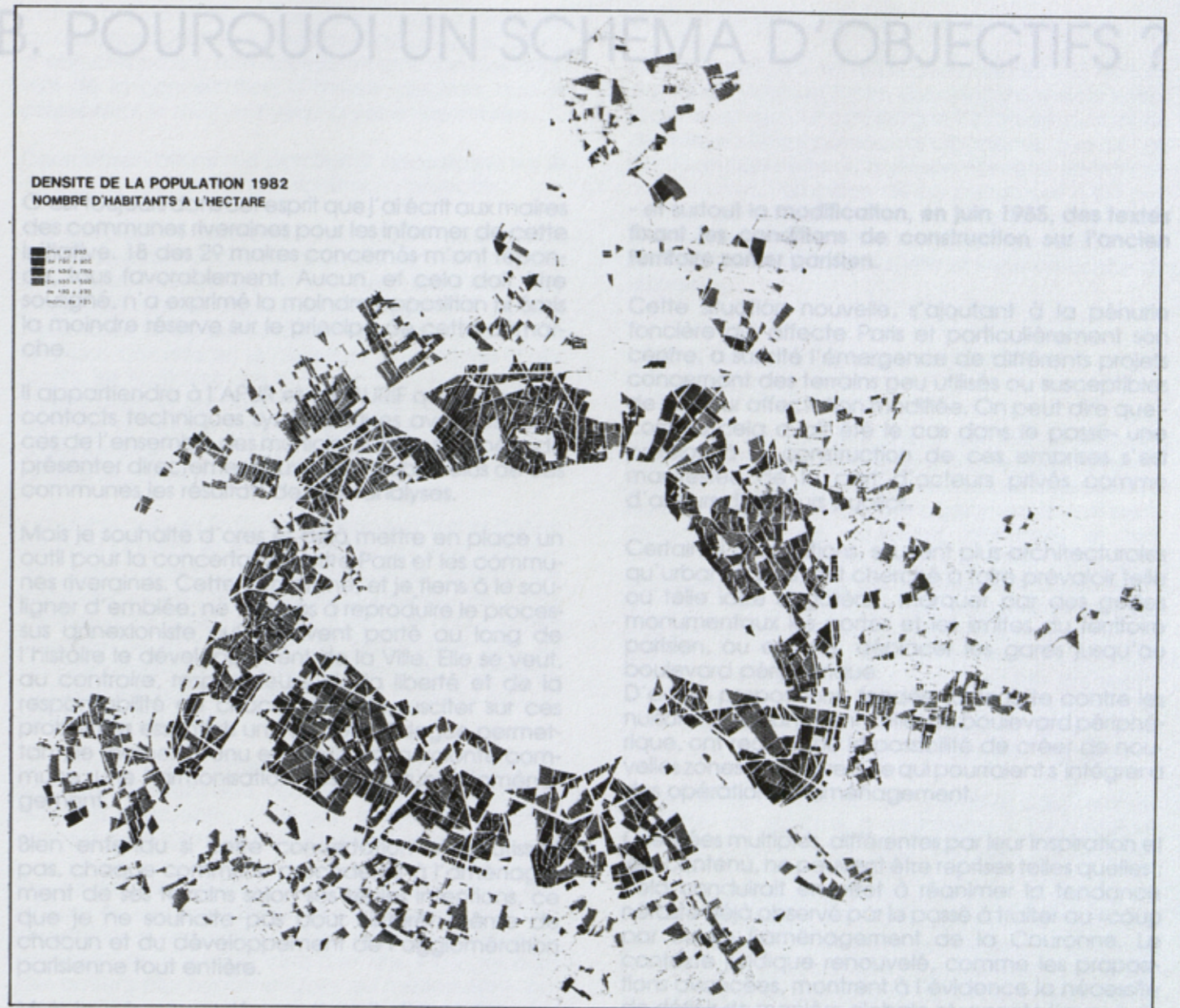
En tant que Maire de Paris, j'ai souhaité à diverses reprises dans le passé que les opérations d'aménagement conduites de part et d'autre des limites administratives soient mieux coordonnées et, pour cela, qu'une concertation ou pour le moins un échange véritable d'informations ait lieu. Ce territoire ne doit plus être seulement considéré comme celui des confins de la ville. Il est, en réalité, un espace de liaison entre Paris et l'agglomération.

La vocation de Paris à devenir, à l'aube du grand marché de 1973, la capitale de l'Europe réclame en effet que son développement soit désormais appréhendé à l'échelle de l'agglomération. L'image d'une ville-centre, dite noble, et d'une périphérie déqualifiée doit en effet être rejetée comme doit l'être celle d'un centre introverti, cœur historique d'une ville repliée sur elle-même et enfermée derrière l'enclos moderne que constitue le boulevard périphérique.

Une telle image issue du passé et encore trop répandue doit au contraire s'inverser.

Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans le droit fil des responsabilités que la décentralisation a confiées aux municipalités en matière d'urbanisme. Elle doit permettre d'harmoniser les actions et d'assurer ainsi la cohérence et la meilleure qualité possible au développement de l'agglomération urbaine.

C'est dans cet esprit que j'ai proposé en 1986 que l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France unissent les compétences qui leur sont unanimement reconnues pour rassembler les éléments d'analyses techniques nécessaires à une meilleure vision d'ensemble des questions d'aménagement posées par ces emprises périphériques.



Entre 1975 et 1982, le phénomène de dépopulation a concerné aussi bien les communes limitrophes (-3,4 %) que les arrondissements externes de Paris (-2,9 %).

Bien sûr, les mouvements se révèlent localement beaucoup plus contrastés. Alors que certains secteurs se dépeuplent depuis les années 1920 - tels les 18e et 20e arrondissements, Levallois, le Pré Saint-Gervais, Saint-Ouen ou Clichy- d'autres connaissent encore entre 1975 et 1982 une croissance démographique (tels que 13e arrondissement ou Les Lilas).

Par contre, la réduction de la taille des ménages est commune à Paris et à sa proche banlieue. Ce phénomène se relie à la taille moyenne des logements (2,45 pièces pour les arrondissements périphériques de Paris et 2,65 dans les communes riveraines) très inférieure à la moyenne régionale (3,1 pièces).

Le nombre des emplois baisse, on le sait, à Paris ; mais cette évolution s'effectue également dans les communes riveraines.

De 1975 à 1982, **les communes limitrophes ont même enregistré une baisse plus forte que les arrondissements périphériques** (6 % contre 4 %) si l'on excepte Neuilly, Gentilly et Bagnolet qui ont gagné des emplois. Les pertes d'emplois les plus importantes se situent dans le Nord et Nord-Est de Paris (19e et 20e arrondissements), ainsi que dans les communes voisines du Nord-Est (Pantin, Pré Saint-Gervais, Les Lilas) et celles du Sud touchées par le départ des grandes entreprises industrielles (Ivry, Issy-les-Moulineaux).

S'il ne fait pas de doute que des différences de tous ordres subsistent entre Paris et son voisinage immédiat, d'incontestables continuités issues de l'histoire et de la formation de la ville existent aussi. Elles se nourrissent aujourd'hui des problèmes partagés et des potentialités communes.

La Couronne n'est donc pas un espace isolé et atypique ; elle s'inscrit dans cette continuité complexe du centre de l'agglomération de Paris.

La révision ou l'établissement définitif des différents documents d'urbanisme parisiens et notamment du Plan d'Occupation des Sols ;

d'intentions et de projets supplémentaires conçus en concertance avec les communes riveraines et préparés. Le champ d'application du schéma d'objectifs a été limité au territoire de Paris. Le caractère brutal de

B. POURQUOI UN SCHEMA D'OBJECTIFS ?

La mise en place d'un schéma d'objectifs pour l'aménagement de la Couronne obéit à une double volonté :

- engager avec les communes riveraines une véritable concertation sur l'urbanisation des emprises limitrophes ;
- et mettre en place un outil de coordination urbaine précisant les intentions de la Ville de Paris sur son territoire ; cette annonce des objectifs de la Ville forme une base concrète pour la concertation.

1. OUVRIR LA CONCERTATION AVEC LES COMMUNES RIVERAINES POUR ASSURER UN DEVELOPPEMENT PLUS HARMONIEUX DE L'AGGLOMERATION

En tant que Maire de Paris, j'ai souhaité à diverses reprises dans le passé que les opérations d'aménagement conduites de part et d'autre des limites administratives soient mieux coordonnées et, pour cela, qu'une concertation ou pour le moins un échange véritable d'informations ait lieu. Ce territoire ne doit plus être seulement considéré comme celui des confins de la ville. Il est, en réalité, un espace de liaison entre Paris et l'agglomération.

La vocation de Paris à devenir, à l'aube du grand marché de 1993, la capitale de l'Europe réclame en effet que son développement soit désormais appréhendé à l'échelle de l'agglomération. L'image d'une ville-centre, dite noble, et d'une périphérie déqualifiée doit en effet être rejetée comme doit l'être celle d'un centre introverti, cœur historique d'une ville repliée sur elle-même et enfermée derrière l'enceinte moderne que constitue le boulevard périphérique.

Une telle image issue du passé et encore trop répandue doit au contraire s'inverser. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans le droit fil des responsabilités que la décentralisation a confiées aux municipalités en matière d'urbanisme. Elle doit permettre d'harmoniser les actions et d'assurer ainsi la cohérence et la meilleure qualité possible au développement de l'agglomération urbaine. C'est dans cet esprit que j'ai proposé en 1986 que l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France unissent les compétences qui leur sont unanimement reconnues pour rassembler les éléments d'analyses techniques nécessaires à une meilleure vision d'ensemble des questions d'aménagement posées par ces emprises périphériques.

C'est toujours dans cet esprit que j'ai écrit aux maires des communes riveraines pour les informer de cette initiative. 18 des 29 maires concernés m'ont répondu, tous favorablement. Aucun, et cela doit être souligné, n'a exprimé la moindre opposition ni émis la moindre réserve sur le principe de cette démarche.

Il appartiendra à l'APUR et à l'IAURIF qui ont eu des contacts techniques systématiques avec les services de l'ensemble des municipalités concernées de présenter directement aux responsables élus de ces communes les résultats de leurs analyses.

Mais je souhaite d'ores et déjà mettre en place un outil pour la concertation entre Paris et les communes riveraines. Cette démarche, et je tiens à le souligner d'emblée, ne vise pas à reproduire le processus annexioniste qui a suivi le long de l'histoire le développement de la Ville. Elle se veut, au contraire, respectueuse de la liberté et de la responsabilité de chacun afin de susciter sur ces problèmes essentiels un véritable dialogue permettant, le moment venu et si telle est la volonté commune, une harmonisation des politiques d'aménagement.

Bien entendu si cette concertation n'aboutissait pas, chaque commune procéderait à l'aménagement de ses terrains selon ses seules intentions, ce que je ne souhaite pas pour l'intérêt même de chacun et du développement de l'agglomération parisienne tout entière.

Mais je suis persuadé que l'esprit d'ouverture qui fonde cette démarche devrait en assurer la réussite. C'est aussi dans cet esprit que j'ai déjà demandé à M. Bernard ROCHER, mon adjoint chargé de l'Urbanisme, de rencontrer, préalablement à l'ouverture des procédures légales, les maires des communes riveraines des secteurs opérationnels d'aménagement que la Ville de Paris souhaite engager prochainement sur le territoire parisien de la Couronne.

2. AFFIRMER LES INTENTIONS DE LA VILLE

A. LA PRISE EN COMPTE D'UNE SITUATION NOUVELLE

Le cadre réglementaire et législatif de l'aménagement des emprises de la Couronne a récemment évolué très significativement à travers :

- la mise en place **des lois de décentralisation** transférant aux communes les responsabilités en matière d'urbanisme ;

- la **révision** ou l'établissement définitif des différents documents d'urbanisme parisien et notamment du Plan d'Occupation des Sols ;

- et surtout la **modification, en juin 1985, des textes fixant les conditions de construction sur l'ancien territoire zonier parisien.**

Cette situation nouvelle, s'ajoutant à la pénurie foncière qui affecte Paris et particulièrement son centre, a suscité l'émergence de différents projets concernant des terrains peu utilisés ou susceptibles de voir leur affectation modifiée. On peut dire que - comme cela avait été le cas dans le passé - une pression à la construction de ces emprises s'est manifestée de la part d'acteurs privés comme d'ailleurs d'acteurs publics.

Certaines propositions, souvent plus architecturales qu'urbanistiques, ont cherché à faire prévaloir telle ou telle idée singulière : marquer par des gestes monumentaux les portes et les limites du territoire parisien, ou encore, déplacer les gares jusqu'au boulevard périphérique. D'autres propositions, fondées sur la lutte contre les nuisances, notamment celles du boulevard périphérique, ont recherché la possibilité de créer de nouvelles zones de couverture qui pourraient s'intégrer à des opérations d'aménagement.

Ces idées multiples, différentes par leur inspiration et leur contenu, ne peuvent être reprises telles quelles ; cela conduirait en effet à réanimer la tendance néfaste déjà observée par le passé à traiter au « coup par coup » l'aménagement de la Couronne. Le contexte juridique renouvelé, comme les propositions avancées, montrent à l'évidence la nécessité de définir de manière globale et urgente l'avenir de cet espace et sa place dans l'agglomération.

B. UN OUTIL DE DIALOGUE ET DE RECHERCHE DE COHERENCE

Le schéma d'objectifs de la Couronne dans Paris «intra-muros» n'est, ni ne se veut, un nouveau document à valeur réglementaire. Ce n'est ni un Schéma Directeur, ni un Schéma de secteur au sens du code de l'Urbanisme. C'est un document-cadre, destiné à préciser les intentions de la Ville et les interventions qu'elle se propose de poursuivre ou d'engager en priorité dans les années qui viennent.

Le schéma d'objectifs s'inscrit dans l'effort d'aménagement conduit de longue date à Paris et qui a particulièrement concerné l'Est de la capitale au cours des dernières années. Il reprend d'ailleurs les opérations inscrites au Plan-Programme de l'Est de Paris ; mais, s'agissant d'un document nouveau et à caractère plus prospectif, il mentionne une série d'intentions et de projets supplémentaires conçus en cohérence avec les opérations déjà engagées ou préparées. Le champ d'application du schéma d'objectifs a été limité au territoire de Paris. Le caractère brutal de

cette limite ne souligne que davantage la nécessité du dialogue. Destiné à ouvrir ce dialogue, le schéma d'objectifs pourra être adapté en fonction des résultats de la concertation à mener, résultats que je présenterai le moment venu à votre Assemblée.

Deux observations me paraissent nécessaires sur le champ d'application du schéma d'objectifs :

- d'une part, les deux bois en ont été exclus en raison de leur spécificité même ; ils constituent en effet des ensembles particuliers et ont déjà fait l'objet de projets de réhabilitation présentés dès 1977 à Votre Assemblée et en partie mis en œuvre. Mais, s'ils ne sont pas détaillés sur le plan joint au schéma d'objectifs, les territoires des bois sont bien évidemment inscrits dans le processus de concertation que j'ai décrit et la Ville de Paris souhaite tout à fait ouvrir le dialogue avec les communes riveraines de ces deux grands espaces verts ;

- d'autre part, les limites mentionnées vers le centre de Paris doivent être considérées comme indicatives. Elles veulent surtout marquer la volonté de cohérence avec les actions concernant les zones voisines dans Paris. D'ailleurs, il est clair que certains espaces de la Couronne se prolongent vers les quartiers centraux comme, par exemple, la porte de La Chapelle dont le dessin s'étend au Sud jusqu'au rond-point du même nom.

Le schéma ne présente que des objectifs. Les indications qui y figurent ne s'inscrivent pas dans les délais précis d'exécution ; c'est une image de la Couronne à long terme qui s'y trouve esquissée.

De ce fait, le schéma comprend aussi bien des actions ou des opérations déjà engagées, que des opérations susceptibles d'être engagées dans les prochains mois ou d'ici cinq à six ans. Il intègre aussi des actions plus hypothétiques qui mériteraient toutefois d'être entreprises à terme, en raison des emprises qu'elles concernent, des liaisons qu'elles intéressent ou des effets «structurants» ou de conti-

nuité et de solidarité dont elles sont porteuses.

Il ne faudrait pas non plus chercher dans la lecture du présent texte et moins encore dans le document graphique qui l'accompagne l'expression aboutie de telle ou telle opération d'urbanisme, que ce soit dans son périmètre ou dans son contenu opérationnel. En effet, l'ambition de ce document n'est pas de fixer de tels éléments dans le détail, mais plutôt d'exprimer les objectifs d'ensemble qui doivent guider les interventions de la Ville et servir de cadre de référence.

C. UNE APPROCHE VOLONTAIREMENT PRAGMATIQUE

La démarche qui vient d'être décrite ne souhaite pas concurrencer et n'ignore pas les réflexions engagées par ailleurs et des propositions diverses émises sur l'avenir de Paris, de l'agglomération et de la région et sur les structures politiques et administratives adaptées à cette grande métropole. Ces réflexions ont été particulièrement nombreuses au cours des dernières années, singulièrement depuis quelques mois ; elles soulèvent un vrai et difficile problème qu'il faudra aborder et résoudre dans des délais assez rapides et qui appellera très probablement des solutions innovantes. Ce problème appelle une réflexion profonde et complète, alors que les idées lancées sont souvent restées très partielles.

Le schéma d'objectifs ne prétend pas bien sûr apporter de réponse à ce niveau. Il veut être un élément pragmatique pour engager un dialogue concret et amorcer les réflexions sur une partie limitée mais d'une grande importance du territoire de l'agglomération. Cette démarche ne doit bien évidemment pas se limiter à chercher des conjonctions d'intérêts locaux mais doit, comme cela a déjà été dit, prendre en compte la dimension réelle de la Couronne de Paris et sa position stratégique pour le développement harmonieux de l'agglomération toute entière.

C. LES PRINCIPALES ACTIONS PRIORITAIRES D'AMENAGEMENT DE LA COURONNE DANS PARIS

Portes majeures ou mineures, avenues, échangeurs, autoroutiers, voies de dessertes locales doivent faire l'objet d'un traitement de qualité afin d'améliorer au plan fonctionnel, comme au plan de l'environnement urbain, les liaisons entre Paris et les communes riveraines.

1. COMPOSER DES PLACES

Ni poteaux, ni barrières, les «portées de Paris» doivent exprimer une continuité urbaine et non une frontière entre la ville et la banlieue.

L'idée de portes, marquées par des constructions plus ou moins monumentales matérialisant l'entrée dans Paris, devrait à l'avenir faire place à celle de lieux de rencontres et de convergences, à l'instar du rôle que jouent traditionnellement les places parisiennes. Les grandes places aménagées aux entrées des anciennes enceintes constituent un bon exemple de ce qui doit être recherché (places de la Nation, d'Italie, de la Bastille, etc...).

C'est pourquoi le schéma d'objectifs propose pour les principales portes parisiennes, et selon les cas, la recomposition ou la création des places par des interventions sur les bâtiments, les espaces libres, les plantations.

Ainsi certaines compositions, comme l'hémicycle de la porte d'Orléans ou le trident de la porte d'Italie réalisées dans les années 1930, méritent d'être confortées et même prolongées. D'autres restent inajoutés à constituer telles : la porte de Vincennes, les portes de France et de Vanves, la porte de la Villette, la porte de Fontenay, la porte d'Aubervilliers, les portes d'Italie, d'Ivry et de Châteaufort.

2. ORGANISER DES ESPACES DE JONCTION

Toutes les portes n'ont pas la même importance ou le même statut et beaucoup d'entre elles sont en fait (porte de Clichy, porte de Clignancourt, porte de Saint-Ouen, porte d'Anières...) de simples liaisons urbaines entre quartiers situés de part et d'autre du boulevard périphérique. Ces caractéristiques doivent orienter l'action d'urbanisme à y conduire.

3. MENAGER DE NOUVELLES LIAISONS

Aménager la Couronne peut conduire à établir, ou rétablir, des liaisons, dont la nature et les caractéristiques restent à définir, entre des quartiers enclavés et de ce fait repliés sur eux-mêmes.

Dans cet esprit, le schéma propose la création de nouvelles liaisons notamment dans le secteur Seine



Porte d'Orléans : Esquisse d'une place en forme d'hémicycle

Sud-Est : entre le quartier parisien de Bercy et la commune de Charenton-le-Pont, entre Tolbiac et Ivry ; dans le secteur Seine-Sud-Ouest : entre les quartiers parisiens de Citroën-Cévennes et ceux de la plaine de Vouglard et d'Ivry ; ou encore au Nord-Est en bordure de la plaine Saint-Denis, le long du canal Saint-Denis.

D'autres liaisons, de rocade cette fois, sont également à ménager. Dans plusieurs cas, porte d'Anières, porte de Clichy, ou porte d'Aubervilliers, porte de la Villette, ou encore entre Tolbiac et les quartiers du 13^{ème} arrondissement, ces aménagements rétablissent une continuité antérieure et qui assure, lorsqu'elle subsiste, une accessibilité et une desserte interne indispensable pour les constructions comme pour les équipements et les espaces verts de la Couronne.

4. REORGANISER L'ESPACE PUBLIC

En complément des interventions globales sur une composition urbaine et la création de nouvelles

Deux lignes directrices ont guidé l'élaboration du schéma d'objectifs :

- effacer les barrières léguées par l'histoire, en établissant de nouvelles continuités et en renforçant les liaisons ;

- sauvegarder ou rendre une véritable cohérence urbaine aux différents éléments qui composent la Couronne en prolongeant jusqu'aux limites de Paris le gigantesque effort d'organisation urbaine mené depuis plusieurs siècles dans la ville et poursuivi, plus récemment, à l'Est de Paris.

Pour réaliser ce double objectif : quatre thèmes d'actions prioritaires ont été définis :

- I. Structurer, recomposer et embellir les espaces publics
- II. Affirmer la vocation d'équipement et de Ceinture Verte
- III. Reconquérir certaines emprises pour créer de nouvelles continuités urbaines
- IV. Maîtriser les échanges et renforcer la desserte

Il s'agit d'une action de traitement de l'espace public et à conduire afin d'améliorer les portes. Elle peut concerner les cheminements piétonniers, le stationnement, le mobilier urbain, les sols ou les plantations.

5. METTRE EN VALEUR LES GRANDES PERSPECTIVES ET LES POINTS DE VUE

Une conception globale de l'aménagement de la Couronne doit être soucieuse du paysage. Le site de la Seine mérite, à cet égard, une attention particulière. Le fleuve constitue en effet une donnée majeure dans l'organisation des nouveaux quartiers parisiens comme en témoignent les projets de la ZAC Citroën de Bercy, ou les réflexions en cours sur le futur quartier d'Austerlitz et de Tolbiac. Le même esprit doit présider aux aménagements à entreprendre dans la Couronne, en bordure du fleuve. De la même façon, la perspective offerte par le canal Saint-Denis, entre la Villette et la Bastille, doit

I. STRUCTURER, RECOMPOSER ET EMBELLIR LES ESPACES PUBLICS

Portes majeures ou mineures, avenues, échangeurs autoroutiers, voies de dessertes locales doivent faire l'objet d'un traitement de qualité afin d'améliorer au plan fonctionnel, comme au plan de l'environnement urbain, les liaisons entre Paris et les communes riveraines.

1. COMPOSER DES PLACES

Ni poternes, ni barrières, les «portes de Paris» doivent exprimer une continuité urbaine et non une frontière entre la ville et la banlieue.

L'idée de portes, marquées par des constructions plus ou moins monumentales matérialisant l'entrée dans Paris, devrait à l'avenir faire place à celle de lieux de rencontres et de convergences, à l'instar du rôle que jouent traditionnellement les places parisiennes. Les grandes places aménagées aux entrées des anciennes enceintes constituent un bon exemple de ce qui doit être recherché (places de la Nation, d'Italie, de la Bastille, etc...).

C'est pourquoi le schéma d'objectifs propose pour les principales portes parisiennes, et selon les cas, la recomposition ou la création des places par des interventions sur les bâtiments, les espaces libres, les plantations.

Ainsi certaines compositions, comme l'hémicycle de la porte d'Orléans ou le trident de la porte d'Italie esquissées dans les années 1930, méritent d'être confortées et même prolongées. D'autres restent largement à constituer telles : la porte de Vincennes, les portes de Brancion et de Vanves, la porte de la Villette, la porte de Pantin, la porte d'Aubervilliers, les portes d'Italie, d'Ivry et de Choisy.

2. ORGANISER DES ESPACES DE JONCTION

Toutes les portes n'ont pas la même importance ou le même statut et beaucoup d'entre elles sont en fait (porte de Clichy, porte de Clignancourt, porte de Saint-Ouen, porte d'Asnières...) de simples liaisons urbaines entre quartiers situés de part et d'autre du boulevard périphérique. Ces caractéristiques doivent orienter l'action d'urbanisme à y conduire.

3. MENAGER DE NOUVELLES LIAISONS

Aménager la Couronne peut conduire à établir, ou rétablir, des liaisons, dont la nature et les caractéristiques restent à définir, entre des quartiers enclavés et de ce fait repliés sur eux-mêmes.

Dans cet esprit, le schéma propose la création de nouvelles liaisons notamment dans le secteur Seine



Porte d'Orléans : l'esquisse d'une place en forme d'hémicycle

Sud-Est : entre le quartier parisien de Bercy et la commune de Charenton, entre Tolbiac et Ivry ; dans le secteur Seine Sud-Ouest : entre les quartiers parisiens de Citroën-Cévennes et ceux de la plaine de Vaugirard et d'Issy ; ou encore au Nord-Est en bordure de la plaine Saint-Denis, le long du canal Saint-Denis.

D'autres liaisons, de rocade cette fois, sont également à ménager. Dans plusieurs cas, porte d'Asnières, porte de Clichy, ou porte d'Aubervilliers, porte de la Villette, ou encore entre Tolbiac et les quartiers du 13ème arrondissement, ces aménagements rétabliront une continuité antérieure et qui assure, lorsqu'elle subsiste, une accessibilité et une desserte interne indispensable pour les constructions comme pour les équipements et les espaces verts de la Couronne.

4. REORGANISER L'ESPACE PUBLIC

En complément des interventions globales sur une composition urbaine et la création de nouvelles

liaisons, une action de retraitement de l'espace public est à conduire afin d'améliorer les portes. Elle peut concerner les cheminements piétonniers, le stationnement, le mobilier urbain, les sols ou les plantations.

5. METTRE EN VALEUR LES GRANDES PERSPECTIVES ET LES POINTS DE VUE

Une conception globale de l'aménagement de la Couronne doit être soucieuse du paysage.

Le site de la Seine mérite, à cet égard, une attention particulière. Le fleuve constitue en effet une donnée majeure dans l'organisation des nouveaux quartiers parisiens comme en témoigne les projets de la ZAC Citroën, de Bercy, ou les réflexions en cours sur le futur quartier d'Austerlitz et de Tolbiac. Le même esprit doit présider aux aménagements à entreprendre dans la Couronne, en bordure du fleuve.

De la même façon, la perspective offerte par le canal Saint-Denis, entre La Villette et la Basilique, doit

Les éléments de la Ceinture Verte qui subsistent - qu'il s'agisse d'espaces verts, de terrains de sport, ou d'équipements publics plantés - forment un ensemble exceptionnel qui mérite d'être protégé et mis en valeur, particulièrement lorsque la série des espaces libres contigus constitue, au-delà de la diversité de leur statut, un ensemble continu.

Cet ensemble, qu'il convient d'améliorer, voire, là où cela est possible, de compléter, doit devenir le véritable espace de respiration et de détente des habitants de la Couronne, qu'ils vivent d'un côté ou de l'autre des limites communales mais avec un grand équipement à une plus large échelle.

Dans cette perspective trois types d'actions sont proposées :

1. RENFORCER LA TRAME VERTE

La création de lièges nouveaux parcs parisiens (La Vilette, Citroën, Bercy) et les nombreux projets qui trouveront place dans les opérations d'urbanisme en cours ou prévues (ZAC Toge-Kellermann, Gondan-Masséna, Marin-Jaurès, Evangile, Champertel ; secteur Montempoivre ; promenade plantée Bastille-Bois de Vincennes, couverture de la ligne SNCF Ermont-Invalides) vont considérablement renforcer l'armature des espaces verts déjà existante dans les quartiers parisiens périphériques.

Cette action d'embellissement doit être également prolongée sur le territoire de la Couronne proprement dit par :

- la protection et la réhabilitation des jardins existants. Certains d'entre eux sont de grandes qualités (le parc Kellermann, ou le square de la Butte du Chapeau Rouge, d'autres, nombreux, mériteraient d'être redécouverts et pour certains mis en valeur comme les squares Emile Borel dans le 17^{ème} arrondissement ou Marcel Sembat dans le 18^{ème} arrondissement ou ceux des portes d'Orléans, de Montreuil ou de Saint-Cloud ;

- l'amélioration et le développement des plantations qui dessinent dans la Couronne de grands tracés végétaux : alignés d'alignements notamment le long des boulevards ; jardins des ensembles HBM ; plantations accompagnant les équipements, en particulier les stades ; plantations des cimetières (dont certains comme ceux de Gedeilly ou des Batignolles offrent des lieux de promenade méconnus) ;

- la création d'espaces verts et d'espaces sportifs nouveaux dans certaines des opérations d'aménagement futures, par exemple, dans les secteurs de la porte des Lilas, des portes d'Asnières et de Clichy, d'Aubervilliers et de La Vilette.



Porte de Vincennes : le boulevard périphérique tranche dans le tissu urbain

Enlève et continue l'alignement de la ceinture verte sur la Seine et sur

être préservée et les qualités, liées à la présence de l'eau et à l'espace de cette percée rectiligne, mises en valeur.

D'autres perspectives majeures suivant des axes radiaux doivent être protégées ou mises en valeur : bien évidemment, celle qui relie le Louvre à La Défense, mais également, par exemple, celle qui s'amorce à partir de la Porte de Vincennes.

Le boulevard périphérique constitue enfin un des lieux privilégiés où se révèlent les grandes caractéristiques du paysage de l'agglomération. Certaines vues lointaines offertes aux automobilistes méritent de ce fait d'être préservées : c'est le cas de celles offertes depuis les ponts sur la Seine, mais aussi par exemple depuis la porte de Saint-Mandé, la porte des Lilas, etc...

6. MIEUX INTEGRER LE BOULEVARD PERIPHERIQUE

Ouvrage spectaculaire, le boulevard périphérique doit retrouver, dans toute la mesure du possible, les qualités d'un boulevard urbain. Des actions différentes par leur nature et leur ambi-

tion peuvent contribuer à cet objectif. Elles portent sur :

- l'amélioration des plantations bordant la voie notamment au Sud (Châtillon/Varves), à l'Est (Montreuil, Bagnolet) et bien sûr dans la traversée des Bois de Boulogne et de Vincennes ;

- le retraitement de l'environnement des grands ouvrages routiers que sont les échangeurs des Portes de la Chapelle, de Bercy, d'Ivry, de Bagnolet ;

- la protection phonique des abords par la réalisation :

- les bâtiments-écrans peuvent sur certains tronçons, notamment au Nord de Paris où le boulevard est de plain-pied avec les terrains environnant, accueillir différents programmes (résidences pour les jeunes, activités...);

- et de certaines couvertures partielles permettant à la fois de gommer radicalement l'effet de barrière et de réduire les nuisances. Le schéma d'objectifs propose un certain nombre de localisations - non exhaustives - pour ce type de réalisations qui pourraient être associées à des interventions d'aménagement plus complètes : porte des Lilas, porte d'Italie, porte de Vincennes, secteur des portes de Brancion et de Varves.

III. RECONQUERIR II. AFFIRMER LA VOCATION D'EQUIPEMENT ET PRESERVER LES ACQUIS DE LA CEINTURE VERTE

Les éléments de la Ceinture Verte qui subsistent -qu'il s'agisse d'espaces verts, de terrains de sport ou d'équipements publics plantés- forment un ensemble exceptionnel qui mérite d'être protégé et mis en valeur, particulièrement lorsque la série des espaces libres contigus constitue, au-delà de la diversité de leur statut, un ensemble continu.

Cet ensemble, qu'il convient d'améliorer, voire, là où cela est possible, de compléter, doit devenir le véritable espace de respiration et de détente des habitants de la Couronne, qu'ils vivent d'un côté ou de l'autre des limites communales mais aussi un grand équipement à une plus large échelle.

Dans cette perspective trois types d'actions sont proposées :

1. RENFORCER LA TRAME VERTE

La création de trois nouveaux parcs parisiens (La Villette, Citroën, Bercy) et les nombreux projets qui trouveront place dans les opérations d'urbanisme en cours ou prévues (ZAC Tague-Kellermann, Gandon-Masséna, Manin-Jaurès, Evangile, Champerret ; secteur Montempoivre ; promenade plantée Bastille-Bois de Vincennes, couverture de la ligne SNCF Ermont-Invalides) vont considérablement renforcer l'armature des espaces verts déjà existante dans les quartiers parisiens périphériques.

Cette action d'embellissement doit être également prolongée sur le territoire de la Couronne proprement dit par :

- **la protection et la réhabilitation des jardins existants.** Certains d'entre eux sont de grandes qualités tels le parc Kellermann, ou le square de la Butte du Chapeau Rouge, d'autres, nombreux, mériteraient d'être redécouverts et pour certains remis en valeur comme les squares Emile Borel dans le 17^{ème} arrondissement ou Marcel Sembat dans le 18^{ème} arrondissement ou ceux des portes d'Orléans, de Montreuil ou de Saint-Cloud ;

- **l'amélioration et le développement des plantations** qui dessinent dans la Couronne de grands tracés végétaux : arbres d'alignements notamment le long des boulevards ; jardins des ensembles HBM ; plantations accompagnant les équipements, en particulier les stades ; plantations des cimetières (dont certains comme ceux de Gentilly ou des Batignolles offrent des lieux de promenade méconnus).

- **la création d'espaces verts et d'espaces sportifs nouveaux** dans certaines des opérations d'aménagement futures, par exemple, dans les secteurs de la porte des Lilas, des portes d'Asnières et de Clichy, d'Aubervilliers et de La Villette.



Entité et continuité des segments de la ceinture verte : ici la section sud

2. PROMOUVOIR LA VOCATION D'EQUIPEMENT

Riche de grands espaces ouverts et plantés, la Couronne accueille également, comme cela a été noté, un ensemble exceptionnel d'équipements publics de nature et d'importance diverses : écoles et équipements locaux ; lycées et stades fréquentés par de nombreux parisiens et par les habitants des communes riveraines ; mais aussi grands équipements régionaux voire nationaux comme les hôpitaux, le parc des Expositions de la porte de Versailles, le parc des Princes, le stade Roland Garros, le parc de La Villette,...

Cette vocation doit être préservée et développée par :

- **la protection et l'adaptation des équipements existants.** De nombreux stades, des équipements scolaires appellent en effet une amélioration de leurs installations et de leurs relations avec le voisinage mais aussi une meilleure insertion dans l'environnement.

- **la modernisation et la création d'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 dans la Couronne ou son voisinage immédiat : l'hôpital Robert Debré et les Archives de la Seine à la porte des Lilas, l'extension du Palais des Expositions à la porte Maillot, l'école de vente de la Chambre de Commerce à la porte Champerret, l'hôpital de la ZAC Citroën ou le futur lycée technique dans les emprises de l'ancien hôpital Hérold.

Une action de grande ampleur est par ailleurs engagée qui, à terme, dotera la Couronne de nouveaux équipements sportifs à large rayonnement : Nauti-club de la plaine de Vaugirard, stade nautique Georges Vallerey rénové et couvert, centre Handisports du stade Louis Lumière, stades Georges Carpentier, Pierre de Coubertin et Géo André réaménagés. D'autres créations importantes sont prévues dans ce domaine : celle d'un centre du judo porte de Châtillon ou la reconstruction du stade Charlety, à la porte de Gentilly, afin de donner à Paris le stade d'athlétisme de niveau international qui lui fait défaut.

III. RECONQUERIR CERTAINES EMPRISES POUR DEVELOPPER DES INTERVENTIONS MIXTES D'AMENAGEMENT

De nombreuses emprises, parfois très vastes, restent encore occupées par des activités d'entreposage, de transports, ou encore liées à la Défense Nationale, dont la présence se justifie moins aujourd'hui que par le passé.

Le départ à terme de certaines de ces activités, outre qu'il rendrait possible la création de nouveaux quartiers, permettrait de réduire les effets de morcellement et de barrières actuels et de retrouver ainsi la cohérence urbaine entre Paris et les communes riveraines.

Pour ces emprises, le schéma d'objectifs ne préjuge ni de la nature ni de la répartition des programmes susceptibles d'y trouver place. Si certains secteurs seront probablement à dominante de logements, d'autres pourraient recevoir des bureaux et d'autres des activités secondaires. Tous accueilleront des équipements et de nouveaux espaces publics et pour certains, de nouveaux espaces verts ou des équipements sportifs de plein-air.

Ces opérations totalisent plus de 150 hectares d'emprise, c'est dire leur importance fondamentale pour l'avenir, surtout dans le contexte de pénurie foncière que connaît Paris.

Hormis les opérations dont la préparation est déjà très avancée et qui vous seront présentées prochainement, il n'est ni dans la nature du schéma d'objectifs, ni concrètement possible de préciser aujourd'hui les éléments de programmes et la configuration des aménagements susceptibles de trouver place dans les secteurs d'intervention. Ces éléments résulteront d'études et de la concertation à conduire.

La libération de certaines de ces emprises peut paraître aujourd'hui prématurée ou peu réaliste. Mais le schéma d'objectifs a justement pour but de présenter des intentions et, en tant que tel, il se doit d'associer le souhaitable au possible.

Ces interventions ont toutes en commun des effets «structurants» et dynamiques pour la Couronne, et dès lors, pour le cœur de l'agglomération. Certaines peuvent même avoir valeur de pôle à l'échelle de la Région. D'autres, ont une vocation intercommunale, d'autres enfin ont une portée plus locale, voire d'accompagnement pur et simple de la restructuration des espaces publics.

1. LES POLES D'INTERET REGIONAL

Ce sont essentiellement les secteurs Sud-Est et Nord-Est de Paris dans lesquels d'importantes opérations sont prévues et qui pourraient trouver des prolongements de grande ampleur sur les terrains limitrophes situés hors de Paris.

LE SECTEUR SEINE SUD-EST

Ce pôle, dont la création a d'ores et déjà été concrètement engagée par la municipalité sur la rive droite, avec les opérations de Bercy puis, sur la



Le site du canal St Denis entre la basilique et le parc de la Villette

rive gauche, avec celles d'Austerlitz, de Tolbiac et Tolbiac-Masséna, est un élément fondamental de rééquilibrage de la Région vers l'Est de Paris, qui permettra de rétablir une certaine adéquation entre le nombre des emplois offerts et les actifs résidant à l'Est.

Le Schéma d'Objectifs poursuit en l'amplifiant cette action de rééquilibrage, notamment en matière de

création d'activités et d'emplois.

Les indications qui y sont portées supposent toutefois l'établissement de relations entre les emprises situées de part et d'autre du boulevard périphérique ou séparées par les faisceaux ferroviaires.

Le site de la Seine apparaît dans ce secteur capable de fédérer les opérations d'aménagement et de

IV. MAITRISER LES ECHANGES ROUTIERS

Deux millions d'habitants dans la Région traversent chaque jour la Couronne pour entrer dans Paris, dont 0,8 million en voiture et 1,2 million en transports en commun, auxquels il convient d'ajouter l'important trafic extérieur qui emprunte le boulevard périphérique.

La Couronne est, et restera un lieu de passage et d'échanges entre trajets radiaux et mouvements en rocade.

Certes, cette fonction de la Couronne devrait dans l'avenir être allégée grâce à la réalisation ou à la réactivation de liaisons de rocade plus éloignées en périphérie : A86, Francienne, sites propres du Trans Val-de-Marne, de la liaison Saint-Denis à Bobigny, voire même interconnexion IGV.

Mais, pour parvenir réellement à améliorer la situation actuelle et permettre la réussite des interventions d'aménagement dans toute la partie centrale de l'agglomération parisienne, il faut faire de la Couronne un secteur réellement desservi et non plus seulement un secteur traversé.

Ceci suppose :

- la maîtrise des échanges routiers ;
- le renforcement de la desserte par les transports en commun.

1. MAITRISER LES ECHANGES ROUTIERS

Deux grands axes routiers aboutissant à la limite de Paris sont prévus : la voie express le long de la Seine sur la rive gauche et la voie rapide prolongeant l'autoroute A15. S'y ajoutent l'autoroute A14 arrivant à La Défense et directement reliée à Paris par l'avenue de Neuilly dont le réaménagement est en cours. Une attention particulière devra être apportée au traitement des échanges liés à ces nouvelles infrastructures, afin d'éviter qu'ils ne conduisent à une dégradation de la circulation aux principaux points d'accès à Paris : au Sud-Ouest (boulevard Victor, quai du Point du Jour), à l'Ouest (porte Maillot et abords), au Nord-Ouest (porte Pouchet).

La maîtrise des échanges routiers appelle également une action d'amélioration sur certaines portes très chargées, surtout lorsqu'elles accueillent aussi des gares de transports en commun de surface. C'est le cas bien sûr de la porte d'Orléans, mais aussi de certains autres grands carrefours qui pourraient faire l'objet d'études de réaménagement, voire de création de passages dénivelés, comme à la porte d'Aubervilliers par exemple.

La création de liaisons nouvelles, déjà évoquées, constitue bien sûr un autre aspect du traitement des échanges routiers, tant pour améliorer les mouvements et la desserte actuels que pour desservir les

permettre aux futurs quartiers de Bercy et de Tolbiac de dialoguer avec ceux de Charenton et d'Ivry.

LE SECTEUR NORD-EST

à la frange de la Plaine Saint-Denis

La libération progressive de grandes emprises ferrées ou de services, telles le dépôt des fontes ou l'ancien hôpital Claude Bernard, crée les conditions nécessaires à la mise au point d'un vaste projet d'ensemble prolongeant l'opération d'aménagement du parc de la Villette.

L'aménagement sur ces espaces d'un nouveau quartier s'organisant autour du site du canal Saint-Denis permettrait de restructurer les portes d'Aubervilliers et de La Villette, et de rétablir les liaisons radiales comme de rocade qui font actuellement défaut à ce secteur privé.

Ce projet, qui devra bien entendu être étudié à la lumière des besoins des communes riveraines, pourrait lui aussi constituer un pôle de dimension régionale en matière d'activités et d'emplois.

D'autres opérations, parce qu'elles bordent des accès majeurs de Paris, prennent également une importance particulière.

LE SECTEUR SEINE SUD-OUEST

Le nouvel élan donné à ce territoire grâce à l'aménagement du quartier Citroën-Cévennes **doit trouver son prolongement naturel en direction de la commune d'Issy-les-Moulineaux**, où se développent également des projets nouveaux.

A terme, la bordure du boulevard Victor, les installations du «bassin des carènes» de la Marine Nationale, ainsi qu'une partie des emprises de l'héliport affectées aux activités de réparation dont le maintien sur place n'est pas indispensable, devraient laisser place à une intervention majeure d'urbanisme.

Là aussi la Seine doit jouer un rôle essentiel dans l'instauration d'un dialogue urbain entre Paris et les communes de Boulogne-Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux.

LE SECTEUR DE LA PORTE DE BAGNOLET

La création de l'échangeur de Bagnolet, raccordant l'autoroute A3 au boulevard périphérique, a profondément changé la configuration d'origine de la Porte de Bagnolet et modifié les liaisons entre quartiers.

La qualité du site, l'existence au centre de l'échangeur d'emprises aménageables militent pour la réalisation d'un aménagement urbain véritable ne se limitant pas à une simple opération architecturale. La continuité de fait avec les emprises situées sur le territoire de Bagnolet et le statut des terrains rendent souhaitable une conception d'ensemble, qui dépasse les limites territoriales et prend une dimension régionale.

LE SECTEUR DE LA PORTE MAILLOT

L'importance des programmes, notamment tertiaires, envisagés dans ce secteur situé sur l'axe Etoile-La Défense fait de cette opération une composante de l'action de développement, international de Paris. Les couvertures du boulevard périphérique et le traitement de l'espace public de la place de la Porte Maillot offrent, en outre, la possibilité de prolonger le bois de Boulogne jusqu'à cette entrée urbaine essentielle de Paris. Pour toutes ces raisons l'opération de la Porte Maillot a une portée qui dépasse largement le niveau intercommunal.

2. LES OPERATIONS DE PORTEE INTER-COMMUNALE

Elles concernent les secteurs :

BATIGNOLLES - PORTES D'ASNIERES ET DE CLICHY,

où une partie des emprises ferroviaires de la gare des Batignolles et celles occupées par les ateliers de décors de l'Opéra et de l'Opéra Comique pourraient, après leur libération, accueillir une opération d'aménagement de grande dimension, permettant notamment l'aménagement de la liaison de rocade qui fait actuellement défaut à ce secteur fort enclavé.

PORTE DES LILAS

où la démolition d'immeubles-barres édifiés dans les années 50, associée aux perspectives de réutilisation des terrains municipaux, offre la possibilité de lancer, dans ce secteur, une opération d'aménagement significative permettant de rétablir des liens plus étroits entre Paris et la commune des Lilas.

PORTE DE VINCENNES

où le profil du boulevard périphérique offre la possibilité technique d'accueillir des couvertures dans le cadre d'une opération d'urbanisme permettant à la fois de structurer cette place tout en ménageant la perspective ouverte à partir de la place de la Nation en direction du château de Vincennes.

LE SECTEUR DES TROIS PORTES, ITALIE-IVRY-CHOISY

qui mérite une véritable opération d'ensemble de recomposition de l'espace urbain, dans le double objectif de structurer les liaisons entre Paris, le Kremlin-Bicêtre et Ivry et d'embellir l'espace public.

LA PORTE DE PANTIN

qui justifie un traitement ambitieux de l'espace public s'appuyant sur des opérations de construction d'accompagnement en concertation avec la commune de Pantin.

3. DES INTERVENTIONS PLUS LOCALES OU D'ACCOMPAGNEMENT

Une dizaine d'opérations d'aménagement inscrites dans le schéma d'objectifs essentiellement locaux ; elles sont rendues possibles, selon les cas, grâce à la reconversion d'emprises ferroviaires ou d'emprises peu ou mal utilisées.

Il en est ainsi des secteurs suivants :

- Moskowa (18ème ardt) ;
- Villette-Jaurès (19ème ardt) ;
- Porte de la Chapelle et extension de la ZAC de l'Evangile (18ème ardt) ;
- Gare de la Glacière, place de Rungis (13ème ardt) ;
- Porte d'Auteuil (16ème ardt) ;
- Charlety (14ème ardt) ;
- Molitor (16ème ardt) ;
- Porte de Montreuil (20ème et 12ème ardt) ;
- Portes Brancion et de Vanves (14ème et 15ème).

IV. MAITRISER LES ECHANGES ET RENFORCER LA DESSERTE

Deux millions d'habitants dans la Région traversent chaque jour la Couronne pour entrer dans Paris, dont 0,8 million en voiture et 1,2 million en transports en commun, auxquels il convient d'ajouter l'important trafic extérieur qui emprunte le boulevard périphérique.

La Couronne est, et restera un lieu de passage et d'échanges entre trajets radiaux et mouvements en rocade.

Certes, cette fonction de la Couronne devrait dans l'avenir être allégée grâce à la réalisation ou à la réactivation de liaisons de rocade plus éloignées en périphérie : A86, Francilienne, sites propres du Trans Val-de-Marne, de la liaison Saint-Denis à Bobigny, voire même interconnexion TGV.

Mais, pour parvenir réellement à améliorer la situation actuelle et permettre la réussite des interventions d'aménagement dans toute la partie centrale de l'agglomération parisienne, **il faut faire de la Couronne un secteur réellement desservi et non plus seulement un secteur traversé.**

Ceci suppose :

- la maîtrise des échanges routiers ;
- le renforcement de la desserte par les transports en commun.

1. MAITRISER LES ECHANGES ROUTIERS

Deux grands axes routiers aboutissent à la limite de Paris sont prévus : la voie express le long de la Seine sur la rive gauche et la voie rapide prolongeant l'autoroute A15. S'y ajoute l'autoroute A14 arrivant à La Défense et directement reliée à Paris par l'avenue de Neuilly dont le réaménagement est entrepris. Une attention particulière devra être apportée au traitement des échanges liés à ces nouvelles infrastructures, afin d'éviter qu'ils ne conduisent à une dégradation de la circulation aux principaux points d'accès à Paris : au Sud-Ouest (boulevard Victor, quai du Point du Jour), à l'Ouest (porte Maillot et abords), au Nord-Ouest (porte Pouchet).

La maîtrise des échanges routiers appelle également une action d'amélioration sur certaines portes très chargées, surtout lorsqu'elles accueillent aussi des gares de transports en commun de surface. C'est le cas bien sûr de la porte d'Orléans, mais aussi de certains autres grands carrefours qui pourraient faire l'objet d'études de réaménagement, voire de création de passages dénivelés, comme à la porte d'Aubervilliers par exemple.

La création de liaisons nouvelles, déjà évoquée, constitue bien sûr un autre aspect du traitement des échanges routiers, tant pour améliorer les mouvements et la desserte actuels que pour desservir les

Le schéma d'objectifs pour l'aménagement de la Couronne dans Paris, même s'il n'est qu'un cadre général d'actions, est à la fois original et ambitieux.

C'est un document prospectif, il exprime les intentions envisagées. Il peut s'agir soit de liaisons intercommunales comme la liaison nouvelle avec Aubervilliers le long du canal Saint-Denis ou de nouvelles liaisons de rocade, notamment celles proposées pour compléter le maillage de l'ancienne voie d'isolement.

De même, l'effort de réorganisation de l'espace public devra assurer une plus grande maîtrise du stationnement de surface, grâce à la création, là où cela est possible, de nouvelles capacités de stationnement.

2. RENFORCER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Trois projets sont inscrits dans le Schéma d'objectifs, en raison de leur rôle fondamental, quelle qu'en soit l'échéance de réalisation :

- **la ligne assurant la desserte du secteur Seine Sud-Est**, dont le poids et le rôle dans le rééquilibrage régional font de sa réalisation une absolue priorité. Elle devrait desservir au moins les secteurs Maison-Blanche - Porte d'Italie - Tolbiac - Bercy - Gare de Lyon.

- **la ligne tangentielle au Sud**, utilisant les empreintes de la Petite Ceinture du boulevard Victor jusqu'au secteur Seine Sud-Est ; elle s'inscrit dans le projet de liaison régionale de grande ampleur entre La Défense, les secteurs de la boucle Ouest de la Seine, la Couronne Sud, en raccordant au réseau le Sud-Est de la Région (notamment les villes nouvelles d'Evry et de Melun-Sénart).

Cette nouvelle liaison régionale permettrait de décharger les axes de transport en commun concentrés sur le centre de Paris et de répondre aux besoins engendrés par le développement des programmes tertiaires, notamment entre La Défense-Issy et Boulogne. Elle permettrait en outre de mieux répartir les charges sur le réseau existant grâce à la création de nombreuses correspondances.

- **Une ligne tangentielle au Nord**, en symétrie de la liaison Sud ; cette nouvelle liaison décongestionnerait l'agglomération à partir des emprises ferroviaires existantes de la Petite Ceinture Nord. Elle répondrait aux objectifs de structuration du SDAU Régional en renforçant notamment l'axe Cergy-Pontoise-Marne la Vallée.

Aux points de correspondance de ces lignes nouvelles avec les réseaux existants peuvent être développés des pôles d'échanges qui joueraient un rôle important dans la transformation de la Couronne. De surcroît, certains d'entre eux, reliés aux réseaux ferrés, peuvent devenir de véritables gares routières d'importance régionale dédoublant les grandes gares centrales (Austerlitz, Lyon, Nord et Est).

Un tel objectif va d'ailleurs de pair avec la qualité de la vie locale. C'est ce qu'on montre, le cas, les aménagements entrepris dans la partie Est de Paris dans le cadre du plan-programme que nous avons lancé en 1983.

A moyen terme, trois points d'échange privilégiés apparaissent, à ce titre, susceptibles de jouer un rôle structurant particulièrement important :

- dans le secteur Sud-Est :

«**Tolbiac**» à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne C du RER, en déplaçant la gare Masséna vers la rue de Tolbiac ;

«**Bercy-Charenton**», par la création d'un nouvel arrêt sur les lignes de banlieue de la Gare de Lyon, desservant les quartiers de Bercy, de Charenton et leurs extensions ;

- dans le secteur Seine Sud-Ouest :

«**Boulevard Victor**» au carrefour de la Petite Ceinture et la ligne C du RER, desservant le parc Citroën, le Parc des Expositions, la Plaine de Vaugirard et Issy-les-Moulineaux.

A plus longue échéance, et liés à l'aménagement de la Petite Ceinture Nord, trois autres points d'échanges mériteraient d'être valorisés aux abords du secteur Villettes-Pantin, de la Porte de la Chapelle et de la Porte de Clichy.

Dans ce domaine encore, des actions plus ponctuelles seront à poursuivre en ce qui concerne les réseaux d'autobus et les lignes d'autocars. Si de nombreux terminus ont été reportés en dehors de Paris en raison des prolongements des lignes de métro, des gares routières subsistantes devront être réorganisées dans le cadre des opérations d'aménagement, comme aux Portes d'Orléans, d'Italie, ou de la Villette.

Mais, au-delà, la question reste ouverte de savoir s'il ne serait pas opportun de réduire les discontinuités des réseaux d'autobus encore trop fréquentes de part et d'autre des limites de Paris.

Le Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la Couronne dans Paris, même s'il n'est qu'un cadre général d'actions, est à la fois original et ambitieux :

- C'est un document prospectif ; il exprime les intentions de la municipalité à l'égard d'un secteur qui est, et sera plus encore demain, stratégique pour l'aménagement de Paris. Il prend en compte dans ce but les évolutions de tous ordres qui ont affecté la Couronne (juridiques, réglementaires, urbaines...) et a pour but d'éviter le «coup par coup» et d'inscrire l'avenir de la Couronne dans une réflexion globale et cohérente ;

- C'est aussi un document d'ouverture à l'égard des communes riveraines dans le but de donner une cohérence à l'aménagement du centre de l'agglomération.

Car, c'est bien en fait à ce niveau plus large de l'agglomération qu'il faut situer certains des enjeux majeurs de ce Schéma d'objectifs. Certes, l'agglomération parisienne dispose des atouts nécessaires pour renforcer son rôle de métropole à l'échelle internationale plus que toute autre en Europe.

Mais l'évolution ne se fera dans ce sens que si les territoires les plus précieux du centre de l'agglomération, dont la Couronne fait partie, sont utilisés au mieux.

Un tel objectif va d'ailleurs de pair avec la qualité de la vie locale. C'est ce qu'ont montré, je crois, les aménagements entrepris dans la partie Est de Paris dans le cadre du plan programme que nous avons lancé en 1983.

L'avenir de l'agglomération passe par un effort de coordination dont la contrepartie est l'établissement d'une réelle solidarité.

Il est de notre devoir, dans le cadre et le respect de la souveraineté de chacun, de relever une ambition d'intérêt régional. La démarche que je vous propose aujourd'hui vise à créer le véritable esprit d'agglomération urbaine qui fait défaut actuellement.

Les «fortifs»..., la zone..., conservent comme un parfum d'une époque révolue comme l'est l'idée d'une ville enfermée derrière des remparts réduite à être la vitrine historique d'un Paris bien plus large. Tout au contraire, à partir de l'héritage du passé, une dynamique nouvelle peut être instaurée pour construire la capitale internationale de demain, active, multiple où il fasse bon vivre au quotidien.

Cette ambition, qui anime dans son contenu et surtout dans sa démarche le Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la Couronne dans Paris «intra-muros», ne pourra toutefois être atteinte que si Paris est perçue et appréhendée à l'échelle de l'agglomération toute entière.

BR0
PA
740

OCCUPATION DES SOLS

- Espaces ouverts : jardins, terrains de sports, cimetières
- Equipements
- Espaces à dominante bâtie
- Opérations d'aménagement engagées
- Boulevard périphérique
- Principaux axes urbains
- Principaux pôles d'échange
- La Seine et les Canaux
- Grandes emprises ferroviaires ou de services



STRUCTURER ET EMBELLIR LES ESPACES PUBLICS

- LES LIAISONS**
 - composer des places
 - organiser les espaces de jonction
 - créer de nouvelles liaisons
 - améliorer l'environnement des grands échangeurs
- LES ESPACES PUBLICS**
 - améliorer le traitement et les conditions d'usage
 - prolonger les promenades des berges
- LES GRANDS ELEMENTS DU PAYSAGE**
 - prendre en compte le site de la Seine et des canaux
 - préserver les perspectives et points de vue

AFFIRMER LA VOCATION D'EQUIPEMENT ET DE CEINTURE VERTE

- LES ESPACES DE PLEIN AIR**
 - protéger la continuité des séquences à dominante d'espace ouvert
 - mettre en valeur les espaces verts et les terrains de sports
 - créer de nouveaux espaces verts ou sportifs
- LES EQUIPEMENTS**
 - améliorer les équipements
 - créer ou moderniser des grands équipements

RECONQUERIR CERTAINES EMPRISES

- LES INTERVENTIONS D'AMENAGEMENT**
 - développer des opérations mixtes
 - réaliser des projets locaux d'accompagnement
- L'INTEGRATION DU BOULEVARD PERIPHERIQUE**
 - construire des immeubles écrans
 - couvrir certains tronçons

MAÎTRISER LES ECHANGES ET RENFORCER LA DESSERTE

- LES GRANDS ECHANGES ROUTIERS**
 - gérer les nouvelles connexions et les principaux nœuds existants
- LES TRANSPORTS COLLECTIFS**
 - desservir le secteur Sud-Est
 - remettre en service la petite ceinture Sud
 - créer des correspondances avec le réseau régional
 - créer des correspondances avec le métro
 - définir une desserte en rocade au Nord

SCHEMA D'OBJECTIFS POUR L'AMENAGEMENT DE LA COURONNE DANS PARIS

atelier parisien d'urbanisme

