



La ceinture verte sud depuis la porte d'Issy (15<sup>e</sup>)

### 3. Renaissance de la ceinture verte : agir sur les systèmes



D'abord imaginée comme un système homogène, la réalité de la ceinture verte a été confrontée pendant un siècle à un développement urbain qui a, peu à peu, effacé la lisibilité de l'intention initiale. Néanmoins, les spécificités de ce territoire sont là et permettent encore d'imaginer pour l'avenir l'émergence d'une identité renouvelée.

Au fil du temps, la pression foncière associée à une image persistante d'espace arrière et de rejet a amené la mise en place de programmes qui ont mis à mal l'idée de ceinture verte. Elle est alors devenue accessoire et les projets sont allés à l'encontre des principes fondateurs.

Dès 2001, l'engagement du grand projet de renouvellement urbain de la Couronne de Paris et le souhait de créer des liens avec les communes voisines ont créé les conditions d'un nouveau regard sur ce territoire. Les premières actions, aujourd'hui largement engagées, ont privilégié l'accessibilité et la requalification de l'espace public avec le tramway ainsi que le lancement d'opérations d'aménagement ambitieuses qui modifient les rapports au Boulevard périphérique et les relations avec les communes voisines.

Aujourd'hui, une deuxième étape peut être engagée dans laquelle la ceinture verte peut renouer avec son rôle d'origine et jouer de sa situation particulière, dépassant son image de coupure et de no man's land, pour devenir un espace qualitatif, habité, parcouru, partagé, au service de la ville dense, un territoire dynamique au cœur de l'agglomération francilienne, image de la ville durable et partagée.

Les spécificités de ce territoire offrent des qualités paysagères et de nature, d'accessibilité et de parcours, de mixité d'usages et de disponibilités foncières qui ne demandent qu'à être révélées.

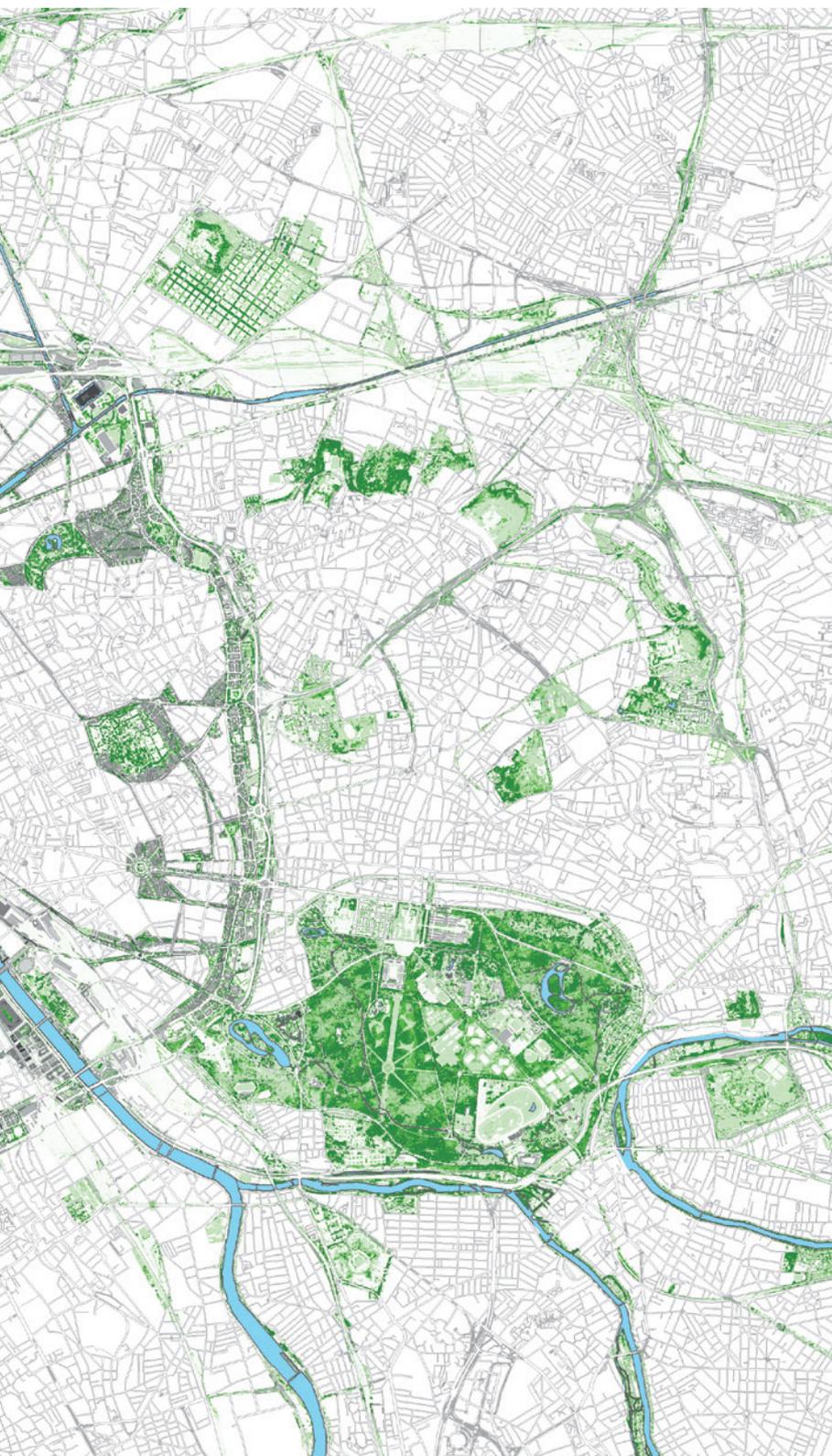
Il s'agit alors de proposer une stratégie qui valorise chacune des situations ou actions engagées, stratégie ancrée autour de trois objectifs généraux :

- plus de nature
- plus de porosité
- plus d'usages

LA CEINTURE VERTE ET SES RAMIFICATIONS — 2011



# + de NATURE



## Renforcer la nature dans pour aider au fonctionnement de l'écosystème francilien

Au sein des multiples actions menées par Paris pour accroître son patrimoine végétal et renforcer la biodiversité urbaine, la ceinture verte, anneau continu autour de Paris qui croise toutes les grandes infrastructures radiales, le fleuve et les canaux est destinée à devenir l'anneau central de la trame verte francilienne. La valorisation de la ceinture verte constitue le levier d'action le plus important que Paris possède pour contribuer au renforcement de cette trame verte métropolitaine si nécessaire à la qualité de la vie urbaine.

Cela passe par plus de nature dans la ceinture verte, plus de plantations dans ses espaces non bâtis de toutes sortes mais aussi plus de continuité entre les espaces plantés pour favoriser la circulation des espèces, flore et faune. Cela passe en même temps par plus de proximité et par des relations plus directes avec les espaces des infrastructures routières et ferroviaires ainsi qu'avec le fleuve et les canaux qui assurent les continuités écologiques entre le cœur de l'agglomération dense et les grands espaces naturels de l'Île-de-France. En effet, en ville, ces infrastructures, alors qu'elles constituent des coupures dans les campagnes, portent des formes de continuité liées à la présence de talus, de bas côtés et d'interstices, plantés ou laissés en friche, souvent inaccessibles à l'homme, qui accueillent une faune et une flore sauvage et sont des lieux de passages des pollens et des espèces à travers le territoire urbanisé.

## Renforcement des continuités végétales et de la biodiversité

Si l'on souhaite à la fois renforcer l'identité de la ceinture verte par une densification des plantations, favoriser la biodiversité en réduisant le morcellement qui l'affecte par la suppression de toutes les coupures entre les zones plantées, il est nécessaire d'agir en même temps sur l'ensemble des éléments qui constituent le système des espaces non bâtis de la ceinture verte. Sont concernés les parcs, les jardins, les stades, les centres sportifs, les cimetières, les cours et les espaces non bâtis en intérieur d'îlots, les voies publiques, mais aussi tout ce qui peut faire lien et non coupures : les voies publiques, mais également le Boulevard périphérique, les quais de la Seine et des canaux, les infrastructures ferroviaires et tout d'abord celles que l'on utilise peu ou plus, comme la petite ceinture ferroviaire.

Plusieurs actions concomitantes sur ces espaces non bâtis sont à mener avec comme objectifs communs :

- augmenter la surface de plantation et la perméabilité des sols ;
- créer des zones de plantations qui incluent la végétation spontanée ;
- assurer la présence et la superposition des différentes strates végétales ;
- transformer les systèmes de clôtures afin d'assurer les continuités végétales entre les espaces de la ceinture verte et les espaces voisins ;

Décliné en actions spécifiques selon les types d'espaces, ces objectifs peuvent servir de guide à tous les gestionnaires.

### → Augmenter la surface de plantation et la perméabilité des sols

#### Gérer le sol, l'eau et le ruissellement

Avec le sol se pose la question de la durabilité des plantations urbaines.

Mettre en place des sols qui présentent des propriétés agronomiques favorables à la croissance et au développement des plantes et des arbres dans des espaces végétalisés est important pour une introduction durable (pérenne dans le temps) de la nature.

La gestion de l'eau et du ruissellement est également un point important et à optimiser.

Une infiltration de l'eau à la parcelle est idéale. On peut aussi imaginer par des jeux de dénivelé pouvoir faire circuler l'eau en surface d'une parcelle plus imperméable à une autre qui pourrait, elle, être en demande d'eau. Par exemple, un terrain de sport suivi par un talus de périphérique en pente pourrait, par un nivellement simple amener l'eau sur la ligne de crête du talus et ainsi permettre à celle-ci de s'écouler sur la pente. Solution d'autant plus pertinente que le périphérique est un milieu sec.

## Parcs, jardins et bois : protéger l'existant, renforcer les continuités avec les autres espaces plantés

Dans les parcs, les jardins et les bois de Vincennes et de Boulogne qui constituent les espaces emblématiques de la ceinture verte, un examen des surfaces imperméables et des clôtures pleines totalement minérales devra permettre d'augmenter la perméabilité des sols et de supprimer des coupures dues à des murs, des murets..., des enclos sportifs ou des concessions (dans les bois notamment) qui ne laissent rien passer.

### Cimetières : plus de plantations et de perméabilité des sols

Dans les cimetières, dans la droite ligne des préconisations déjà inscrites dans l'étude de l'Apur sur les cimetières du SIFUREP.

Les principales actions à mener ont été identifiées :

- le renforcement de la végétation par des plantations d'arbres et des plans paysagers ;
- la réduction des surfaces de sols imperméables et l'introduction de l'eau sous des formes à définir en fonction de l'architecture du site ;
- la transformation des murs d'enceinte pour introduire des éléments végétaux dans le système de clôture.

Ces actions devraient permettre de diminuer l'impact des cimetières sur les îlots de chaleur et de faire en sorte qu'ils ne constituent plus des coupures dans les continuités végétales de la ceinture verte.



Exemple de gestion de l'eau sur l'espace public, Blanc-Mesnil (93)



Avant — Extrait de l'étude « Situation, enjeux urbains et d'aménagement des cimetières du Sifurep », décembre 2010



Après — Extrait de l'étude « Situation, enjeux urbains et d'aménagement des cimetières du Sifurep », décembre 2010

© Apur



Avant



Après

© Apur

## Stades et centres sportifs : aller vers des parcs sportifs plantés

Les stades et centres sportifs qui constituent la plus grande part des espaces non bâtis de la ceinture verte, plus de 124 ha divisés en 29 stades et 17 centres sportifs et terrains d'éducation physique, (soit presque autant de surface que tous les parcs et jardins réunis qui occupent 165 ha si l'on intègre le parc Montsouris et le Parc de la Villette), sont très minéraux. Les terrains de grands jeux ont quasiment tous un sol synthétique, ils le resteront à l'avenir en raison de leur forte fréquentation qui interdit la pelouse naturelle.

Les plantations prévues à l'origine ont été peu à peu réduite au profit de sols stabilisés imperméables plus faciles à entretenir.

En dehors de la stricte emprise des terrains, leurs abords, les allées et voies de circulation et l'ensemble des aires de jeux, des terrains annexes, des plates bandes et des lisières sont à retravailler dans le but de les transformer en réels « parcs sportifs et de loisirs » dans lesquels les espaces plantés et boisés dominent ainsi que les sols perméables.

Ce sont là des projets d'ensemble à étudier qui posent des questions de paysage et d'usage.



Terrains de tennis, centre sportif Louis Lumière (20°)

© Apur



Terrains de tennis, parc des Batignolles (17°)

© Apur

## Les voies publiques : renforcer les continuités végétales dans les rues et avec les terrains voisins

Le boulevard des Maréchaux a d'ores et déjà changé de paysage et d'usage avec l'arrivée du tramway, de son terre-plein engazonné, au sud et bientôt à l'est et au nord, l'intégrant ainsi beaucoup plus qu'il ne l'était jusqu'alors dans la ceinture verte. Toutes les voies existantes entre le boulevard des Maréchaux et le Boulevard périphérique et celles situées parfois en limite des communes pourraient être reprises dans l'esprit de la ceinture verte. De nouveaux paysages restent à inventer à partir de quelques principes qui favorisent la biodiversité et les continuités écologiques :

- réduction de l'emprise des chaussées bitumées ;
- transformation des trottoirs pour les rendre plus proches d'espaces de promenade ;
- intégration de lignes d'arbres d'alignement dans de longues plates bandes plantées qui réduisent la proportion de sol imperméable ;
- transformation des clôtures de toutes sortes qui bordent ces voies et utilisation d'une part du trottoir pour des plantations en pied de clôture et de bâtiment dans le but d'assurer des continuités végétales entre les voies publiques et les espaces non bâtis privés voisins.

## Le Boulevard périphérique : aller vers la création d'un réel massif forestier

- La densification des plantations sur les talus du Boulevard périphérique (40 ha) et leur transformation pour se rapprocher des caractéristiques d'un massif boisé, plus naturel et entretenu différemment, devraient contribuer à diminuer les effets de « climat méditerranéen », plus chaud et plus sec, engendré par l'intensité de la circulation automobile et notamment par les poids lourds. Dans un premier temps une expérimentation portant sur de nouvelles plantations et les apports d'eau possibles pourrait être mise en œuvre sur un des tronçons, accompagnée d'une campagne de mesure de la température et de la qualité de l'air.
- La continuité des talus doit être conservée et protégée contre les tentations de vouloir venir construire à l'aplomb des chaussées du Boulevard périphérique et de ses bretelles. Lorsque les talus ou les bas-côtés plantés n'existent pas, les projets d'aménagement et de construction sur les terrains riverains du Boulevard périphérique doivent les intégrer comme une donnée programmatique qui s'impose à eux.
- Un travail sur les effets de la pollution atmosphérique du Boulevard périphérique sur les terrains non bâtis et les équipements voisins, notamment ceux qui accueillent des pratiques sportives et de loisirs, est nécessaire pour définir quel type d'intervention serait efficace pour réduire la pollution de l'air et les effets d'îlot de chaleur.



Rue Louis Lumière (20<sup>e</sup>), état existant

© Apur



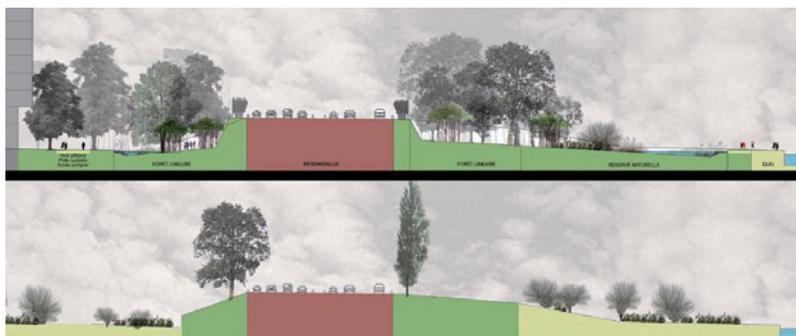
Illustration du principe de renforcement de la végétation sur les voies publiques

© Apur



Illustration du principe de la forêt linéaire

© François Leclerc — agence TER



Travail des talus du Boulevard périphérique pour réaliser la forêt linéaire

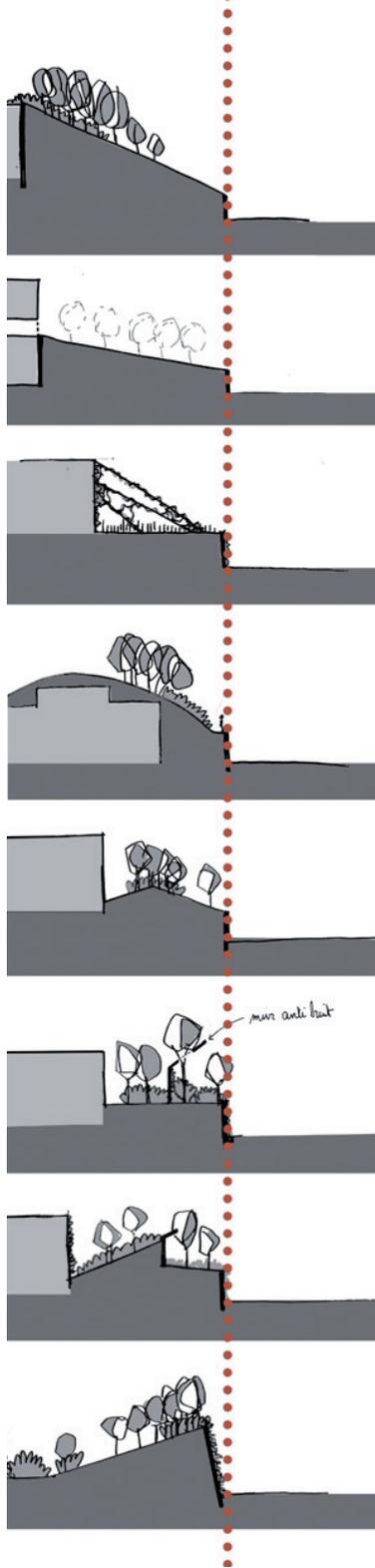
© François Leclerc — agence TER

## AGIR SUR LES TALUS ET LES CLÔTURES DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE POUR ACCENTUER LES CONTINUITÉS VERTES ET RENFORCER LE PAYSAGE

Déclinaisons des configurations possibles de talus entre le Boulevard périphérique et les espaces adjacents

Zone incluant du bâti  
(gymnase, immeuble...)

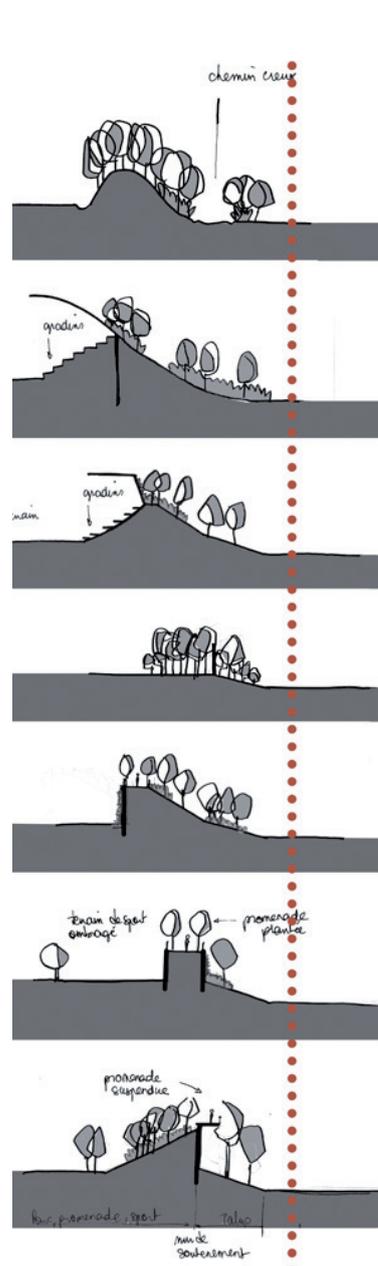
Boulevard  
périphérique



Diverses configurations  
en présence d'un bâtiment voisin

Zone libre  
(parc, square, stade)

Boulevard  
périphérique



Diverses configurations  
en limite d'un espace non bâti

## Quais de la Seine et des canaux, infrastructures : jouer la synergie et renforcer la proximité

Si, comme l'affirment les scientifiques, les continuités écologiques sont primordiales pour le déplacement des espèces à travers la ville et la qualité de la nature dans la ville, alors les quais de la Seine et des canaux jouent un rôle particulier dû à la linéarité de leurs rives et à leur étendue tout au long du lit du fleuve et de l'infrastructure du canal. Lorsqu'ils croisent la ceinture verte, même si c'est à des niveaux très différents à cause de la superposition des ouvrages de franchissement des voies d'eau et sans continuité totale, les quais doivent pouvoir contribuer à la présence et au déplacement à travers le territoire urbanisé de cette faune et cette flore et lui permettre de remonter ou de descendre le cours du fleuve.

Créer des îlots de nature sur les berges minérales, veiller à maintenir un rythme assez serré et régulier des arbres et veiller à ce que la proximité entre la nature présente sur la ceinture verte et les voies d'eau puisse être maintenue ou renforcée constitue des objectifs tant pour les travaux de gestion que pour les projets. Il en est de même vis-à-vis des faisceaux ferroviaires et des emprises routières et autoroutières qui sont autant de corridors potentiels entre la ville dense et la campagne.

## Cours d'école, cours intérieurs des HBM... : renverser la tendance à la minéralisation des espaces non bâtis intérieurs

Là, également, et peut-être encore plus en raison de la forte fréquentation de ces espaces par les habitants, les enfants..., recréer un rapport proche à la nature et la renforcer par la transformation des espaces non bâtis intérieurs et de leurs limites est primordial. Ces actions de création de plantations ou de jardins de toutes sortes ont déjà été engagées par les bailleurs sociaux. On pourrait aller plus loin et confier aux usagers eux-mêmes, avec l'aide d'associations ou dans un cadre pédagogique lorsqu'il s'agit d'établissements d'enseignements, le soin d'amplifier la présence de la nature.

## Créer des zones de plantations qui incluent la végétation spontanée et assurent la présence et la superposition des différentes strates végétales

Aujourd'hui nos systèmes de plantation sont encore globalement ceux que nous a légués le XIX<sup>e</sup> siècle. Les tentatives de mise en place d'un système d'espaces plantés dans la ceinture verte qui était inscrit dans les projets d'origine ont été délaissées depuis les années 50 au profit d'une vision très fonctionnaliste des espaces et d'un mode de plantation très « classique », hérité de la pensée hygiéniste et rationnelle des ingénieurs du XIX<sup>e</sup> siècle. Associée à une mécanisation de plus en plus grande de la



© Reichen et Robert Associés

Aménagement du site « Port Sérurier » — Usine Lafargue, canal de l'Ourcq (19<sup>e</sup>)



© Apur

Exemple de cour d'école végétalisée — école maternelle Armand Rousseau (12<sup>e</sup>)



© Apur

Exemple de végétalisation des espaces intérieurs



© Apur

État existant



© Apur

État projeté Exemple de végétalisation des îlots de voirie comprenant plusieurs strates végétales

gestion des espaces plantés et à une utilisation des pesticides durant 50 ans, la végétation de la ceinture verte est aujourd'hui réduite à son strict minimum dès que l'on n'est pas dans des parcs ou des jardins.

Cela passe également par une complexité plus grande du système de plantations :

- dans les espaces publics (voies, carrefours, sur-lar-ges...) où il serait possible d'implanter des strates végétales herbacées et arbustives en complément des arbres ;
- dans les parcs sportifs, les cimetières, les cours et espaces intérieurs, où il serait possible également de renforcer les plantations et d'envisager de laisser certains sols redevenus perméables accueillir une part de nature sauvage.

Cela passe enfin par un système de plantation qui nécessite moins d'entretien, qui soit plus proche d'un point d'équilibre de la nature, par exemple sur les talus du Boulevard périphérique, diminuer les plantations horticoles au profit de plantations forestières pérennes (cela suppose évidemment une modification des modes de gestion et la mise au point de procédés compatibles avec la sécurité routière).



Exemple de saut-de-loup formant clôture — Jardin botanique, Bordeaux

## → Transformer les systèmes de clôtures afin d'assurer les continuités végétales entre les différents espaces de la ceinture verte

Agir sur le système de la ceinture verte c'est aussi agir sur le système des clôtures avec plusieurs objectifs : au-delà de la diminution nécessaire il s'agit de leur donner un rôle dans l'amélioration de la biodiversité et des continuités écologiques par leur végétalisation et leur porosité à la circulation de la faune.

### Favoriser les haies végétales et expérimenter de nouveaux de nouvelles formes de limites

Une clôture peut également prendre une forme différente de la clôture grillagée classique, comme les haies végétales, travaillées dans l'épaisseur avec

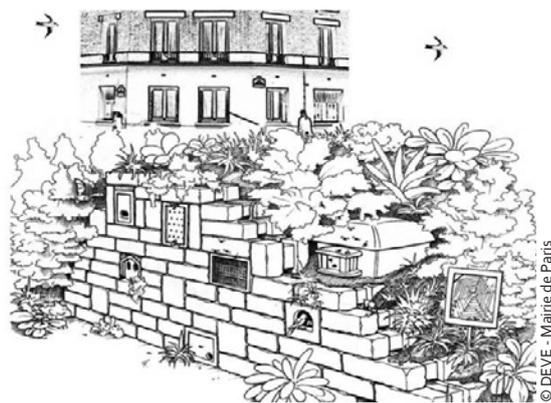
des végétaux choisis (végétaux denses, épineux, persistants...) et qui pourra répondre au besoin de protection et de fermeture d'un espace, qu'il soit public ou privé.

Les « sauts de loup », souvent utilisés par les architectes des monuments historiques pour éviter les clôtures des grands parcs paysagers tout en maîtrisant l'accessibilité du public, sont également des solutions pérennes qui pourraient être expérimentées entre des espaces contigus de statuts ou de fonctions différents (entre un centre sportif et un jardin privé par exemple). Cette solution a également l'avantage de créer des fosses qui apportent de la diversité en termes de micro-relief et de micro-climat. Associés à la notion de noue, les sauts de loup sont aussi des façons de stocker l'eau de pluie et de l'utiliser pour rafraîchir l'air.

### Avoir des clôtures permettant la circulation de la faune

Certaines clôtures sont plus ou moins poreuses au passage de la faune. Une clôture hermétique au passage d'un certain type d'espèce peut s'avérer aisée à franchir pour d'autres. Ainsi un muret empêchera la progression d'un batracien mais ne sera qu'un obstacle minime pour le hérisson. Les réponses à apporter sont donc diverses.

En même temps, les clôtures si elles sont conçues avec des matériaux et une mise en œuvre adéquats (joints inexistantes ou poreux, irréguliers...), peuvent servir d'habitat pour certains insectes, petits invertébrés qui y trouvent gîtes et nourriture et aux oiseaux insectivores. Le choix des matériaux de clôtures et de leur forme est donc primordial car ils ont un rôle à jouer dans la dynamique de la biodiversité.



Exemple de clôture permettant l'habitat et la circulation de la faune

### Diminuer le nombre de clôtures en supprimant les doublons

De nombreuses clôtures ne matérialisent que des limites de foncier ou de gestion des espaces, qui sont pourtant parfois de même nature. Dans une vision globale qui cherche à mettre en valeur chaque espace, il est souvent possible de supprimer des doublons ou de déplacer des clôtures afin de mettre à profit ces délaissés pour proposer des agrandissements d'espaces publics.

## Se servir des murs anti-bruit du Boulevard périphérique pour assurer des continuités végétales entre espaces voisins

Les murs anti-bruit du Boulevard périphérique doivent eux aussi participer au renforcement des continuités écologiques qui passent par la suppression des coupures créées par ces murs.

Sans attendre l'occasion de projets qui permettraient de les repenser, il est possible dans un premier temps de les adapter pour permettre le passage de la faune entre les talus du Boulevard périphérique et les autres espaces de la ceinture verte. De même, par une politique de plantations, les végétaux pourraient venir habiller ces murs rendant ainsi le paysage de la ceinture verte plus perceptible et empêchant l'échauffement de ces murs en été.



État existant — Doubles clôtures



État projeté — Doubles clôtures



État existant — Mur antibruit entre Boulevard périphérique et stade



État projeté

## Une synergie à trouver entre la ceinture verte et la petite ceinture ferroviaire

Créer des relations entre la ceinture verte et la petite ceinture ferroviaire, lorsque les deux sont proches, est également une façon de renforcer la possibilité de créer des continuités écologiques au

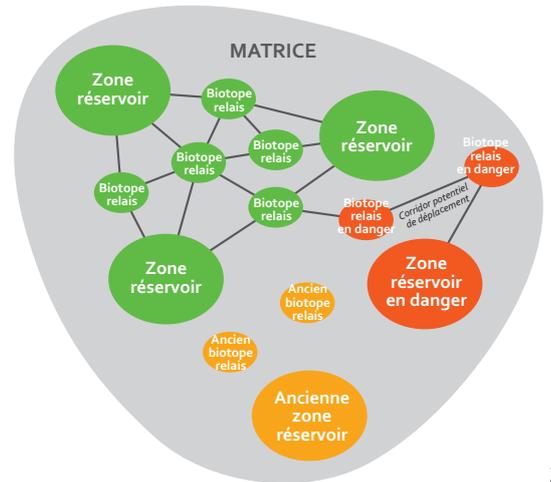
cœur de la ville dense. Cela suppose une attention particulière aux espaces non bâtis, publics et privés situés entre les deux. Cela est possible, au sud de Paris, entre le pont du Garigliano et Paris Rive Gauche, à l'ouest au droit du sentier nature, au nord-est depuis les Batignolles jusqu'à la porte de Saint-Ouen, à l'est entre la porte de Vincennes et la porte de Charenton.

## → Relier les grands espaces verts entre eux par la ceinture verte et relier la ceinture verte aux espaces constitutifs de la trame verte métropolitaine hors Paris

Les grands espaces plantés du cœur de l'agglomération ont été créés comme des îlots de nature isolés au cœur de l'espace urbain. Ils sont donc séparés les uns des autres. Il est aujourd'hui très difficile d'identifier des parcours lisibles pour les relier. Or, ces liens sont extrêmement importants tant pour les pratiques sociales de promenade et de loisirs que pour les continuités écologiques nécessaires à la qualité de ces espaces. À l'interface de Paris et des communes voisines, deux espaces peuvent demain jouer ce rôle, la petite ceinture ferroviaire et la ceinture verte. De la même manière que le département de la Seine Saint-Denis est en train de travailler à la création d'un chemin des parcs les reliant entre eux par un parcours vert, c'est par la ceinture verte que pourront être reliés le bois de Vincennes et le parc de la Villette, le Parc des Buttes Chaumont et le parc de la Noue à Bagnolet, le parc Montsouris et la Seine, le parc des Batignolles et le futur parc des Docks de Saint-Ouen, etc.

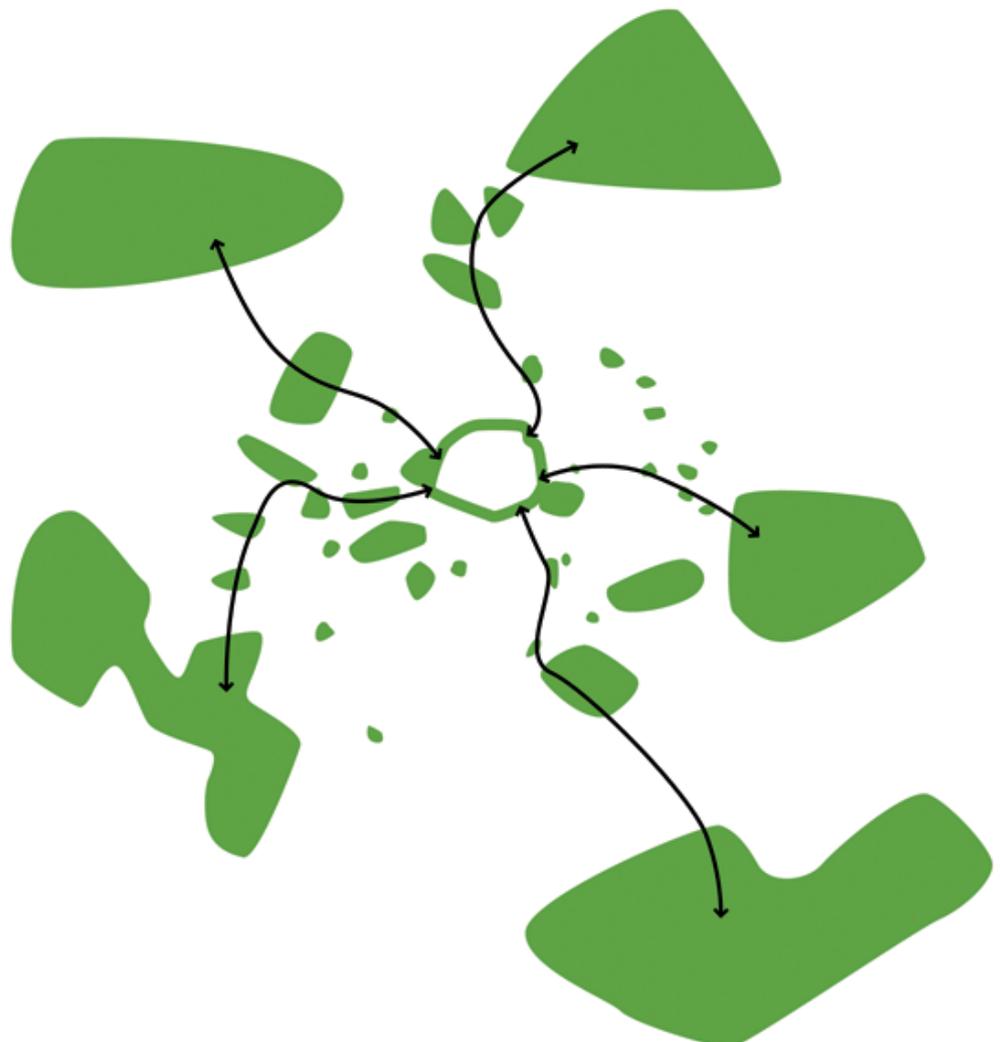
Chaque projet sur le territoire de la ceinture verte pourrait être l'occasion de créer les connexions manquantes par :

- une attention particulière portée aux continuités non bâties, notamment celles qui sont constituées par les grandes infrastructures linéaires notamment les talus du Boulevard périphérique ;
- un placement judicieux des nouveaux espaces publics, voies plantées et jardins ;
- une coordination des projets dans et hors Paris.

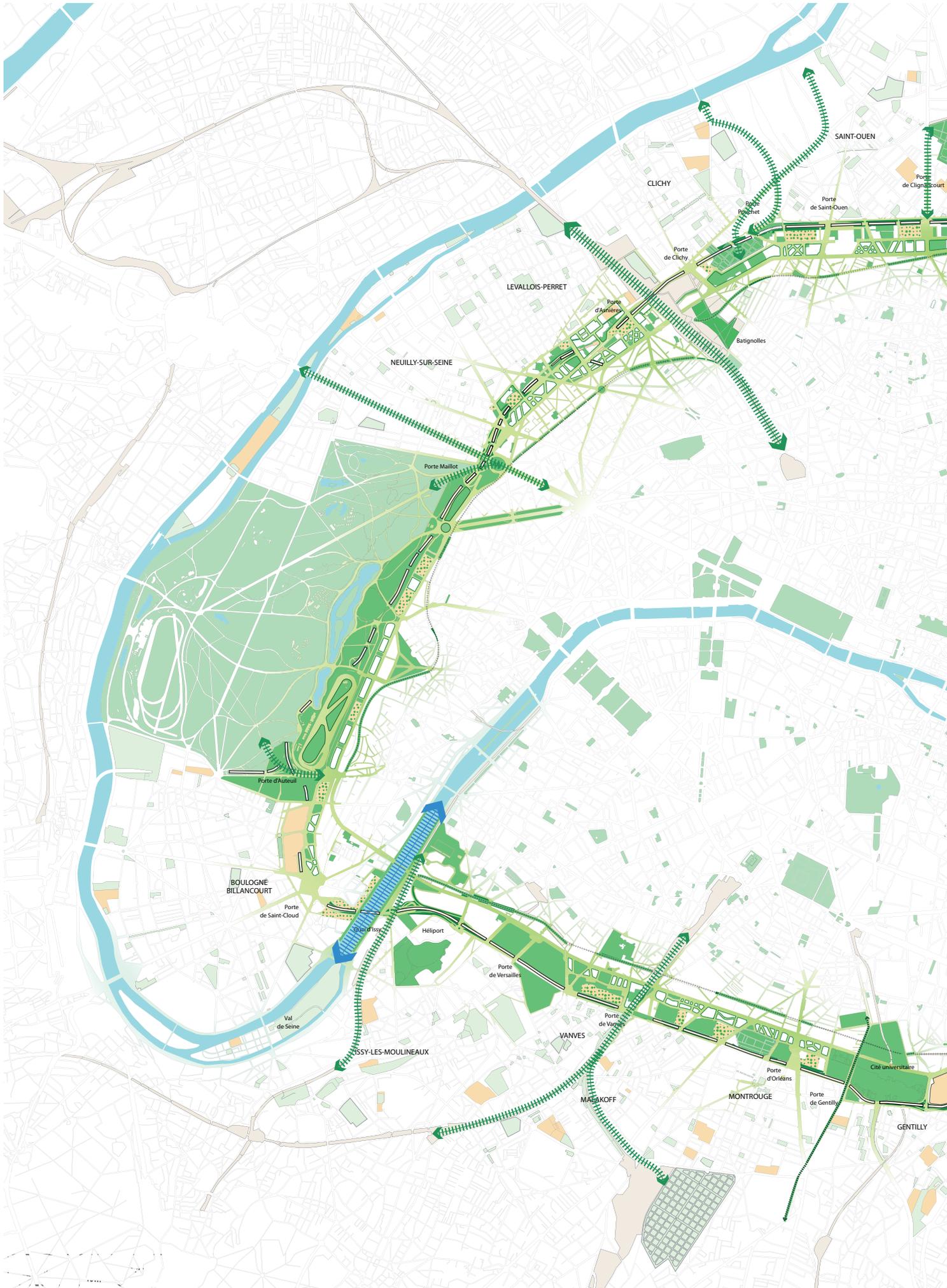


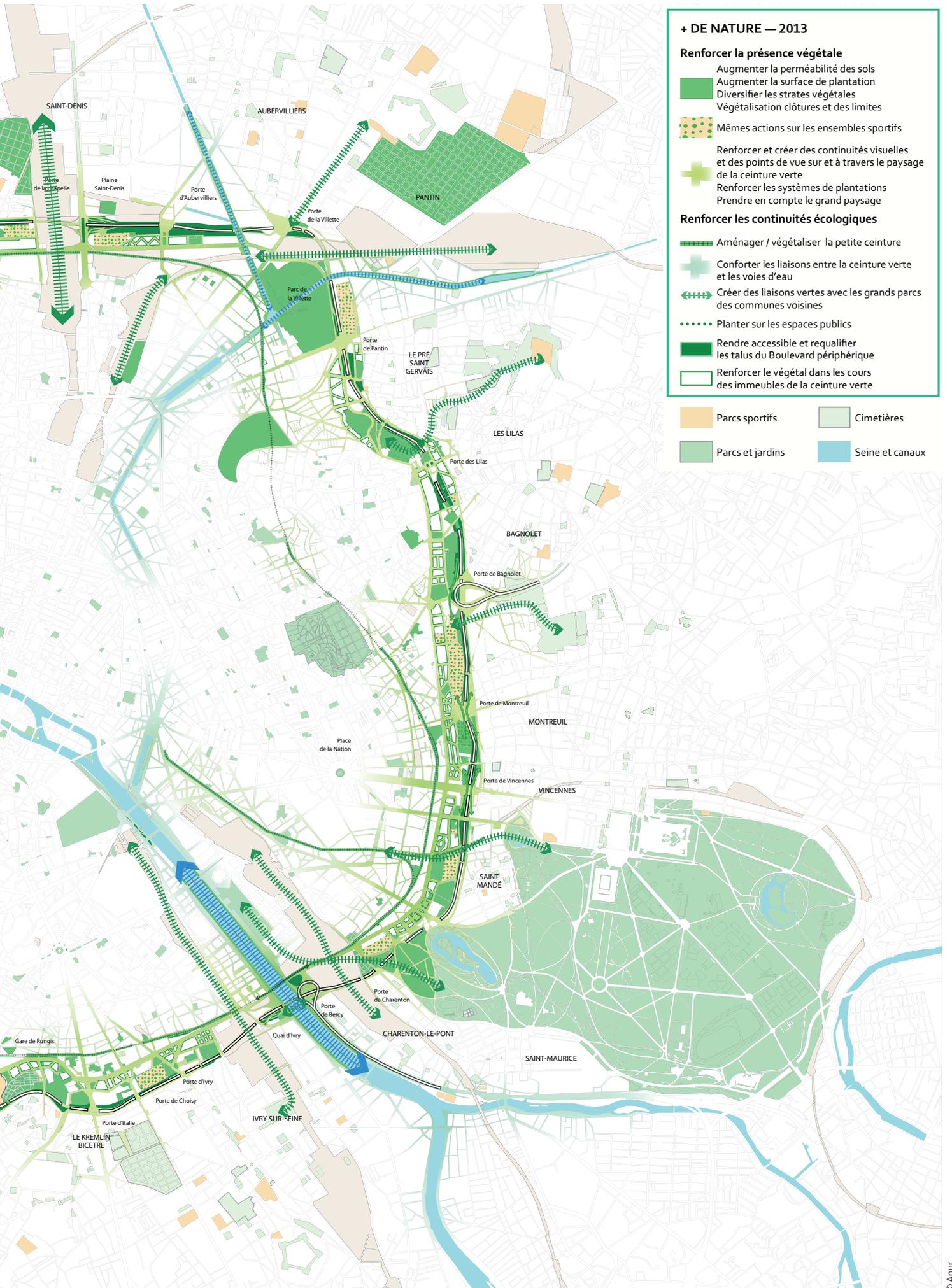
Écosystèmes et corridors

© Apur



© Apur





**+ DE NATURE — 2013**

**Renforcer la présence végétale**

- Augmenter la perméabilité des sols
- Augmenter la surface de plantation
- Diversifier les strates végétales
- Végétalisation clôtures et des limites

 Mêmes actions sur les ensembles sportifs

 Renforcer et créer des continuités visuelles et des points de vue sur et à travers le paysage de la ceinture verte

 Renforcer les systèmes de plantations  
Prendre en compte le grand paysage

**Renforcer les continuités écologiques**

 Aménager / végétaliser la petite ceinture

 Conforter les liaisons entre la ceinture verte et les voies d'eau

 Créer des liaisons vertes avec les grands parcs des communes voisines

 Planter sur les espaces publics

 Rendre accessible et requalifier les talus du Boulevard périphérique

 Renforcer le végétal dans les cours des immeubles de la ceinture verte

 Parcs sportifs

 Cimetières

 Parcs et jardins

 Seine et canaux



Secteurs Masséna-Ivry (13<sup>e</sup>) et Bercy-Charenton (12<sup>e</sup>)

# + de POROSITÉ



## La ceinture verte, un espace qui relie, qui se traverse et se parcourt

Depuis la construction du périphérique des années 60 à 70, la ceinture verte est considérée comme un « arrière » tant par la Ville de Paris que par les communes riveraines. Aujourd'hui, le renforcement de son accessibilité via les transports en commun et les requalifications d'espaces publics qui y sont associés, notamment le réaménagement des boulevards des Maréchaux à l'occasion du passage du tramway T3, font rapidement évoluer cette image. Les nombreux projets d'aménagement en cours ou à venir, tant à Paris que dans les 29 communes voisines, s'inscrivent également dans ce retournement de la ville.

Ce territoire de limite, constitué d'enclaves, devient un territoire au cœur d'une agglomération qui change, il peut en être le lien mais il n'est pas encore perméable, on ne le traverse pas. Peu de portes, beaucoup de clôtures, des ouvrages qui sont autant de barrières infranchissables.

Pour qu'il puisse assumer ses nouvelles fonctions, il doit devenir « poreux », « transparent », aisé à parcourir, plaisant à traverser.

Cette porosité est un objectif qui se décline à plusieurs niveaux :

- par un traitement des espaces publics en vue de renforcer leur urbanité ;
- dans la manière de proposer des formes urbaines spécifiques qui permettent de conserver les qualités d'ouverture sur le grand paysage ;
- par la création de nouveaux parcours afin d'effacer la fracture des infrastructures routières et de pratiquer ce territoire d'une manière nouvelle ;
- par la création de passerelles sur le périphérique et de systèmes piétons entre les portes.

## → Transformer les espaces publics

La ceinture verte est marquée par les boulevards des Maréchaux et le Boulevard périphérique qui constituent son armature et participent à sa définition. Entre ces deux composantes majeures se déclinent différents types d'espaces publics : d'abord les portes au nombre de 57, lieux de traversée de la ceinture verte de différentes natures en fonction de l'importance des voies connectées, puis les voies intérieures qui assurent la desserte locale.

Agir sur les espaces publics de la ceinture verte implique de prendre en compte les spécificités de chacune de ces catégories de portes et de voies en terme d'usage et de paysage.

### Les boulevards des Maréchaux : poursuivre la requalification engagée

Les aménagements réalisés sur les Maréchaux sud, et ceux en cours à l'est bouleversent l'image et la pratique de ce boulevard, en réduisant la place de l'automobile, au profit d'une plus grande place laissée aux autres modes de déplacements, piétons, cyclables, et bien sûr tramway. Cette transformation constitue le premier pas qui permet de porter un nouveau regard sur l'ensemble de la ceinture verte.

La suppression des passages dénivelés encore existants au nord et à l'ouest ainsi que le recalibrage des chaussées au profit de l'élargissement des trottoirs et des terre-pleins plantés est une nécessité pour restaurer la qualité des déplacements sur ces boulevards, faciliter les traversées piétonnes et augmenter son attractivité.

### Le Boulevard périphérique : le traverser plus fréquemment et plus aisément, préparer sa mutation

Le Boulevard périphérique est désormais un élément fondateur de l'identité du paysage de la ceinture verte :

- par la visibilité de ses ouvrages qui marquent le paysage de chaque porte ;
- par sa capacité à fabriquer du « vide » permettant la perception d'un paysage à grande échelle.

Mais lorsqu'il est en tranchée non couverte ou sur remblai, il est une coupure infranchissable et, en viaduc, ses sous-faces sont souvent le lieu d'installation de divers services urbains qui le déqualifient (fourrière, déchetterie à ciel ouvert, aires de stockage de matériels...) et des no man's land peu rassurants pour le piéton qui y passe.

Pour les sections en viaduc, utiliser les qualités de l'ouvrage et qualifier la traversée des portes :

La mise en valeur passe par la reconquête des espaces délaissés. Les emprises disponibles sous ouvrage et la hauteur des ouvrages invitent à inventer une manière particulière de construire sous le Boulevard périphérique qui prenne en compte les spécificités liées à la mise en sécurité des constructions.

La mise au point d'un cahier des charges pour l'enveloppe de ces constructions sous ouvrage pourrait permettre de construire des repères récurrents, qualifiants sur l'ensemble du territoire (à l'image des édicules du métro) permettant l'implantation de programmes divers (services urbains, équipements culturels, commerces, concessions...) et accompagnant le piéton qui traverse l'ouvrage.

Des actions de mise en lumière, semblables pour l'ensemble des viaducs, pourraient être une des manières de renforcer l'identité des portes, de valoriser et de sécuriser les traversées de nuit.

Pour les sections en tranchée, multiplier les franchissements et les façons de franchir :

Les couvertures lourdes ne peuvent être une solution générale pour régler la question de la traversée des ouvrages en tranchée, pour des raisons techniques et financières mais aussi en raison des qualités de l'ouvrage, de ses talus plantés et des possibilités plus souples et moins coûteuses de l'intégrer à la vie urbaine. En revanche, couvrir ponctuellement pour offrir des points de vue sur le grand paysage, et pour élargir des espaces publics est un élément important de valorisation des traversées de la tranchée.



Boulevard des Maréchaux, requalification des trottoirs à l'occasion de la mise en place du tramway T3



Le projet de l'allée Paris-Ivry, PRG secteur Masséna Bruneseau

Créer de nouveaux franchissements entre les portes qui se succèdent pour réduire les distances sans traversées (de 400 à 800 m aujourd'hui) est une nécessité pour confirmer le lien entre Paris et les communes voisines. À plusieurs endroits il serait aisé de réaliser passerelles dédiées aux modes doux est envisagée. Une identité commune à ces ouvrages pourrait être un élément de repère identitaire du territoire à grande échelle (à l'image des passerelles des canaux).

## → Mettre en place de nouveaux parcours entre Paris et les communes voisines et dans la ceinture verte

La multiplication des parcours à travers la ceinture verte et entre Paris et les communes voisines est une nécessité si l'on veut en finir avec un territoire que chacun considère comme « le fond de sa cour ». C'est aussi casser la logique des enclaves dans lesquelles on entre et dont on ne sort que par une seule porte, interdisant toute velléité de parcours « à travers », parcours à travers le cimetière, le centre sportif ou le stade. Il n'y a guère que les squares et les parcs que l'on peut traverser, où l'on peut se promener sans revenir sur ses pas.

### Passages en tous genres, parcours à travers centre sportifs, cimetières et jardins

- Créer une série de nouvelles passerelles dédiées aux piétons et aux cyclistes est une façon efficace de multiplier les traversées du Boulevard périphérique et de raccourcir les parcours notamment vers la ligne du tramway T3 sans recourir à des solutions de couvertures trop coûteuses.
- Redisposer les services urbains situés sous le Boulevard périphérique pour créer de nouvelles voies qui relient les voies publiques parisiennes à celles des communes voisines en les bordant de programmes bâtis qui les sécurisent.
- Créer des parcours piétons hors des voies publiques en traversant les grands équipements de plein air que sont les centres sportifs et les stades, ainsi que les cimetières en multipliant les accès aux différentes extrémités. Cela suppose de modifier quelque peu les modes de gestion pour les rapprocher de celui des jardins et des parcs publics qui sont d'ors et déjà dotés de plusieurs accès qui permettent de les utiliser comme raccourcis et de les intégrer dans les itinéraires de promenades. Ce sont autant de façons de créer de la porosité à faible coût.



Traiter les ouvrages du Boulevard périphérique avec la même qualité que ceux de la Seine

© Apur



Passerelle au-dessus du Boulevardd périphérique, ZAC Claude Bernard, Paris

© DVID Architectes Ingénieurs Yam perspectiviste



Nouveaux parcours dans la ceinture verte

© Apur

## Créer le chemin de grande randonnée, « le GR de la ceinture verte »

Au-delà du besoin de passer, la ceinture verte ne peut se concevoir sans une qualité de la promenade, sans une capacité à offrir des parcours sportifs et récréatifs à travers la succession des espaces plantés, loin des automobiles et de la ville bruyante.

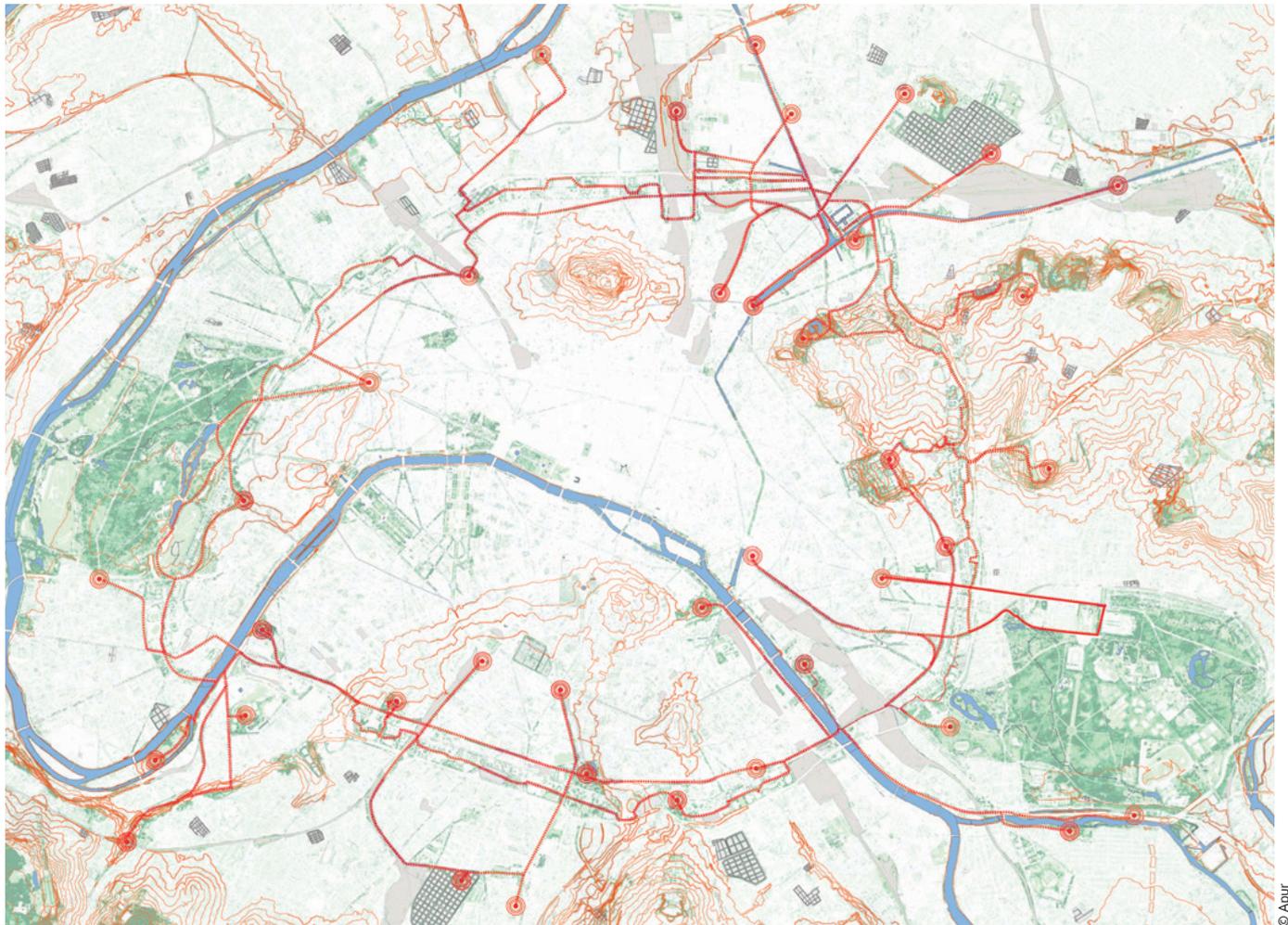
Imaginer un chemin de grande randonnée à travers la ceinture verte est une façon de penser de nouveaux parcours, permis par la création de toutes sortes de portes qui facilitent le passage hors des voies publiques. Il s'agit bien d'ouvrir les portes, de permettre de faire son jogging en allant de centres sportifs en parcs, en traversant le jardin d'un îlot de HBM et la cité universitaire, mais aussi en faisant un détour par le parc des Buttes Chaumont et le parc de la Noue à Bagnolet.

À l'heure où les promenades urbaines se multiplient, la ceinture verte est à la fois invisible et impraticable. L'idée d'un chemin de grande randonnée autour de Paris, divaguant dans mais aussi hors de la cein-

ture verte et trouvant des ramifications vers des espaces plus lointains, des Buttes Chaumont au Père-Lachaise, de la cité internationale au réservoir de Montsouris, du bois de Vincennes au parc départemental de la Noue, du Parc de la Villette au fort d'Aubervilliers... est sans nul doute la façon la plus sympathique de donner à voir la ceinture verte et d'inciter à la pratiquer.

Ouvrir les portes pour se faufiler d'un espace à l'autre, d'un cimetière à un stade en passant le long de l'école sur un trottoir planté..., prendre des chemins de traverse à pied et en vélo, faire connaître ce nouvel itinéraire et le partager avec les communes voisines pourrait constituer des objectifs qui ponctueraient les phases successives des travaux de requalification de la ceinture verte. Mesurer les progrès de cette reconquête de la nature sur le bitume et le béton par des promenades pédagogiques et des circuits de découverte sont autant de voies possibles pour éveiller la curiosité des habitants et leur donner envie de participer de cette renaissance, voire parfois de l'initier par des actions associatives.

### LE CHEMIN DE GRANDE RANDONNÉE PARISIENNE



## → Passer de portes en places

En raison de la présence du boulevard périphérique et de son rôle majeur dans les interconnexions du réseau magistral en cœur de l'agglomération, les portes de Paris ont pris un caractère excessivement routier, la plus large place étant donnée à la voiture au détriment d'un paysage plus urbain capable de créer des liens avec les communes riveraines.

Des couvertures du périphérique — porte des lilas et porte de Vanves — sur lesquelles sont implantés des équipements publics (jardins, cirque, cinémas) sont une réponse efficace mais très limitée du fait des coûts et de la complexité de leur mise en œuvre. D'autres aménagements peuvent être envisagés :

- mener un travail fin sur l'espace public, réduire les surfaces consacrées à la circulation au profit de constructions, de plantations, de circulations douces, trouver des solutions adaptées à la configuration de chaque « porte » (ex : porte de Vincennes, porte de Choisy, porte de Clichy, porte Pouchet) ;
- privilégier les passerelles pour piétons et vélos, plus légères, peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre ;
- recycler les ouvrages routiers existants au droit du Boulevard et destinés à gérer ses entrées et sorties, en travaillant à leur intégration urbaine (ex : porte de Montreuil), imaginer des constructions sous l'ouvrage ou en accompagnement (ex : porte de la Villette, porte de la Chapelle) ;
- intervenir sur les ouvrages du Boulevard périphérique eux-mêmes, leur aspect, leur entretien pour en modifier la lecture dans le paysage des portes ;
- accentuer la présence végétale en plantant de façon plus importante ;
- et enfin, penser à terme à la réduction de la circulation pour diminuer les nuisances sonores.



Porte de Bagnolet — état existant



Porte de Bagnolet — état projeté



État existant



État projeté — Redonner une part plus importante de l'espace public aux modes doux et créer de nouveaux accès, ici au cimetière de Saint-Mandé (94)

## Les voies intérieures : contribuer au caractère spécifique de la ceinture verte dans leur paysage et leurs usages

Ces voies, pourtant assez bien plantées, sont devenues au fil du temps des rues toutes entières dédiées à la voiture : on y a stationné longtemps gratuitement et on y circule pour échapper aux embouteillages. La réalisation du tramway et la requalification des Maréchaux ont engagé une transformation qui doit aussi bénéficier à ces voies :

- donner la priorité aux déplacements doux et de proximité (circuits vélos pour que les enfants puissent aller à l'école et au sport, agrandissement des trottoirs, plantations) ;
- changer le caractère anxigène en retrouvant des systèmes de clôtures qui laissent passer le regard vers les espaces plantés — parcs et jardins, stades, cimetières, cours de HBM... — pour donner un caractère « ceinture verte » à leur paysage et renforcer le sentiment d'une voie de promenade au cœur des jardins.



## + DE POROSITÉ — 2013

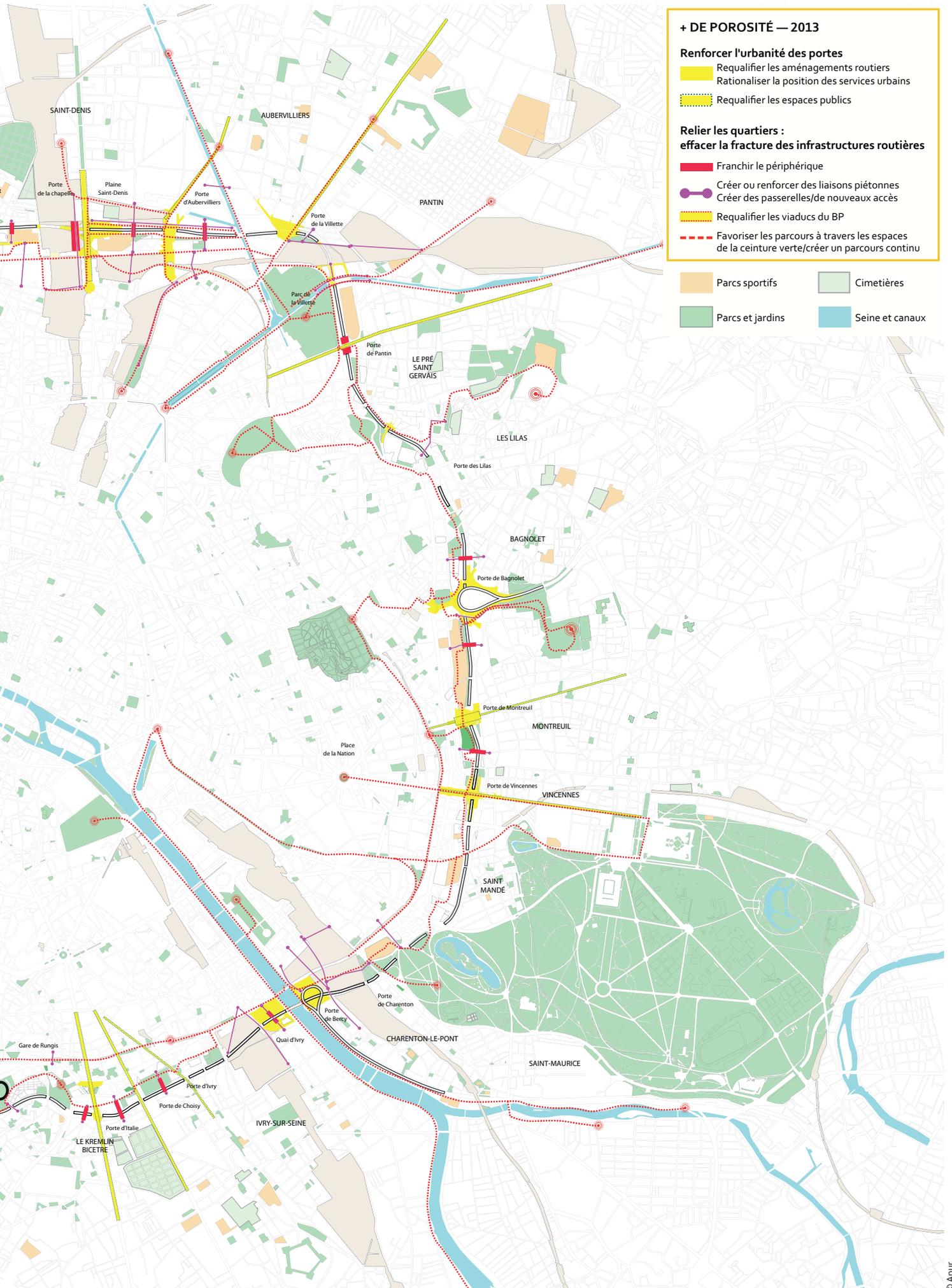
### Renforcer l'urbanité des portes

- Requalifier les aménagements routiers
- Rationaliser la position des services urbains
- Requalifier les espaces publics

### Relier les quartiers : effacer la fracture des infrastructures routières

- Franchir le périphérique
- Créer ou renforcer des liaisons piétonnes
- Créer des passerelles/de nouveaux accès
- Requalifier les viaducs du BP
- Favoriser les parcours à travers les espaces de la ceinture verte/créer un parcours continu

- Parcs sportifs
- Parcs et jardins
- Cimetières
- Seine et canaux





Porte et parc de la Villette

# + d'USAGES



## La ceinture verte au service de l'intensité urbaine du cœur de l'agglomération

Si la « ceinture verte » s'est d'abord constituée autour de la construction des immeubles dit « HBM », elle a très vite accueilli de très nombreux services qui en font aujourd'hui un des territoires les plus équipés du cœur de l'agglomération. 138 équipements y ont trouvé place. Or cette densité d'équipements ne rend pas pour autant la ceinture verte accessible à tous et partagée par tous. À l'exception de quelques parcs qui la parsèment tout est fait pour que personne n'envisage de se rendre spontanément sur la ceinture verte pour y pratiquer des activités. En 2001 a été engagé le grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de la couronne de Paris avec 7 grands projets auxquels il faut ajouter les nombreuses opérations situées dans les communes voisines, ce sont donc plus de 3 millions de m<sup>2</sup> qui seront reconstruits sur ce territoire d'ici 2020. Enfin, l'arrivée du tramway des Maréchaux Est a renforcé son attractivité en la rendant plus aisément accessible.

Plus d'usages, c'est transformer ce paysage, inscrire de nouvelles architectures qui valorisent les services indispensables au fonctionnement de l'agglomération et en acceptent de nouveaux.

Plus d'usages sur la ceinture verte cela peut être plus d'utilisateurs dans les centres sportifs, culturels, des pratiques de plein air plus récréatives et plus individuelles.

Plus d'usages, c'est aussi plus de mixité fonctionnelle, de nouveaux programmes innovants notamment au droit des portes.

C'est aussi prendre appui sur les opportunités foncières pour enrichir le paysage avec des formes architecturales ambitieuses — porte de Clichy, porte de Versailles, le quartier Masséna, Bercy-Charenton.

La ceinture verte a cette particularité d'être un espace entre « deux », entre la ville des tracés chère au XIX<sup>e</sup> siècle et la ville ouverte du XX<sup>e</sup> siècle.

Le qualificatif du XXI<sup>e</sup> pourrait être celui de la ville « campus » qui mélange les usages dans une alchimie savante entre liberté et contrainte. Prenant appui sur ce qui est là, préférant des formes urbaines à l'invention généreuse, intégrant constructions, coulées vertes et espaces publics.

## La ceinture verte : de grands projets fédérateurs en cours

La ceinture verte est aujourd'hui un territoire de projets. Déjà marquée par plusieurs grands équipements d'échelle métropolitaine et des projets de transport en commun, en particulier le tramway T3 opérationnel en 2012, le projet de gare du RER à la porte d'Aubervilliers et de station de la ligne 14 à la porte Maillot, la ceinture verte s'apprête à accueillir deux grands projets : « la philharmonie » à La Villette, le Tribunal de Grande Instance à la porte de Clichy.

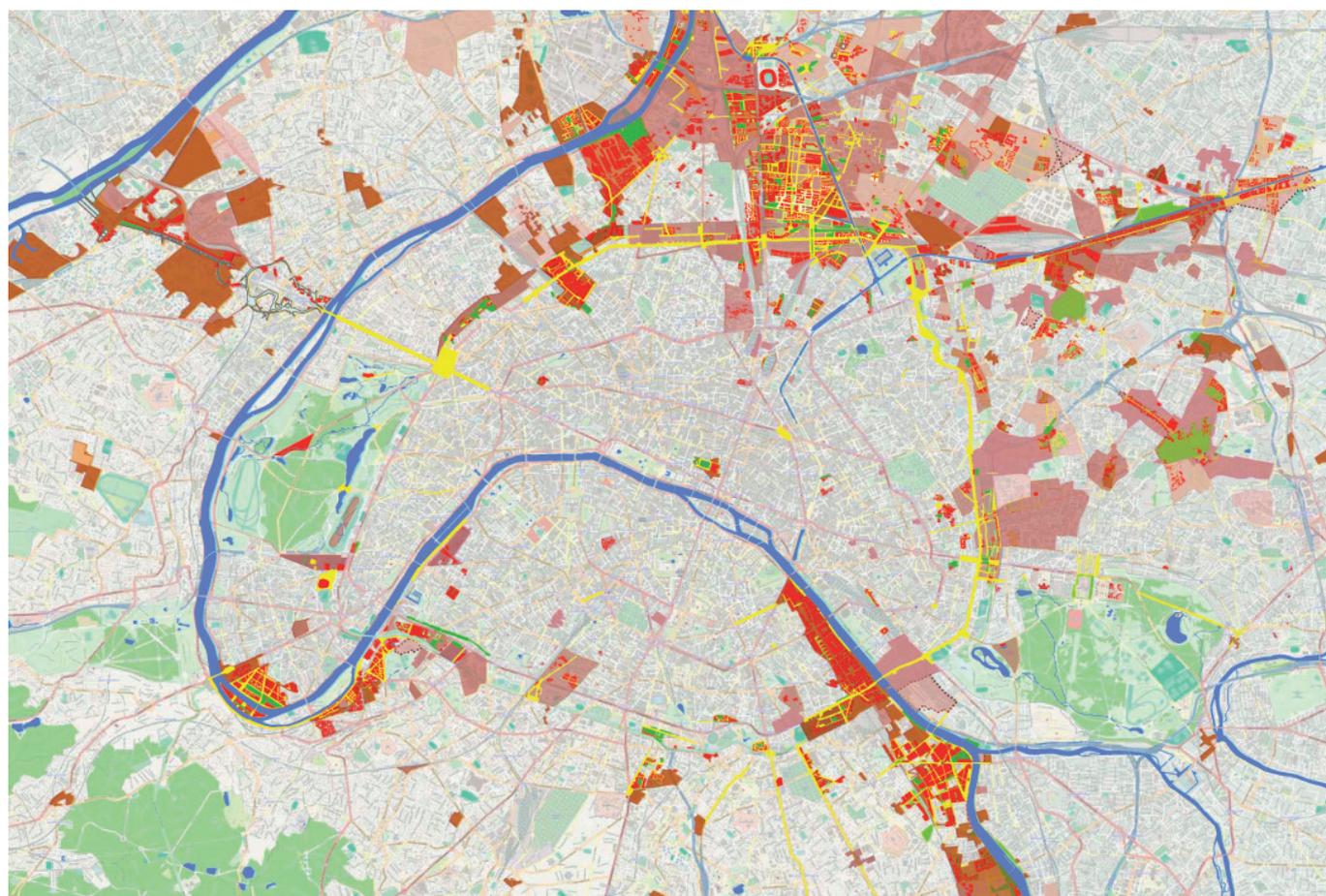
Depuis dix ans, Plusieurs territoires sont en cours en mutation radicale le long du boulevard des Maréchaux et du Boulevard périphérique, qu'il s'agisse du grand projet de Paris nord-est qui s'articule avec les projets de Plaine Commune depuis la porte de la Chapelle jusqu'à la porte de la Villette ou des projets de bureaux qui se développent sur les communes voisines, à Montrouge, à Issy-les-Moulineaux ou à Montreuil.

Plusieurs GPRU sont maintenant en phase de réalisation, ils se succèdent entre porte Pouchet et la porte de la Chapelle ; et au sud, entre le parc Kellermann et la porte de Choisy ; ils sont porteurs de requalification des espaces publics et d'ensembles d'habitat dégradé et renouvellent la question du comment construire dans la ceinture verte à partir des ensembles de logements sociaux issus de la loi Lafay.

Des études pour relier le quartier de Bercy vers Charanton et Paris Rive Gauche à Ivry sont en cours. De part et d'autre de la Seine, se préfigurent ainsi de nouvelles formes urbaines, porteuses d'un renouveau du grand paysage de la vallée de la Seine à l'est. Il en est de même à l'ouest avec les études en cours sur l'axe majeur de Paris à la Défense avec le projet d'enfouissement de la RN13 et ses conséquences sur la porte Maillot.

Mais, chaque projet est encore pensé pour lui-même, dans son rapport au territoire qu'il influence directement sans vision plus large. Or, inscrits dans la ceinture verte, ils devraient contribuer ensemble à un renouveau de cet espace très particulier, à son identité et à sa lisibilité métropolitaine.

### RÉCOLEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT



ZAC	Lotissement	Autre périmètre d'aménagement	Périmètre d'attente	PNRQAD
Privé	Périmètre d'étude	GPRU	Périmètre de Renouveau Urbain - ANRU	Résorption de l'Habitat Insalubre

© Apur

## → Construire pour renforcer l'urbanité des portes et la continuité urbaine

Les portes de Paris ont été conçues, depuis les années 60, comme des carrefours routiers destinés à faciliter le fonctionnement du Boulevard périphérique. À l'exception de la porte des Lilas qui a été totalement transformée récemment, toutes les portes ont conservé leur caractère routier, leurs immenses ronds-points, le sentiment de no man's land qui en résulte.

Construire au droit des portes pour transformer ces espaces en places urbaines qui recousent le tissu urbain parisien avec celui des communes voisines est une nécessité.

Mais, s'il s'agit de réduire les coupures formées par l'infrastructure routière, il s'agit en même temps de favoriser la porosité à travers l'espace bâti par des manières de construire qui privilégient les relations dedans/dehors — à travers cour, jardin privé, rue, jardin public et les espaces plantés de toutes sortes — favoriser les vues réciproques entre intérieur des îlots et paysage. Créer plus de porosité lors de la conception des ensemble bâtis sur le territoire de la ceinture verte, c'est avoir l'ambition de créer des constructions qui allient les qualités de la vaste cité-jardin qu'est la cité internationale, l'urbanité des HBM et les vues lointaines à travers les îlots des constructions des années 50 et 60.

Enfin, il s'agit aussi de permettre une plus grande pénétration de la nature dans les ensembles bâtis au cœur des îlots, et de concevoir en même temps les continuités vertes entre espaces publics et espaces privés, y compris celle des talus du Boulevard périphérique lorsque l'on vient construire tout près.

Ainsi, pourra se créer une nouvelle esthétique des constructions dans la ceinture verte emblématique de son renouveau et de son dialogue avec la nature proche, les grandes infrastructures qui la traverse et le grand paysage si présent aux portes.

### Construire pour habiter la ceinture verte

Depuis 50 ans, les programmes de construction sur le territoire de la ceinture verte ont surtout servi, soit à protéger des nuisances du Boulevard périphérique (logements étudiants près de la porte de Clignancourt, immeuble écran de la porte de Bagnolet), soit à essayer de retrouver des formes urbaines semblables à celles des autres quartiers parisiens (reconstruction de la cité Fougères).

Habiter la ceinture verte ne peut plus, à l'avenir, être une proposition défensive par rapport à l'environnement urbain car, longtemps, cette crainte des nuisances a empêché de produire des logements de bonne qualité. À l'inverse, il s'agit de profiter des qualités originales de ces lieux, de profiter des vues

lointaines sur la métropole, de l'éloignement des constructions voisines ; qu'elles soient au-delà du boulevard des Maréchaux, du Boulevard périphérique, du stade ou du cimetière.

Habiter la ceinture verte c'est se retrouver forcément dans des situations urbaines singulières, paradoxales, dont il y a à tirer partie pour inventer de nouvelles formes de l'habiter. Quelques initiatives récentes vont d'ors et déjà dans ce sens : habiter le long du mur du cimetière des Batignolles Rue Pierre Rebière, tout près du Boulevard périphérique dans la tour de la porte Pouchet rénové par les architectes Druot, Lacaton et Vassal, entre le boulevard des Maréchaux et le Boulevard périphérique le long du boulevard Mac Donald...

Au-delà de ces quelques exemples, il s'agit bien :

- de renouer avec une expérimentation des formes urbaines adaptées à la production du logement dans un contexte particulier, à la fois nuisant et extraordinaire, au cœur de la ville mais aussi au cœur d'un grand vide ;
- d'inventer une nouvelle façon d'habiter qui renforce les continuités écologiques en intégrant la nature, les usages qu'elle génère et les services qu'elle rend dans la conception du projet ;
- d'explorer une prise en compte du grand paysage et des horizons lointains et, en même temps, une intégration forte dans la ville et la vie quotidienne des quartiers proches ;
- de proposer, en rez-de-chaussée, une attractivité qui accompagne les déplacements des piétons qui vont se multiplier du fait de l'augmentation de l'offre transport en commun.

### Construire pour renforcer la mixité d'usage des bâtiments (commerces, activités diverses, artisanat, ateliers, bureaux, habitat...)

Longtemps les anciens terrains militaires ont été consacrés au logement. Aujourd'hui introduire de la mixité fonctionnelle dans ce territoire est devenu possible en raison du changement de son image au cœur de la métropole. Déjà des programmes de bureaux ont été construits à la porte des lilas et boulevard Mac Donald. Demain de grands programmes institutionnels vont être implantés à Balard (« pentagone ») et à la porte de Clichy (« TGI »), et contribuer ainsi fortement à la transformation de l'image dévalorisée de ce territoire d'interface.

Encourager de nouvelles mixités et développer des programmes qui fédèrent les territoires de part et d'autre des portes sont au cœur des enjeux de développement d'une vie urbaine pérenne sur le territoire de la ceinture verte capable de retrouver par des commerces, des services et des équipements en rez-de-chaussée des constructions des continuités qui accompagnent les parcours entre Paris et ses voisins.

## → Se distraire et faire du sport dans la ceinture verte : renforcer les pratiques de loisirs, de détente et de promenade

### Favoriser les pratiques sportives et récréatives en libre accès, transformer les centres sportifs et les stades en parcs sportifs...

La ceinture verte est sans nul doute le lieu idéal pour expérimenter de nouvelles pratiques urbaines, plus diverses, qui laissent place à l'initiative individuelle.

Sous la pression de la demande de créneaux horaires exprimés par les établissements d'enseignement et par les clubs, les stades se sont orientés au fil du temps vers une gestion qui exclut le citoyen non intégré dans une structure de gestion de pratiques sportives. Cette évolution a eu son corollaire spatial avec la multiplication des terrains affectés à tel ou tel sport au détriment des terrains polyvalents et des espaces plantés et praticables pour toutes sortes de pratiques récréatives et sportives non classables dans une catégorie sportive précise.

Or, dans le même temps, les pratiques sportives sont devenues plus urbaines, plus différenciées, plus intégrées à des pratiques sociales de convivialité et d'amitié (courir avec ses copains dans les rues de Paris le dimanche, faire du patin à rou-

lettes et pique-niquer sur les quais de la Seine le dimanche, bronzer et jouer aux boules sur la voie express en été...).

Pour permettre des usages plus divers dans les stades parisiens et les ouvrir aux pratiques individuelles cela suppose :

- la transformation de leur espace pour y intégrer de nouveaux type de lieux, par exemple, des parcours de santé, des allées où l'on peut courir, se promener, apprendre à ses enfants à faire du vélo, des cages de jeux en libre accès pour permettre la pratique des jeux de ballon accessibles sans être assujettis aux horaires de fermeture du stade... Ces activités se pratiquent déjà dans les grands parcs parisiens mais sont, paradoxalement impossibles dans les stades et les centres sportifs ;
- l'adaptation de la gestion des équipements sportifs à ce nouvel accueil du public, la modification des droits d'accès, la multiplication des portes d'entrée pour rendre ainsi l'accessibilité des équipements sportifs plus proches de celle des parcs et des jardins.

Dans le même esprit, les espaces consacrés aux jeux de boule pourraient perdre leur confidentialité et retourner dans le domaine public même si les habitués doivent pouvoir continuer de pratiquer leur activité favorite. Ainsi, par exemple, sur le boulevard Richard Lenoir, les aires des boulistes sont au centre de l'espace public, accessibles à tous et offrent le spectacle du jeu aux promeneurs. Il pourrait en être de même dans la ceinture verte.



Paris-Plage (août 2004), Beach-Volley sur la place de l'Hôtel-de-Ville

© Mairie de Paris - DU - MCC - J. Leroy



La voie express Georges Pompidou rendue le dimanche et au mois d'août aux cyclistes, rollers et piétons

© Apur

## Détourner les voies publiques de leur fonction quotidienne

Les voies publiques de la ceinture verte sont peu circulées, (en revanche elles accueillent beaucoup de stationnement de surface) En relation avec les parcs et les jardins, les parcs sportifs et l'ensemble des espaces plantés voisins, les voies publiques situées entre les Maréchaux et le Boulevard périphérique pourraient être fermées à la circulation les week-ends et durant une partie de l'été pour favoriser les pratiques de plein air sur l'ensemble de la ceinture verte et y associer des pratiques sociales accompagnées. Il est possible d'inventer « L'été de la ceinture verte », « le club de vacances de la ceinture verte ».

## Favoriser les parcours à travers les espaces de la ceinture verte

Plus d'usage se traduit d'abord par le fait de pouvoir passer, de pouvoir traverser, de ne pas buter sans arrêt sur des clôtures, des portillons verrouillés, des murs aveugles. Passer et voir sont la garantie d'une nouvelle appropriation de la ceinture verte par la population. Placer judicieusement les portails des cimetières, des centres sportifs, des jardins et des parcs, voire les portails d'accès à certains intérieurs d'îlots pour multiplier les parcours possibles, au calme et dans la végétation, sous le couvert d'arbres est la façon la plus simple de permettre la promenade, fonction première et évidente de la ceinture verte au cœur de la ville dense.

Mais aussi, pourquoi ne pas ouvrir la cour de l'école durant les congés scolaires, y faire du théâtre le dimanche, du cinéma en plein air les soirs d'été.

Les parcours cyclables pourraient être multipliés dans la ceinture verte, des passages à travers les équipements sportifs, voire certains parcs possibles

La temporalité des usages est ici importante si les parcours doivent être concentrés sur les voies publiques la nuit, il n'en est pas de même jour. Ceci est aussi vrai selon les jours et les heures de la semaine. Ouvrir le week-end à la population ce qui réservait aux scolaires la semaine. Changer de circuit selon que l'on est en hiver ou en été...



Lac Daumesnil, bois de Vincennes (12<sup>e</sup>)

© Apur



État existant

© Apur



État projeté — Créer et rendre lisible les parcours à travers les espaces de la ceinture verte

© Apur

## → Améliorer l'insertion des services urbains et assurer les continuités urbaines entre Paris et ses voisins

### Faire des services urbains peu valorisants des équipements d'une grande qualité architecturale

Jusqu'alors les services urbains ont été localisés sous ou aux abords du Boulevard périphérique, laissés à l'air libre et traités comme des lieux « poubelles » sans aucun soin particulier. Il en est ainsi, par exemple, des déchetteries près de la porte de Gentilly, du garage des TAM à la porte Pouchet, ou encore des aires de stockage du parc de la Villette dans toutes sortes de caisses et de containers...

Les services urbains, indispensables au fonctionnement de la ville vont devenir des équipements comme les autres. Dans le contexte urbain de la ceinture verte, marqué par la présence d'infrastructures routières lourdes, leur design prend une importance particulière. Qu'il s'agisse de containers et des édifices qui accueillent déchetteries ou stockage, des édicules des gares routières et des gares terminales de bus ou encore des kiosques et petits équipements qui accompagnent les terminus de métro et les stations du tramway, un travail identificateur de ces objets urbains est à faire au même titre que pourrait l'être

le travail de design des passerelles qui franchissent le Boulevard périphérique.

Une étude particulière, en relation étroite avec les communes et collectivités territoriales concernées, reste à faire pour identifier les services urbains qui pourraient être déplacés en même temps que les terminus des lignes de métro sont reportés dans des communes des départements voisins.

Il en est ainsi aussi de certains commerces et en premier lieu des stations services dont les emplacements et le nombre sont à ajuster en fonction de la réalité de la demande.

### Transformer les espaces d'interface entre Paris et ses voisins pour assurer des continuités urbaines fortes et des traversées plus sécurisées et amènes

Des projets sont à développer sur certains lieux d'interface particulièrement délaissés, sous et aux abords du Boulevard périphérique, par exemple entre la porte de la Villette et la porte de Pantin entre la porte d'Italie et la poterne des peupliers.

Les traversées sous le périphérique sont parfois extrêmement confidentielles et très insécures. Il en est ainsi près du cimetière de Saint-Mandé (12<sup>e</sup> arr.). Il en est de même à la porte Pouchet, aujourd'hui très difficile à traverser, où un projet de construction



Projet porte Pouchet (17<sup>e</sup>)

d'un bâtiment commercial sous l'ouvrage du Boulevard périphérique va venir accompagner la traversée des piétons et modifier totalement ce passage entre Paris et Saint-Ouen.

Enfin, à toutes les portes, il faut repenser l'espace public pour plus d'usage piéton, plus d'usage du vélo, et moins d'usage de la voiture. Ainsi l'accessibilité aux équipements de la ceinture verte pourra être largement améliorée pour les usagers venus des communes voisines dans un contexte marqué par la volonté de mutualiser leur usage et de les ouvrir à tous.



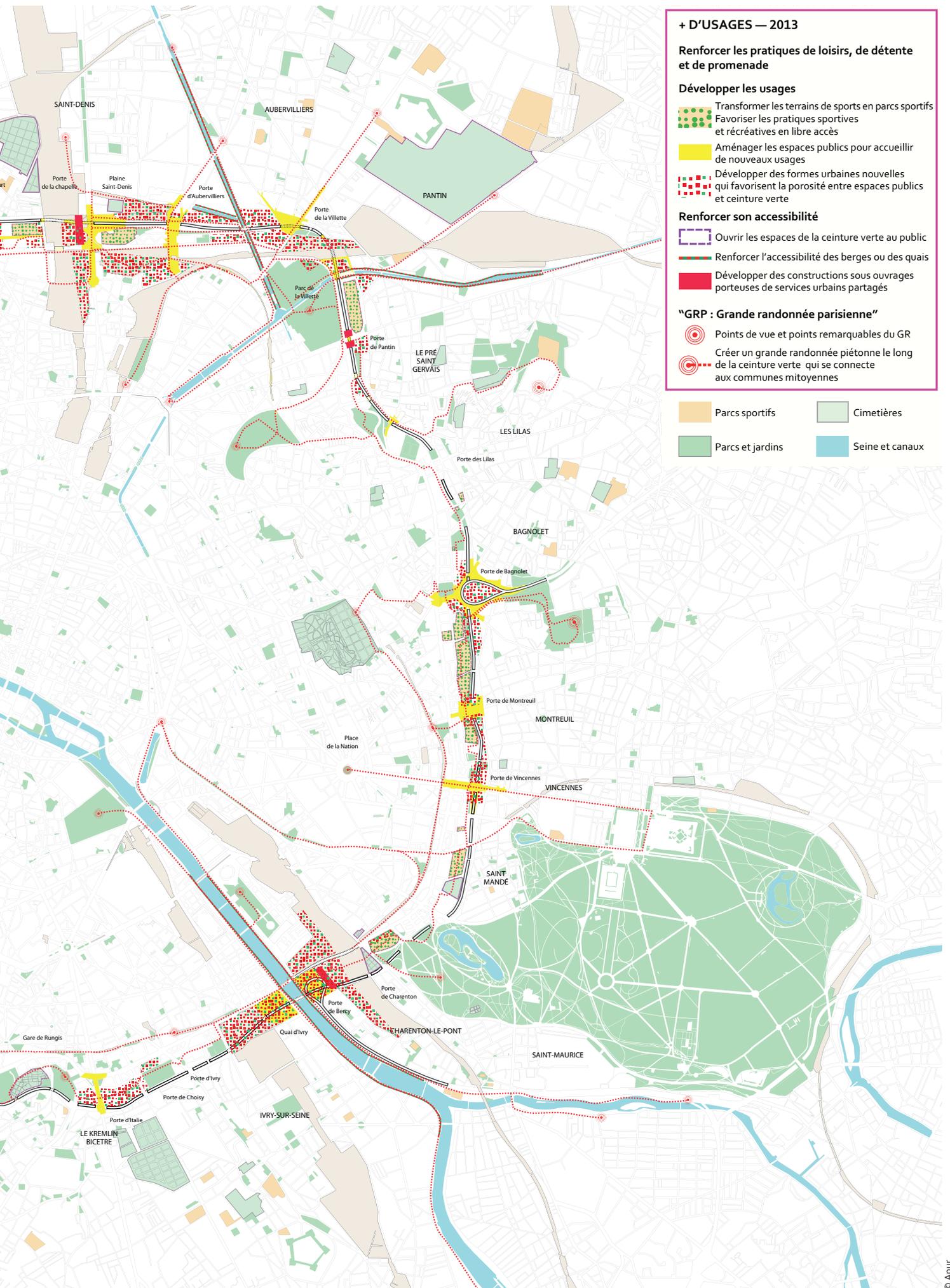
Porte de Pantin (19<sup>e</sup>) — Implanter des programmes sous le Boulevard périphérique

© Reichen et Robert Associés



© TVK





# Un projet global pour refonder l'identité de la ceinture verte

## Recomposer le paysage

Voir la ceinture verte de loin, depuis les rues qui la croisent, les autoroutes qui la traversent, contribue à son identité.

Par ailleurs, rythmer le cœur de l'agglomération dense de coupures vertes est une manière de donner des points de repères à ses habitants, une respiration dans l'infinie grandeur du territoire urbanisé. La ceinture verte doit acquérir une visibilité permettant de la reconnaître comme le grand anneau vert du centre de la métropole.

Plusieurs facteurs contrecarrent la sensation de traverser la ceinture verte :

- la minéralité des grands espaces de voirie des portes
- l'indigence des plantations des cimetières et des centres sportifs ;
- l'opacité des longues façades arrière des immeubles collés à l'ouvrage du Boulevard périphérique ;
- la forte présence du Boulevard périphérique par le bruit, la rudesse des murs anti-bruit qui constituent des coupures fortes entre l'espace de l'automobiliste qui y circule et le paysage de la ville. le délaissement des sous-faces de ses viaducs...

En même temps, le paysage métropolitain doit être vu le plus souvent possible depuis la ceinture verte :

- le boulevard des Maréchaux doit être perçu comme Le boulevard de la ceinture verte (c'est en partie déjà le cas avec les terre-pleins engazonnés du tramway des Maréchaux sud et, en 2012, du tramway des Maréchaux est dont la plate-forme sera elle aussi, plantée sur la plus grande part de son parcours) ;
- le Boulevard périphérique comme un long « parkway » aux rives boisées que l'automobiliste admire lorsqu'il y circule et que le piéton découvre depuis les ponts.

Les travaux à entreprendre aux abords et sur le Boulevard périphérique sont à l'échelle d'un grand projet pour :

- Intégrer une végétation plus naturelle pour régénérer son paysage et créer une identité visuelle forte ;
- transformer les murs antibruit qui ont plus de vingt ans et ont été conçus alors que l'on considérait encore l'espace de la couronne comme un arrière de Paris, un lieu vers lequel personne ne regarde. Ils ont aujourd'hui beaucoup vieilli et leur esthétique est extrêmement datée voire dégradée par la pollution et les difficultés d'entretien. Sur plusieurs longues séquences, ils rendent impossible toute vision du grand paysage métropolitain et toute perception des espaces adjacents ;
- reconsidérer les usages du boulevard, la vitesse de la circulation et tester des nouveaux usages, notamment pour les transports en commun ;
- construire un paysage urbain du XXI<sup>e</sup> siècle.

Aujourd'hui



Demain



## Penser par séquence et non par type d'espaces

Recomposer le paysage de la ceinture verte suppose de ne plus penser chaque espace séparément de ses voisins mais d'élaborer un projet global de requalification du site pensé pour l'ensemble de la ceinture verte et décliné ensuite par lieu.

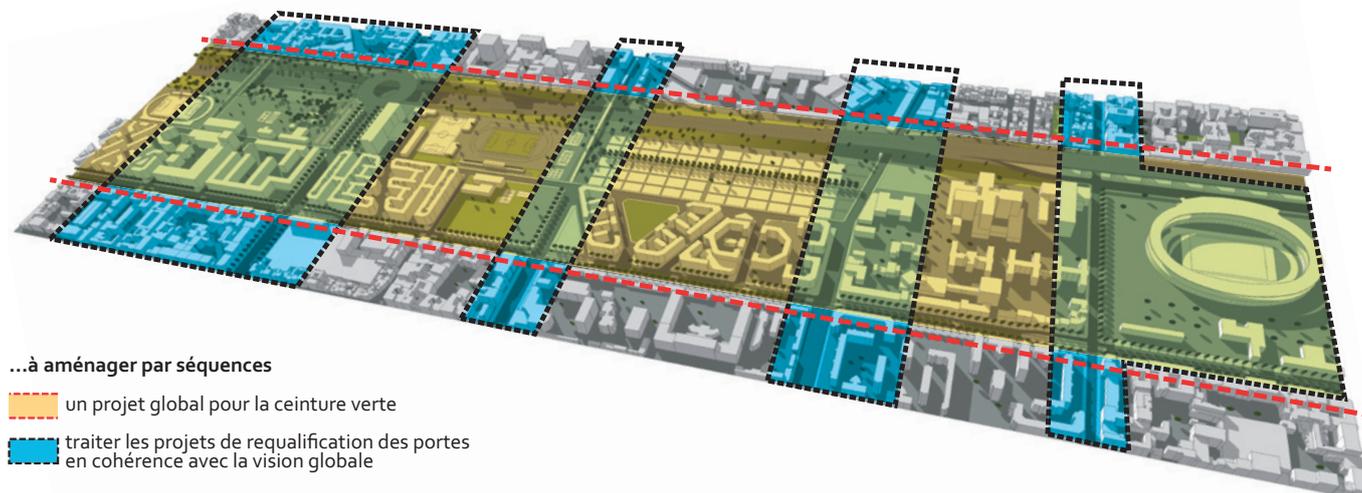
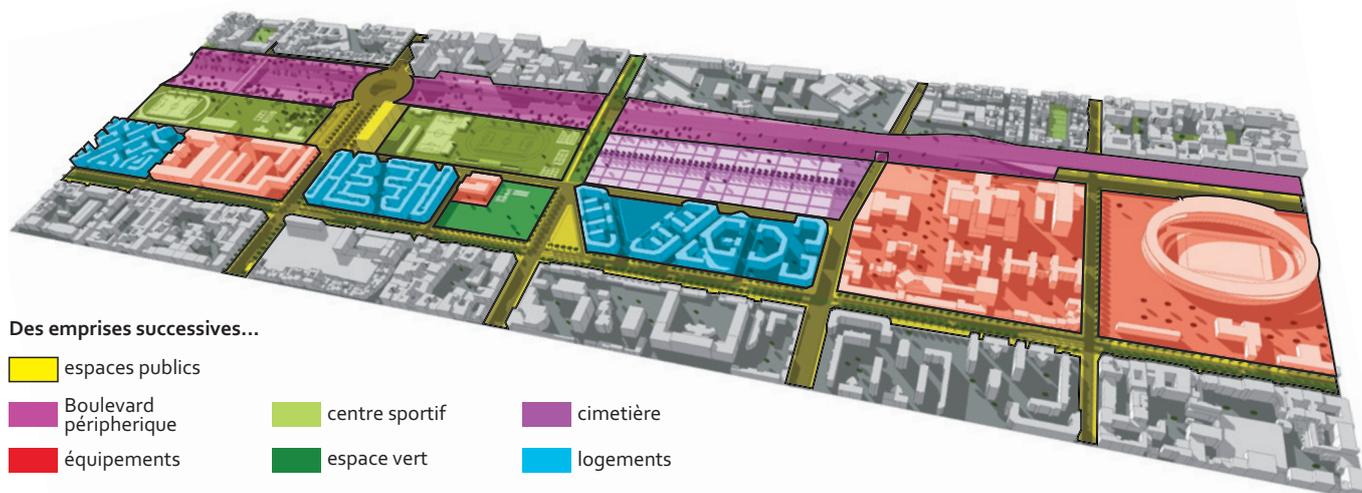
Cette requalification passe par :

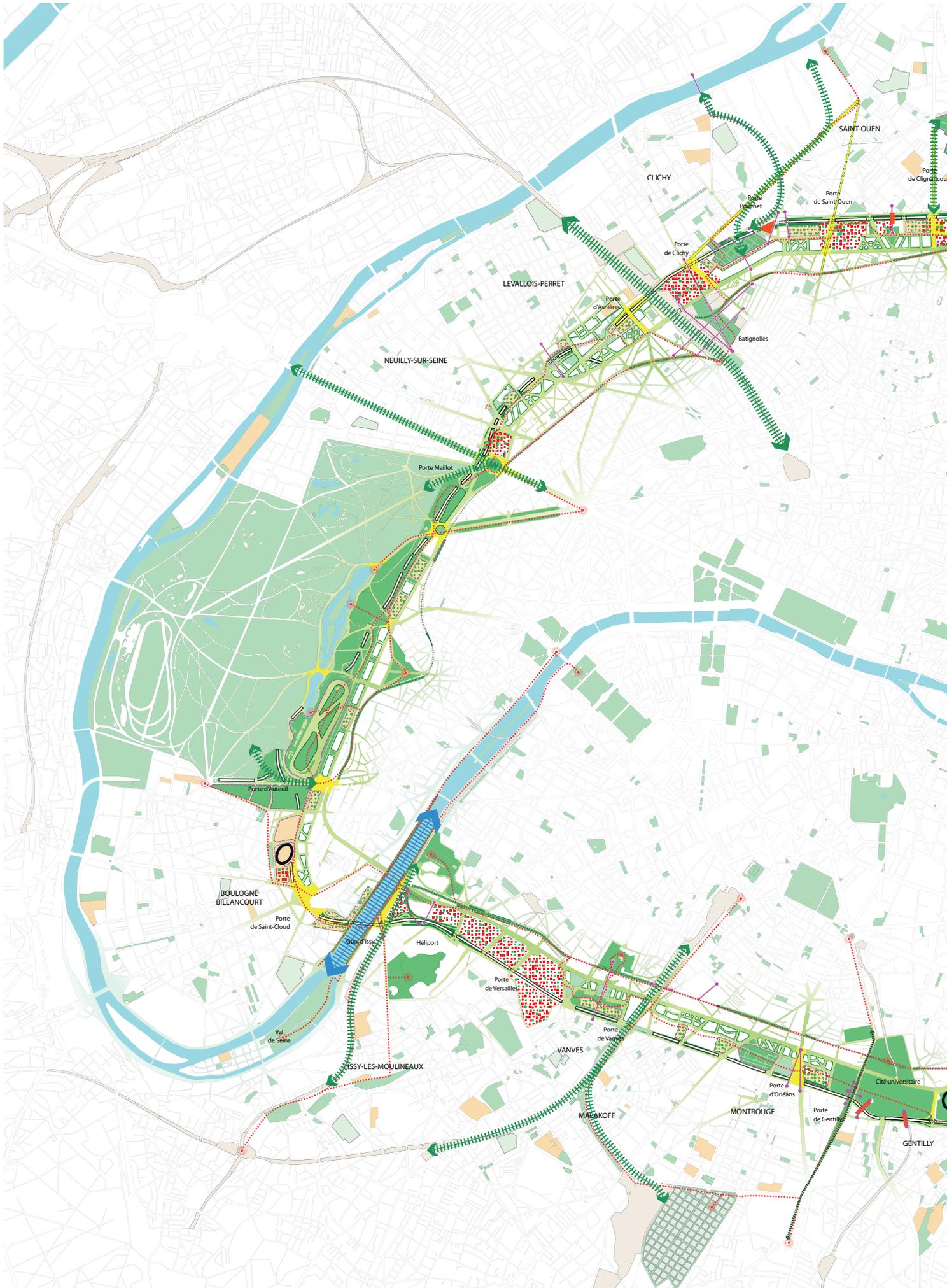
- des projets par grande séquence de la ceinture verte et non par emprises successives – (Ex: penser de la porte de Bagnole à la porte Dorée et non les stades puis les cimetières, puis les espaces publics, puis les talus du Boulevard périphérique...);
- des jardins, parcs sportifs, cimetières, voies plantées qui doivent être considérés comme un ensemble cohérent, un même immense « espace vert » dont le paysage est conçu d'une même main et dont les variations se succèdent au gré des fonctions particulières et des pratiques sociales qui s'attachent à chaque lieu ;
- une bonne coordination des concepteurs et des gestionnaires pour la production des projets et une gestion adaptée à l'espace de la ceinture verte (ex: on pourrait être « jardinier de la ceinture verte »);

- une production de formes urbaines spécifiques à la ceinture verte qui contribue à renforcer la place de la nature et les continuités écologiques (ex: Construire dans la ceinture verte s'appuierait sur un cahier des charges spécifiques et un mode d'élaboration des projets différent).

## Penser l'alternance des séquences

La ceinture verte est rythmée par des séquences qui alternent des grands espaces « vides », plantés, des espaces semi-urbanisés, des espaces très construits qui ne laissent plus de place aux perspectives. Chaque projet doit être l'occasion de renforcer ces caractéristiques pour gérer l'alternance des séquences, viser la cohérence mais non l'uniformité. Ainsi, les portes ouvertes sur le périphérique sont, chaque fois, dans une situation urbaine particulière (la porte de la Chapelle est différente de la porte de Bagnole, de Montreuil, d'Orléans ou de Maillot), ces différences doivent nous servir de point d'appui pour le développement des projets: par exemple, Masséna/Bercy s'inscrivent dans le grand paysage alors que Montreuil/Vincennes sont plutôt dans une continuité de formes urbaines à prolonger.





# STRATÉGIE POUR UNE CEINTURE VERTE — 2013

## + DE NATURE

### Renforcer la présence végétale

- Augmenter la perméabilité des sols
- Augmenter la surface de plantation
- Diversifier les strates végétales
- Végétalisation clôtures et des limites

- Mêmes actions sur les ensembles sportifs

- Renforcer et créer des continuités visuelles et des points de vue sur et à travers le paysage de la ceinture verte
- Renforcer les systèmes de plantations
- Prendre en compte le grand paysage

### Renforcer les continuités écologiques

- Aménager / végétaliser la petite ceinture
- Conforter les liaisons entre la ceinture verte et les voies d'eau
- Créer des liaisons vertes avec les grands parcs des communes voisines
- Planter sur les espaces publics
- Rendre accessible et requalifier les talus du Boulevard périphérique
- Renforcer le végétal dans les cours des immeubles de la ceinture verte

## + DE POROSITÉ

### Renforcer l'urbanité des portes

- Requalifier les aménagements routiers
- Rationaliser la position des services urbains
- Requalifier les espaces publics

### Relier les quartiers : effacer la fracture des infrastructures routières

- Franchir le périphérique
- Créer ou renforcer des liaisons piétonnes
- Créer des passerelles/de nouveaux accès
- Requalifier les viaducs du BP
- Favoriser les parcours à travers les espaces de la ceinture verte/créer un parcours continu

## + D'USAGES

### Renforcer les pratiques de loisirs, de détente et de promenade

#### Développer les usages

- Transformer les terrains de sports en parcs sportifs
- Favoriser les pratiques sportives et récréatives en libre accès
- Aménager les espaces publics pour accueillir de nouveaux usages
- Développer des formes urbaines nouvelles qui favorisent la porosité entre espaces publics et ceinture verte

#### Renforcer son accessibilité

- Ouvrir les espaces de la ceinture verte au public
- Renforcer l'accessibilité des berges ou des quais
- Développer des constructions sous ouvrages porteuses de services urbains partagés

#### "GRP : Grande randonnée parisienne"

- Points de vue et points remarquables du GR
- Créer une grande randonnée piétonne le long de la ceinture verte qui se connecte aux communes mitoyennes

- Parcs sportifs
- Parcs et jardins
- Cimetières
- Seine et canaux

