Annexe -
Synthèse des études menées sur la couronne de Paris

Sommaire Annexe

1. Le GPRU : un grand projet pour la couronne de Paris **79**

2. L'intégration des infrastructures **81**

3. La transformation du paysage **84**

4. La transformation de l'espace public **85**

5. Paysage et forme urbaine : rapport des constructions aux ouvrages du Boulevard périphérique **86**

En résumé **87**

Points à retenir des études **88**

Annexe - Synthèse des études menées sur la couronne de Paris

De nombreuses études, depuis les années 60, ont eu pour territoire la « Couronne de Paris » sans toutefois, que l'on désigne toujours la même chose sous ce terme. Parfois la « couronne de Paris » est comprise comme un vaste territoire de part et d'autre de la limite de Paris, englobant, certes, les terrains des anciennes fortifications, entre le boulevard des Maréchaux et la limite communale mais allant bien au-delà intra-muros et extra-muros. À l'inverse, d'autres études ne considèrent qu'une partie de ce territoire, les abords du Boulevard périphérique, par exemple, ou certaines portes, laissant hors de leur champ une grande partie de l'emprise des anciens terrains militaires.
Cette appréciation du territoire à considérer renvoie aux thématiques développées dans les études.

1. Le GPRU : un grand projet pour la couronne de Paris

Reconquérir un espace de relégation

Plusieurs études expliquent comment s'est forgé le caractère de relégation que transmet le territoire des anciennes fortifications de Paris. Par son passé de territoire d'accueil des plus pauvres, son surnom « la zone », sa situation géographique « en périphérie », il n'a que peu évolué malgré la transformation des territoires environnants.
À la Couronne, (bien que porteuse d'un projet de « ceinture verte »), s'attache une image et une identité négative. Son territoire, dédié au logement social, considéré longtemps comme un espace de relégation est un espace socialement marqué : taux de chômage élevé, retard scolaire, difficile intégration sociale, etc.
La transformation de cette image passe par le renforcement des services offerts au quotidien. C'est ce que le GPRU propose de mettre en œuvre pour répondre à des besoins considérables.
Il est élaboré comme un outil pour requalifier la Couronne de Paris et permettant la réappropriation de leur cadre de vie par les habitants. Il s'agit ici d'instaurer une véritable gestion urbaine de ces quartiers et d'améliorer l'image physique « urbaine ».
Considérés comme des « zones tampons impersonnelles », l'objectif est de créer une mixité des usages : programmes mixtes, des espaces d'insertion, des régies de quartier, d'augmenter la mobilité géographique des populations défavorisées et fragilisées et de créer les conditions d'une l'attractivité commerciale et économique.
Confronter à de fortes agressions urbaines (pollution, bruit, sentiment d'insécurité, ambiance urbaine dégradée), ces quartiers doivent être désenclavés, intégrés dans la vie sociale de la cité et de l'agglomération. Pour cela les actions intègrent les dimensions éducatives, culturelles, sportives...

Réhabilitation de l'habitat

Le Grand Projet de Renouvellement Urbain, par la Ville de Paris en 2001, a pour objectif la restructuration des grands ensembles de logements sociaux vieillissants, à travers notamment le retraitement architectural, la réintégration au tissu urbain voisin, etc.
Il s'agit de remédier à l'isolement de certains programmes de logements, de lutter contre les barrières urbaines créées dans les années 60, et de transformer les ensembles d'habitations de la Loi Lafay pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances du Boulevard périphérique.

Intercommunalité (dialogue avec les communes riveraines)

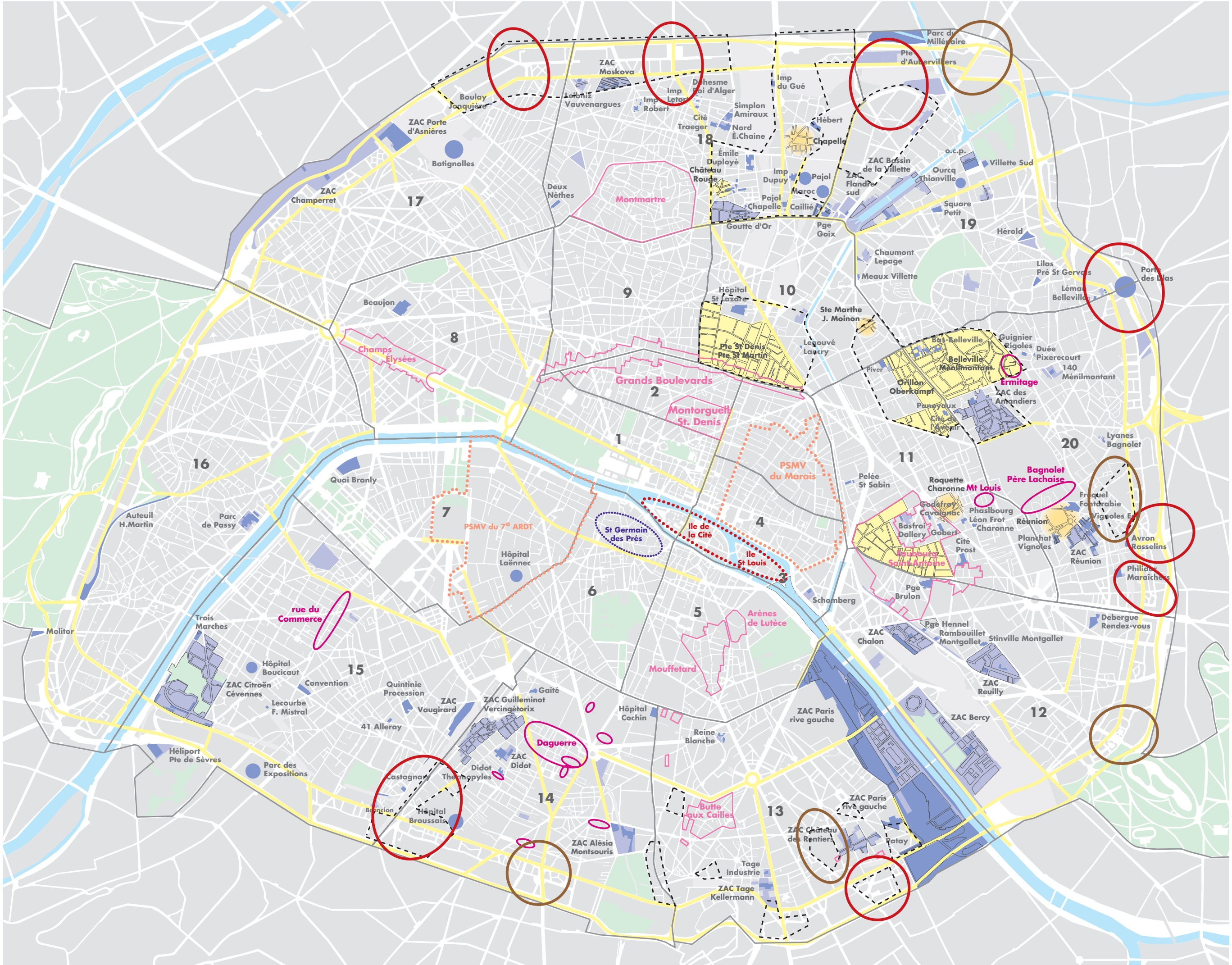
Cette même étude du GPRU développe une vision inédite de la Couronne et propose, en conséquence, un nouvel outil pour l'élaboration du projet : l'intercommunalité avec les communes riveraines. En effet, partant du constat que la Couronne de Paris est considérée comme un « arrière » de Paris, mais qu'elle n'est pas pour autant tournée vers ses voisins, l'objectif du GPRU s'attache à recréer des continuités transversales, et à concevoir les projets en dialogue avec les communes voisines.

Développement économique

L'étude du projet du GPRU prévoit, dans le cadre de la redynamisation des quartiers de la couronne de Paris, la création de nouveaux pôles d'emplois et d'animation économique : développement du secteur des nouvelles technologies de l'information de Paris nord-est, et développement du Secteur recherche de Paris sud-est.

Cette étude générale destinée à mettre en place le GPRU de Paris (2001) va ensuite être déclinée en plusieurs secteurs opérationnels donnant lieu à des projets concrets et précis sur une série de sites (porte Pouchet, portes de Saint-Ouen, Montmartre et Clignancourt, Paris nord-est, porte des Lilas, Davout-Lagny, porte de Montreuil, porte de Vincennes, Joseph Bédier-porte de Vitry, Olympiades, Paisance-porte de Vanves...).

Les principaux secteurs d'aménagement, de réhabilitation, d'adaptation règlementaire et de renouvelement urbain — 2001



© Apur

AMÉNAGEMENT
Opération d'aménagement
- travaux achevés ou en cours
- travaux à réaliser
- projet à l'étude

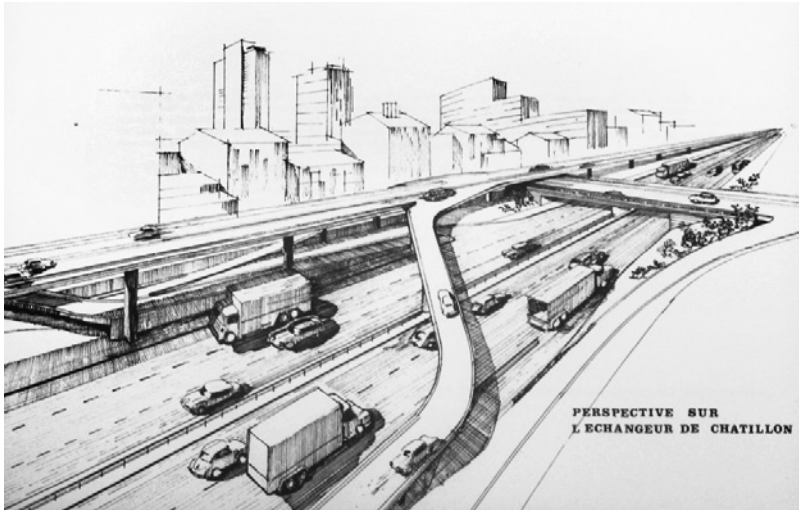
RÉHABILITATION
Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)
- Belleville — en cours
- à l'étude
- OPAH bruit

RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES
Plan d'Occupation des Sols (POS) particulier
- St Denis — approuvé
- à l'étude

Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)
- à étudier

Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)
- approuvé
- à étudier

Projet de Renouvellement Urbain
- sites proposés pour une première phase opérationnelle
- sites prioritaires mis à l'étude
- dispositifs de la politique de la Ville

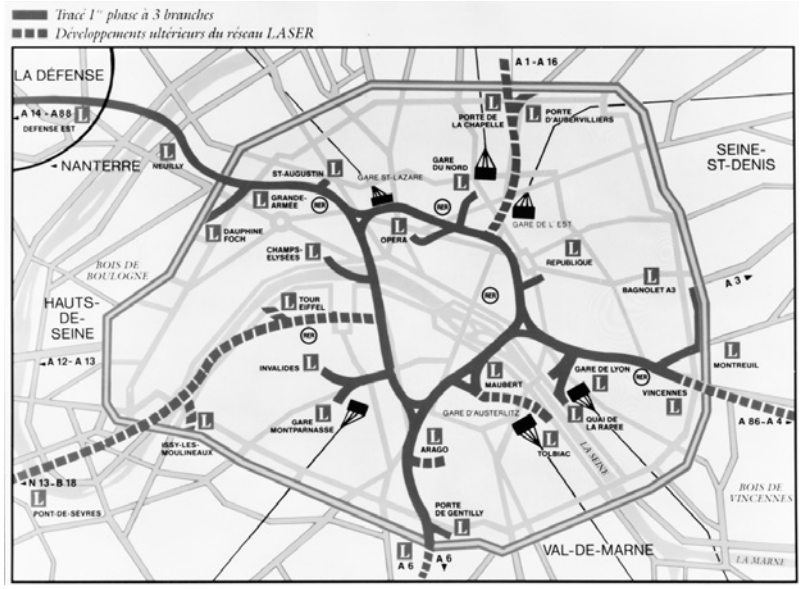


© Archives DREIF

Projet UAT du Superpériphérique — 1972

© Fonds Sarger, René (1917-1988)

Périphérique express, Paris : vue d'une maquette — vers 1959



© Mairie de Paris — DVD

Le projet LASER

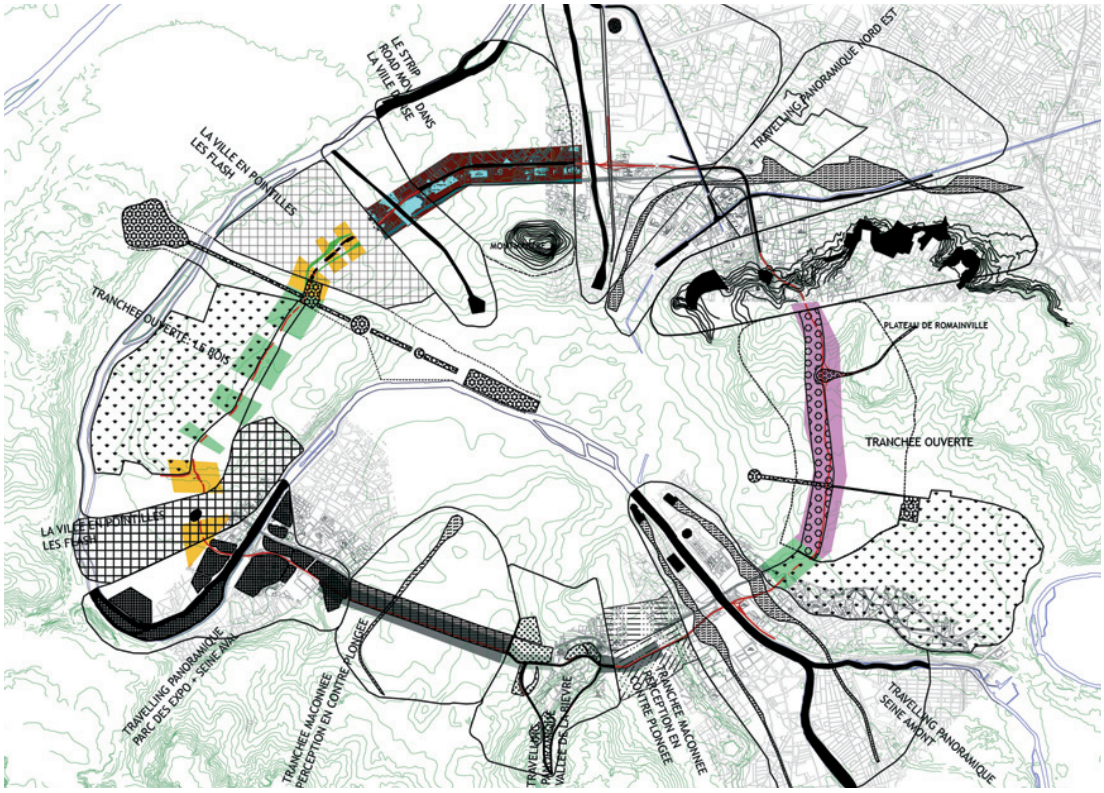
2. L'intégration des infrastructures

Modification et restructuration des ouvrages routiers

De nombreuses études se sont posé la question de la transformation des grandes infrastructures routières de la ceinture. À commencer par celle du Boulevard périphérique, considéré comme une véritable fracture urbaine quand il n'est pas recouvert.
Le Boulevard périphérique révèle ses premiers signes de saturation avant même qu'il ne soit terminé dès la fin des années 60, ce qui entraîne de nombreuses propositions de transformation et d'évolution de l'infrastructure. La première et la plus significative voit le jour en 1969. Proposé par l'architecte René Sarger, et intitulé « le Superpériphérique », périphérique à étage, Le projet consiste en un doublement du boulevard par des voies express suspendues à 35 m au-dessus du niveau du Boulevard périphérique réservées aux usagers pressés, qui devront s'acquitter d'un péage. Il pourra également être équipé d'un métro suspendu, accroché à la partie supérieure. L'espace entre les grandes piles qui tiennent l'ouvrage sera comblé par des immeubles qui accueilleront des parkings ainsi que des bureaux, dans l'idée des ponts habités du moyen âge.
Ce projet va être repris 1973, en mode mineur. Appelé cette fois-ci VRP (Voie Périphérique Rapide), le viaduc suspendu se trouve entre 6 et 15 m au-dessus du niveau du Boulevard périphérique.
Le projet UAT (Urbanisme Aménagement Tourisme) propose, lui, un tablier de 2 voies de 2,70 m de large avec un péage afin de recourir à un financement privé. Entre-temps, les promoteurs continuent de proposer des viaducs suspendus tels le projet PARISUP, couronne métallique qui assure un doublement en hauteur du périphérique.

Dans les années 90, c'est la solution d'un tunnel situé à -40 m sous le Boulevard périphérique sud qui est envisagé. Ce projet pharaonique dénommé PROJET LASER, liaison automobile souterraine expresse régionale, qui comprenait des grands parkings souterrains et une vingtaine de rampes d'accès est finalement abandonné, mais l'idée sera reprise en 1999 entre porte de Sèvres et porte de Bagnolet : dans ce projet où, pour la première fois, un aménagement au profit des transports en commun, des piétons et des deux-roues est envisagé sur une partie de l'espace de la chaussée automobile.

Ce n'est qu'à partir des études menées par la ville à partir de 2004, que la question de l'intégration de l'ouvrage dans le paysage de la couronne est posée.
L'étude « NO Limit » réalisée par TVK fait une analyse fine du Boulevard périphérique et établit une série



© TVK

La perception que l'on a depuis la ceinture du territoire dans lequel elle s'inscrit est changeante. La vision offerte par le périphérique apporte une certaine image de la ceinture mais également de tout un paysage métropolitain. Les réseaux ferrés, les gros nœuds routiers ou encore la Seine offrent de grand dégagement visuel alors que la densité du bâti parisien ne permet que peu de porosité dans la perception

Le Boulevard périphérique comme déterminant de séquences radiales

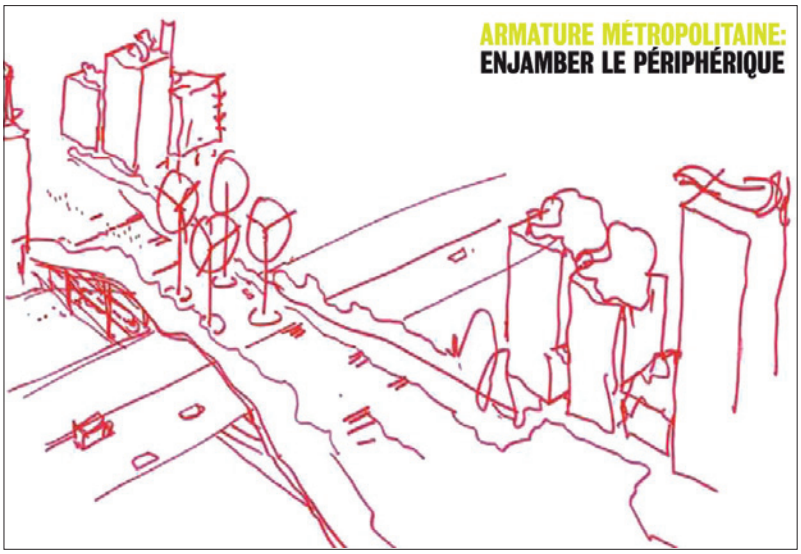
de propositions par secteurs métropolitains afin de l'intégrer dans son territoire. Cette étude marque un tournant dans le regard porté sur l'infrastructure routière, qui est désormais porteuse de potentialités de développement et non plus seulement de nuisances. Elle montre comment déjà aujourd'hui la présence du Boulevard périphérique permet de mettre en œuvre des projets exceptionnels et influe sur le territoire et comment il ouvre sur la métropole et ses grands paysages.
L'étude insiste sur la nécessité de travailler les projets avec les ouvrages du Boulevard périphérique, quitte à les remanier et les simplifier lorsque cela est possible pour plus de relations entre Paris et ses voisins et une valorisation de ces espaces d'interface.

Comment intervenir sur l'existant ?

Les études et projets qui ont porté sur le Boulevard périphérique font apparaître trois manières d'intervenir sur l'ouvrage existant : le couvrir, passer dessous et dessus, modifier ses usages.

Passer dessus

Plusieurs projets ont comme objectif la couverture du Boulevard périphérique lorsque celui-ci est en tranchée (GPRU de la porte des Lilas, de la porte de Vanves, Gare des Mines...). Certains sont désormais réalisés.
Dans le cadre de la restructuration des portes, la création de bâtiments-pont est une manière souvent proposée de supprimer la coupure du Boulevard périphérique. En raison de cette recrudescence de projets, l'Apur a réalisé une courte étude sur la forme urbaine de ces bâtiments-pont. Elle a montré qu'il est, dans tous les cas, nécessaire de créer un véritable espace public pour établir une liaison entre Paris et ses voisins car cette relation ne peut s'établir à travers la seule continuité bâtie.
Dans le cadre de la consultation internationale du Grand Pari(s), l'équipe de Richard Rogers souhaite franchir les barrières de la ville et propose d'« enjamber le périphérique » qui constitue selon eux une véritable fracture urbaine. Dans leurs dessins, ils proposent notamment la couverture des voies ferrées qui deviennent des artères vertes qui relient ville et campagne.



© Rogers Stirk Harbour + Partners/London School of Economics/Arup

Pont vert survolant le périphérique

© Apur

Avant

© Apur

Après

© TVK

© TVK

Accueillir des mobilités diversifiées

Passer dessous

En 2007, le GPRU de la porte Pouchet est le seul qui propose de créer un volume bâti sous le viaduc du Boulevard périphérique pour le franchir agréablement. Ainsi, ce projet dénommé « Ciel et sol », propose d'habiller le dessous du périphérique d'une coque éclairée, le décorer, et ainsi redynamiser les viaducs du périphérique.
En 2008 l'étude Paris-Pantin (Apur) propose d'utiliser les dessous du Boulevard périphérique en viaduc pour créer un accès au Parc de la Villette et au Canal de l'Ourcq depuis la nouvelle station du tramway T3 située au pied des Grands Moulins de Pantin.
Une étude technique réalisée par B & S conception recueille et liste les contraintes de toutes natures relatives aux conditions d'aménagement, de sécurité et d'exploitation des espaces sous viaduc tout en préservant les possibilités d'intervention pour l'entretien et la surveillance des ouvrages du Boulevard périphérique et des passages souterrains précités.
Pour TVK, le type de construction le plus adapté aux traversées du périphérique semble être des bâtiments de grande hauteur, qui permettent de mieux amortir le surcoût occasionné par les structures de franchissement.

Changer les usages

À travers la volonté de réduire l'impact des nombreuses nuisances provoquées par le Boulevard périphérique, de nombreux projets ont proposé d'en changer son usage.
Dans les années 60/70, de nombreux projets utopistes voient le jour et proposent la transformation de cette autoroute urbaine en boulevard urbain.
C'est d'abord l'architecte Roland Castro, avec l'idée, de réduire la vitesse du trafic et de transformer la voie à grande vitesse en boulevard, à travers la végétalisation de tous les espaces libres (talus, terre-plein central, murs de soutènement...).
Dans les années 90, une voie du Boulevard périphérique est réservée uniquement aux taxis, à la porte de la Chapelle, afin d'améliorer les liaisons avec l'aéroport de Roissy. Cette expérimentation est un échec, et abandonnée car elle provoque l'accroissement des bouchons à la sortie de l'A1.
En 2009, une voie du périphérique réservée aux voitures qui débouchent de l'A1 entre Aubervilliers et la Chapelle est expérimentée. On retrouvera ici le même problème et ce projet sera abandonné.

À travers son étude sur l'insertion du BP dans la ville, les architectes TVK proposent de transformer les voies centrales du Boulevard périphérique pour accueillir un tramway/un RER, et/ou une voie Bus, en illustrant cette idée avec le projet de reconversion de la High line de New York.

« *Semons l'utopie, nous récolterons le réel* », c'est ce que lance le président de l'Association « Périféerique » en 2004, dans le cadre de la candidature de la ville de Paris aux JO 2012. Cette association reven-

© Atelier Christian de Portzamparc

Consultation internationale du Grand Pari(s)
Équipe C. de Portzamparc : un système de transport en commun au-dessus du Boulevard périphérique

dique la transformation du BP en boulevard urbain et, pour ce faire, propose la fermeture du périphérique aux voitures, pour lui offrir une nouvelle destination : organiser des courses pédestres sportives.

Baptisé « l'annulaire rapide », le projet de l'architecte C. de Portzamparc établi dans le cadre de la consultation internationale du Grand Pari(s), propose de créer métro aérien suspendu au-dessus du périphérique parisien, comprenant une vingtaine d'arrêts. Ce projet de transport transforme l'usage de la voie express qui devient alors un boulevard rapide qui accueille les arrêts de ce métro aérien.

Transformer les portes

Toutes les études proposent de transformer les portes et en même temps de transformer les échangeurs autoroutiers qui encombrent l'espace et empêchent des traversées aisées (porte de la Chapelle : dossier pour la candidature de paris aux jeux Olympiques de 2012 – Apur ; projet de couverture de l'échangeur de Bagnolet – TVK ; consultation du Grand Pari(s) ; dossiers du GPRU ; étude du T3 sur le boulevard des Maréchaux…).

La question des nuisances

Les nuisances sont un des thèmes les plus abordés quand on évoque le territoire de la Couronne, du fait de la présence du Boulevard périphérique.
De nombreuses études ont porté sur la réduction des nuisances (pollution sonore et atmosphérique) afin d'améliorer les conditions de vies des habitants, qui se trouvent parfois au plus près de l'ouvrage (deux études des murs antibruit, une première en décembre 1983 constituée d'études préliminaires de protection phonique et une seconde en juillet 1995, sur le bilan et les projets en cours d'écrans de protection acoustique – DVD) et plus récemment des études d'AirParif (mars 2010) sur les effets des murs antibruit sur la qualité de l'air et de BruiParif (janvier 2010) sur les effets de la vitesse et des configurations sur les émissions sonores.

Plusieurs études tentent de trouver des solutions plus urbaines que les murs antibruit pour réduire les nuisances, c'est par exemple des solutions de talus inversés ou de constructions écran (étude TVK, étude pour le GPRU de la porte de Vincennes par P. Chemetov…).

3. La transformation du paysage

Paysage : plantations et végétation

Dans le GPRU Paris nord-est, le projet de « forêt linéaire » de l'agence Leclerc propose une infrastructure écologique et sociale, à travers le re-profilage des talus et des espaces plantés existants et le réinvestissement des espaces délaissés pour les agréger aux espaces publics et recomposer ainsi le paysage du Boulevard périphérique et des nouveaux quartiers voisins.
Il s'agit également d'intégrer au projet une gestion plus écologique des espaces publics en assurant une gestion alternative des eaux pluviales.
Ce projet est le premier qui fait de la requalification de la ceinture verte et de la constitution de continuités écologiques un des fondements du projet.

© François Leclerc — TER

Le concept de la forêt linéaire

4. La transformation de l'espace public

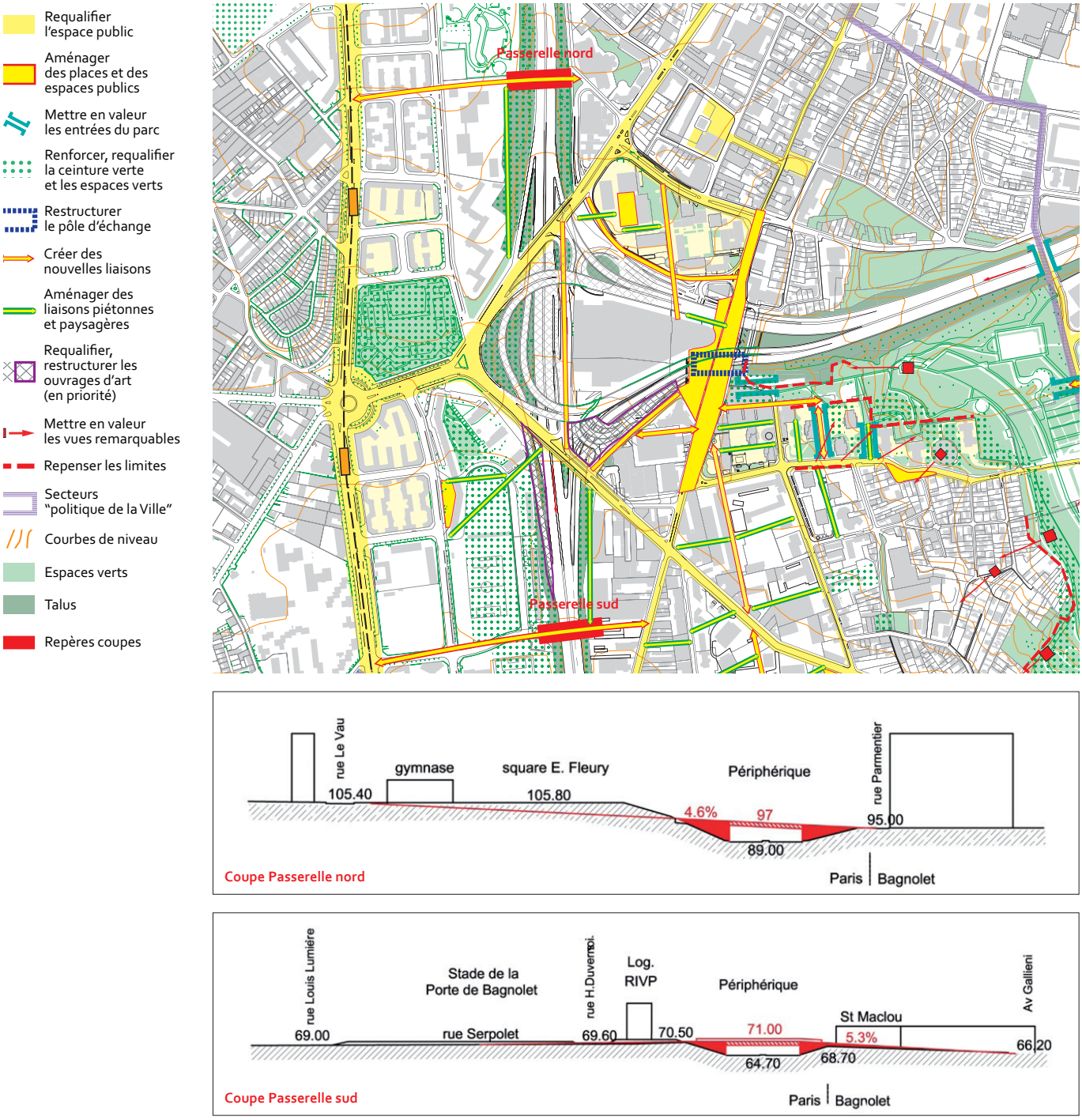
La requalification de l'espace public existant

La mise en place du Tramway T3 sur le boulevard des Maréchaux sud ainsi que son prolongement de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle entraîne la requalification du boulevard des Maréchaux en « boulevard jardiné » Ce grand projet transforme une partie de la Couronne et impulse ainsi un début de renouveau de la ceinture verte. Le tramway apparaît ici comme un élément d'unification du boulevard.

Les nouveaux espaces publics

Plusieurs études (Italie sud – Apur ; Paris/Bagnolet – Apur ; passerelle entre la cité universitaire et Gentilly – Apur) proposent de créer de nouveaux passages entre Paris et les communes voisines grâce à des passerelles qui franchiraient le Boulevard périphérique pour assurer des traversées piétonnes et cyclables loin des portes existantes difficiles à pratiquer pour les piétons en raison du trafic.

Plan et coupes extraits de « De la porte à la colline de Bagnolet, l'axe Galliéni-La Noue », Cahier 1 : Propositions — Étude Apur (2009)



5. Paysage et forme urbaine : rapport des constructions aux ouvrages du Boulevard périphérique

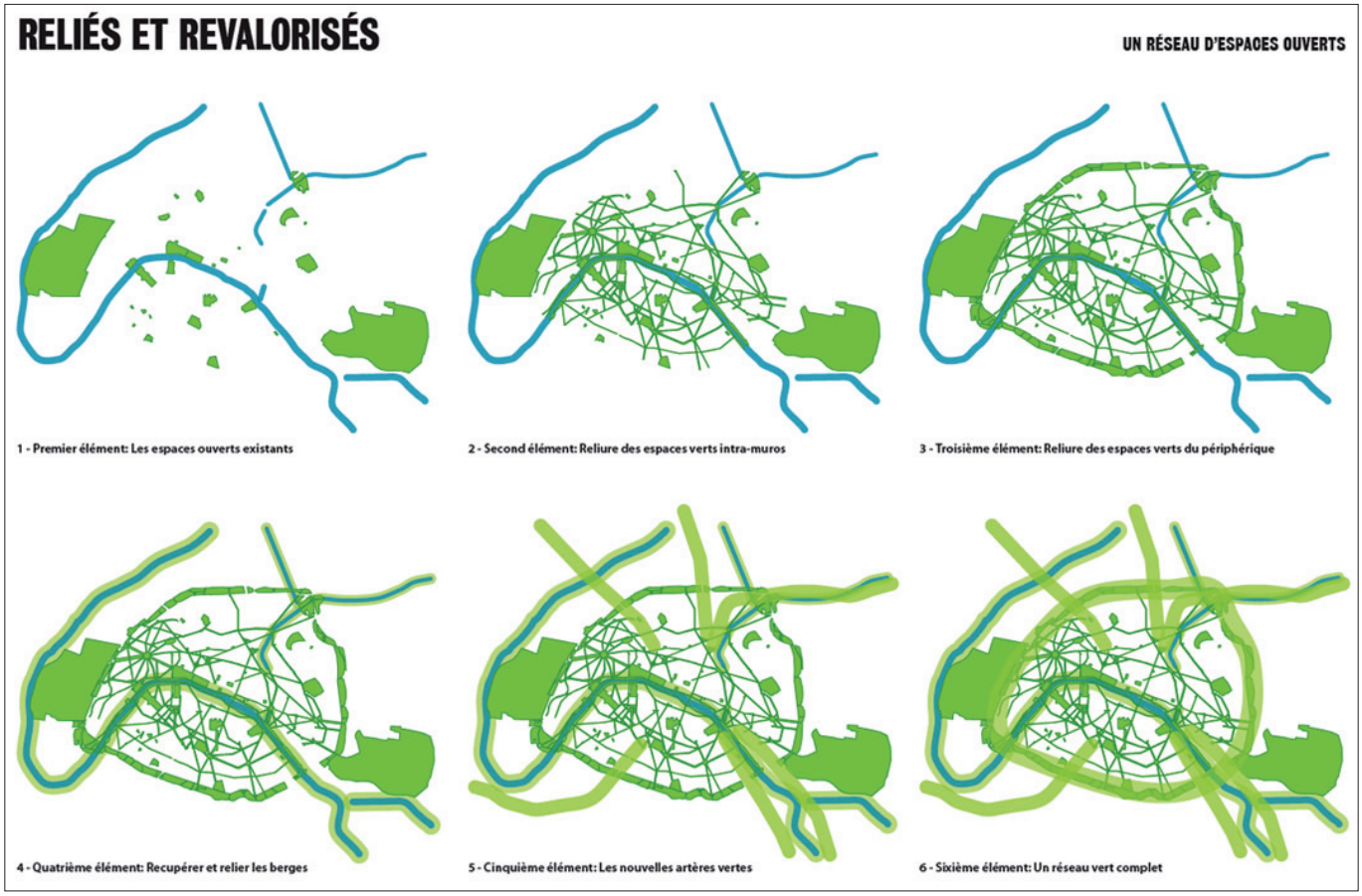
Après une pause dans l'édification de tours à Paris (depuis le POS de 1977), la possibilité de fabriquer des immeubles de grande hauteur à Paris est à nouveau d'actualité. En effet, la rareté du foncier, la nature des territoires encore disponibles pour de grands projets et les exemples de grandes capitales ont relancé le désir pour les acteurs de la ville de fabriquer de nouveaux IGH.
En 2009, un « workshop Hauteur » réunit, autour de la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, 10 équipes d'architectes qui soumettent au débat des projets de bâtiments de Grande hauteur aux portes de Paris.
Dans le cadre du lancement par la Ville de Paris de ce processus d'études en juillet 2008, l'Apur réalise l'étude « Hauteur et paysage », afin de mieux apprécier l'impact réel de telles constructions dans le grand paysage.

La consultation internationale du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne va démontrer que la ceinture verte peut être un territoire de transformation. L'équipe de Richard Rogers va développer fortement ce thème en proposant d'intégrer la ceinture verte dans un réseau vert qui irrigue l'ensemble de la métropole.

Continuité écologique et biodiversité

La question des continuités écologiques est un thème nouveau : cette problématique est abordée pour la première fois à l'occasion des ateliers « Nature en ville » organisés par l'Apur en 2009 et 2010 et qui ont regroupé autour de cette question le monde de la recherche, celui des gestionnaires et celui des concepteurs.
Si jusqu'à présent il était question de développement durable et de paysage, il s'agit ici d'établir aussi de véritables continuités entre les espaces de nature pour favoriser la biodiversité.

Cette thématique est sous-jacente dans le projet de « Forêt linéaire » (Paris nord-est) évoquée précédemment qui a pour ambition le développement de la biodiversité par la constitution d'un corridor boisé écologique autour du Boulevard périphérique.
Elle est également présente, lors de la consultation du Grand Pari(s), dans la proposition de l'équipe Rogers de créer un réseau de corridors écologiques reliant les espaces naturels importants de la Région, capable d 'assurer la continuité des biosphères, et migration des espèces.



© Rogers Stirk Harbour + Partners/London School of Economics/Arup

Consultation internationale du Grand Pari(s)

En résumé

Les études abordent 3 thématiques majeures :

1 — Le Boulevard périphérique, à partir des années 80, pour se protéger de ses nuisances, puis, au début des années 2000, pour l'intégrer dans des continuités urbaines fortes. Il n'est plus alors appréhendé seulement comme une contrainte pour tout aménagement mais aussi comme une présence incontournable qui est un atout pour ce territoire et qui peut être un levier pour des projets de développement.

2 — Les manières de construire sur le territoire de la Couronne, le nécessaire renouvellement des formes urbaines aux portes et aux abords de l'infrastructure autoroutière. S'y ajoute la question sociale qui pose les bases d'une mutation du territoire de la Couronne vers plus de mixité sociale, plus de diversité des programmes bâtis et un désenclavement tant vers Paris intra muros que vers les communes voisines.

3 — La ceinture verte, anneau de « Nature en ville »
Prendre appui sur les opportunités foncières pour enrichir le paysage non seulement parisien mais du cœur d'agglomération avec des formes architecturales ambitieuses comme porte de Clichy, porte de Versailles, le quartier Masséna, et bientôt Bercy-Charenton.
La ceinture verte a cette particularité d'être un espace entre « deux » doté d'une autonomie formelle, entre la ville des tracés chère au XIXe siècle et la ville ouverte du XXe siècle.
Le qualificatif du XXIe siècle pourrait être celui de la ville « campus » qui mélange les usages dans une alchimie savante entre liberté et contrainte. C'est ce que la cité universitaire avait initié. Le secteur Paris nord-est a prolongé cette réflexion, considérant les espaces davantage dans leur logique propre, reliés par des espaces publics, des coulées vertes, des forêts linéaires, prenant appui sur ce qui est là, préférant des formes urbaines à l'invention généreuse à celles de la continuité impossible.

© Herzog et Demeuron

Projet de la Tour Triangle, porte de Versailles (15e)

© Renzo Piano Building Workshop, architects

Projet du Tribunal de Grande Instance, secteur Batignolles (17e)

© Atelier Jean Nouvel

Projet de la Philharmonie vu du Boulevard périphérique, parc de la Villette (19e)

Points à retenir des études

1. La ceinture verte a un rôle à jouer dans la construction métropolitaine comme un territoire exceptionnel et singulier au cœur de l'agglomération et de Paris

2. La ceinture verte a tout pour devenir l'anneau central de la trame verte du cœur de l'agglomération

Elle possède un paysage qui se voit de loin et des espaces non bâtis sur 85 % de sa surface. Pouvoir y vivre de façon particulière en profitant d'espaces de nature en ville suppose :

➔ Relier les grands espaces verts entre eux ;

➔ Renforcer la trame végétale en s'appuyant sur les espaces de sports et tous les espaces plantés d'usages divers – cimetières, cours, jardins privés, rues… ;

➔ Développer une synergie entre petite ceinture ferroviaire et ceinture verte ;

➔ Renforcer les plantations du Boulevard périphérique pour en faire un « park way ».

3. La ceinture verte est un territoire qui rythme le cœur de l'agglomération dense

C'est une zone différente dont le caractère sera renforcé par :

➔ Des façons particulières d'y bâtir, par des constructions qui évitentl'opacité des fronts bâtis continus, qui laissent passer le regard et s'inscrivent le grand paysage ;

➔ Des espaces de loisirs et de promenade plus accessibles, des programmes nouveaux qui renforcent sa fréquentation et ses usages ;

➔ Des liens renforcés avec les communes voisines par une démultiplication des espaces publics dédiés aux piétons et aux circulations douces ;

➔ Une transformation des portes en places urbaines qui focalisent la vie urbaine.

4. Une nouvelle façon d'agir sur le territoire de la ceinture verte

➔ Agir par grandes séquences pour l'entretien et les projets afin de penser ensemble des espaces et des lieux qui accueillent des fonctions différentes ;

➔ Faire de ce territoire l'expression du lien métropolitain en mutualisant les équipements et les services urbains et en imaginant les continuités en partenariat avec les communes voisines.

La ceinture verte de Paris au XXIe siècle
Hier, aujourd'hui, demain ?

D'abord imaginée comme un système homogène, l'idée 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, qu'elles soient sociales, foncières ou paysagères permettent encore d'imaginer pour l'avenir l'émergence d'une identité renouvelée.
Autour des infrastructures des boulevards Maréchaux et du Boulevard périphérique, les occupations de ce territoire se sont juxtaposées. D'abord avec des systèmes clairs à l'image de la ceinture des HBM, de la cité universitaire ou de la loi Lafay, puis au fil des époques, la pression foncière associée à une image persistante d'espace arrière et de rejet a amené à une urbanisation qui a rompu la cohérence d'ensemble au profit d'un territoire considéré essentiellement comme support de projets de développement et de lieux de services. L'idée de ceinture verte est alors peu à peu devenue accessoire.
Avec l'arrivée du tramway des Maréchaux, la réalisation des grands projets de Renouvellement Urbain, les couvertures de la porte des Lilas et de la porte de Vanves, les nouvelles passerelles, c'est la totalité de la ceinture verte qui se retrouve au cœur d'un projet urbain.

Dans le contexte métropolitain actuel, la ceinture verte a un rôle à jouer et doit dépasser l'image de coupure et de no man's land pour devenir un espace qualitatif, habité, parcouru, partagé, au service de la ville dense. La valorisation de ses caractéristiques spécifiques, offrant des qualités paysagères, des potentialités de parcours et d'usages nouveaux, de corridors écologiques, de lieux de biodiversité, sera rendu possible par une action sur les systèmes qui la composent.