

2. Les systèmes de la ceinture verte

2.1. Découpage du territoire, dimensions et séquences

La ceinture verte est un espace essentiellement non bâti

Le processus de mise en place de la ceinture verte tout au long du XX^e siècle a abouti à créer un système urbain spécifique et unique dans Paris à la fois dans sa forme urbaine, son architecture, la répartition de fonctions sur son territoire et sa sociologie.

Son territoire (de la face intérieure du boulevard des Maréchaux à la limite communale + les grands parcs adjacents : La Villette, Montsouris, Suzanne Lenglen ; l'héliport, l'Aquaboulevard) d'une superficie de 1 273 ha, est occupé sur 11,8 % de sa surface par des îlots bâtis et sur 88,2 % par des espaces non bâtis.

LES ESPACES NON BÂTIS DE LA CEINTURE VERTE

Voies publiques (hors Boulevard périphérique et boulevard des Maréchaux)	170,45 ha	13,4 %
Boulevards des Maréchaux	131,80 ha	10 %
Boulevard périphérique (chaussées)	168 ha	13 %
Talus du Boulevard périphérique	40,29 ha	3,3 %
Parcs et jardins publics	178,86 ha	14,1 %
Espaces verts non accessibles	9,9 ha	0,8 %
Équipements sportifs en plein air	126,40 ha	9,9 %
Cimetières	28,10 ha	2,2 %
Emprises transports (SNCF, RATP, héliport)	101,12 ha	7,9 %
Quais de la Seine et des canaux	4,21 ha	0,3 %
Espaces non bâtis dans les équipements publics		
Hôpitaux	75 238 m ²	0,6 %
Équipements scolaires	585 387 m ²	4,6 %
Équipements pour la petite enfance	29 879 m ²	0,2 %
Équipements culturels	72 618 m ²	0,6 %
Équipements sociaux	49 056 m ²	0,4 %
Services municipaux	89 939 m ²	0,8 %
Lieux de culte	12 584 m ²	0,1 %
Résidence pour étudiants	10 369 m ²	0,1 %
Équipements État, services régaliens	642 800 m ²	5,1 %

→ 3 types de systèmes urbains différents se juxtaposent par séquences autour de Paris

Le premier type, nommé « 100 % ceinture verte », est constitué de séquences où le territoire est occupé dans toute son épaisseur, par des espaces non bâtis ou très peu bâtis de toutes sortes : terrains de sport, école, bois, parc, cimetières... C'est sur ce type de séquence qu'une politique essentiellement conservatoire est à mener pour ne pas perdre ces qualités en même temps qu'une politique de renforcement des continuités écologiques déjà très présente.



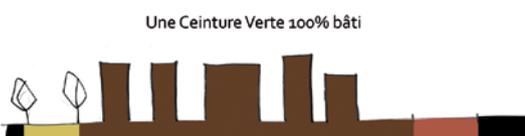
Le second type, nommé « 50 % ceinture verte », nettement majoritaire en surface, constitue le dispositif le plus « classique » de cette ceinture verte. Il est composé en deux bandes successives entre boulevard des Maréchaux et limite communale.

Le boulevard des Maréchaux est bordé, sur une centaine de mètres d'épaisseur, par une série d'îlots bâtis (îlots occupés par des ensembles d'habitation à bon Marché, des logements de la période post Loi Lafay et des équipements publics).

À l'arrière de cette première série d'îlots, se trouve un vaste territoire de 200 à 300 m d'épaisseur, occupé par une succession d'espaces non bâtis de toutes sortes (terrains de sport, groupes scolaires, parc, jardins, cimetières, Boulevard périphérique et ses talus, voies publiques) qui donnent sa matérialité à la ceinture verte. Dans ce 50/50, la Cité Universitaire constitue une sorte d'archétype idéal de la ceinture verte, conçu sur le modèle de cité-jardin qui mêle habitation, équipements et parcs de loisirs et sportif dans une conception unique où la nature domine.



Le troisième type, nommé « 0 % ceinture verte » correspond aux séquences entièrement bâties. Elles sont peu nombreuses et correspondent à des zones occupées, en totalité ou à l'arrière des HBM, depuis l'origine par des services urbains (installations de la RATP, de la SNCF, entrepôts), des grands services de l'état (notamment des occupations militaires qui ont survécu malgré le déclassement de 1919), des équipements de grande échelle (parc des expositions, hôpitaux), des ensembles de logements sociaux.



Stade Léo Lagrange, au niveau de la porte de Reuilly (12^e)



Le Boulevard périphérique entre la porte de Vanves et la porte de Châtillon (14^e)

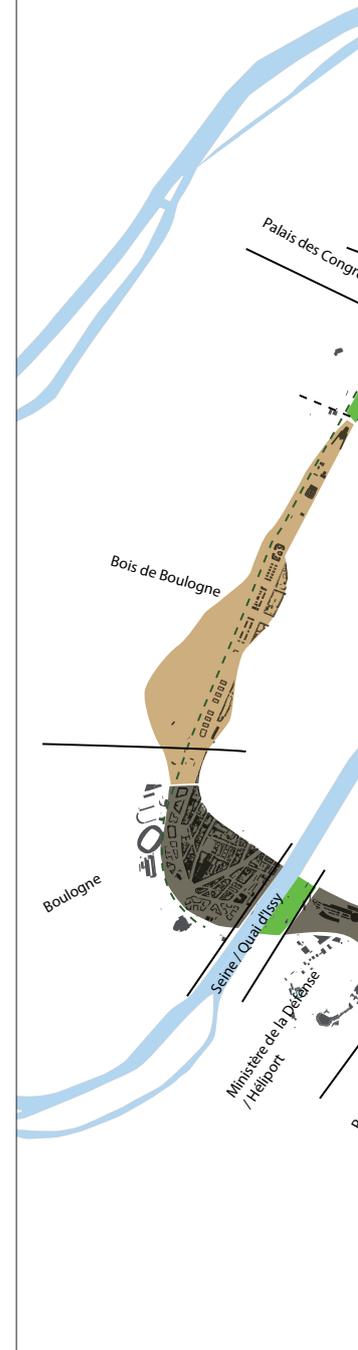


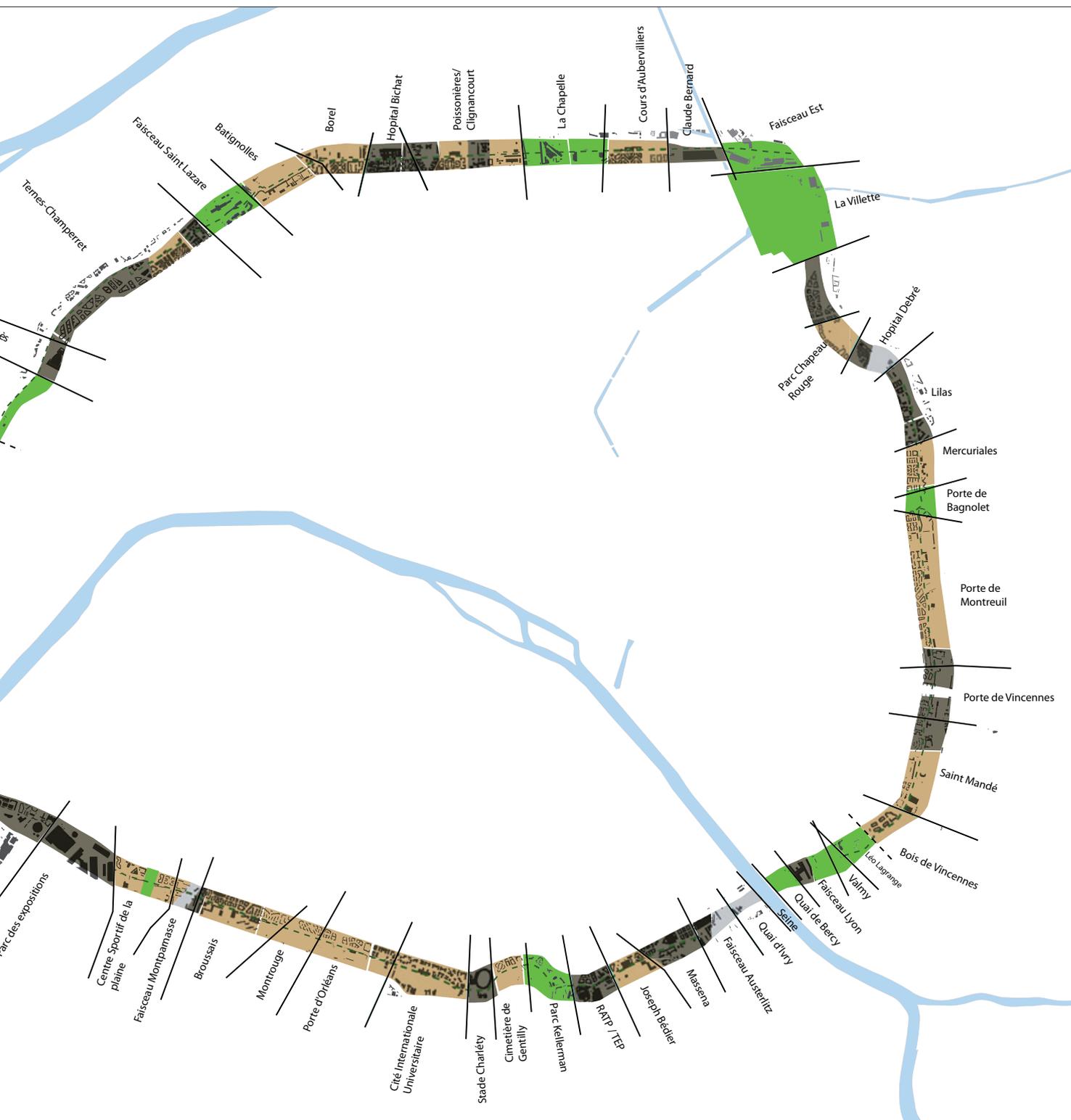
Le Boulevard périphérique, porte d'Italie (13^e)

SÉQUENCES PAYSAGE LOCAL DENSITÉ BÂTIE

48 séquences

- 100% bâti
- 50% bâti
- 0% bâti





→ État des espaces non bâtis de la ceinture verte : des espaces de valeur et de qualité inégale

Pour estimer le chemin à parcourir pour une réelle requalification de la ceinture verte, il était nécessaire d'apprécier la qualité actuelle de ses espaces.

Pour cela, à partir d'une grille d'évaluation des caractéristiques des espaces non bâtis, les espaces ont été classifiés. Ce diagnostic devrait permettre de fixer des priorités dans le programme de requalification et de servir de guide aux directions gestionnaires pour estimer le montant des investissements nécessaires sur chaque espace.

Il s'agit d'une analyse de tous les espaces dont les caractéristiques jouent ou qui pourraient jouer sur le potentiel écologique et de la biodiversité de la ceinture, soit publics (parcs, jardins, squares, terrains de sport, cours des écoles et des hôpitaux, espaces annexes aux grands équipements tels que héliport, parc des expositions, surfaces destinées aux services urbains tels que déchetteries, fourrières, parking, les talus qui longent le Boulevard périphérique, promenades plantées et friches ferroviaires), soit privés (cours des HBM, espaces

privés des grands ensembles Loi Lafay, complexes sportifs, etc.)

Les grandes voies publiques, l'armature primaire des voies transversales de la ceinture verte et les boulevards des Maréchaux ont été aussi étudiés car dans le système de la trame verte, en tant qu'espaces linéaires souvent plantés de longs alignements d'arbres, ils peuvent contribuer à assurer la circulation des espèces (dont l'importance des pieds d'arbres), la continuité végétale et à relier les milieux urbains et périurbains entre eux.

L'analyse a permis ensuite la création d'une cartographie montrant l'aptitude des espaces libres à participer au système de l'armature végétale urbaine et métropolitaine, selon deux paramètres : la continuité : paysagère, définie par la contiguïté des espaces verts (un jardin public proche d'une cour plantée) ou visuelle, assurée par les alignements d'arbres dans la voie publique.

Cette analyse prend en considération un espace dans un contexte étendu, évaluant la relation des différents milieux entre eux. Il s'agit d'un diagnostic important pour construire l'image du paysage urbain, surtout pour les emprises proches du Boulevard périphérique fortement mutables et donc décisives pour la

LA QUALITÉ DU VIDE DANS LA CEINTURE VERTE : CRITÈRES D'ANALYSE

Présence significative ou non du végétal sur le site observé	Diversité des milieux et des espèces	Possibilité d'infiltration de l'eau (en fonction du revêtement du sol)	
La présence végétale	La richesse des strates végétales	La perméabilité du sol	 faible
			
			 moyenne
			 bonne

© Apur

transformation de la ceinture verte. La perméabilité visuelle n'est pas aisée à définir. Elle peut être fluctuante, due à la variation saisonnière de la végétation (être imperméable l'été et devenir perméable l'hiver). La morphologie du terrain joue aussi un rôle actif dans cette observation. Il n'y a donc pas de réponse standard pour cette question d'ouverture visuelle, une observation au cas par cas apportera les réponses.

La qualité : du potentiel écologique à partir de l'analyse des espèces végétales présentes (la présence des plusieurs espèces végétales dans un même espace assure une richesse en terme de biodiversité) et de la perméabilité du sol.

3 critères ont permis une classification des espaces

La présence végétale

La présence d'une certaine trame végétale est prise en considération selon un critère quantitatif, présence marquante ou non du végétal sur le site observé.

La richesse des plantations et la diversité des strates végétales

La présence du végétal est évaluée en fonction de sa qualité, du potentiel écologique du site, entre autre

la présence de petits écosystèmes.

La hauteur des végétaux est examinée, les différentes strates végétales (herbacées, arbustives, arboré, aquatique, florale...), la diversité des espèces floristiques, la présence de micro-relief.

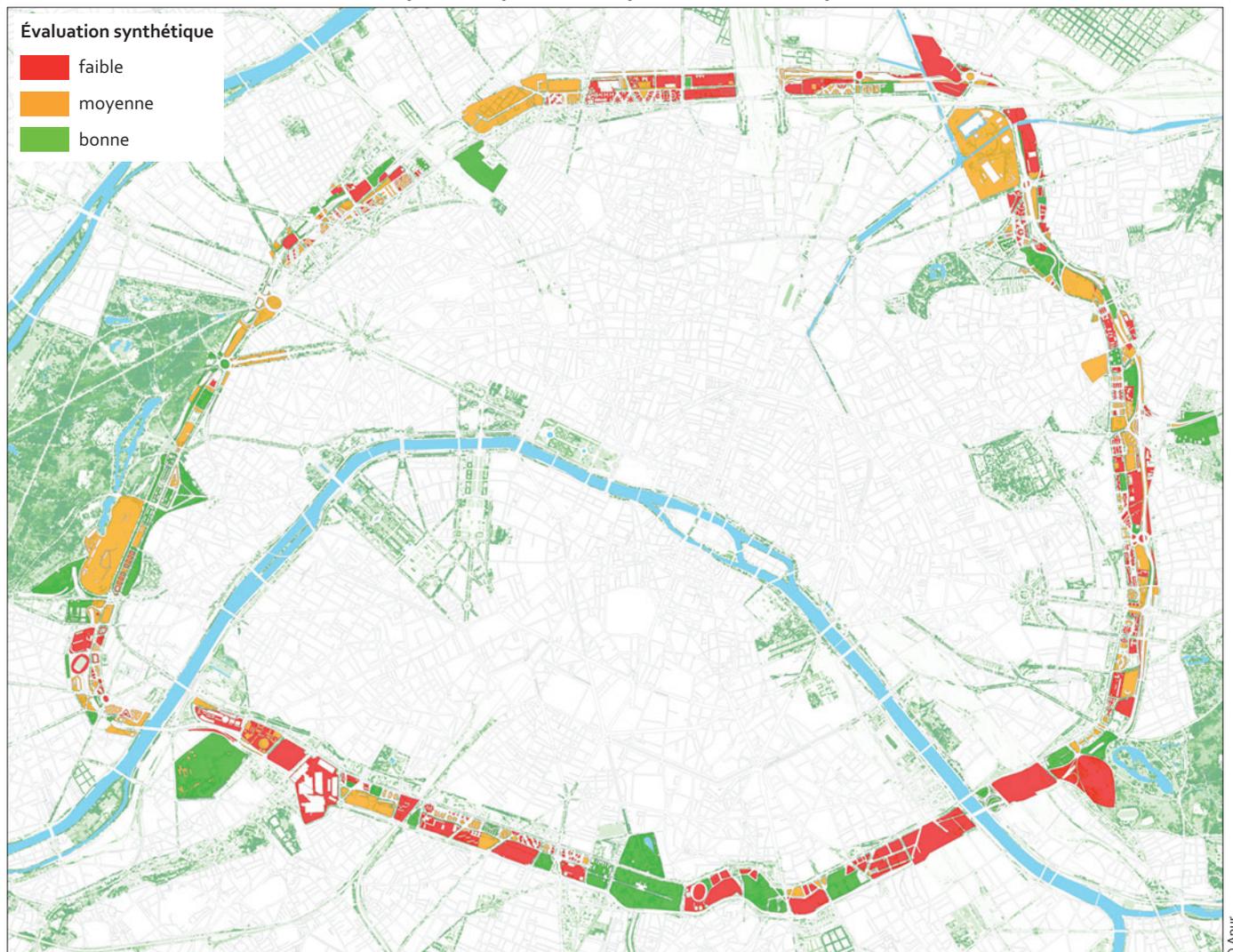
La perméabilité du sol

La perméabilité est évaluée en fonction du type d'espace et de ses usages et pas seulement en termes de pourcentage de surface perméable. Par exemple, sur un terrain de sport, sont considérées comme déterminant pour la qualité de l'espace, les parties situées autour du terrain de grand jeu car le sol synthétique du terrain proprement dit est dû à sa forte fréquentation qui, dans la plupart des cas, rend impossible une pelouse naturelle.

Le diagnostic qui a porté sur tous les espaces non bâtis de la ceinture verte, publics et privés, a fait l'objet d'une lecture synthétique sous la forme d'une cartographie de la qualité des espaces en trois niveaux d'appréciation : faible, moyenne, bonne.

Les grandes voies publiques ont fait l'objet d'une évaluation similaire appréciant, en particulier, la présence d'alignements d'arbres et le rapport plus ou moins équilibré entre chaussée et trottoir ainsi que la présence ou non d'un revêtement ou d'une partie de revêtement perméable sur le trottoir.

QUALITÉ DES ESPACES NON BÂTIS (PARCS, JARDINS, CIMETIÈRES, CENTRES SPORTIFS, COURS PRIVÉES) — 2013



2.2. Une organisation urbaine et architecturale singulière

L'habitat, très majoritairement édifié entre les années 20 et les années 60, est marqué par la prédominance du logement social

Le déclassement des fortifications a libéré autour de Paris un terrain de 400 m de large et de 35 km de long dans une période de grave crise du logement. De ce fait, l'aménagement de la ceinture se trouve lié à la question du logement social. Elle devient ainsi le lieu privilégié de l'implantation massive d'un nouveau type de logement social urbain collectif, le type HBM sur la base d'un plan d'aménagement global approuvé en 1924 (et révisé en 1933) qui vise à remplacer les îlots insalubres des quartiers périphériques par des logements hygiéniques, dotés du confort moderne et peu cher.

Les seuls territoires où se trouvent des résidences sont situés entre les portes Maillot et de Champerret (17^e) et entre les portes de la Villette et de Pantin (19^e). Enfin, on trouve quelques copropriétés dans le 16^e arrondissement entre les portes d'Auteuil et Dauphine, situation exceptionnelle sur la ceinture verte.

Les ensembles de logements du parc social sont issus à la fois de la vague de construction des HBM des années 1920-1930 ou bien de celle de la loi Lafay des années 1960-1985. De 1929-1939, on y trouve, entre autres, la cité Charles Hermite dans le 18^e, les logements du 19^e arrondissement situés entre les portes de la Villette et des Lilas, les cités des 12^e, 13^e et 14^e arrondissements.

Ont été construits dans l'immédiat après-guerre (1949-1974) notamment les ensembles situés le long du cours de Vincennes côté 12^e arrondissement, les logements de la porte de Vanves (14^e) et de la porte Brancion (15^e), les habitations du boulevard Suchet (16^e), de la porte Pouchet (17^e), de la porte des Poissonniers (18^e) ou encore les cités Félix Terrier ou Patrice-de-la-Tour-du-Pin (20^e).

Seules quelques constructions datent des années 1980, elles sont situées le long du boulevard Victor et aux abords de la porte de Versailles (15^e) mais aussi entre la porte des Ternes et la porte d'Asnières (17^e). Seules quelques réalisations sont plus récentes comme à la porte d'Aubervilliers (19^e).

Entre les deux guerres, une typologie particulière : les ensembles d'HBM et leurs équipements

Les logements sont construits sur des « parcelles-îlots » de formes géométriques simples et sont assemblés en séries selon des principes de composition régies par des règles d'axialité et de symétrie. Les immeubles, implantés à l'alignement des voies publiques sont installés autour de cours et/ou de jardins situés en continuité de la rue au moins sur un des côtés de l'îlot assurant ainsi une continuité spatiale et visuelle entre la rue et l'intérieur de l'îlot.

Toutes les voies de desserte des îlots ont environ 20 m de large. Les rez-de-chaussée qui bordent le boulevard des Maréchaux sont occupés par des commerces, des services et des équipements de proximité.

Il résulte de ces dispositions :

une grande continuité entre les espaces intérieurs et les voies publiques qui offrent de réelles opportunités de renforcement du paysage de la ceinture verte ;
des séries de cours et, parfois de jardins à l'intérieur des équipements publics, notamment des groupes scolaires et des équipements pour la petite enfance, le plus souvent cernés par des clôtures de toutes sortes qui recèlent également de grands potentiels d'évolution vers des lieux et des clôtures plus végétalisés et plus poreux ;

des voies larges, peu fréquentées, envahies par le stationnement de surface qui pourraient elles aussi évoluer vers un paysage plus vert et des usages plus divers et plus en harmonie avec les grands lieux de plein air voisins.



Le Boulevard périphérique, porte d'Orléans (14^e)

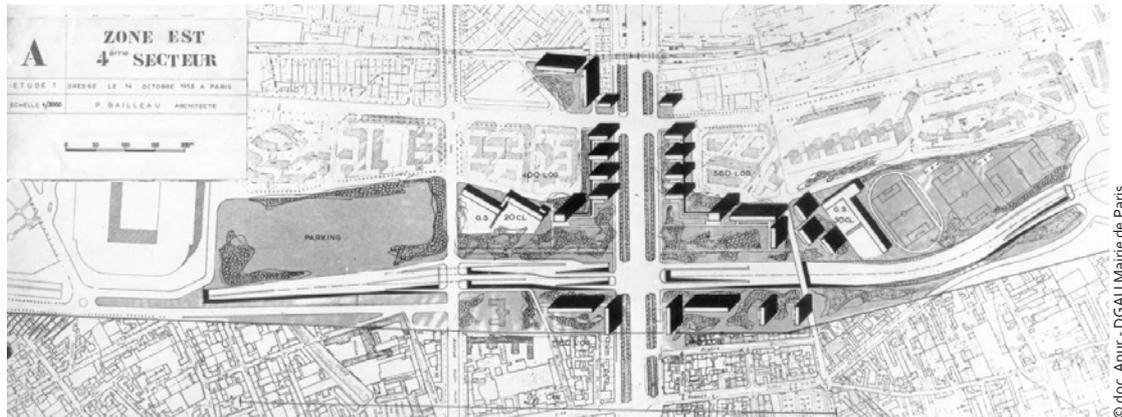
HBM, parc et stades constituent les fondements de la ceinture verte, ici la porte d'Orléans

Après 1945, une conception « moderne » des ensembles de logement : les logements réalisés grâce à la loi Lafay

Le 7 février 1953, la loi Lafay décidait l'aménagement de la partie de la zone comprise entre la porte de la Plaine et la porte de Pantin (est et sud de Paris). 20 % de cette surface étaient affectés à la construction d'immeubles d'habitation. Le reste étant consacré à des espaces verts. En outre, pour compenser la perte de 25 hectares réservés à la construction, une super-

ficie équivalente doit être aménagée en espaces verts soit sur l'emplacement des îlots insalubres de Paris, soit sur la zone s'étendant entre Paris et sa banlieue. Ces ensembles de logements, répartis sur 7 secteurs, sont alors situés entre la « voie d'isolement » située en limite communale et la voie située à l'arrière de la ceinture des HBM.

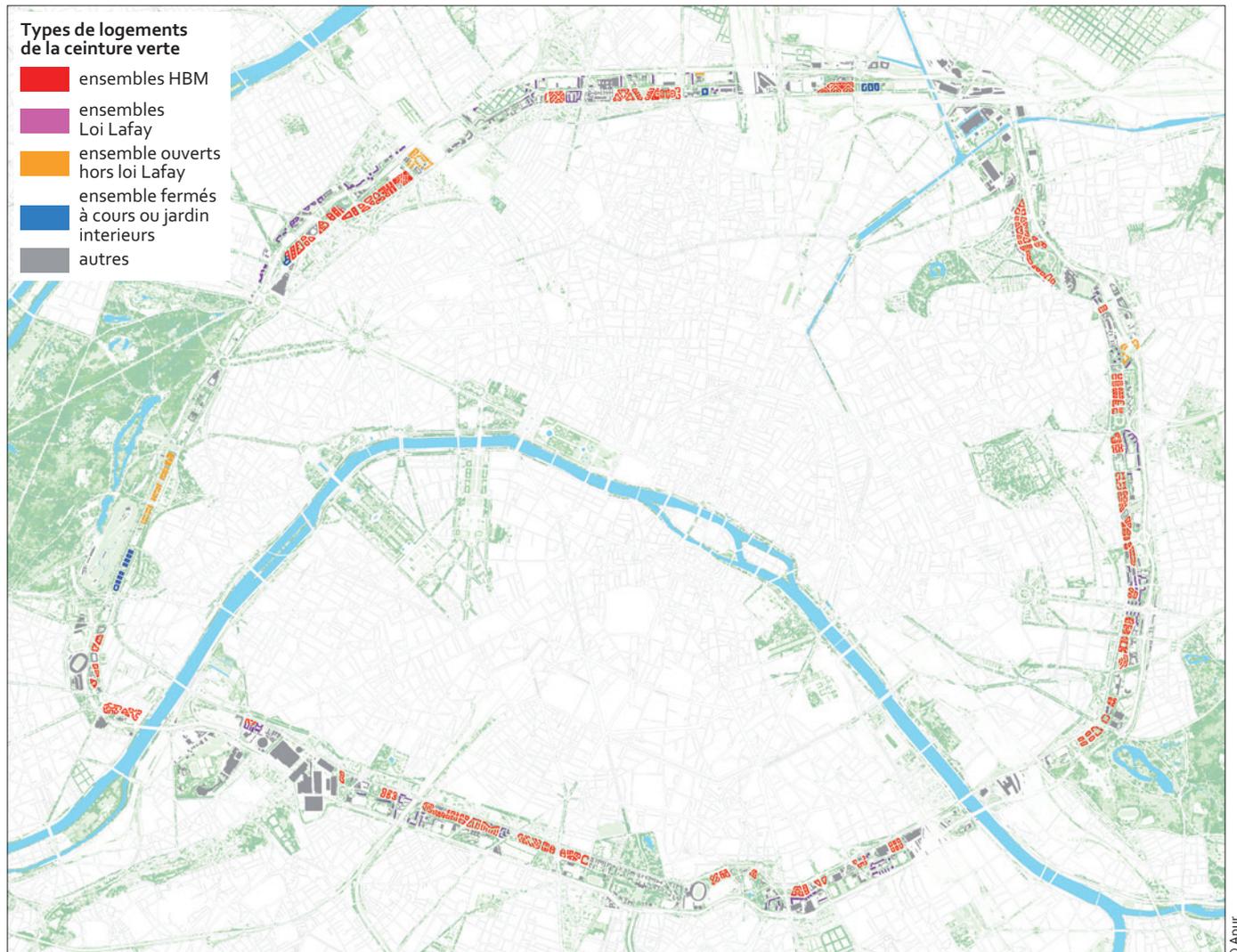
Les ensembles sont constitués de tours et de barres de hauteurs variables disposés selon des plans masse établis sur la base des théories du mouvement moderne, en rupture radicale avec les implantations traditionnelles parisiennes.



Loi Lafay : projet d'aménagement du secteur de la porte de Vincennes (12^e) — 1953

© doc. Apur - DGAU Mairie de Paris

LES LOGEMENTS DE LA CEINTURE VERTE — 2013



© Apur

Les terrains de chaque opération sont découpés, de telle façon que les immeubles sont implantés au milieu d'espaces verts – jardins, stades et terrains de sports – selon une composition singulière destinée à composer un paysage nouveau qui sera vue depuis la nouvelle autoroute ceinturant Paris.

En effet, la mise en chantier du Boulevard périphérique, qui va durer vingt ans, est contemporaine de la construction de ces grandes barres et de ces petites tours de logements qui le jouxtent désormais, Ensemble, ils vont contribuer à marquer durablement le paysage de la ceinture verte, tout d'abord comme l'espace d'une nouvelle modernité parisienne, celle de l'automobile et des grands ensembles, puis très vite, comme un espace stigmatisé et rejeté, soumis aux nuisances et relégué aux limites de Paris.

HBM et Loi Lafay, un parc de logements qui évolue déjà

D'ores et déjà la réhabilitation du parc de logements des HBM et des grands ensembles des années 60 (amélioration du confort, isolation thermique et acoustique, réhabilitation des parties communes) a commencé dans le cadre des GPPRU parisiens, les bailleurs procèdent notamment à des interventions sur les espaces extérieurs.

Dans les îlots des HBM, un premier type d'intervention a consisté à découper, réaménager les espaces libres et à les planter à nouveau dans le but d'améliorer l'environnement des logements et de créer des co-visibilités entre les entrées depuis les parties communes des immeubles.

D'autres interventions, plus lourdes, portent sur les entrées des immeubles afin de les supprimer sur la cour et de les disposer sur rue; dans ce cas, la cour réaménagée devient un jardin. L'exemple le plus illustratif de ce type d'intervention se trouve à la porte Montmartre.

Dans les grands ensembles de la Loi Lafay, après une phase de transformation dans les années 80 destinée à minimiser les nuisances phoniques du Boulevard périphérique par la création de murs antibruit, une seconde phase de projet, plus conséquente, a démarré en 2001.

À partir de 2001, une nouvelle génération de projets

Ces dix dernières années ont également vu se réaliser plusieurs projets qui intègrent la réalisation de nouvelles couvertures du Boulevard périphérique, par exemple — porte de Vanves, ou encore porte des Lilas — et une transformation radicale des espaces publics aux portes. Ces projets, s'ils ont contribué à protéger les riverains des nuisances du Boulevard périphérique et apporté des solutions ponctuelles aux difficiles traversées entre Paris et les communes voisines, ne sont pas des solutions généralisables en raison, à la fois, de leur coût très élevé et de la difficulté d'aménager de grandes surfaces de dalles de couvertures en superstructures.

Enfin, encore aujourd'hui chaque projet développe sa propre logique. Il y aurait tout à gagner à les penser dans le cadre d'un projet global sur la ceinture verte permettant de démultiplier leurs effets bénéfiques pour la vie des populations concernées et de leur donner une visibilité à l'échelle métropolitaine.



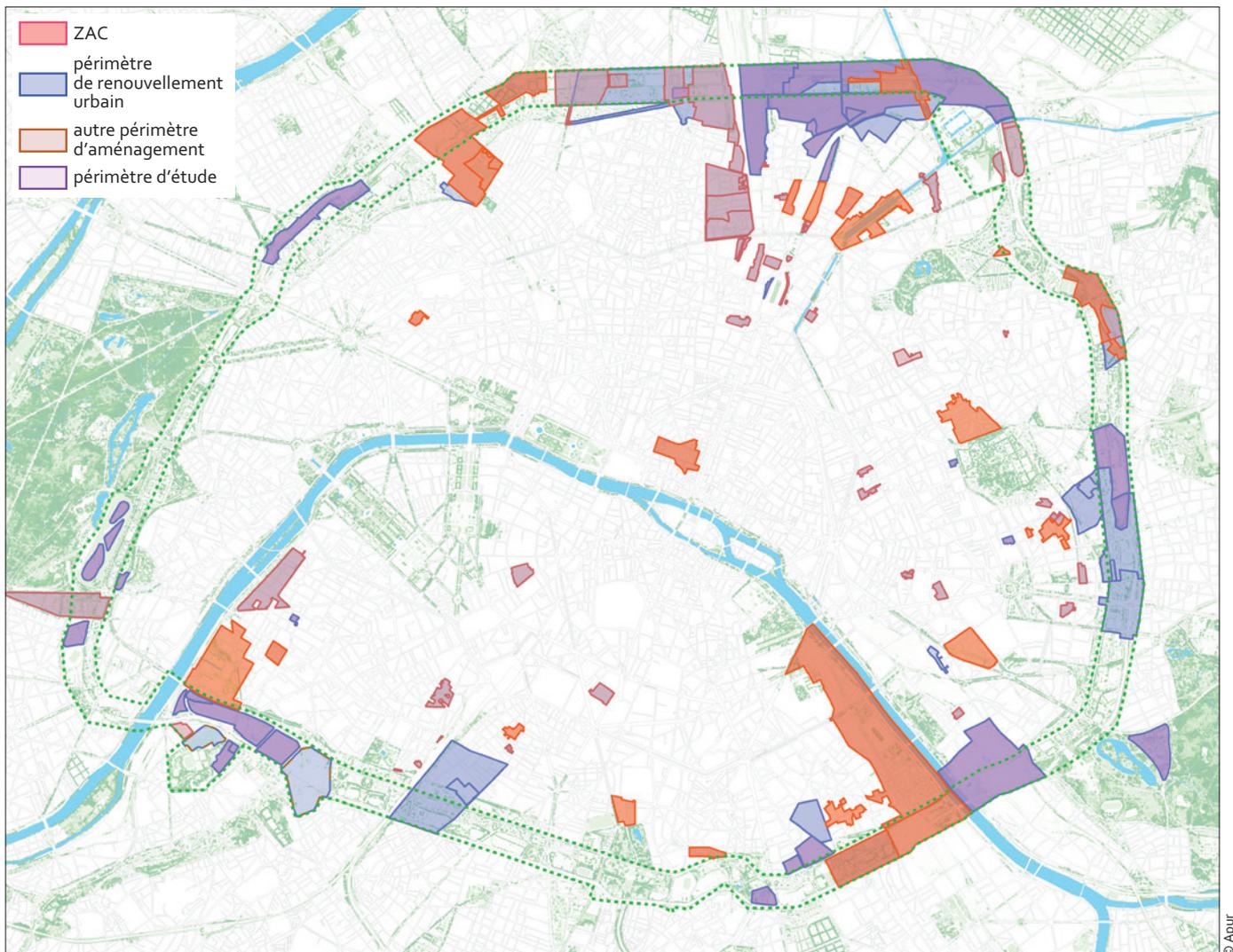
Photo aérienne du cimetière des Batignolles à la porte des Poissonniers (17^e) — 1975

Une séquence qui s'étend de la porte Pouchet dans le 17^e arrondissement à la porte des Poissonniers dans le 18^e arrondissement est conçue par l'architecte Raymond Lopez. 7 tours de 16 étages et 5 barres de 11 étages et de près de 100 m de long sont implantés perpendiculairement au Boulevard périphérique. Les espaces libres privés se limitent au terrain d'assiette de l'immeuble. Ils sont longés par les rues, les terrains de sport ou les espaces verts.



Plan d'aménagement de la ZAC de la porte des Lilas (20^e)

PÉRIMÈTRES D'AMÉNAGEMENT PARISIENS — 2001-2013



2.3. Un système social particulier

La forte concentration de logements sociaux sur le territoire de la ceinture verte a contribué à y établir durablement une structure sociale et une répartition de la population résidente particulière.

Ainsi entre les boulevards des Maréchaux et la limite administrative de Paris, 125 000 personnes habitent dans 65 000 logements dont plus de 80 % de logements sociaux², 49 000 personnes y travaillent.

La taille des logements

De façon générale, la taille des logements construits sur la ceinture verte avant la seconde guerre mondiale est petite ; elle correspond essentiellement à la ceinture HBM des années 20-30. Quelques tronçons de la ceinture verte accueillent une part plus importante de grands logements que de petits, c'est le cas à la porte de Montrouge (14^e), entre les portes de Clichy et Saint-Ouen (17^e) et de façon très nette à la porte d'Aubervilliers (19^e).

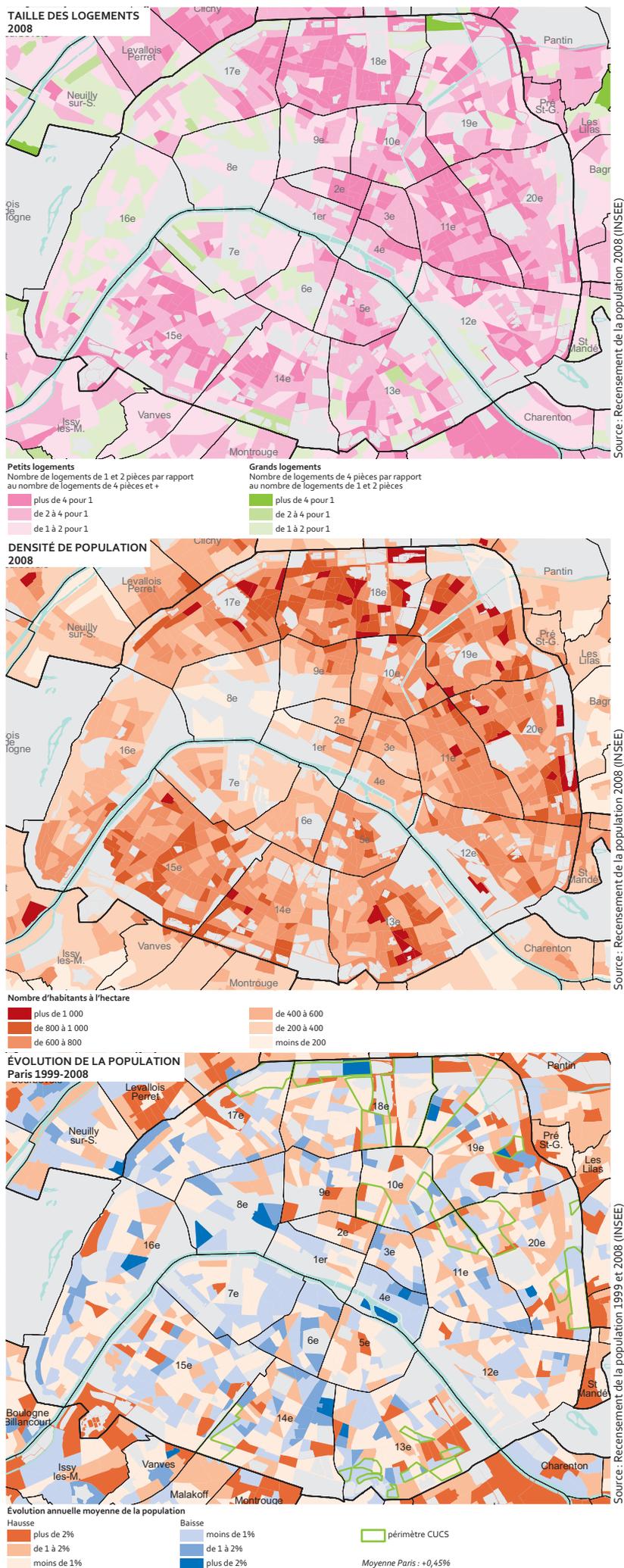
La densité de population

La densité de population à l'hectare est élevée sur la quasi-totalité de la ceinture verte. Les séquences de logements compris entre la porte de Pantin (19^e) et la porte de la Plaine (15^e) sont densément peuplées et correspondent en grande majorité aux HBM des années 20-30 ; cette densité se retrouve également à la porte de Saint-Cloud (16^e), entre les portes de Champerret et d'Asnières (17^e), aux portes Montmartre et de Clignancourt (18^e). La densité est très forte entre les portes de La Chapelle et d'Aubervilliers (18^e). Quelques tronçons accueillent une population moins dense comme dans le 16^e arrondissement entre les portes d'Auteuil et Maillot, secteur où la taille des logements est par moments importante, dans le 17^e à la porte de Champerret où les logements datent des années 1980-1990, ou encore entre les portes de la Villette et de Pantin (19^e).

Évolution de la population 1999-2006

L'évolution de la population varie selon les tronçons de la ceinture verte.

Les diminutions sont supérieures à 2 % sur un seul tronçon de la ceinture verte, entre la porte de Clignancourt et la porte des Poissonniers (18^e). D'autres évolutions à la baisse, moins fortes, s'observent entre la porte de Vincennes et la porte de Saint-Mandé (12^e), entre la porte de la Muette et la place de la porte de Passy (16^e), secteur où la population n'est déjà pas très dense, entre la porte Maillot et la rue de Courcelles au niveau des habitations loi Lafay de l'ancienne ZAC de Champerret (17^e), entre les portes de Clichy et de Saint-Ouen (17^e), ou encore entre les portes de Saint-Ouen et de Clignancourt (18^e), les



portes de La Chapelle et d'Aubervilliers (18^e) et la porte de Montreuil (20^e).

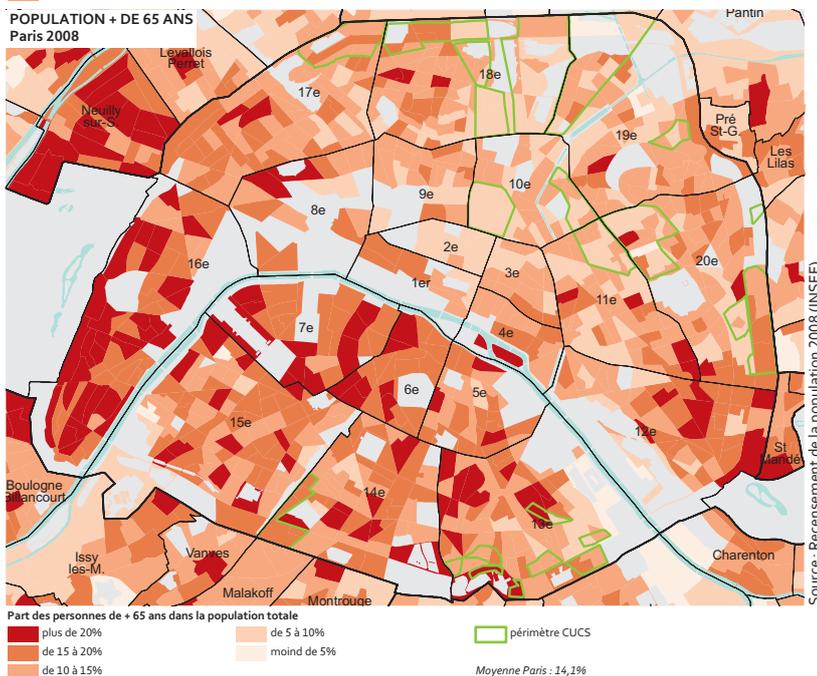
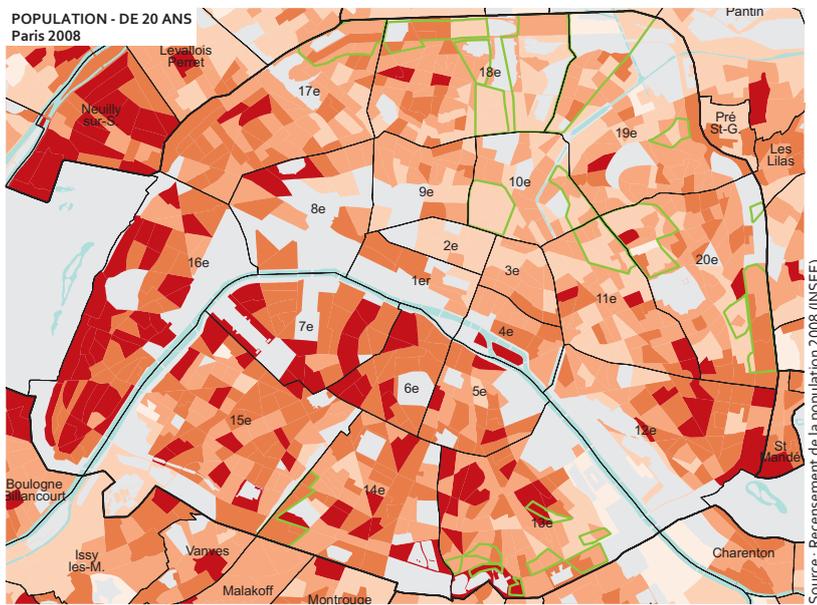
Certains tronçons de la ceinture verte enregistrent des progressions de leur population. C'est le cas entre les quais et la porte d'Issy-les-Moulineaux (15^e), entre la porte de la Muette et la porte Dauphine (16^e), entre les portes d'Asnières et de Clichy (17^e), entre la porte d'Aubervilliers et le canal Saint-Denis (19^e), entre les portes de Pantin et des Lilas (19^e).

D'autres progressions sont plus modestes, au sud de la porte de Saint-Mandé (12^e), entre les portes d'Italie et de Choisy (13^e), entre la porte de Châtillon et la porte d'Orléans (14^e), entre les portes de Brancion et de la Plaine (15^e), au niveau de la porte

d'Auteuil (16^e), entre les portes de Champerret et d'Asnières (17^e), entre les portes de la Villette et de Pantin (19^e).

De façon générale, les hausses et baisses de population sont homogènes entre les tronçons de la ceinture verte et les communes riveraines. On observe toutefois des contrastes sur certaines portions du territoire, c'est notamment le cas à l'est du 14^e arrondissement où la population a globalement tendance à diminuer alors qu'elle croît à Gentilly et Montrouge, dans le 17^e arrondissement où la population baisse de 1 % à 2 % alors qu'elle progresse fortement à Levallois, dans le 18^e arrondissement où la population diminue tandis qu'elle augmente à Saint-Denis.

2 – Source RGP : 1999



Structure de la population

La part des jeunes de moins de 20 ans sur la ceinture verte est élevée sur plusieurs tronçons. Elle est forte au niveau des portes de Vanves et de Montreuil (14^e) mais aussi entre les portes d'Asnières et de Saint-Ouen dans le (17^e), et dans l'ensemble du quart nord-est de la capitale, entre la porte d'Aubervilliers (18^e) et la porte des Lilas (19^e) ou encore au sud de la porte de Bagnolet (20^e). Ils sont le plus souvent issus des quartiers prioritaires de la politique de la ville et vivent dans une famille monoparentale pour beaucoup d'entre eux.

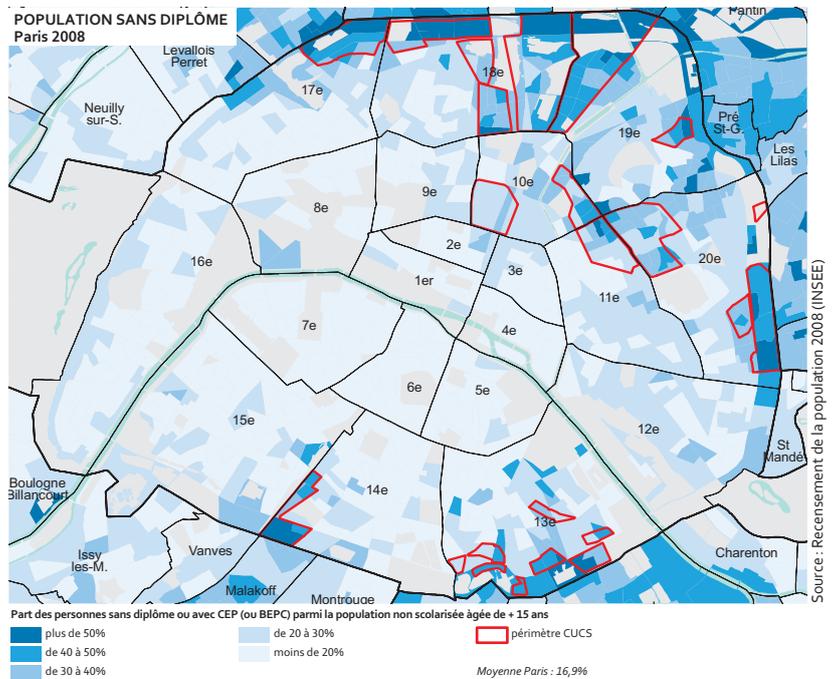
La ceinture verte accueille également une forte proportion de personnes de plus de 65 ans, dans des logements sociaux. Ils représentent plus de 20 % de la population totale entre les portes de Vincennes et de Reuilly (12^e), entre les portes d'Italie et de Gentilly (13^e), entre les portes Brancion et de la Plaine (15^e), entre la porte de Saint-Cloud et la porte de la Muette (16^e), entre la porte Maillot et la porte de Courcelles (17^e), au nord de la porte de Montreuil (20^e).

Une partie de cette population de plus de 65 ans, captive, est souvent installée de longue date dans les HBM construits à partir des années 20 et occupe, parfois seule, des logements parfois de grande taille.

Les familles monoparentales sont fortement représentées avec des taux parfois supérieurs à 35 % du nombre total de familles (la moyenne parisienne est de 28 %). On les retrouve notamment au sein des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Certains quartiers comme la porte de Vanves (47 %), la porte de Montreuil (45 %) ou les portes Montmartre et de Saint-Ouen (près de 40 %) accueillent une part importante de familles monoparentales ainsi que les ensembles de logements situés le long des boulevards Victor et Lefebvre (15^e).

La population sans diplôme

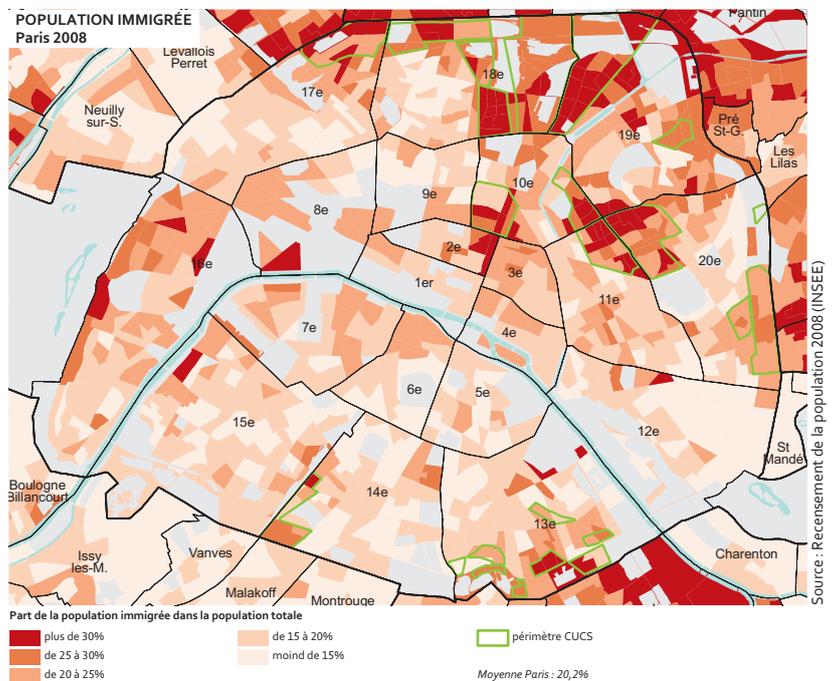
La part de la population sans diplômes ou avec seulement un Brevet est très importante au sein des quartiers de la ceinture verte des 18^e, 19^e et 20^e arrondissements. Les quartiers où les non diplômés sont fortement présents sont ceux déjà connus de la politique de la ville tandis que les quartiers de l'ouest et du sud de Paris sont beaucoup moins concernés. On observe une certaine continuité de l'autre côté du périphérique où les non diplômés sont majoritairement localisés au nord et à l'est.



La population immigrée

La population de la ceinture verte issue de l'immigration est essentiellement circonscrite aux arrondissements du nord et de l'est de Paris. On la retrouve de l'autre côté du périphérique dans les communes limitrophes de Paris, en Seine-Saint-Denis, à Clichy dans les Hauts-de-Seine et Ivry-sur-Seine dans le Val-de-Marne tandis que les communes du sud et de l'ouest en accueillent moins.

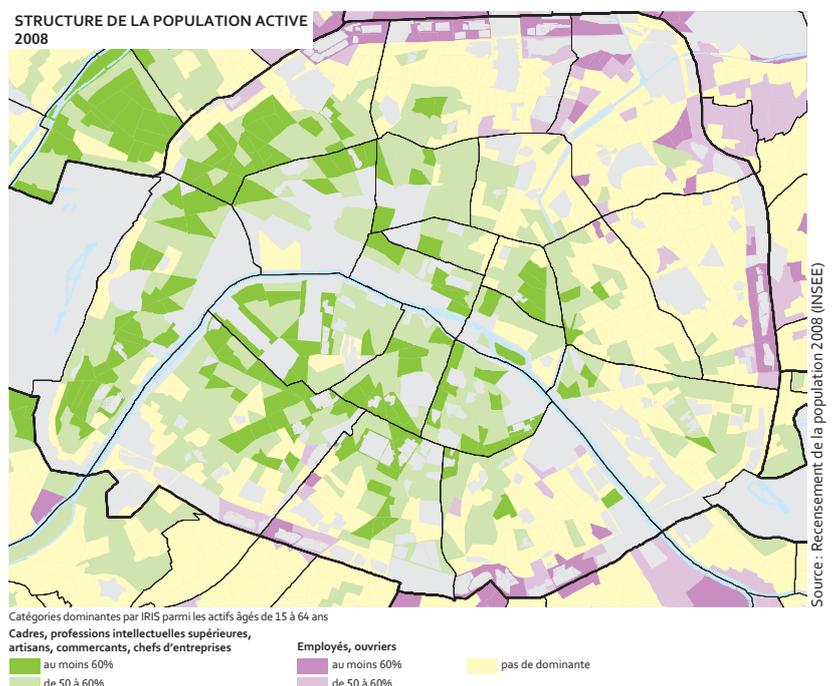
L'évolution de la population immigrée entre 1999 et 2006 montre une progression de celle-ci sur la ceinture verte en différents points : les portes d'Ivry et d'Italie (13^e), la porte d'Orléans (14^e), la porte de la Plaine (15^e), la porte Pouchet (17^e), la porte de Clignancourt (18^e), la porte de Pantin (19^e), la porte de Montreuil (20^e).

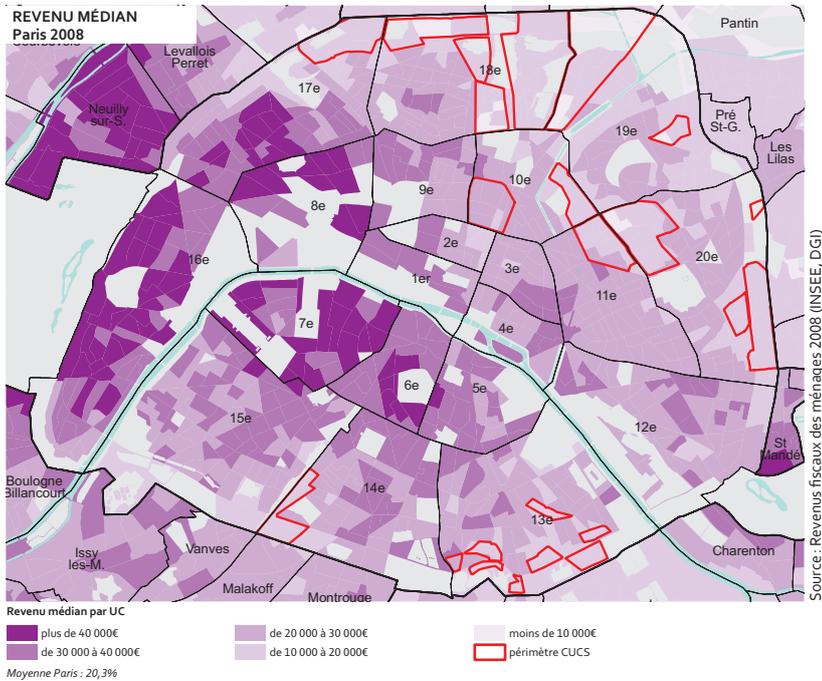


La population active

La structure simplifiée de la population active montre une dichotomie assez marquée des tronçons de la ceinture verte où sont assez nettement surreprésentés les employés et ouvriers et d'autre part des tronçons où les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus nombreux.

Les employés et ouvriers se retrouvent principalement au nord et à l'est entre les portes d'Asnières et de Vincennes, au sein de l'habitat social, mais également au sud du 13^e arrondissement et aux abords des portes de Vanves et de Versailles. Cette localisation des employés et ouvriers est le prolongement de la structure observée sur les communes voisines, au nord avec Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, à l'est avec Pantin, le Pré-Saint-Gervais, Bagnolet ou Montreuil, au sud avec les communes d'Ivry-sur-Seine ou de Gentilly.





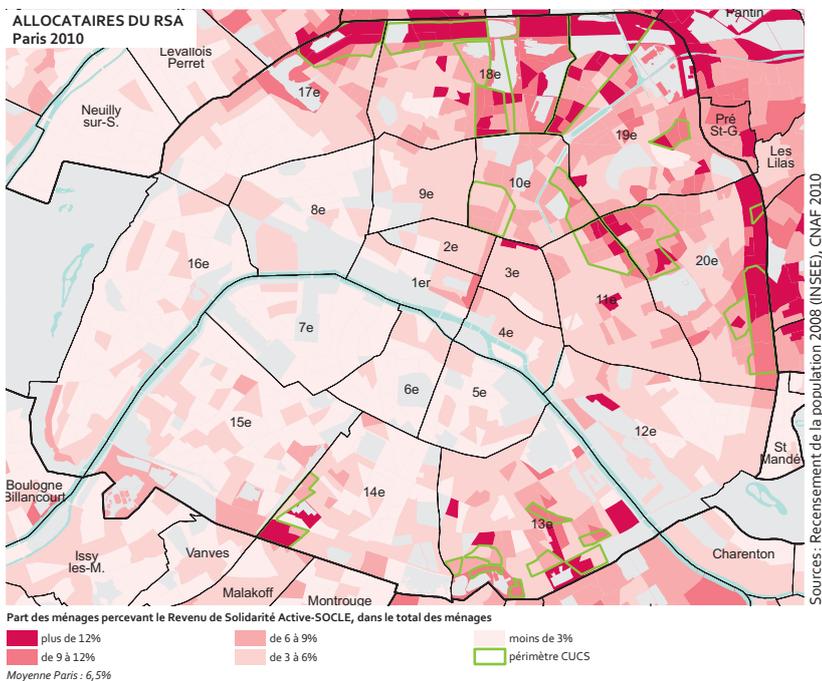
Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont essentiellement présents à l'ouest au sein des 16^e et 17^e arrondissements, près du Bois de Boulogne. Leur localisation correspond aux habitations de l'après seconde guerre mondiale et des années 1980. La même situation s'observe pour les communes voisines où les cadres et professions intellectuelles supérieures sont proportionnellement plus nombreux : partie ouest de Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Boulogne-Billancourt.

Enfin, les tronçons de la ceinture verte situés près des communes de Saint-Mandé ou Montrouge accueillent une population active relativement mixte où les cadres et ouvriers ne sont pas surreprésentés.

Les revenus et la précarité

Les habitants de la ceinture verte de Paris ont des revenus très variables selon les lieux observés, la distinction entre les secteurs d'habitat social et ceux du secteur privé est très marquée. À l'ouest, dans le 16^e, entre les portes Dauphine et d'Auteuil, le revenu médian par unité de consommation dépasse les 40 000 € alors qu'il est inférieur à 10 000 € sur une bonne partie de la ceinture entre les portes d'Asnières (17^e) et de Vincennes (20^e) ou encore à la porte de Vanves. La très grande majorité des habitants de la ceinture verte a donc de faibles revenus, ce qui crée de fortes disparités avec le reste de la capitale.

Les allocataires du RSA-Socle sont surreprésentés dans un grand quart nord-est de la capitale et le plus souvent locataires dans le parc social, en partie sur le territoire de la ceinture verte. La population des portes Montmartre, Pouchet ou d'Aubervilliers est particulièrement concernée par cette aide, leur part est deux fois supérieure à celle constatée en moyenne à Paris (respectivement plus de 12 % contre 6 % du total des ménages).



2.4. Un territoire servant qui accueille de nombreux services urbains et des pôles de transport en commun

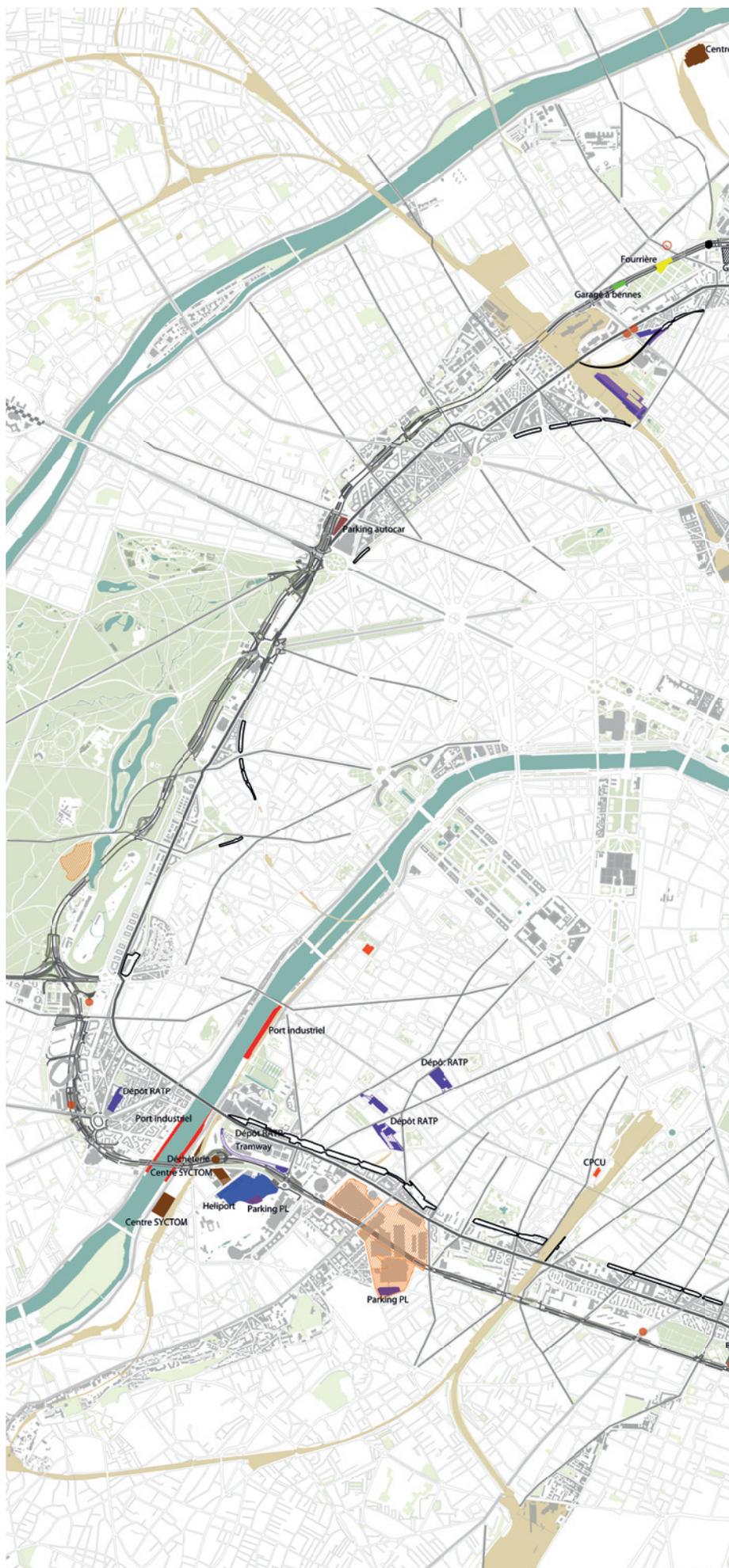
Lieu des services urbains

La ceinture verte concentre de nombreux services urbains indispensables au fonctionnement de la ville : sites logistiques de la RATP et de la SNCF, fourrières, garages des TAM, parking autocar, déchetteries, aires de stockage de grands équipements et des services techniques municipaux. Les emprises dédiées et le plus souvent à accès restreint, implantés sous ou à proximité des viaducs du Boulevard périphérique, constituent des lieux de blocages entre Paris et ses voisins, des ruptures dans les parcours piétons et des espaces « fermés ». Ces espaces requalifiés pourraient assurer des continuités entre Paris et les communes voisines ou offrir des opportunités d'évolution, y compris foncières.

Tous ces lieux sont à considérer comme des territoires de projet sur lesquels il est nécessaire d'inverser le regard et de rechercher des solutions pour une meilleure intégration des services urbains.

Ils devraient devenir des équipements comme les autres, traités avec soin, repensés dans des bâtiments de qualité et non perdurer comme des occupations de friches urbaines.

SERVICES URBAINS — 2013



Lieu intermodal, passage d'un mode de transport à l'autre

Depuis la création du métro, les terminus de lignes aux portes ont engendré le positionnement de gares routières permettant un rabattement en bus des voyageurs, notamment depuis la banlieue.

Même s'il ne reste aujourd'hui que 7 terminus de lignes de métro sur les portes de Paris, de nombreux terminus de bus sont restés là, en raison du peu de place pour les accueillir aux droits de nouvelles stations terminales, mais aussi du statut urbain des portes ou des choix de restructuration des réseaux d'autobus. La réalisation du tramway des Maréchaux en rocade a pourtant modifié les pratiques de déplacements et de correspondances.

De dimension variable et parfois éclatés, les gares routières aux portes de Paris accueillent souvent moins de 5 lignes de bus en terminus mais parfois jusqu'à 15 lignes à porte d'Orléans, alors que le prolongement de la ligne 4 est en voie de réalisation. Ces espaces occupent des emprises très variables sur l'espace public en fonction de la fréquence des lignes et du type de matériel mais cette surexploitation des espaces publics par le transport a des

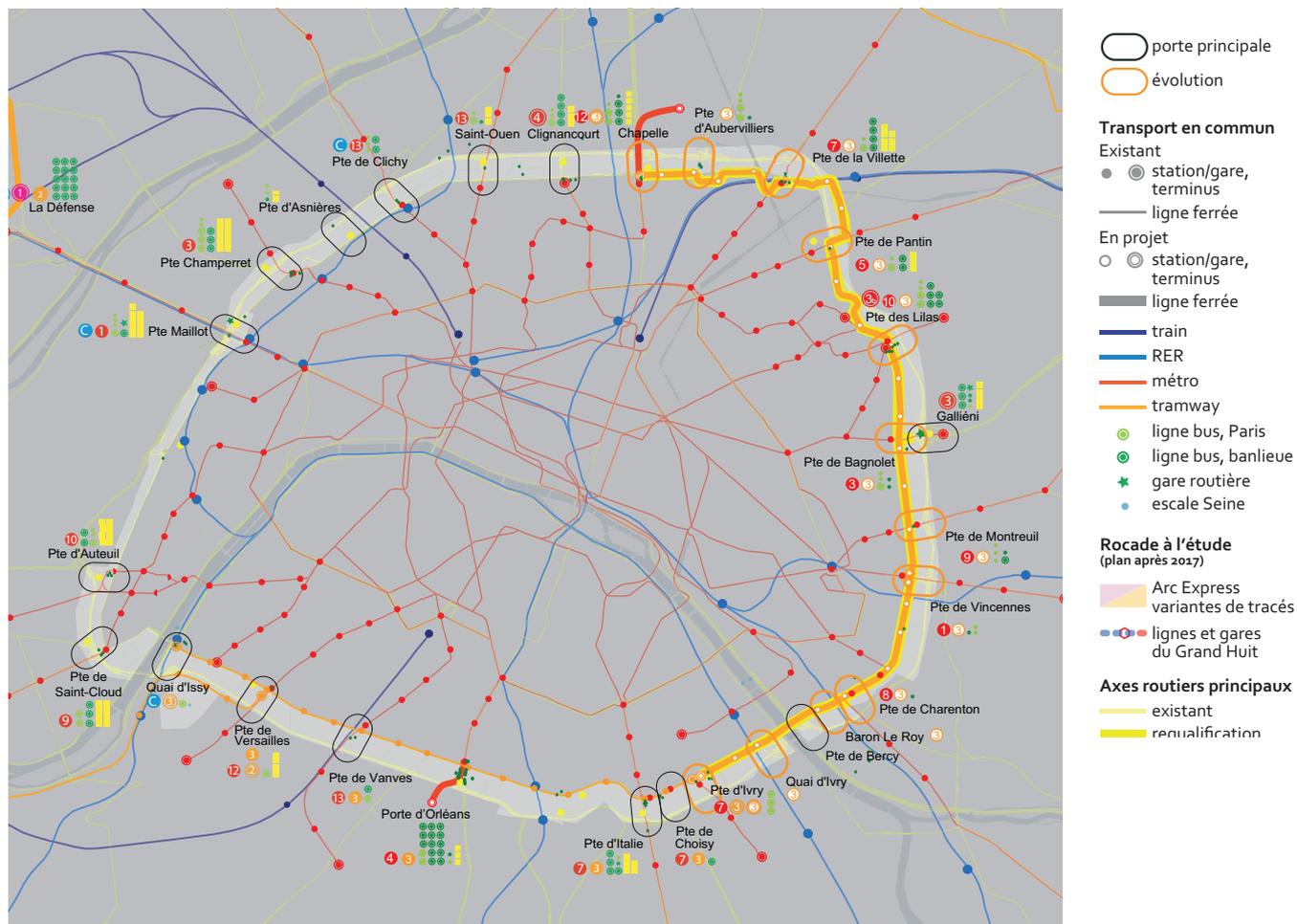
incidences sur la répartition des espaces et leur fonctionnement. Le stockage des bus en attente de départ s'effectue sur la voie publique. Les distances entre station de métro (sur le boulevard des Maréchaux) et gare de bus (près des limites communales) sont souvent longues et les piétons empruntent des parcours peu amènes pour passer d'un mode de transport à l'autre. Cela engendre de très grandes largeurs de chaussées, des parcours piétons difficiles et peu confortables, un paysage routier peu qualifié.

D'ici 10 ans au moins 4 lignes de métro seront prolongées sans que l'impact sur les gares routières soit bien défini. Or, alléger la pression sur les gares de bus en diminuant parfois le nombre de lignes en terminus est une nécessité pour passer de « porte » à « place » et reconquérir des espaces publics au profit des piétons et d'une revégétalisation de la ceinture verte.

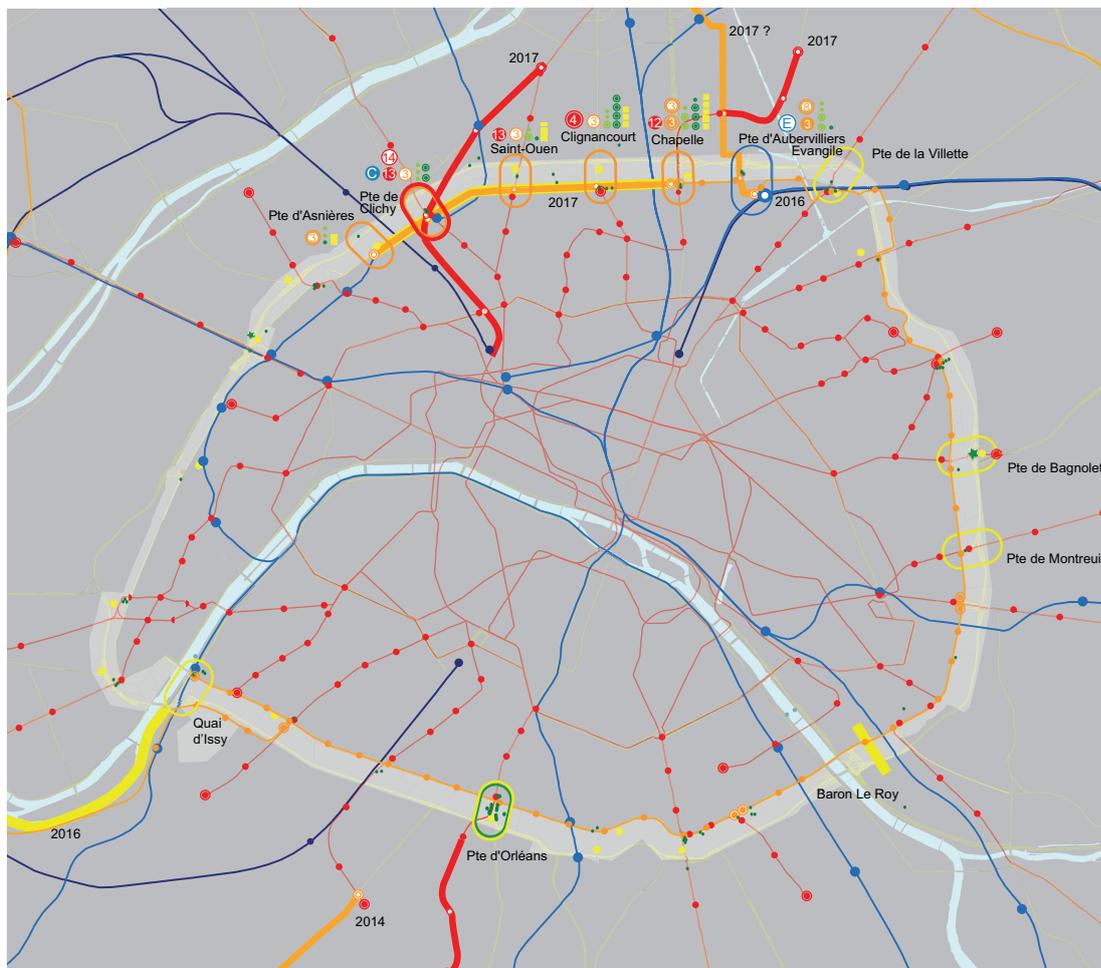
Aux gares routières s'ajoutent des parkings publics (13 portes sont concernées, conçus à l'origine comme parkings relais destinés à favoriser l'usage des transports en commun mais qui n'ont jamais fonctionné comme tels), une gare routière de lignes internationales à la porte de Bagnolet ou les navettes vers l'aéroport de Beauvais à la porte Maillot.

COURONNE ET CEINTURE VERTE — DESERTE MÉTROPOLITAINE

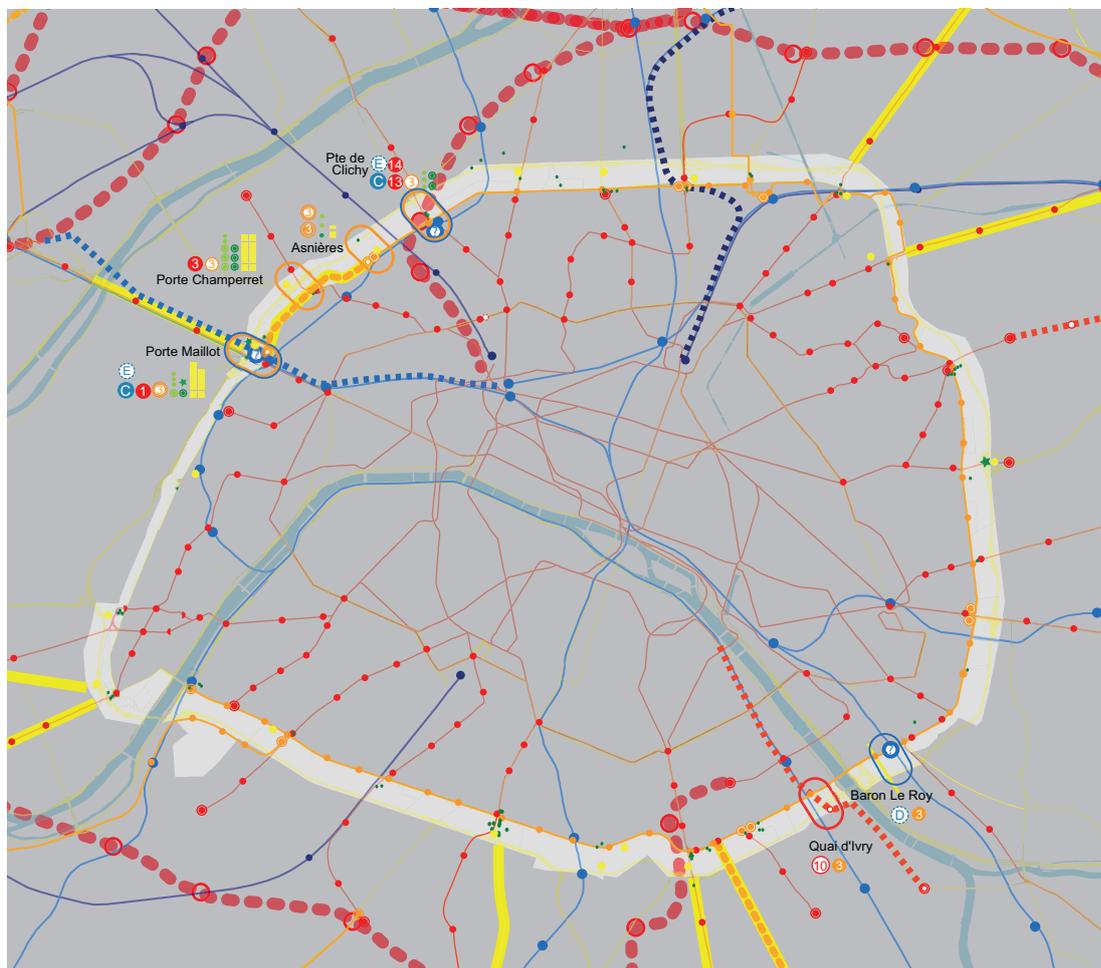
2013



2017



APRÈS 2017



2.5. L'armature de la ceinture verte, espaces verts et équipements de plein air

Des espaces non bâtis qui représentent 88 % du territoire de la ceinture — des jardins, parcs et bois, des voies publiques, mais aussi des cimetières, des stades et des centres sportifs, ainsi que des équipements éducatifs et sociaux — constituent l'armature de la ceinture verte.

83 parcs et jardins publics pour une surface de près de 179 ha ; des espaces verts inaccessibles sur près de 10 ha, 30 stades et 18 centres sportifs pour une surface de plus de 107 ha, 5 cimetières pour une surface de près de 29 ha, occupent ensemble plus de 26 % de la surface totale de la ceinture verte et en constituent l'armature verte.

De nombreux équipements publics, scolaires et liés à l'enfance y ont également trouvé place dont 17 équipements liés à la petite enfance (crèches, haltes garderie) non intégrés dans des immeubles d'habitation ; 24 écoles maternelles et élémentaires ; 22 collèges et lycées.

Ensemble, tous ces lieux qui sont à la fois des espaces publics, des espaces plantés de toutes sortes, publics et privés, accessibles et inaccessibles, des cours d'école et d'immeubles de logements, constituent un potentiel extraordinaire de valorisation de cet espace.

Les grands parcs urbains, les squares et les bois

Les grands parcs urbains et les squares, réalisés tout au long du xx^e siècle soit directement sur les terrains militaires déclassés, soit sur des terrains riverains (Parc Montsouris, Parc de la Villette, parc Suzanne Lenglen) constituent, avec les bois de Boulogne et de Vincennes, les espaces emblématiques de la ceinture verte. Accessibles à tous et offrant de grandes qualités d'espaces et d'usages, ils en sont les pièces maîtresses et lui confèrent de fait un rôle d'échelle métropolitaine. Cependant, aujourd'hui ces espaces sont isolés de leurs voisins, même lorsque ces voisins sont eux-mêmes des espaces non bâtis. Fabriquer des continuités entre eux et les espaces publics ou privés qui les jouxtent pour former des continuités écologiques et paysagères est un des enjeux de la requalification de la ceinture verte.



Le parc Montsouris (14^e)

© Apur



Vue à partir du parc de la Butte du Chapeau-Rouge (19^e)

© Apur



Le lac Daumesnil dans le bois de Vincennes (12^e)

© Apur



Le parc de la Villette (19^e)

© Apur



Rue Lamoricière (12^e)

© Apur



Le rond-point de la porte de Montreuil (20^e)

© Apur

Les voies publiques de la ceinture verte

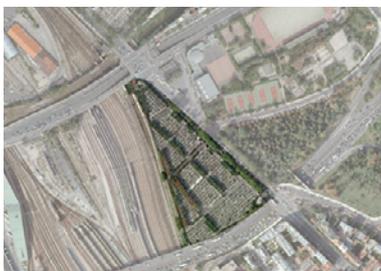
Les voies publiques intérieures à la ceinture verte (300 ha), entre Maréchaux et Boulevard périphérique sont larges de 20 m et la plupart du temps plantées d'arbres d'alignement.

Les trottoirs de ces voies sont peu larges, bordés de stationnement des deux côtés et totalement minéraux. Ils sont peu fréquentés, sauf au droit des entrées équipements publics et pourraient donc être en partie transformés.

S'y ajoutent de nombreux espaces plantés non accessibles, qui sont pour la plupart d'entre eux des terre-pleins entre des voies de circulation automobile ou des délaissés de voirie sans usages. Sur l'ensemble de la ceinture verte, ils couvrent plus de 11 ha et pourraient participer de sa requalification.

Aux portes, les voies publiques jouent un rôle particulier. Très sollicitées pour la circulation automobile du fait de la présence des bretelles d'entrée et de sortie du Boulevard périphérique et de la présence des gares routières et des parkings publics, les chaussées y sont surdimensionnées, les tracés et les aménagements très routiers.

La grande dimension de ces espaces permet d'envisager leur reconquête en vastes places publiques (avec en ligne de mire celles qui fonctionnent déjà ainsi notamment la porte Dorée) et d'envisager d'y inscrire de nouveaux ensembles bâtis qui rapprocheront des villes qui se font face de part et d'autre du Boulevard périphérique.



Cimetière de Valmy

© InterAtlas



Cimetière de Batignolles

© InterAtlas



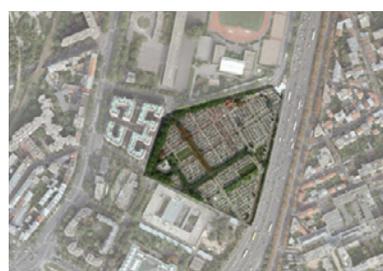
Cimetière de Gentilly

© InterAtlas



Cimetière de Montrouge

© InterAtlas



Cimetière de Saint-Mandé

© InterAtlas

Les cimetières

Cinq cimetières (28 ha), dont un seul parisien (Batignolles), les quatre autres étant propriétés de communes voisines (Montrouge, Charenton-le-Pont, Gentilly et Saint-Mandé), ont été installés dès l'origine sur le territoire de la ceinture verte. Ils occupent près de 29 ha sur la ceinture verte.

Seul le cimetière des Batignolles recèle de réelles qualités paysagères et écologiques dues à la forte présence d'arbres, de plates-bandes enherbées et de sols perméables, il n'en est pas de même des autres qui sont très minéraux.

Tous les cimetières sont très isolés des parcelles voisines et des espaces publics qui les bordent par de hauts murs de pierre et de meulière sans ouvertures à l'exception des portes d'entrée.

Ils pourraient participer beaucoup plus qu'aujourd'hui au système de la ceinture par une attention plus grande portée aux plantations, à la porosité des clôtures, à la perméabilité de leurs sols et aux continuités visuelles et écologiques possibles avec leurs voisins.

Les stades et centres sportifs

La plus grande part des espaces dédiés aux pratiques sportives à Paris est située sur la ceinture verte. À eux seuls, ils occupent 126 ha, près de 10 % de la surface de la ceinture verte. Ils assurent plus de 95 % de l'offre d'activités de plein air à Paris et n'arrivent pas à répondre à la demande exprimée. Très fortement sollicités, ils ont été, au fil du temps, de plus en plus transformés pour devenir des espaces très peu plantés, aux sols très majoritairement imperméabilisés, revêtus de toutes sortes de matériaux synthétiques y compris dans les allées de desserte des terrains de grand jeu. La multiplication des terrains de tennis ou de sports collectifs a raréfié les espaces plantés et les plates-bandes jusqu'à les faire, parfois, disparaître totalement.

Ils sont aujourd'hui peu accessibles au public, réservés aux pratiques des clubs et des scolaires ; Le promeneur n'y est qu'à peine toléré. Les portails ont peu à peu été fermés pour n'en laisser qu'un ouvert les rendant ainsi intraversables mais aisés à surveiller. Seul le parc Suzanne Lenglen mêle dans un même espace, pratiques sportives et pratiques des jardins publics.

Rendre ces espaces à la ceinture verte suppose, là encore, de restaurer la présence de la nature, de rendre les sols perméables et les clôtures poreuses et de rouvrir ces espaces au public sous des formes adaptées à leurs usages.

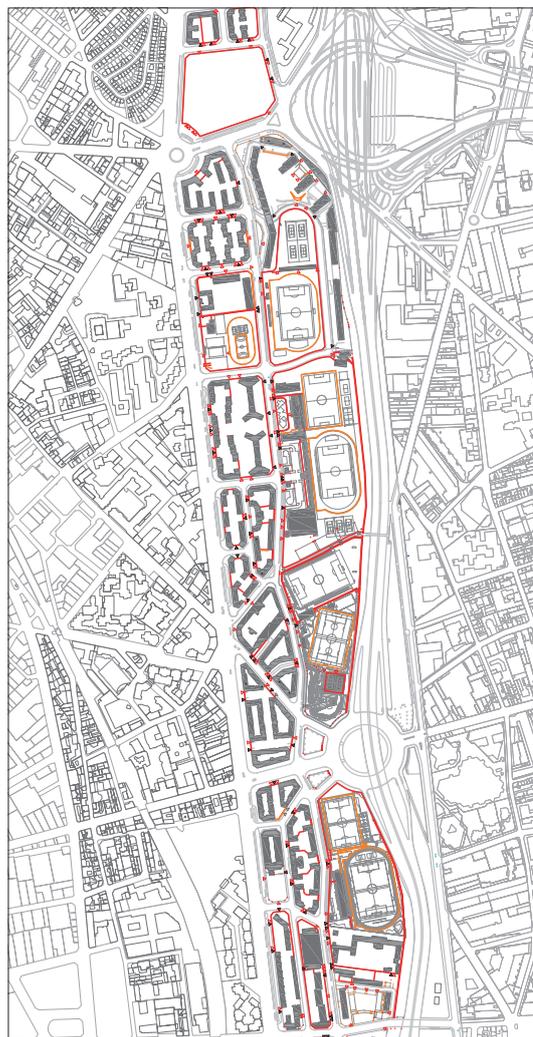
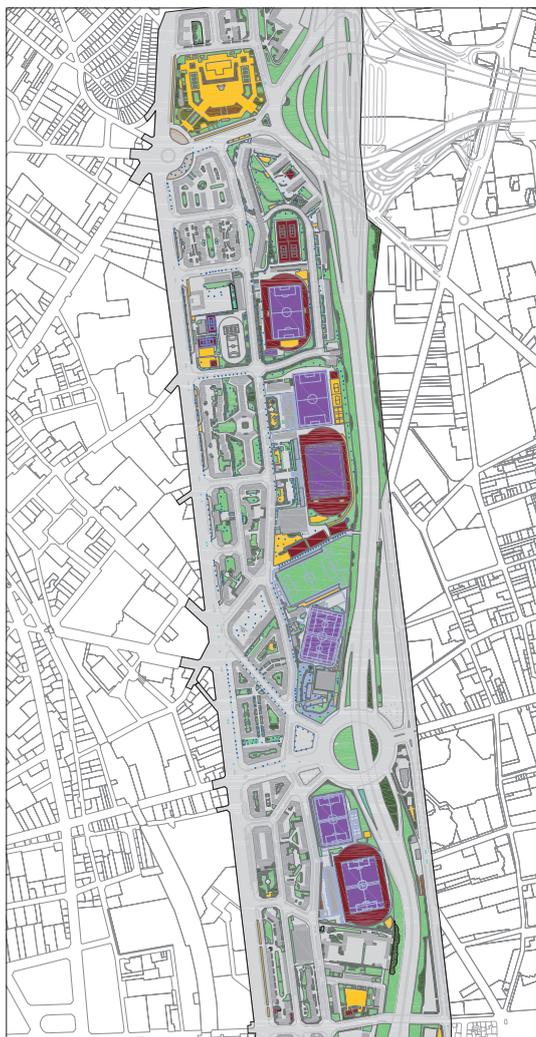
Les équipements éducatifs et sociaux

La ceinture verte a été, depuis son origine, à cause du statut foncier particulier, un lieu de prédilection pour l'implantation de nombreux équipements, notamment éducatifs et socio-culturels : groupes scolaires (maternelles, primaires et secondaires) mais aussi centres de loisirs et d'animations, crèches, salles de sport... C'est ainsi un lieu très fréquenté par les jeunes, enfants, ados et jeunes adultes qui y trouvent toutes sortes d'activités.

Ces équipements sont importants à plusieurs titres : pour leur rôle social tout d'abord, notamment dans des quartiers résidentiels où les logements dominent, pour leur rôle environnemental ensuite car ils accueillent une multitude d'espaces non bâtis — cours, jardins d'agrément, voiries de desserte... — qui pourraient voir leur rôle écologique et social se renforcer si leur aménagement était quelque peu revu (163 ha d'espace non bâti).

Ils sont le plus souvent, comme tous les équipements sur la ceinture verte, autarciques, enfermés derrière des clôtures peu amènes, indifférents à ce qui se passe sur la parcelle voisine. Ils pourraient voir à l'avenir leurs usages se renforcer, voire se diversifier selon les jours de la semaine et des saisons et des relations se tisser avec les autres espaces de la ceinture verte.

LA SUCCESSION DES STADES ENTRE LA PORTE DE BAGNOLET ET LA PORTE DE VINCENNES : RELEVÉS DES SOLS ET DES CLÔTURES



à gauche

NATURE DES SOLS

Perméables (23,5%)

- sable, gravier, stabilisé (4,4%)
- terre (0,3%)
- végétation abusive (3,9%)
- végétation moyenne, couvre-sol (0,6%)
- végétation rase, pelouse (14,3%)

Imperméables (76,5%)

- revêtement hydrocarboné (56,3%)
- dalle, pavé (0,5%)
- gazon synthétique (4,7%)
- revêtement synthétique (2,9%)
- emprise des bâtiments (12,1%)
- arbres

à droite

CLÔTURES ET ACCESSIBILITÉ

Clôtures

- mur antibruit
- mur haut
- muret
- grille haute
- grille basse
- grillage ou filet
- main courante

Accès

- accès véhicule
- accès piéton
- accès condamné

2.6. Un lieu privilégié d'implantation de grands équipements d'échelle métropolitaine

La disponibilité foncière de la ceinture verte a permis l'implantation de très grands équipements.

- **La cité Universitaire internationale (14^e)**

Sa construction débute en 1926. C'est le premier grand projet qui répond à la volonté de réalisation d'une ceinture verte sur l'ancienne enceinte parisienne, ses plans sont inspirés des plans des collèges britanniques et issus de la théorie des cités jardins. Dans un grand parc arboré se succèdent logements étudiant, grandes pelouses, équipements et terrains de sport en plein air.

- **Le parc des expositions (porte de Versailles 15^e)**

Créé en 1934 pour la foire de Paris, ses 22 ha, s'étendent sur toute la largeur de la ceinture et sur une partie de la commune de Vanves, le Boulevard périphérique le traverse en aérien. Il est aujourd'hui un espace totalement minéral.

- **Le centre de Congrès de la porte Maillot**

Première tour sur la ceinture verte, l'ensemble de la porte Maillot, conçu en 1970, réhabilité en 1988, marque l'axe majeur et l'une des entrées du

Bois de Boulogne. À cet endroit, la ceinture verte n'existe plus.

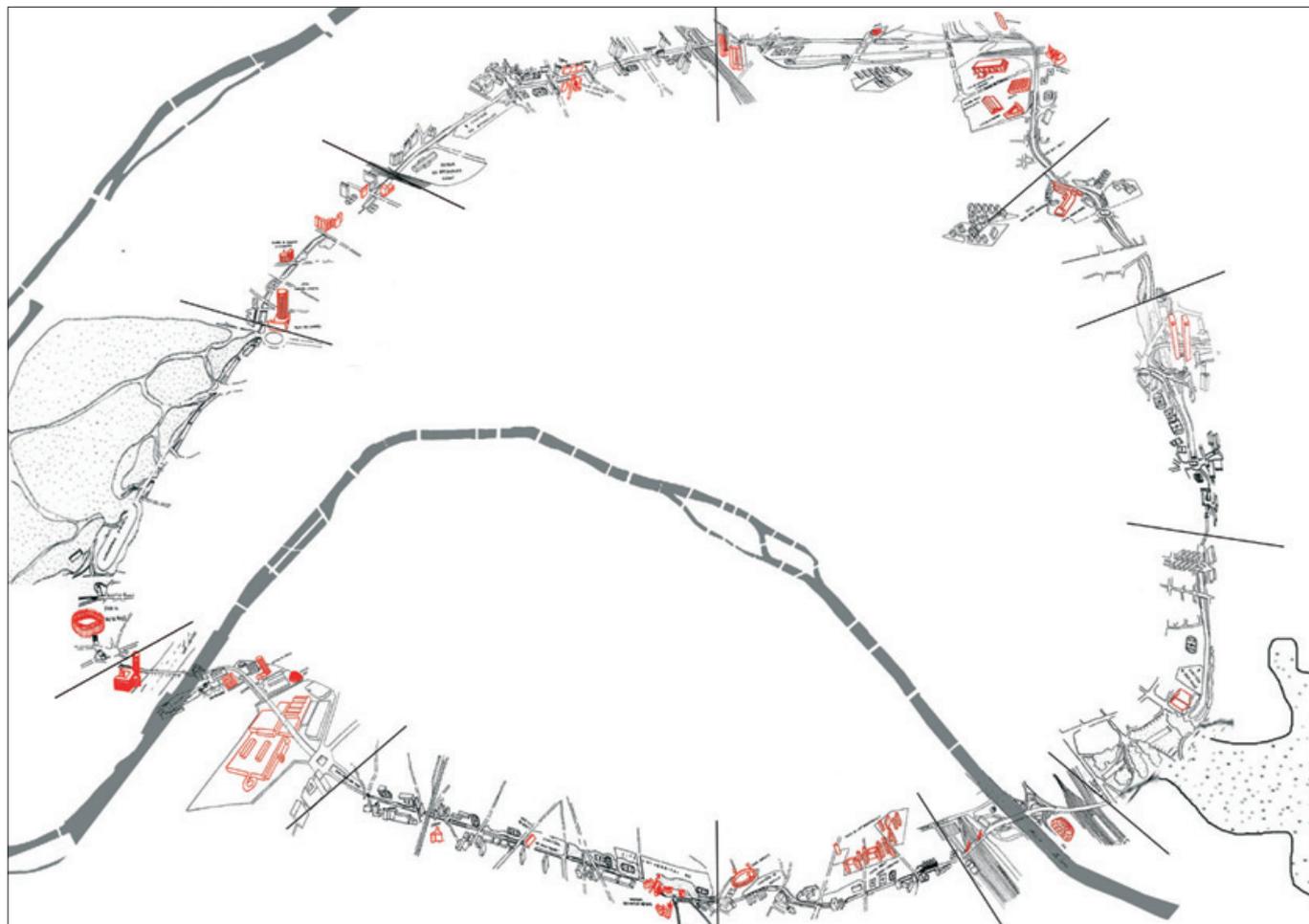
- **Les grands équipements culturels: le Parc de la Villette et le palais de la porte de Dorée**

Entre la porte de Pantin et la porte de la Villette, la séquence de la ceinture verte est marquée par la présence du Parc de la Villette qui, par les grands équipements culturels qu'il accueille (la Cité des Sciences, la Cité de la Musique, le Zénith... et demain, la Philharmonie) est un lieu d'échelle métropolitaine qui fonctionne déjà comme tel. Ici l'espace de la ceinture verte sur ses emprises traditionnelles n'existe quasiment pas. Il est occupé par les faisceaux ferrés et par le centre de maintenance du tramway en cours de réalisation sous le stade. À la porte Dorée, l'ancien pavillon d'entrée de l'exposition coloniale, devenu aujourd'hui la cité nationale de l'histoire de l'immigration constitue, avec la place ordonnancée qui lui sert de parvis et ouvre sur le bois de Vincennes, un espace emblématique de la ceinture verte et un de ceux qui pourraient servir de modèle pour des projets futurs.

- **Les grands stades: le Parc des Princes (16^e) et le stade Charletty (13^e)**

Si le stade Charletty occupe, selon un schéma classique, les terrains de la ceinture verte situés le long du boulevard des Maréchaux, le Parc des Princes, à l'inverse, a été conçu comme un monument moderne, édifié au-dessus de l'ouvrage autoroutier du Boulevard périphérique, il émerge au cœur de la ceinture verte et la domine.

LA CEINTURE VERTE, LIEU D'IMPLANTATION DE BÂTIMENTS REMARQUABLES



• **Les hôpitaux: Bichat/Claude Bernard (18^e) et Robert Debré (19^e)**

L'hôpital Bichat ouvert en 1882 fut reconstruit en totalité en 1928. L'hôpital Claude Bernard (aujourd'hui détruit) y a été transféré en 1988, Cet hôpital est un site très densément bâti qui accueille des constructions de toutes les périodes, il est aujourd'hui inclus dans le nouveau schéma directeur de l'AP/HP qui prévoit sa restructuration totale.

L'hôpital Robert Debré est né en 1988 du rassemblement de deux hôpitaux. La topographie très accidentée de son site lui confère une place particulière dans le paysage de la ceinture verte. Différentes terrasses viennent accrocher l'hôpital au coteau. Un bâtiment écran protège le cœur de l'hôpital des nuisances du Boulevard périphérique qu'il domine.

• **Les Terrains militaires: site de Balard (15^e), caserne Mortier (19^e)**

Le site de Balard a été mis à disposition des armées à la fin du XIX^e siècle. Les principaux bâtiments (aujourd'hui détruits) ont été édifiés dans les années 30. C'est sur ce site que le projet de pentagone a fait l'objet d'un concours d'architecture en 2011. Ce projet ne prévoit pas de reconstitution de la ceinture verte. La caserne Mortier (porte des Lilas) est la dernière caserne présente sur la ceinture verte.

• **Les Centres commerciaux en limite de Paris**

Bel'Est à Bagnolet, Bercy 2 à Charenton, le Millénaire à Aubervilliers, trois générations de centres commerciaux implantés pour profiter de la plus grande visibilité possible depuis le Boulevard périphérique et les échangeurs routiers.

2.7. Une autoroute urbaine au cœur de la ceinture verte : le Boulevard périphérique

Sur le Boulevard périphérique circulent entre 150 000 et 300 000 véhicules par jour. Il fonctionne comme une autoroute urbaine, n'échange pas avec les terrains qui le bordent, à l'exception des portes où il rejoint les voies publiques classiques par l'intermédiaire de rampes et d'échangeurs.

Le Boulevard périphérique se décline selon trois situations: en tranchée (40 %), à niveau avec le terrain naturel (10 % de son linéaire) et en surélévation (50 % de son linéaire). Selon ces situations, il peut y avoir entre les chaussées autoroutières et les parcelles adjacentes, des talus plantés ou des murs de soutènement. L'ensemble de ces talus et plates-bandes représentent 44 ha d'espaces plantés qui s'égrainent en 220 terrains plantés tout autour de l'ouvrage d'art.

Ces plantations, constituées d'arbres, de pelouses basses et d'arbustes, sont soumises à la pollution et à la sécheresse de l'air qui ont une influence négative sur leur longévité. À l'inverse, ces végétaux ont un rôle positif sur



Le Boulevard périphérique depuis la porte de Montreuil (20^e)

LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE ET LE RÉSEAU PRIMAIRE



la capture des pollutions et le rafraîchissement de l'air aux abords immédiats de chaussées qui chauffent l'air, le dessèche et accentue la présence de vents. Requalifier la ceinture verte passe donc également par un renforcement du système de plantations du Boulevard périphérique et un travail sur le type de plantations pour optimiser leur action bénéfique de protection des parcelles voisines des nuisances environnementales.

La lutte contre les nuisances phoniques du Boulevard périphérique est la première à avoir été menée depuis plus de 20 ans. 30 % du boulevard est déjà en tunnel, couvert ou isolé par des écrans anti-bruit qui furent installés dans les années 80 et qui sont aujourd'hui vieillissants.

À l'inverse, le Boulevard périphérique est un magnifique ouvrage d'art, très urbain, très économe d'espace

si on le compare aux autoroutes de la région parisienne qui étendent leur territoire et leurs échangeurs sur des emprises très vastes. Il offre une magnifique visibilité à une multitude de lieux qui, d'ailleurs s'en servent pour l'implantation de supports publicitaires destinés aux visions lointaines. Il offre également de grandes vues panoramiques sur le cœur de la métropole et les grands monuments et sites franciliens.

Le défi, dans la requalification de la ceinture verte, sera dans l'intégration de l'autoroute dans la ville et dans la réduction des nuisances. Il s'agit, en même temps, qu'elle participe au système des plantations, aux continuités écologiques et paysagères de la ceinture verte tout en conservant ses visions vers les horizons lointains et en améliorant son système d'échange avec les espaces publics et les terrains qu'elle jouxte.

