



Tisser des liens entre neuf et ancien
autour du quartier

« ÉPINETTES-BATIGNOLLES »



© InterAtlas

Octobre 2009

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<hr/>	
1. FORMATION DU TERRITOIRE ET VIE URBAINE	9
<hr/>	
1.1. Historique du quartier des « Epinettes-Batignolles »	9
1.1.1. Des quartiers récents d'habitat populaire	9
1.1.2. Les Batignolles	9
1.1.3. Les Epinettes	10
1.1.4. La couronne depuis la Petite Ceinture jusqu'à la limite de Paris	10
1.2. Un paysage hétérogène, caractérisé par des poches d'habitat dégradé	14
1.2.1. Tissus Urbains	14
1.2.2. La hauteur des bâtiments (partie parisienne)	14
1.2.3. La densité du bâti (partie parisienne)	14
1.2.4. Les Propriétés (partie parisienne)	14
1.2.5. Typologie de l'Habitat	15
1.2.6. Une forte présence d'habitat dégradé	15
1.3. Les évolutions récentes de la population	16
1.3.1. Familles avec enfants	16
1.3.2. Répartition par clivages sociaux (catégories socioprofessionnelles)	17
1.4. Un secteur multipolaire	18
1.4.1. Les différentes centralités	18
1.4.2. L'animation commerciale	18
1.4.3. Un nombre important de locaux vacants en rez-de-chaussée	18
1.4.4. Les équipements	21
1.5. Un territoire coupé en deux par la couronne entre la Petite Ceinture et la limite de Paris	23
1.5.1. Les grands ilots / la Ceinture Verte	23
1.5.2. Les infrastructures	23
1.5.3. Une urbanisation anarchique	23
1.6. Etat des lieux du réseau de transports existants	25
1.6.1. Une mauvaise qualité de service des transports en commun	25
1.6.2. Un faible taux de motorisation des ménages	25
1.6.3. Un territoire sujet à d'importants flux de transit	26
<hr/>	
2. UN TERRITOIRE EN PROFONDE TRANSFORMATION	29
<hr/>	
2.1. Des nombreuses opérations d'urbanisme livres ou en projet	29
2.2. Des perspectives sur la population et l'emploi	32
2.3. Des forts impacts forts sur les occupations dominantes	33

3. PROPOSITIONS RELATIVES AUX PROJETS DE DÉPLACEMENTS ET D'AMÉNAGEMENT 35

3.1. De nombreux projets de transport en commun	35
3.1.1. Prolongement de la ligne 14	35
3.1.2. Amélioration du fonctionnement de la ligne 13.....	36
3.1.3. Prolongement de la ligne 4 du métro	37
3.1.4. Projet EOLE (Est Ouest Liaison Express).....	37
3.1.5. Prolongement du tramway des maréchaux	37
3.1.6. Prolongation de lignes de bus.....	38
3.1.7. Constitution du réseau d'aménagements cyclables	39
3.2. Renforcer les liens entre les différents quartiers	41
3.2.1. Améliorer et créer des liaisons est-ouest	41
3.2.2. Améliorer et créer des liaisons nord-sud.....	43
3.3. Exploiter les possibilités foncières pour construire du logement	45
3.3.1. Aménager des terrains à faible COS	46
3.3.2. Optimiser les propriétés des organismes H.L.M.....	46
3.3.3. Réduire la largeur des voies surdimensionnées.....	47
3.3.4. Intervenir ponctuellement sur les secteurs à petite échelle	48
3.3.5. Trouver une affectation aux locaux commerciaux vacants pour créer des emplois	48
3.4. Des projets de requalification d'espaces publics majeurs	48
3.4.1. Les enjeux du territoire de l'Avenue de la Porte de Clichy	48
3.4.2. Le réaménagement de l'Avenue de la Porte de Saint-Ouen	50

CONCLUSION 51

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy.

Étude réalisée par Veneta Avramona avec Mélanie Guilbaud et François Mohrt sous la direction de Christiane Blancot.

Cartographie : Alain Beauregard, Marie-Thérèse Besse, Florent Bruneau, Christine Delahaye, Bernadette Eychenne, Jennifer Poitou, Anne Servais.

Maquette : Apur.

Recherche documentaire et iconographique : Maud Charasson, Sérída Zaid.

**Perspectives,
Paris 21^e siècle**

**Actions de renouvellement
urbain**

- terrains évolutifs
- territoires de projet

**Actions à poursuivre
et tissus urbains à expertiser**

- tissu ancien fragile
- secteur à fort caractère patrimonial
- secteur de rénovation des années soixante
- GPRU, ZAC en cours
- CUCS opération à l'étude dans les communes riveraines
- emplacement réservé pour logement social
- emplacement réservé pour équipement
- emplacement réservé pour espaces verts
- autres équipement nouveaux
- reconversion de bâtiments remarquables
- sites logistiques urbains

Règlements particuliers

- PSMV en révision

**Requalification d'espaces
publics**

- espaces majeurs
- espaces publics
- nouvelles voies
- liaisons à créer ou à conforter

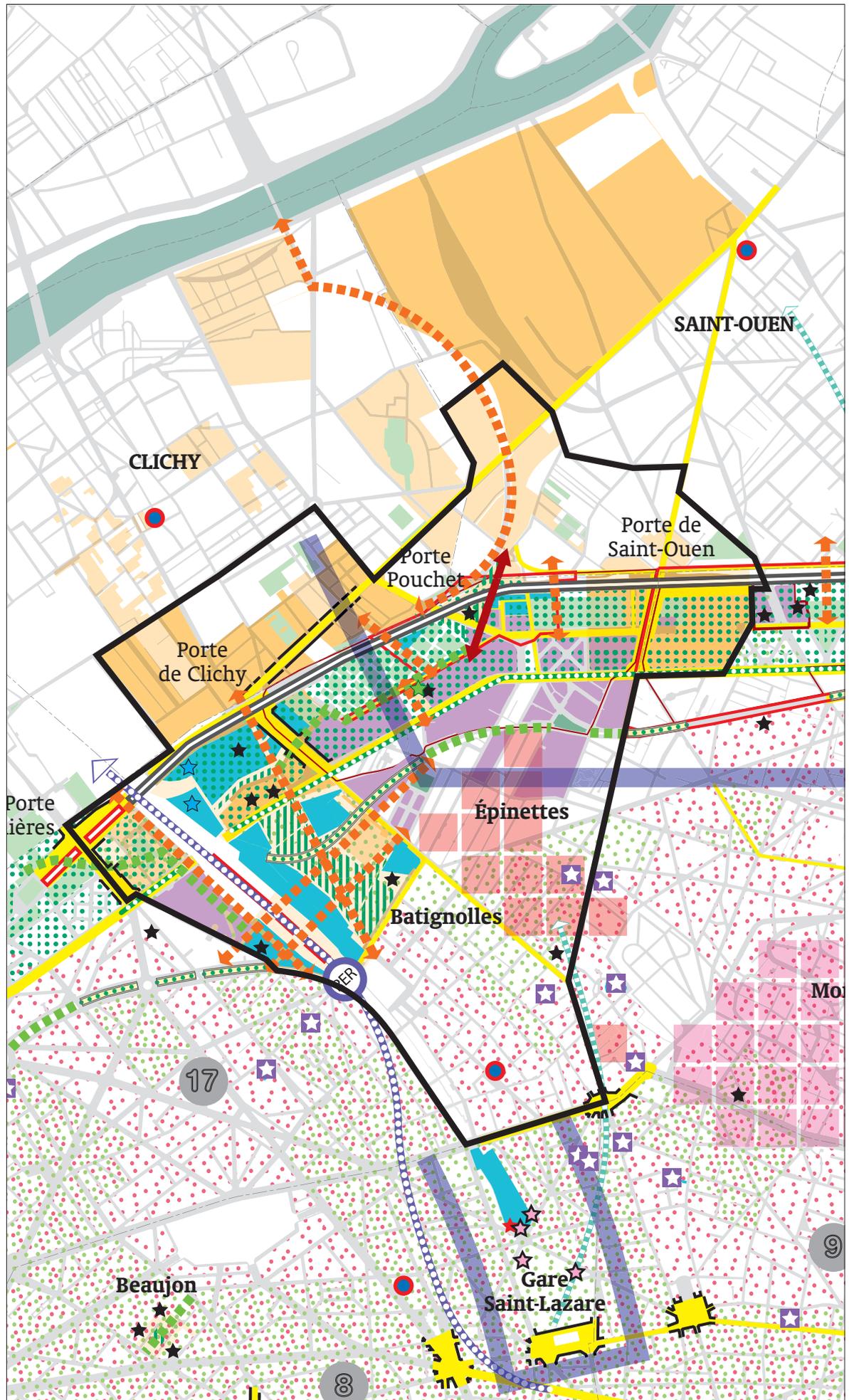
Déplacements

- navette fluviale
 - métro
 - RER
 - tramway
- } Projets, prolongement

Traitement des infrastructures

- amélioration de l'insertion du périphérique
- restructuration d'ouvrage
- couvertures
- restructuration d'échangeur
- renforcement du potentiel végétal
- renforcement du logement social
- aménager la petite ceinture
- promenade piétonne
- requalification d'espaces de jardins et de bois
- création de jardins publics et de bois
- renforcement de la ceinture verte
- requalification des berges ou des quais
- mairie
- périmètre d'étude

Source : Apur



INTRODUCTION

L'étude « Paris 21^e siècle » de l'Apur a mis en lumière « des quartiers à dominante faubourienne, où la qualité mais aussi la fragilité du cadre bâti et de la vie urbaine peuvent requérir une approche globale », c'est-à-dire des actions concomitantes et coordonnées dans plusieurs domaines : habitat dégradé, commerces en difficulté ou ensembles des années soixante, réalisation d'opérations d'urbanisme, aménagement d'espaces publics, d'équipements La mise en place de mesures de développement des activités et des actions en faveur de l'emploi font également partie des préconisations. Le quartier faubourien « Épinettes-Batignolles », situé au nord-est du 17^e arrondissement est tout particulièrement concerné par cette démarche. Enclavé au nord et à l'ouest par le boulevard Périphérique et le réseau ferré venant de la gare Saint-Lazare, ce quartier reste marqué par des difficultés commerciales et une part de sa population est défavorisée. Par ailleurs il communique difficilement avec les communes limitrophes de Clichy et de Saint-Ouen à cause de la présence de nombreuses infrastructures.

Le périmètre d'étude est borné par le boulevard des Batignolles et la place de Clichy au sud, les voies ferrées de la gare Saint-Lazare à l'ouest, l'avenue de Clichy et de Saint-Ouen à l'est et les parties sud des communes de Clichy et de Saint-Ouen au nord.

Cette étude vise à établir un état des lieux et à définir des propositions d'amélioration de l'environnement urbain de ces quartiers au regard des évolutions en cours sur de vastes territoires tant à Paris qu'à Clichy et à Saint-Ouen.

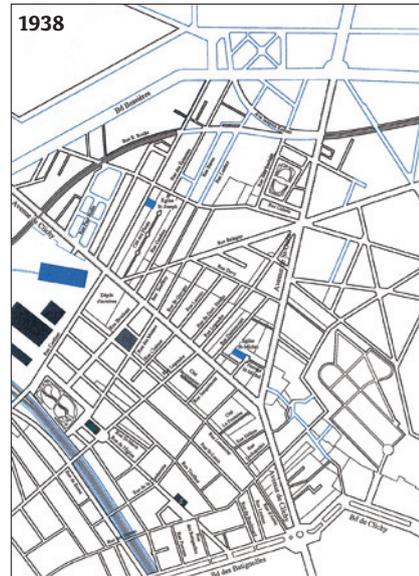
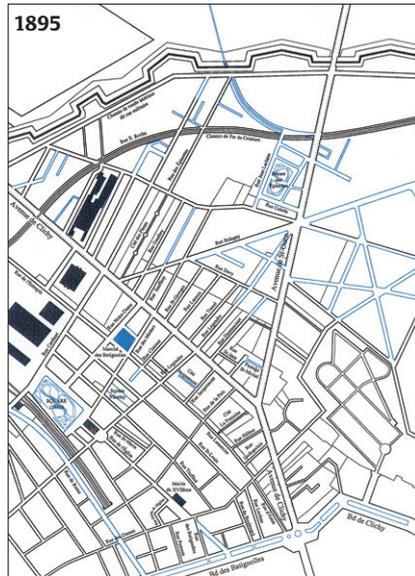
L'examen de l'ensemble du territoire montre que le secteur nord-ouest du 17^e arr. comme les villes de Clichy et de Saint-Ouen sont en pleine mutation De grandes opérations d'urbanisme, et en premier lieu la ZAC Clichy-Batignolles ou des programmes d'amélioration de l'habitat sont en cours ou en projet.

Entre ces opérations, d'importantes enclaves constituent des territoires non pris en compte par ces opérations alors qu'ils pourraient, par des projets ponctuels, connecter les nouvelles opérations entre elles et contribuer à effacer les coupures entre les différentes communes.

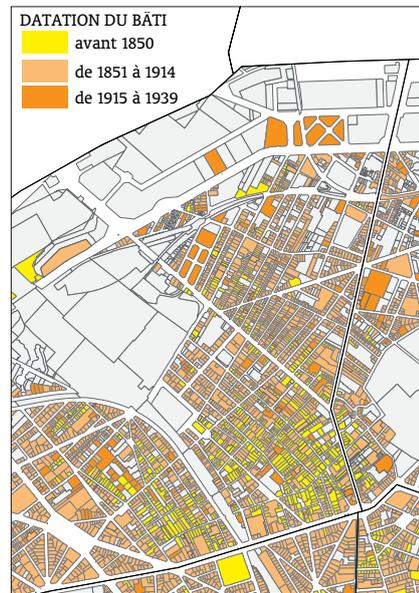
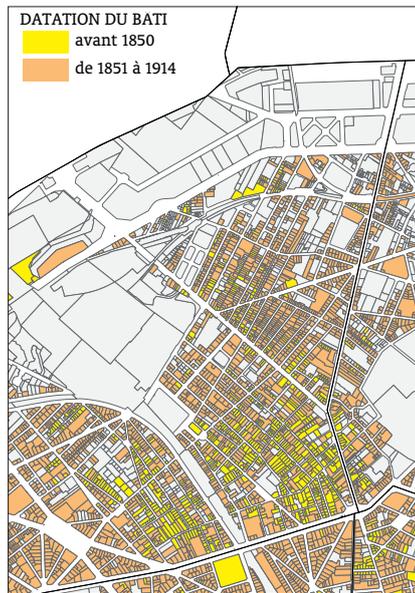
L'objectif de cette étude est de nourrir le débat sur ces territoires d'interface de la couronne et d'offrir des propositions à court, moyen et long terme pour l'élaboration d'un aménagement intercommunal cohérent.

Trois grandes parties structurent cette étude :

- la première partie procède à un rappel historique de la formation du quartier, avant d'établir une évaluation thématique des principaux enjeux du site. La majeure partie des informations porte sur la seule partie parisienne ;
- la deuxième partie dresse un bilan des différentes opérations d'urbanisme en cours ou à venir. L'objectif est d'analyser leur impact dans les 5 à 10 prochaines années ;
- la troisième partie est prospective. Elle cherche à définir des propositions visant à améliorer les transports en commun, réduire les coupures intercommunales, exploiter les possibilités foncières pour construire du logement et requalifier les espaces publics majeurs.



Évolution du système viaire et du bâti 1840-1938



Évolution du bâti 1850-1938



1. FORMATION DU TERRITOIRE ET VIE URBAINE

1.1. Historique du quartier des « ÉPINETTES-BATIGNOLLES »

1.1.1. Des quartiers récents d'habitat populaire

Au début du XIX^e siècle, le quartier des Épinettes n'est qu'un lieu-dit. Il doit son nom à la culture de cépage du pinot blanc dénommé l'« épinette blanche ». Le lotissement du quartier des Épinettes-Batignolles ne débute qu'en 1824. Les nouvelles constructions attirent en priorité des ménages qui fuient la vie chère du centre de la capitale. Le développement du secteur est favorisé par les travaux du chemin de fer : construction de la ligne « Paris-Saint-Germain » en 1837, puis de la « Petite Ceinture » ferroviaire en 1853. La présence des voies ferrées implique naturellement l'implantation d'activités industrielles, dont les ateliers de construction Gouin en 1846 qui fabriquent des locomotives. Plus récemment le quartier accueillera des abattoirs, des usines à gaz et des dépôts des voitures. Du fait de cette spécialisation industrielle, le quartier des Épinettes-Batignolles reste un véritable quartier d'habitat populaire.

L'urbanisation est très rapide, par opérations successives. La forme urbaine qui en résulte présente un aspect très disparate. Le tracé des rues (principalement entre 1850 et 1900), souvent sans tout à l'égout, précède les constructions. Les seuls axes structurants sont les avenues de Clichy et de Saint-Ouen.

Cependant le quartier des Épinettes et le quartier des Batignolles présentent chacun des caractéristiques propres.

1.1.2. Les « Batignolles »

Du côté ouest de l'avenue de Clichy, les voies ont été tracées – contrairement aux Épinettes – dans la perspective d'un développement ultérieur. Les îlots sont de forme rectangulaire. La nature des bâtiments reste malgré tout très hétérogène. Cette impression est renforcée par le grand nombre de bâtiments implantés en retrait par rapport à l'alignement des rues. Dans la partie sud les bâtiments faubouriens et néo-haussmanniens prédominent.



La rue Nollet



La rue Brochant



1.1.3. Les « Épinettes »

Les premières rues sont des impasses, souvent étroites, grêfées perpendiculairement à l'avenue de Clichy, comme les rues du Docteur Heulin, Dautancourt ou Legendre. Les liaisons est-ouest sont insuffisantes et ne sont assurées que par les rues de la Jonquière Guy Moquet et Legendre.

Il n'y a pas de plan d'urbanisme préétabli

Le parcellaire des champs se retrouve encore aujourd'hui dans le découpage du territoire. Les terrains sont étroits et profonds car il s'agissait à l'origine de vergers ou de vignes. Les immeubles, mis à part ceux qui longent l'avenue de Clichy, sont de type haussmannien pauvre ou faubourien.

Dans le quartier des Épinettes-Batignolles, du fait de la très mauvaise qualité de l'habitat, édifié avec des matériaux bon marché ou de récupération, le quartier va connaître une grande vague de constructions d'immeubles modernes plus confortables à partir des années cinquante.



1.1.4. La couronne depuis la Petite Ceinture jusqu'à la limite de Paris

L'aménagement du boulevard Bessières et la fermeture de la « Petite ceinture » ferroviaire en 1934 conduisent à la constitution d'une bande urbanisée anarchique et diffuse. Celle-ci sera la première coupure entre Paris et les communes limitrophes.

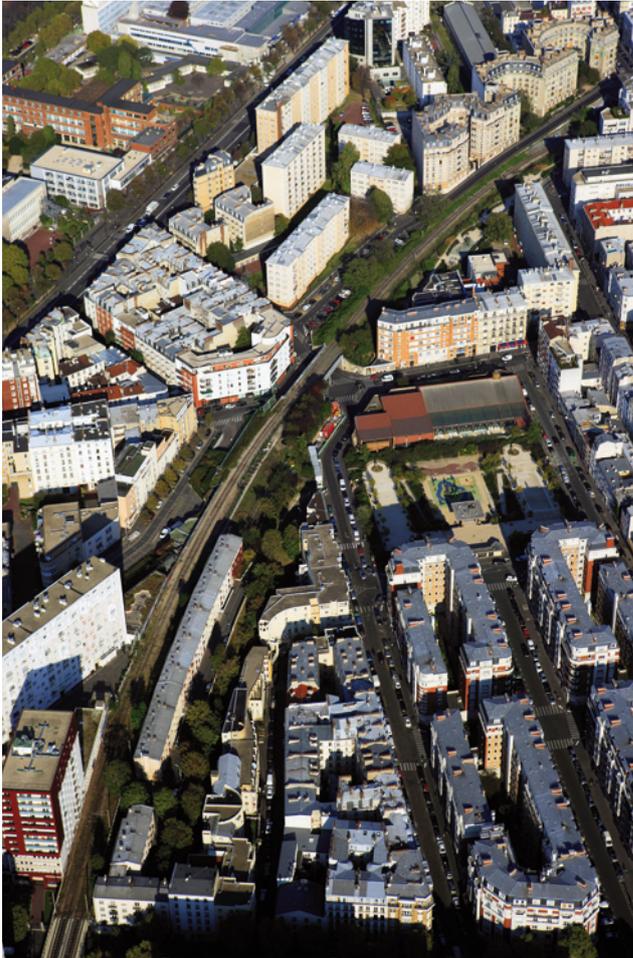
La démolition des fortifications à partir de 1919 libère la zone militaire. où, dès 1920, L'Office public des habitations à Bon Marché de la Ville de Paris commence la construire les HBM (Habitations Bon Marché) puis, les HLM (Habitations à Loyers Modérés).

En 1953 la « loi Lafay » autorise les organismes accrédités par la ville et l'État à aménager la partie « non aedificandi » de la zone. Celle-ci va former une « Ceinture verte » autour de Paris composée principalement d'immeubles d'habitat social, d'équipements sportifs ou culturels et de jardins publics. Il en résulte la formation de grands îlots difficiles à franchir qui accentuent la fracture entre Paris et les communes limitrophes.

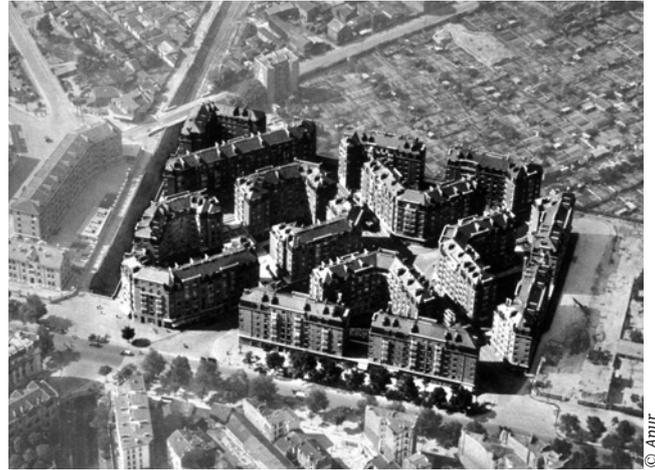
La construction du boulevard Périphérique à partir de 1960 viendra encore renforcer la frontière entre Paris et les communes de Clichy et de Saint-Ouen.



De haut en bas ; la rue Lacroix, la rue des Moines et la rue Navier



© ph.guignard@air-images.net



© Apur



© Mairie de Paris



© Préfecture de Police

De haut en bas ;

- La formation de la couronne de Paris depuis la petite ceinture jusqu'à la limite de Paris, la petite ceinture ferroviaire fermée depuis 1934.
- Porte Pouchet - Saint-Ouen : construction de HBM et du boulevard Bessières, 1936.
- De la porte de Clichy à la porte de Saint-Ouen, les Epinettes. Mise en place de la ceinture verte, 1940-1950.
- Porte de Saint-Ouen, construction du boulevard périphérique à gauche, la ceinture verte à droite, 1969.

Les paysages

Formes structurantes

-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

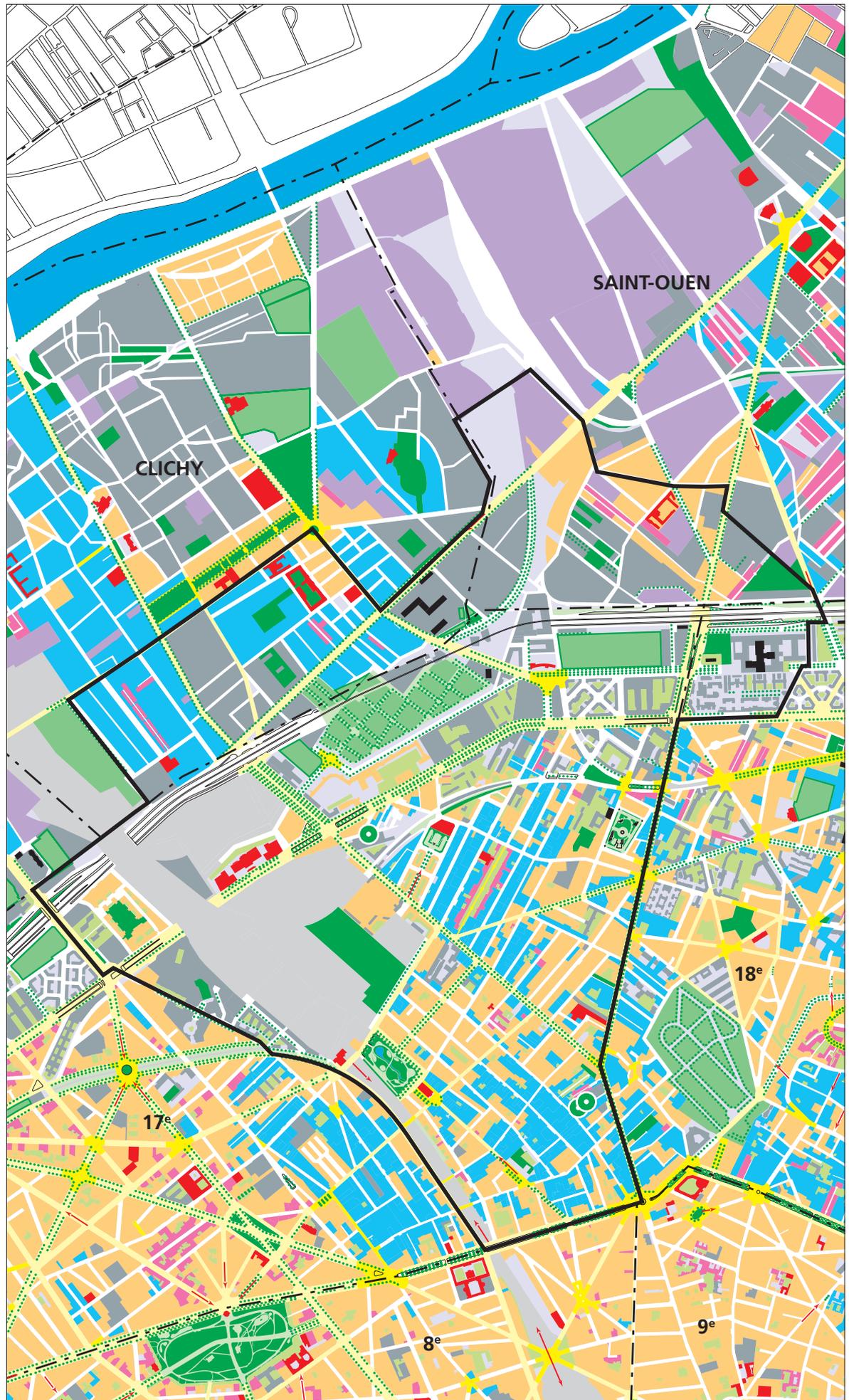
Composants du paysage et de son décor

-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  espaces sportifs
-  espaces et talus des grandes infrastructures
-  espaces verts privés
-  murs végétalisés

Les tissus urbains

-  tissus continus
-  tissus composites
-  tissus discontinus
-  grandes emprises d'activités
-  tissus de petite échelle
-  faisceaux ferroviaires
-  périmètre d'étude

Source : Apur
Données SDRIF et Cadre Urbain pour la banlieue

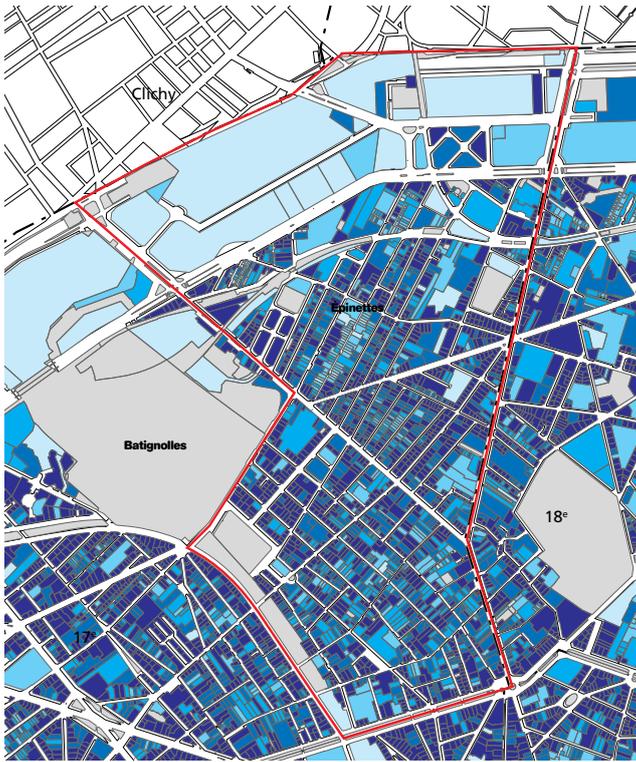




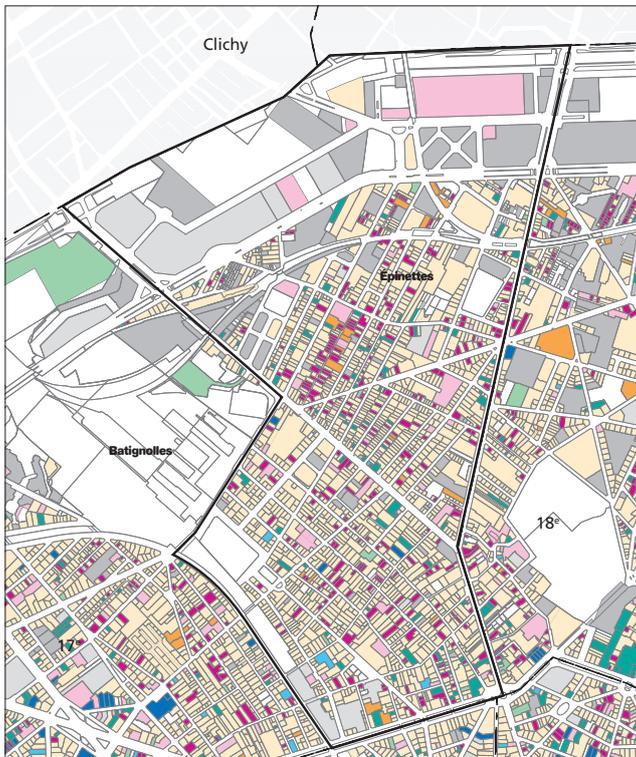
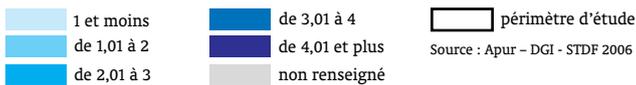
Hauteur des bâtiments



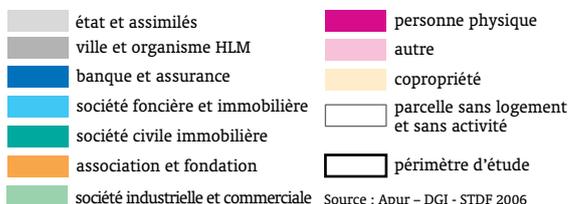
Sources : îlots : Apur - 2006
 Hauteur des bâtiments : MNE, MNT,
 Infrarouge - 2005, InterAtlas



Densité du bâti – Coefficient d'occupation du sol



Propriété – Monopropriété



1.2. Un paysage hétérogène, caractérisé par des poches d'habitat dégradé

1.2.1. Tissus urbains

L'absence d'un aménagement urbain d'ensemble caractérise le quartier des « Épinettes-Batignolles » et les villes de Clichy et de Saint-Ouen. On observe la prédominance de tissus disparates, de formation progressive, caractéristiques des anciens faubourgs pauvres : à Paris, principalement dans le quartier des Épinettes et à Clichy dans le secteur entre la rue Marthe et l'avenue Anatole France. Comme on vient de l'évoquer, à partir des années soixante — jusqu'à aujourd'hui, on voit apparaître des ensembles neufs ou des immeubles isolés qui renforcent le caractère hétéroclite du paysage. Ponctuellement des tissus continus correspondent à des lotissements au découpage parcellaire régulier qui ont produit un tissu urbain homogène, caractéristique du style haussmannien : à Paris, autour de la Fourche, du square et de l'avenue des Batignolles, à Clichy autour de la place de la République (l'avenue du Général-Leclerc et l'allée Gambetta).

À Saint-Ouen les grandes emprises d'activités et les secteurs de petite échelle sont remplacés par des bâtiments contemporains (page 12).

1.2.2. La hauteur des bâtiments

La nature spéculative de construction de ces quartiers ouvriers explique la hauteur générale relativement importante des bâtiments par rapport à la largeur des rues. Par ailleurs cette hauteur est assez homogène du fait de la brièveté de la période de construction. Plus précisément 45 % des immeubles ont une hauteur comprise entre 9 et 18 m, soit R + 2 à R + 5 et 40 % des bâtiments ont une hauteur comprise entre 18 et 25 m soit R + 5 à R + 8. Enfin, 2 % des bâtiments ont une hauteur supérieure à 25 m (R + 8 et plus). Ces bâtiments hauts se retrouvent partout dans le tissu urbain et particulièrement en front de rue. Les constructions basses (RDC à R + 2), à contrario, sont situées essentiellement le long des impasses, des passages ou en fond de cour. Ces bâtiments ne représentent que 13 % de la masse bâtie (page 13).

1.2.3. La densité du bâti (partie parisienne)

Le quartier des Épinettes et de Batignolles appartient au quart nord-ouest de Paris où les densités bâties sont les plus fortes, dépassant souvent une surface de planchers trois fois supérieure à la surface au sol (COS 3). C'est effectivement le cas pour plus de 70 % des parcelles situées dans notre périmètre, pratiquement toutes localisées au sud des boulevards des Maréchaux, jusqu'à l'avenue des Batignolles. Entre le boulevard des Maréchaux et la limite de Paris, sur la « ceinture verte », la densité bâtie chute brutalement du fait de l'emprise de grands équipements ; le COS est souvent inférieur à 1. Passé le boulevard Périphérique, à Clichy et à Saint-Ouen, la densité bâtie remonte sans retrouver les niveaux parisiens. Le COS se situe en moyenne entre 1 et 2.

1.2.4. Propriétés (partie parisienne)

Comme partout ailleurs dans Paris, la copropriété (jaune clair) est largement dominante (près de 90 % des parcelles du périmètre) Mais on note une concentration de patrimoine des

personnes physiques (violet) dans les tissus de petite échelle (villa des fleurs...). Comme dans les autres arrondissements périphériques, peu de terrains appartiennent à des sociétés civiles immobilières ou à des investisseurs institutionnels. La carte montre les emprises d'équipement appartenant à l'État (gris clair) et de logement social, c'est-à-dire le patrimoine de la Ville (gris plus foncé). Ces emprises se situent presque exclusivement sur la « ceinture verte ».

On dénombrait 52 000 logements sur le périmètre d'après le recensement de 1999 dont 44 300 résidences principales. Ces résidences principales se répartissent comme suit : 36 000 dans le quartier Batignolles-Épinettes, 6 500 dans la partie Clichy et 1 800 dans la partie Saint-Ouen et sont occupées surtout par leurs propriétaires ou par des locataires (73 % des résidences principales). Les logements HLM représentent 16,4 % des résidences principales sur le périmètre. Ils sont plus nombreux, en proportion, dans la partie parisienne (17 %) qu'à Clichy et qu'à Saint-Ouen (14 %).

1.2.5. Typologie de l'habitat

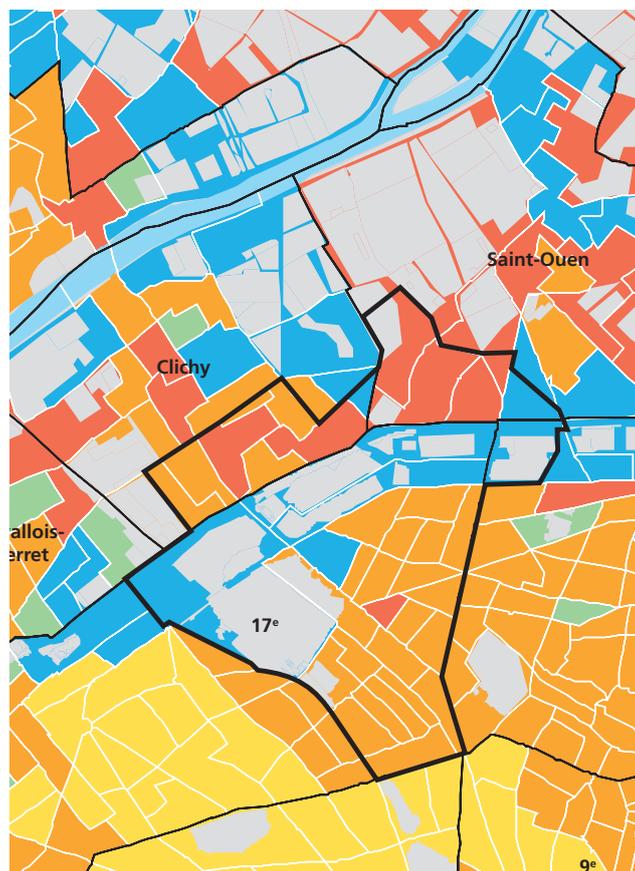
Deux grandes familles d'habitat dominant, toutes les deux très diversifiées.

- L'habitat privé ancien : la qualité du bâti et l'état d'entretien des immeubles est variable, on trouve le meilleur — les rues haussmanniennes du quartier des Batignolles, comme le pire — des poches dégradées dans certaines rues des Épinettes et les secteurs situés dans les secteurs centraux et sud de Clichy et de Saint-Ouen où des grandes mutations sont en cours. La présence d'hôtels meublés et d'immeubles insalubres n'est pas rare. Le niveau de confort n'est d'ailleurs pas bon puisque 12,3 % des résidences principales ne possèdent pas de WC et/ou de douche (10 % à Paris en 1999). Pour la partie du périmètre située à Clichy, cette proportion s'élève même à 16,1 %. Elle n'est que de 3,4 % à Saint-Ouen, car la construction récente y est majoritaire.
- L'habitat social : là aussi, on constate une grande variété dans les constructions, le patrimoine des années trente avec les HBM de la Porte Pouchet, les HLM des années cinquante et 60 à la porte de Saint-Ouen, mais aussi des opérations récentes ou en cours. Cet habitat se concentre dans la bande comprise de part et d'autre du boulevard des Maréchaux, entre la Porte des Saint-Ouen et la Porte d'Asnières coté Paris.

Globalement, l'habitat est assez ancien puisque 50 % des immeubles du périmètre retenu ont été construits avant 1915. Cette proportion est plus importante coté Paris (57,6 %) qu'à Clichy (20,7 %) et surtout qu'à Saint-Ouen (seulement 2,8 %).

1.2.6. Une forte présence d'habitat dégradé et du parc social de fait (partie parisienne)

- 26 immeubles du périmètre (côté Paris) sont inscrits dans le plan de résorption de l'habitat indigne. Il s'agit de la totalité des immeubles insalubres du 17^e arrondissement ; par rapport à Paris, ils ne représentent cependant que 2,7 % du total. Ces immeubles sont situés principalement dans la partie sud-ouest du quartier des Épinettes.
- On trouve aussi 88 immeubles du "parc social de fait" caractérisés par une forte présence de petits logements locatifs et des locations à revenus faibles ou moyens, soit la quasi-totalité de ces immeubles recensés dans l'arrondissement (90 en



Typologie de l'habitat 1999 – Type d'habitat dominant

Habitat privé ancien		habitat privé récent	
très confortable	confortable	habitat social	habitat individuel
confort insuffisant			

Source : Apur – Recensement de la population 1999 - Insee

tout dans le 17^e). Ces logements se localisent surtout dans quelques rues perpendiculaires entre l'avenue de Clichy et la rue de la Jonquière, comme la rue Berzélius, la rue Gauthey ou la rue des Moines. Le périmètre rassemble 7,7 % de ces immeubles à Paris.

- Les hôtels utilisés pour l'hébergement d'urgence sont nombreux côté Paris (on en recense 65), mais aussi côté Clichy et Saint-Ouen. Coté Paris, ils représentent 7 % du total parisien, mais contrairement aux deux premières catégories d'habitat, on retrouve ces hôtels meublés sur tout le territoire retenu, aux Épinettes et dans le quartier des Batignolles.
- Une opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) a été lancée en juillet 2007 sur le quartier des Épinettes, un territoire délimité par les avenues de Clichy et de Saint-Ouen et les boulevards des Maréchaux. (Une précédente OPAH a eu lieu sur une partie du périmètre entre 1995 et 2000.) La nouvelle OPAH consiste à créer les conditions favorables pouvant inciter les habitants, mono-propriétaires ou copropriétaires, à investir dans l'amélioration ou la réfection de logements existants par l'octroi d'aides financières. Il est envisagé de réaliser des travaux dans au moins 210 immeubles, dont 1/3 sont en très mauvais état : cumulant des désordres techniques importants et du saturnisme. Par ailleurs l'OPAH prévoit à réhabiliter plus de 200 logements conformément à la loi logement décent et d'adapter 50 logements pour des personnes handicapées ou à mobilité réduite.



7-5 rue Sauffroy



28-30 rue Davy

Dans les villes limitrophes

- La ville de Clichy, après 20 ans de lutte contre l'habitat indigne, contient encore de nombreux immeubles délabrés. Depuis septembre 2008, le Conseil Municipal a délibéré pour créer cinq nouveaux secteurs d'OPAH accompagnés d'une procédure de « Renouveau urbain » (OPAH-RU) : outil de traitement de situations les plus dures de l'habitat dégradé.
- Dans le centre de Saint-Ouen, trois périmètres d'OPAH sont en cours.

1.3. Les évolutions récentes de la population

1.3.1. Familles avec enfants (de moins de 25 ans)

Une distinction apparaît nettement entre les secteurs parisiens d'habitat, privés ou anciens, (au centre des Épinettes ou au sud du quartier des Batignolles) où les logements sont de petite taille et les familles peu nombreuses et toute la partie située plus au nord du boulevard. Bessières (habitat social des communes de Paris, de Clichy et surtout de Saint-Ouen) où la présence des enfants est plus importante. Ainsi, la taille moyenne des ménages est de 2,53 personnes pour la partie Saint-Ouen, 1,98 pour la partie Clichy et 1,82 pour la partie parisienne qui pèse plus que les autres puisque cette taille moyenne s'établit à 1,87 personnes par ménage pour le périmètre tout entier.

1.3.2. Répartition par clivages sociaux (catégories socioprofessionnelles)

La carte signale que les clivages sociaux qui traversent l'agglomération parisienne passent à l'intérieur même du périmètre étudié.

Ainsi, le quartier des Batignolles appartient au Paris « aisé » de l'arrondissement : les cadres représentent souvent plus de la moitié des actifs.

La frange nord du quartier des Épinettes s'apparente, comme Clichy et plus encore Saint-Ouen, aux quartiers populaires. Dans ce territoire les catégories employés et ouvriers additionnés ensemble constituent plus de la moitié des actifs (56,7 % dans la partie Clichy et 62,5 % dans la partie Saint-Ouen).

Entre les deux, le quartier de la Fourche dans le 17^e et les hauts de Montmartre dans le 18^e sont moins typés socialement (catégories moyennes). Cette zone possède une sociologie à la fois plus hétérogène et plus mixte.

Plan: Répartition par catégories socioprofessionnelles (Voir Illustrations Bureau de dessin. Réduire les plans)



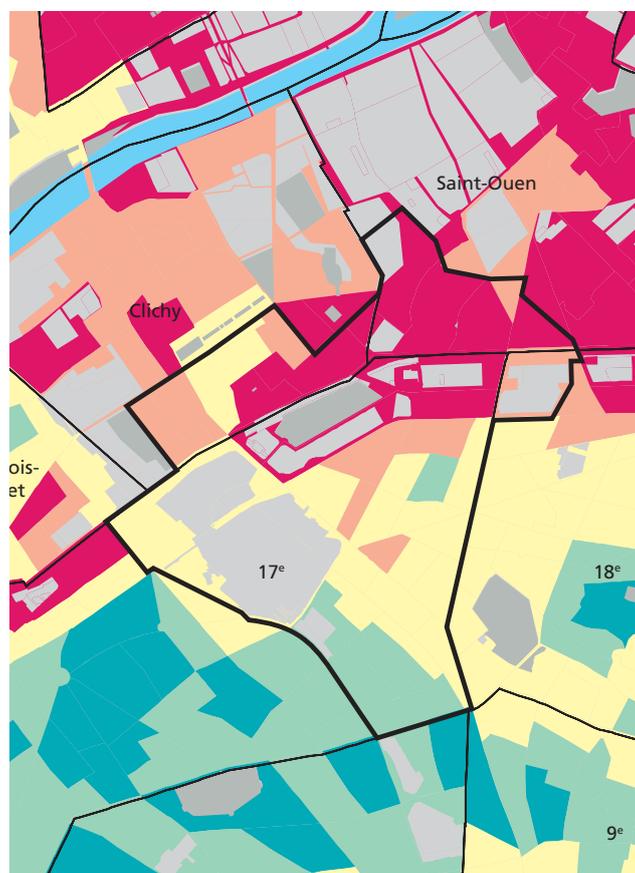
Familles avec enfants de moins de 25 ans

Part dans le total des ménages



Moyenne Paris : 22 % - moyenne Petite couronne hors Paris : 38 %

Les IRIS de moins de 20 habitants ainsi que les principaux équipements apparaissent en gris.
Source : Apur - Recensement général de la population 1999 - Insee



Répartition par catégories socioprofessionnelles

Dominante chefs d'entreprises, cadres, professions intellectuelles supérieures

Dominante employés, ouvriers



Les IRIS de moins de 20 habitants ainsi que les principaux équipements apparaissent en gris.
Source : Apur - Recensement général de la population 1999 - Insee

1.4. Un secteur multipolaire

Les grandes avenues radiales qui partent de la place de Clichy vers les villes de Clichy et de Saint-Ouen sont très animées. Il s'agit des avenues de Clichy et de Saint-Ouen. Leur dynamique commerciale s'interrompt sur les tronçons situés entre le boulevard Bessières et le Boulevard Périphérique. Elle reprend au-delà de la porte de Clichy (le long des avenues Jean Jaurès et Victor Hugo dans la ville de Clichy) et au-delà de la Porte de Saint-Ouen (le long de l'avenue Gabriel Péri pour la ville de Saint-Ouen). Tous les axes dotés de lignes de métro et de bus accueillent d'importants linéaires de commerces et beaucoup d'équipements.

1.4.1. Les différentes centralités

Plusieurs centralités locales contrastées coexistent dans le maillage des grandes avenues.

- À Paris, le quartier des Batignolles est déjà largement identifié. Les commerces et les équipements sont présents le long de la rue des Dames, Legendre, Brochant et Batignolles. Le Marché et le square des Batignolles polarisent des restaurants et des brasseries très fréquentés.
- Les secteurs de la Fourche et des Épinettes sont encore populaires mais commencent à s'embourgeoiser, notamment avec la hausse récente des valeurs immobilières, qui coïncide avec le démarrage de la « ZAC de Clichy-Batignolles ». Les rues Guy Moquet et de la Jonquière drainent une animation diffuse et fragile, car beaucoup de commerces changent souvent d'affectation.
- L'urbanisation de la « Ceinture verte » entre les Boulevard des Maréchaux et le Boulevard périphérique constitue une enclave presque entièrement dépourvue de commerces et de services de proximité.
- Le centre de la ville de Clichy accueille une population mixte, cadres et employés. La place de la Mairie, celle de la République et le marché couvert concentrent des centralités locales.
- La ville de Saint-Ouen et ses alentours restent très populaires. En dehors du secteur des Puces la répartition commerciale est très diffuse. Les linéaires commerciaux se développent d'une manière irrégulière le long de l'avenue Gabriel Péri, de la Porte jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen

1.4.2. L'animation commerciale (partie parisienne)

Les données sur les commerces proviennent pour Paris de la Banque de Données sur le Commerce à Paris dont les enquêtes ont été effectuées en octobre 2007. Côté banlieue, des visites de terrain ont permis de caractériser les pôles les plus notables. Ainsi l'état du commerce se répartit de la façon suivante :

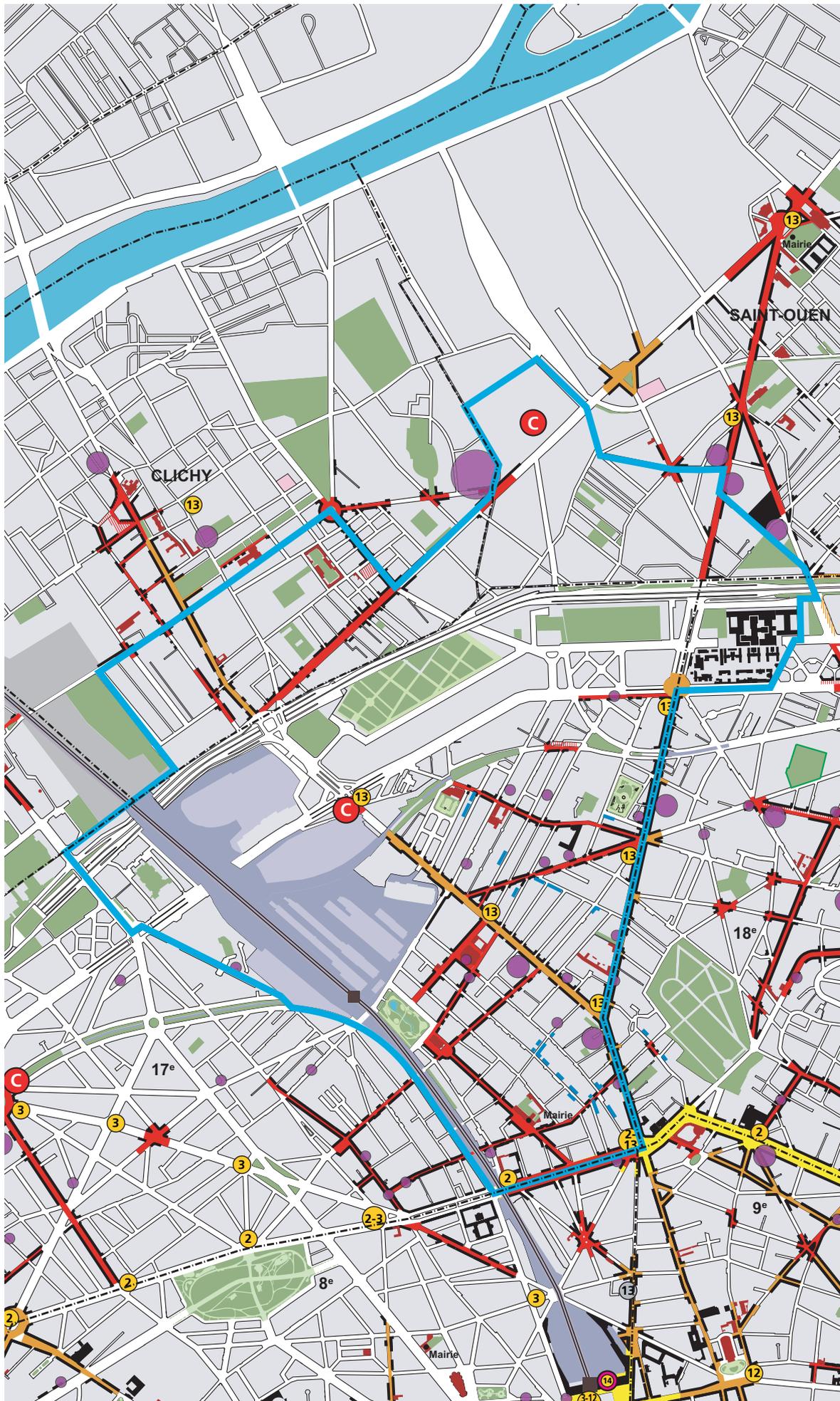
- Les commerces alimentaires que compte le périmètre, côté Paris, s'organisent autour de quatre pôles : avenue de Saint-Ouen, surtout au nord de la rue Championnet, vers le milieu de la rue de la Jonquière, avenue de Clichy à l'angle avec la rue des Moines où se situe le Marché couvert des Batignolles et sur une courte portion de la rue des Dames, entre la rue Lemercier et l'avenue de Clichy. L'offre y est très diversifiée.
- Les magasins d'équipement de la personne et plus généralement les commerces non alimentaires ont une logique d'implantation très dissemblable puisqu'ils se distribuent presque exclusivement le long des deux principaux axes du quartier : l'avenue de Clichy et l'avenue de Saint-Ouen.
- Les cafés, les restaurants, les brasseries et les lieux de restauration rapide sont nombreux et couvrent tout le territoire avec une concentration plus forte le long et aux abords des grands axes : avenues de Clichy et Saint-Ouen, rues Guy Moquet et de la Jonquière.

1.4.3. Un nombre important de locaux vacants en rez-de-chaussée

Ces locaux vacants ou en travaux en rez-de-chaussée représentent un pourcentage notable (environ 15 %) du total des cellules commerciales, taux supérieur à la moyenne parisienne (10 %). Certes, les communes de Clichy et de Saint-Ouen, comme Paris, connaissent un renforcement de leurs pôles commerciaux dynamiques, mais ces évolutions se font souvent au détriment du commerce très local situé dans les rues peu passantes et qui devient vacant. Les voies les plus touchées par la présence de ces locaux inoccupés sont, en particulier, les petites rues du quartier des Épinettes dans lesquelles le commerce était déjà rare, éparé et d'aspect ancien.

Pour solutionner ces problèmes :

- La Ville de Paris dans le cadre de l'opération « Vital'Quartier 2 » a confié, en 2008, à la SEMAEST la mission de faciliter la diversité commerciale et d'éviter que des commerces soient transfor-



Les centralités

— périmètre de l'étude

Les centralités

- locales
- mixtes
- globales

Les équipements

- locaux
- globaux

Les animations

- temporaires
- marchés

Les commerces

- sur rue
- emprises commerciales

Grands magasins

- + 10000m²
- de 5000 à 10000m²

Grands surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)

- + 5000m²
- de 2500 à 5000m²
- de 1000 à 2500m²
- de 300 à 1000m²

Les déplacements

- stations de métro
- stations de RER
- gares SNCF

Lieux fermés

- grandes parcelles
- commerces
- grandes emprises formant et
- faisceaux ferroviaires

Sources : Apur – contribution à l'élaboration du PADD, 2001, doc. Apur
Mise à jour : décembre 2006

Axes de protection du commerce et de l'artisanat

- déballage des puciers de Saint-Ouen
- PLU Paris**
- protection + protection particulière du commerce et de l'artisanat
- protection renforcée du commerce et de l'artisanat
- PLU Clichy**
- sauvegarde du commerce et de l'artisanat
- périmètre d'étude

Sources : Apur - BDCOM 2005
 PLU Ville de Clichy
 PLU Ville de Saint-Ouen

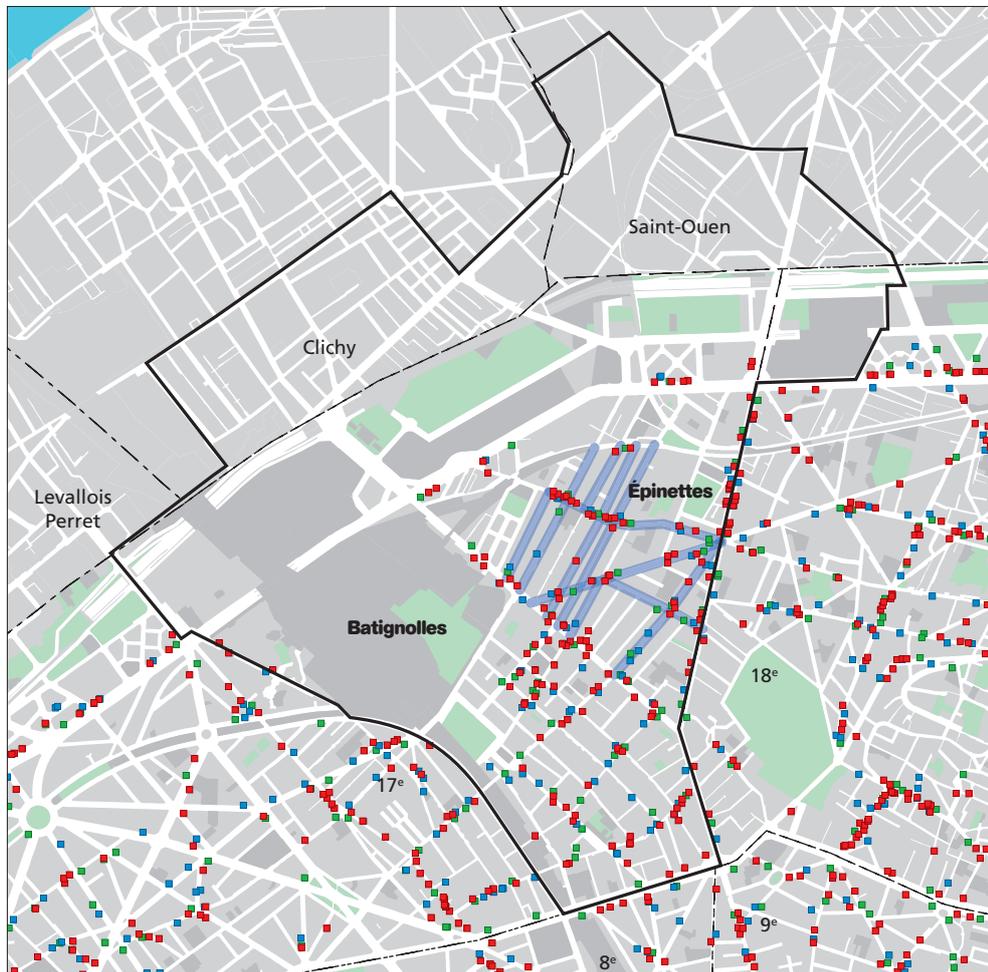


Animations commerciales

Commerce de proximité

- Alimentaire (boulangerie, boucherie, poissonnerie, traiteur asiatique, alimentation générale < 120 m²)
- Non alimentaire (kiosque et journaux, pharmacie)
- Service Blanchisserie et pressing, cordonnerie
- SEMAEST Étude Vital' quartier : projet d'axes prioritaires d'intervention en 2008
- périmètre d'étude

Source : Apur - BDCOM - 2005

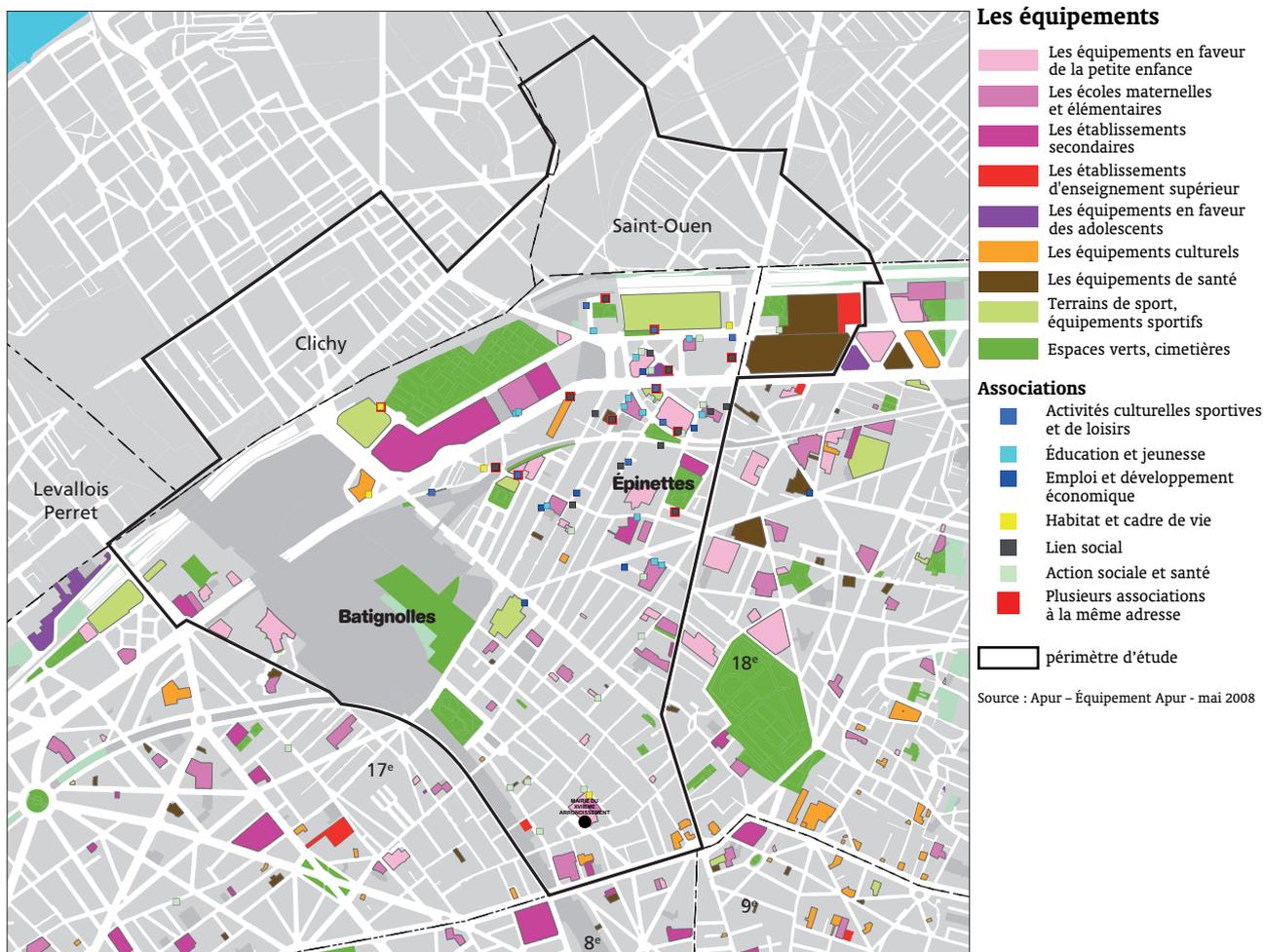


més en logement ou en bureaux dans le secteur Epinettes-Jonquière. La SEMAEST peut acheter des locaux commerciaux, les rénover et installer des commerçants ou des acteurs économiques de proximité. À ce jour, 5 locaux ont déjà été acquis et 2 font l'objet d'un protocole avec des propriétaires partageant les orientations de pérennisation du commerce de proximité.

- L'intervention de la SEMAEST vient renforcer l'article UG.2.2. du PLU de Paris qui repère des voies de protection des commerces et de l'artisanat.
- La municipalité de Clichy a mis en place des axes de sauvegarde pour le commerce qui lui permettront de préempter les baux commerciaux en cours de cession. La ville pourra ainsi se saisir des boutiques ou des commerces mises en vente, en vue d'y installer les commerces les plus adaptés aux attentes des habitants.

1.4.4. Les équipements (partie parisienne)

Si le quartier Épinettes-Batignolles semble desservi par un réseau d'équipements dense, il faut apprécier le rayonnement de ces équipements, qui peuvent s'adresser à des publics très différents et à des échelles de territoire très variable. Par exemple, la densité des équipements en faveur de la petite enfance par rapport au reste du 17^e arrondissement ou même en comparaison de Paris est forte, mais rapportée au nombre d'enfants de moins de trois ans, le taux de service reste plus bas que dans les arrondissements centraux. Pour les écoles primaires, cette partie de l'arrondissement n'est pas spécialement avantagée. Il est vrai que la demande est moins forte que pour la petite enfance, puisque globalement les enfants de 3 à 10 ans sont mieux repartis sur l'ensemble du 17^e. En revanche, les adolescents bénéficient de trois grands lycées publics. En ce qui concerne les équipements sportifs, il faut distinguer le nord du quartier, très bien desservi et le sud du quartier dépourvu de ces installations du fait de la constitution beaucoup plus ancienne du tissu urbain.





© Documentation Française, 1975

Les infrastructures de la Petite Ceinture, du boulevard des Maréchaux et du boulevard Périphérique, les îlots du cimetière des Batignolles, du Lycée Honoré de Balzac et les domaines de « Paris Habitat ».



L'avenue de la Porte de Saint-Ouen



Le talus rue Toulouse-Lautrec, côté ville de Saint-Ouen



Les talus de la Petite Ceinture, rue Ernest-Roche



Talus rue du Pasteur Valéry-Radot

1.5. Un territoire coupé en deux par la couronne entre la Petite Ceinture et la limite de Paris

Le secteur situé entre le boulevard Périphérique au nord et la Petite Ceinture au sud – historiquement la ceinture verte – est un territoire peu accessible, sous équipé et peu animé qui isole les différents quartiers.

1.5.1. Les grands îlots / la Ceinture Verte

Ceux-ci font majoritairement partie de la « Ceinture Verte » Elle est composée du cimetière des Batignolles et du stade Léon Biancotto, (750 m de long) du Lycée Honoré de Balzac, (400 m de long), des établissements d'enseignement, des propriétés de « Paris Habitat » de la « Défense Nationale » (350 m de long) et de l'hôpital Bichat.

1.5.2. Les infrastructures

Il s'agit de la Petite Ceinture Ferroviaire, du faisceau ferré de la Gare Saint-Lazare, des boulevards Bessières et Berthier et du boulevard Périphérique qui présentent des fractures dans le tissu urbain.

- La Petite Ceinture est enterrée le long du tronçon compris entre la Gare de Saint-Ouen et la rue Pouchet. Elle longe à niveau le nouveau jardin du Colonel Manhes, monte en viaduc pour passer au-dessus de la rue de la Jonquière et du boulevard de Clichy pour rejoindre le réseau ferré de la gare Saint-Lazare, au niveau de la deuxième tranche du parc de Clichy- Batignolles. Elle est bordée par des talus en friche.
- Le boulevard Bessières avec ses passages dénivelés situés aux portes de Saint-Ouen et de Clichy ainsi que le boulevard Berthier quasiment enterré sous le réseau ferré de la gare Saint-Lazare présentent des ambiances routières qui dissuadent le piéton.
- Le boulevard Périphérique, est construit en viaduc à la Porte de Saint-Ouen et sur le tronçon entre la Porte Pouchet et la Porte de Clichy. Ces secteurs pourraient offrir la possibilité de créer des espaces et des équipements publics attractifs sous l'emprise de l'autoroute comme ce qui est prévu Porte Pouchet. Sur les autres tronçons, le boulevard Périphérique est construit en remblais, à niveau ou en tranchée.

Plusieurs territoires situés le long du boulevard Périphérique pourraient évoluer :

- Le terrain adjacent à la rue du Pasteur Valéry Radot, (dans le 18^e arrondissement en face de l'hôpital Bichat) aujourd'hui occupé par des sans-abri.
- Les talus le long du boulevard Périphérique qui font face aux nouvelles opérations à Clichy et à Saint-Ouen. (Rues Fructidor et Toulouse Lautrec)

1.5.3.- Une urbanisation anarchique

L'absence d'une planification viaire d'ensemble a engendré :

A. Des rues sur ou sous dimensionnées

Les Rues Jaques-Keller et du Pont à Mousson qui couvrent l'ancienne Petite Ceinture en direction de Saint-Ouen (occupée actuellement par le RER C). Elles sont surdimensionnées et procurent une ambiance routière à l'entrée de la nouvelle opération de la Porte Pouchet (A1).

L'impasse Saint-Just qui dessert le cimetière des Batignolles est trop large et mal investi (garage des vieilles voitures, vente de drogue...) (A2)

Les rues : Fragonard, Ernest-Roche, Navier est en fait une seule et même rue qui longe au nord la Petite Ceinture ferroviaire et forme un ensemble incohérent pour les raisons suivantes :

La rue Fragonard pourtant récemment aménagée comporte des espaces publics surdimensionnés déserts autour de la sortie du RER C. Les jardinières qui couvrent le parking public de la Ville de Paris, le long de la Petite ceinture, sont perçues par les habitants comme des espaces à l'abandon qui attirent drogue et prostitution.

La rue Ernest-Roche dans le prolongement de la rue Fragonard est trop large, occupée par des parkings à la hauteur de l'ensemble de logements sociaux « Paul Brousse » (Paris Habitat). Puis la rue se rétrécit (trottoirs et chaussée très étroits) à l'est dans sa partie proche de la rue Pouchet.

La rue Navier, et la rue des Épinettes enfin, dans le prolongement, abritent actuellement un petit marché alimentaire « St Joseph » deux fois par semaine. Celui-ci subit de plein fouet la concurrence du pôle commercial alimentaire rue Guy-Moquet et avenue de Saint-Ouen beaucoup plus passant, attractif et relativement proche. (A3)

On peut rajouter d'autres rues trop étroites dans lesquelles le soleil ne pénètre jamais :



La rue Fragonard (A3)



La rue Ernest-Roche (A3)



Le terre plein du marché Saint-Joseph (A3)



L'impasses Naboulet

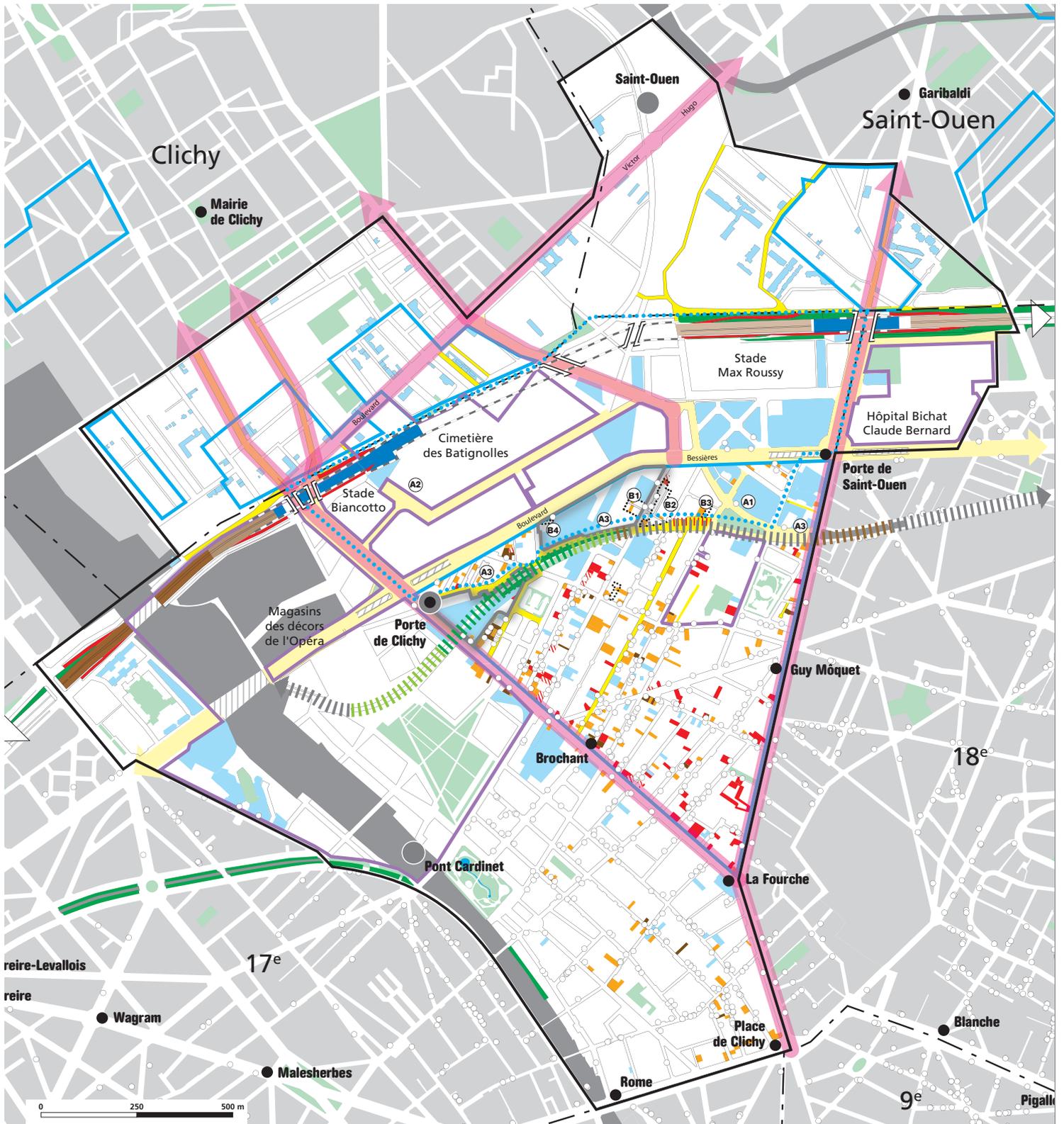
À Paris : les rues Gauthey, Boulay, Gouin ;
 À Clichy : les rues Rouget de Lisle, Simonneau ;
 À Saint-Ouen : les rues Zola et Arago.

B. Des enclaves de petite échelle comme les passages, les cités, les cours, les impasses et les villas. Certaines comme la « Cité des Fleurs », et « la Cité Joyeux » lieux de passage et de promenade sont déjà protégées par le PLU. Néanmoins il reste encore de nombreux secteurs de maisons et de villas d'architecture composite. Citons, par exemple, le passage Pouchet (**B1**), les impasses Deligny (**B2**) et la villa des Épinettes (**B3**) ou la cité Marie (**B4**). Les immeubles qui en font partie, sont d'anciens pavillons ouvriers. Malgré les travaux de ravalement réalisés par les nouveaux propriétaires, ces constructions exécutées souvent avec des matériaux de récupération restent de mauvaise qualité

Certaines sont très dégradées dont : aux Épinettes : les impasses Naboulet et Saint-Ouen et le passage Saint-Ange. et à Clichy les impasses Fanny et Varet.



L'impasses Deligny (A2)



État actuel - Diagnostic

- périmètre de l'étude
- quartier politique de la ville
- zone OPAH
- infrastructure infranchissable (snct)

Habitat dégradé et logement social

- hôtel meublé et immeuble du parc social de fait*
- immeuble inscrit dans le plan de lutte contre l'insalubrité
- immeuble prioritaire de l'OPAH en cours 2007 (désordre technique, saturnisme)
- logement social
- locaux vacants en Rdc
- secteur de maison et de villa

Petite ceinture

- enterrée
- à niveau
- en viaduc
- en tranchée

Boulevard Périphérique (BP)

- bretelle d'entrée et de sortie du BP
- BP en remblais
- BP à niveau
- BP en tranchée
- BP en viaduc avec possibilité d'implanter des locaux dessous
- passage sous le BP
- grand îlot difficile à franchir
- locaux d'entretien Ville de Paris

Espaces publics

- espace public désordonné
- chaussée surdimensionnée, ambiance routière
- rues à trafic régional intense
- passage souterrain

Patrimoine paysager et architectural

- espace vert public non accessible
- espace vert public
- marché en perte de vitesse

Transport

- station de métro
- station de RER ou de réseau SNCF

Sources : Apur - * Apur Observatoire de l'Habitat Dégradé, mai 2008

1.6. État des lieux du réseau de transports existant

Le territoire aujourd'hui en pleine mutation (réalisation de nombreuses ZAC) est principalement irrigué par la ligne 13 du métro, le RER C et de nombreuses lignes de bus. La ligne 13 du métro est saturée et les nombreuses lignes de bus sont très souvent bloquées dans la circulation générale. Le RERC manque de régularité. Cet état de fait contribue à renforcer l'enclavement du secteur.

1.6.1 Une mauvaise qualité de service des transports en commun

La ligne 13 se scinde en deux à la station La Fourche, pour d'un côté prendre la direction de Saint-Denis – Université en desservant l'est du quartier des Épinettes (boulevard de Saint-Ouen) puis au nord la ville de Saint-Ouen (station Garibaldi et Mairie de Saint-Ouen). L'autre branche en direction d'Asnières – Gennevilliers dessert l'ouest du quartier Épinettes (boulevard de Clichy) puis au nord la ville de Clichy avec une station à Mairie de Clichy.

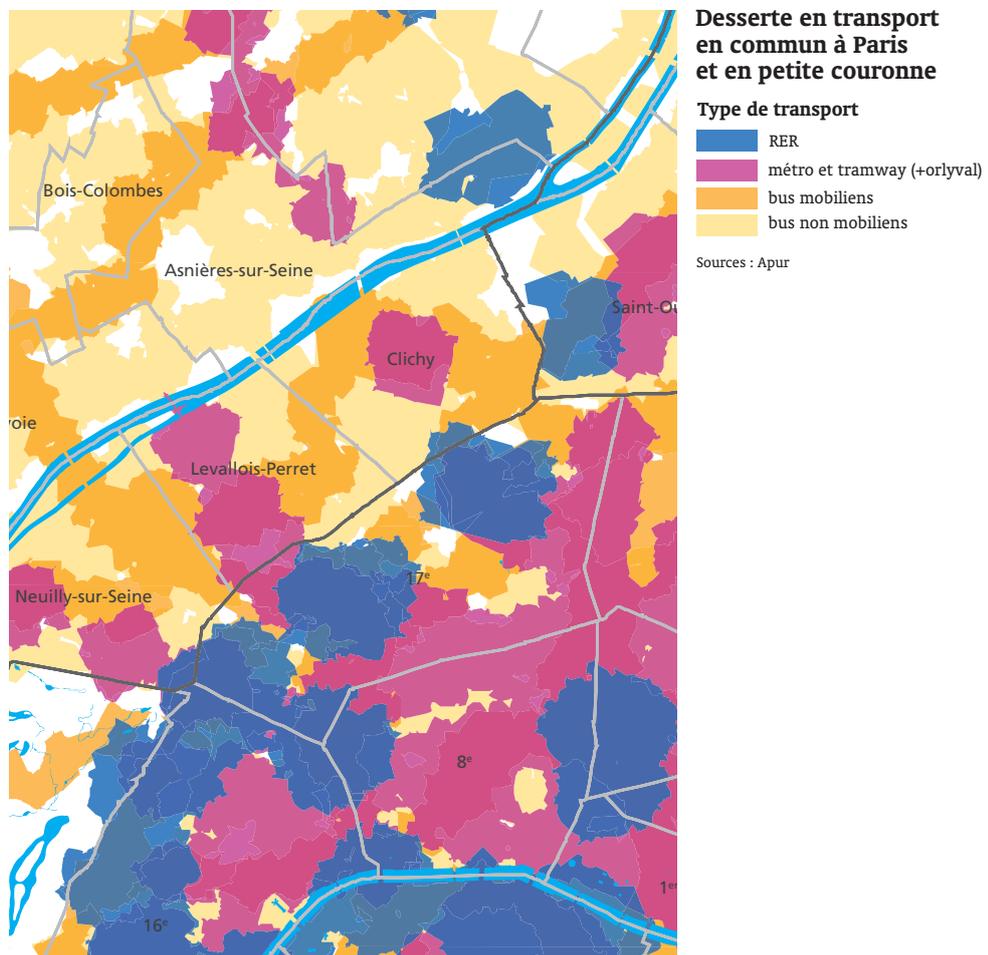
Le RER C traverse le territoire d'étude en faisant deux arrêts, l'un à Porte de Clichy (correspondance avec la ligne 13) et l'autre à Saint-Ouen (Saint-Ouen RER) permettant de desservir le sud des Docks. Sa fréquence a été améliorée depuis l'été 2006 et permet aujourd'hui le passage d'un RER toutes les 6 à 7 minutes.

La ville de Clichy bénéficie d'un arrêt SNCF (Clichy-Levallois).

Une quinzaine de lignes de bus complémentaires aux modes lourds viennent mailler le territoire, dont 5 lignes mobiliens (PC3, 31, 81, 174 et 173).

1.6.2 Un faible taux de motorisation des ménages

À Saint-Ouen, plus de la moitié des ménages ne sont pas motorisés (51,9 %). Les habitants utilisent les transports en commun à plus de 48,7 % dans les trajets domicile/travail, contre 21,6 % pour la voiture. À Clichy et dans le 17^e arrondissement de Paris, 48,5 % des ménages ne disposent d'aucune voiture.



1.6.3. Un territoire sujet à d'importants flux de transit

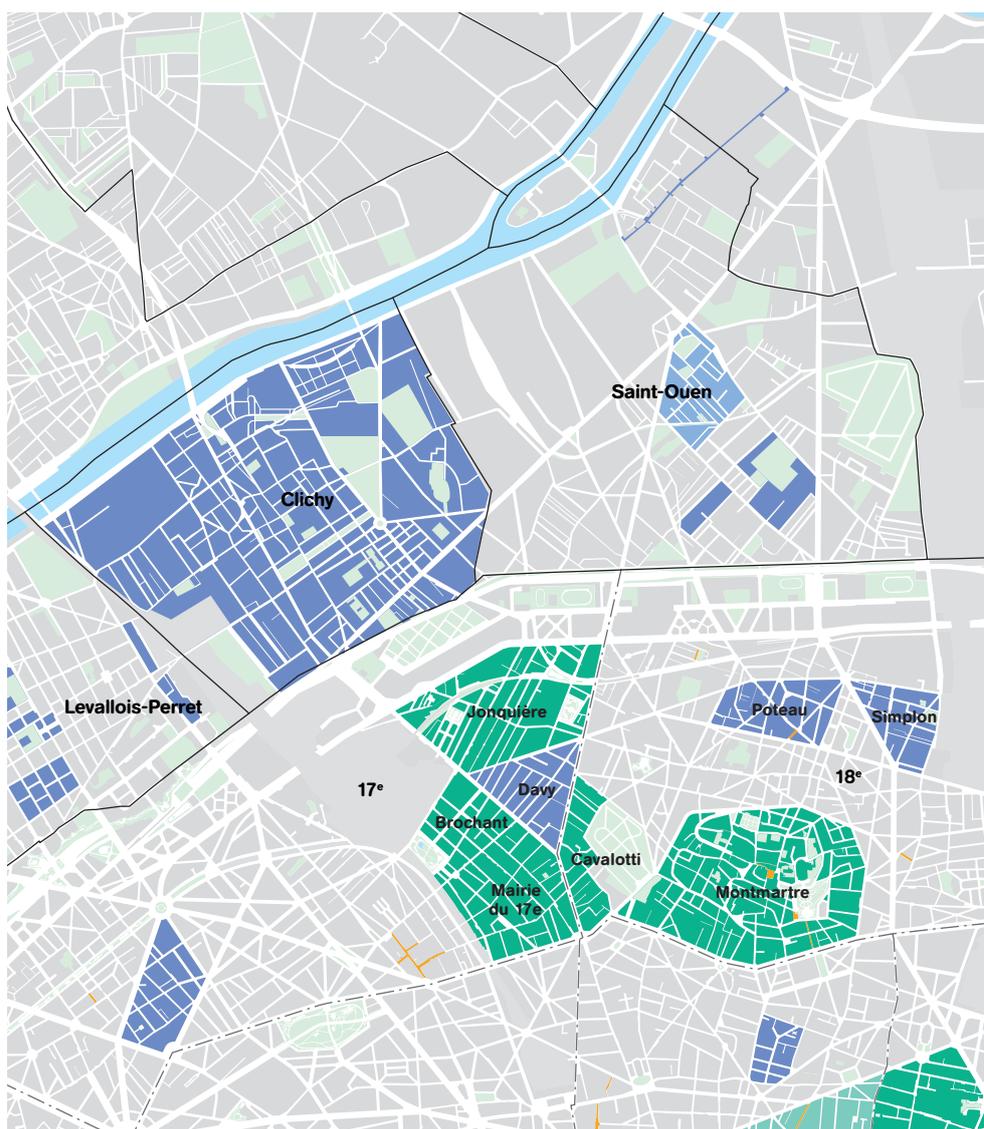
Malgré le faible taux de motorisation des ménages, ces territoires sont confrontés à d'importants problèmes de circulation. Situés aux portes de Paris, Clichy et Saint-Ouen sont des passages obligés pour les habitants du nord de l'agglomération se rendant à Paris.

À Clichy se sont trois axes nord-sud (rue Martre, le boulevard Jean-Jaurès et la rue du Général Rouget) qui servent de support au trafic de transit d'échelle régionale (environ 20 000 véhicules/jour/axe). À Saint-Ouen, quatre voies départementales (boulevard Victor Hugo, avenue Michelet, avenue Gabriel Péri et Clichy quai de Seine) supportent des flux variant entre 15 000 et 20 000 véhicules/jour.

Le trafic de transit génère de fortes nuisances et entraîne des conflits d'usages (difficulté pour stationner, dégradation des conditions de déplacements...). Les deux villes ont aujourd'hui la volonté d'apaiser la circulation à l'aide de divers outils (zone 30...).

Dans le nord-est du 17^e arrondissement, on retrouve des axes à caractère très routiers ou encombrés comme l'avenue de Clichy et le boulevard Bessières (15 000 à 20 000 véhicules/jour). Les nombreux encombrements conduisent à des désagréments pour les piétons, les cyclistes, les habitants et à une dégradation du service des bus RATP.

Compte tenu des nombreux projets de développement urbain en cours sur ces territoires, il est important dès aujourd'hui d'améliorer l'accessibilité et la desserte par les transports en commun afin de pouvoir anticiper l'arrivée des nouveaux habitants et employés.

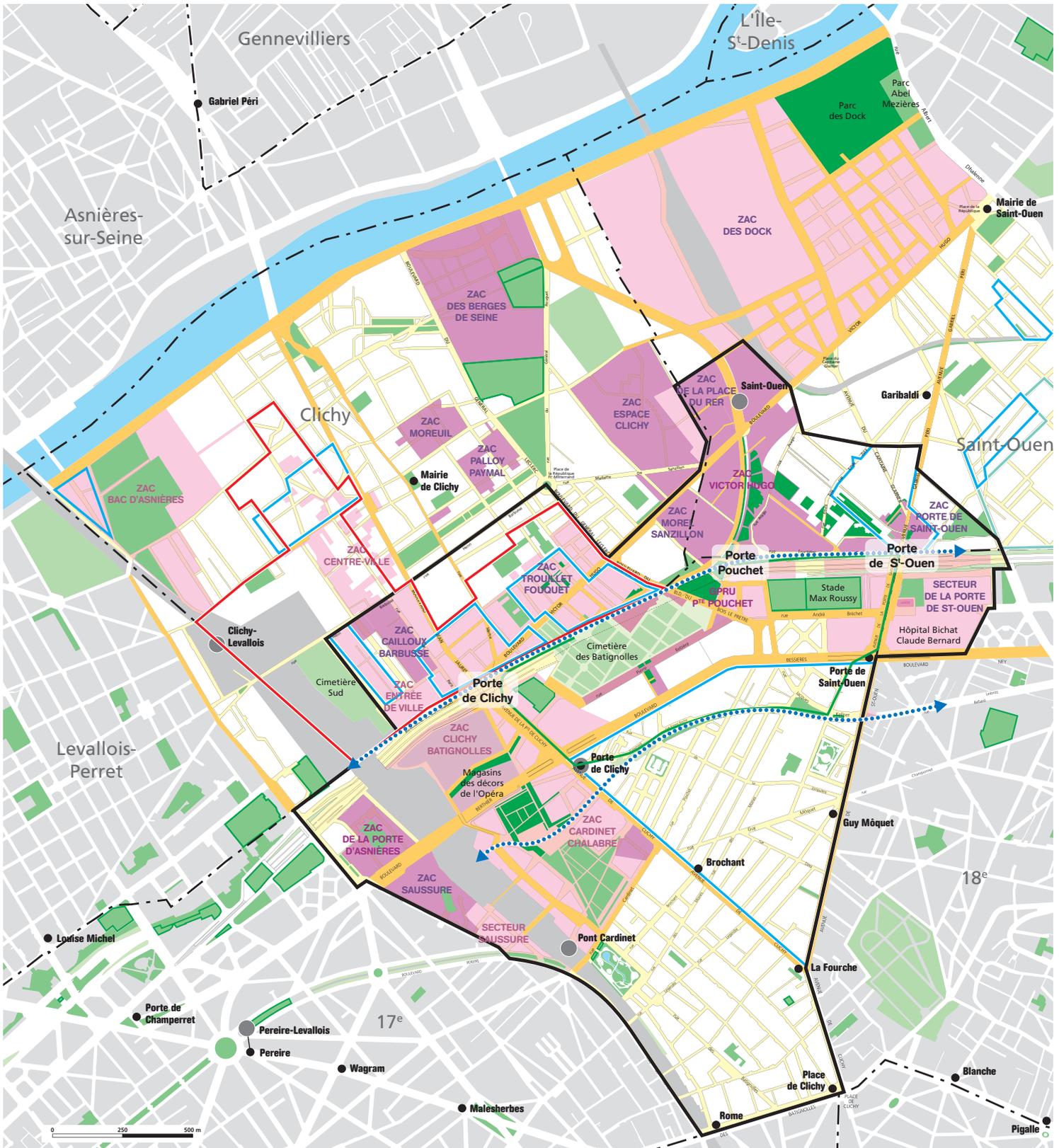


Plan de déplacements de Paris

Les quartiers à priorité piétonne ou à vitesse limitée (zone 30, quartiers verts)

- Quartiers verts réalisés ou en cours
- Zones 30 réalisées
- Zones 30 à l'étude
- Espaces piétonniers et semi-piétonniers

Sources : Apur



Mutations en cours

- périmètre de l'étude
- zone OPAH
- périmètre ANRU - ville de Clichy
- projet urbain des puces (ZPPAUP)
- CUCS
- infrastructure infranchissable (snCF, bd périphérique)
- secteur de coupure urbaine nord/sud

ZAC

- livrées ou en voie d'achèvement
- projet à l'étude ou en cours, réalisation 2010-2025

Sources : Apur

Patrimoine paysager

- espace vert public
- espace vert en projet dans zac
- cimetière
- terrain de sport
- espace vert public non accessible
- voie publique neuve ou en mutation
- voirie existante

Transport

- station de métro
- station de RER ou de réseau SNCF

2. UN TERRITOIRE EN PROFONDE TRANSFORMATION

2.1 Des nombreuses opérations d'urbanisme livrées ou en projet

Le quartier des Batignolles-Épinettes se trouve à la jonction du 9^e, du 18^e et du 17^e arrondissement de Paris et des villes de Clichy (92) et de Saint-Ouen (93).

Au milieu du XIX^e siècle l'ensemble de ces arrondissements et villes sont les premiers de Paris à connaître un important essor industriel dû à la proximité de la Seine au nord de la ville de Clichy, la construction des lignes de chemin de fer Saint-Lazare, suivi de la Petite ceinture Est, puis de la Petite Ceinture Nord. Ils garderont leur caractère industriel et populaire jusqu'aux années soixante-dix, début du recul des industries dans l'agglomération parisienne.

Pendant 20 à 25, ans ces territoires se composent souvent de friches industrielles, de dépôts municipaux, d'anciennes usines et quelquefois d'îlots insalubres. Ce n'est qu'à partir des années quatre-vingt-dix que ces friches deviennent le support de différents projets d'aménagement : ZAC, GPRU... Sur les territoires des villes de Clichy et de Saint-Ouen 10 ZAC ont été livrés entre 1990 et 2010. On peut citer : « L'Espace Clichy », la « ZAC Victor Hugo » et, la « Place du RER » sur les terrains Citroën, les « Berges de Seine » sur l'emplacement de la société les Câbles de Lyon.

À l'horizon 2010/2025, 9 nouvelles opérations sont en projet avec à leur tête la « ZAC Clichy-Batignolles » qui va accueillir une partie du Tribunal de Grande Instance de Paris (TGI) et de la Police Judiciaire (PJ), sur les zones de fret SNCF. Dans les villes de Clichy et de Saint-Ouen d'importantes études sont en cours dont les ZAC : « Entrée de Ville », « Bac d'Asnières » située sur des terrains de la Ville de Paris et « Les DOCS de Saint-Ouen » sur des terrains appartenant au SYCTOM, CPCU, RFF, EDF-RTF et la DPE-Paris.

À ces opérations, s'ajoutent les nombreuses OPAH, projets ANRU, ZPPAUP lancées sur le « Quartier de Batignolles-Épinettes », les villes de Clichy et de Saint-Ouen.

Le tableau récapitulatif présente, les programmes des différents secteurs d'aménagement et propose des estimations prévisionnelles du nombre d'habitants et d'emplois attendus.

Ville	Nom de la ZAC	Date d'achèvement	Nombre d'habitants	Surface logements	Emplois commerce	Surface commerces	Emplois Bureaux	Surface bureaux	Emplois Activité	Surface Activité	Total habitants	Total emplois
Paris	Cardinet / Chalabre	2013	840	27 000	110	3 100						
	Saussure	2015	274	8 850	100	2 900	1 180	21 250				
	Clichy / Batignolles	2015	5 315	171 475	653	18 940	12 536	225 650				
	TGI + PJ Clichy / Batignolles						6 666	120 000				
	Porte Pouchet	2013	840	27 000	320	9 300	1 480	26 700	200	7 000		
Total Paris	ZAC achevées entre 1990et 2010		7 269		1 183		21 862		200		7 269	23 245
Clichy	Moreuil	1999	480	15 966			450	8 090				
	Espace Clichy	2010	720	23 200	155	6 206	1 810	32 642	1 700	59 621		
	Palloy Paymal	2010	980	32 750			2 330	42 000	370	13 000		
	Morel-Sanzillon	2013	430	14 000	100	4 000	890	16 000				
	Berges de Seine	2010	1 490	48 096	140	5 550	3 440	62 000	570	20 000		
	Cailloux-Barbusse	2011	300	10 000								
Total Clichy	ZAC prévues à échéance 2010/2025		4 400		395		8 920		2 640		4 400	11 955
Clichy	Entrée de ville	2020	2 430	81 000	930	37 215	2 720	48 970	690	24 000		
	Bac d'Asnières	2020	1 380	46 000	125	5 000	2 220	40 000	570	20 000		
	Centre-Ville	2016	720	24 060	40	1 633	1 070	19 256				
	Trouillet-Fouquet	2016	315	10 500	5	200						
Total Clichy	ZAC achevées entre 1990et 2010		4 845		1 100		6 010		1 260		4 845	8 370
Saint-Ouen	Le long du bd périphérique Fructor / Floreal	livré					4 910					
	Place du RER + Labinal-Pigeon	2010	180	6 000			3 150					
	Victor Hugo	2011	590	19 666			4 260	76 625				
	Porte de Saint-Ouen	1997	630	21 170	75	3 000	1 560	28 000	140	5 000		
Total St-Ouen	ZAC prévues à échéance 2010/2025		1 400		75		13 880		140		1 400	14 095
Saint-Ouen	Les DOCKS	2020	10 050	335 000	875	35 000	8 110	146 000	4 170	146 000		
Total St-Ouen	ZAC prévues à échéance 2010/2025		10 050		875		8 110		4 170		10 050	13 155
Total			27 964		3 628		58 782		8 410		27 964	70 820

Tableau récapitulatif Programmes livrés 1990/2010 et en projet 2010/2025

Ces documents ont été établis à partir des ratios suivants :

- Nombre d'emplois : Bureaux : 1 emploi / 18m² SHON • Commerce : 1 emploi / 29 m² à Paris – 1 emploi / 40m² en petite couronne ; Activités diverses : 1 emploi / 35m²
- Nombre d'habitants : A partir de la surface de logements (SHON): 0,031 pers / m² à Paris et 0,030 pers / m² en petite couronne.



© Documentation Française, 1986

La porte Pouchet et la porte de Saint-Ouen. Au premier plan le cimetière parisien des Batignolles, le boulevard périphérique et la commune de Saint-Ouen avec la zone industrielle (usine Citroën),1986.



© Ph. Guignard@air-image.net

La scteur de la porte d'Asnières entre le boulevard périphérique et le boulevard Péreire.



Zac Victor-Hugo, Ville de Saint-Ouen, porte Pouchet, 2009



© Ph. Guignard@atr-im.ogge.net



Le parc Martin Luther King, première tranche du site Cardinet Chalabre de la ZAC de Batignolles.

© Mairie de Paris DU, J. Leroy

2.2. Des perspectives sur la population et l'emploi (Quartier des Épinettes-Batignolles, et villes de Clichy et de Saint-Ouen)

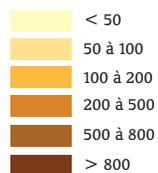
Les nombreuses opérations d'urbanisme ont pour objectif le repeuplement d'anciennes friches.

Ces opérations ont déjà modifié et transformeront encore dans les 15 ans à venir les équilibres de la population. Sur une période de 35 ans à partir de 1990 on estime à environ 28 000, le nombre de nouveaux habitants par vagues successives :

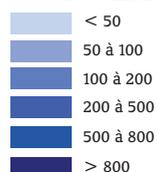
A. Avec les 10 ZAC situées sur les territoires des villes de Clichy et de Saint-Ouen sont arrivés 5 800 habitants depuis 1990.

Évolution de la densité de population à l'îlot en 1999

Habitants à l'hectare



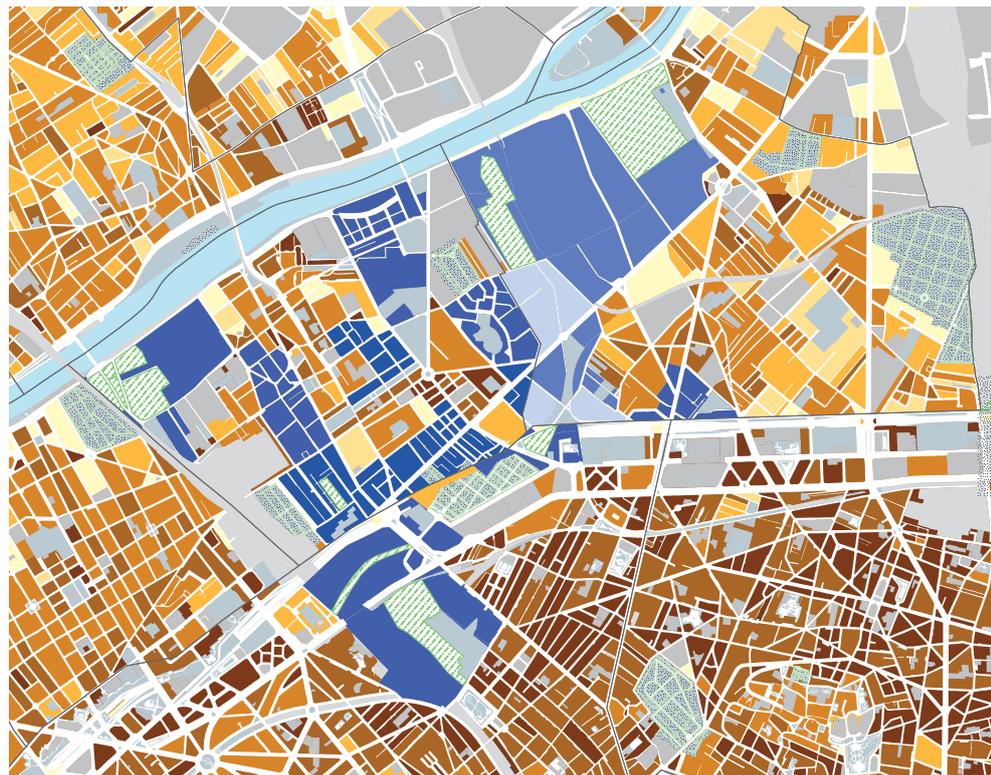
Densité de population à l'hectare estimée dans les futurs secteurs d'aménagement



Équipements

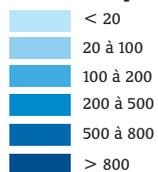


Sources : îlots et équipement Apur, CLAP 2004, Transitec et diverses



Évolution de la densité d'emploi, 1990 / 2025

Densité d'emploi à l'hectare



Densité d'emploi à l'hectare estimée dans les futurs secteurs d'aménagement



Équipements



Sources : îlots et équipement Apur, CLAP 2004, Transitec et diverses



B. Les neuf opérations d'aménagement, en cours d'étude, dont la livraison est prévue les 15 prochaines années amèneront environ **22 200** nouveaux habitants.

Ces opérations d'aménagement densifient les secteurs des bords des voies de chemin de fer ou de la Seine qui étaient très faiblement peuplées

Par ailleurs ils ont intégré la création d'environ 40 hectares de parcs, jardins, espaces de sport. On peut citer la « ZAC de Clichy-Batignolles » qui contient 10,8 hectares de parc public. et celle « Des DOCS de Saint-Ouen » comportant 12 hectares en bord de Seine.

La création de nombreux emplois

Les opérations en cours dont les échéances sont très variables modifient profondément la géographie des emplois. Au cours de la période 1990/2025, environ **70 000 emplois** sont arrivés ou arriveront dans le secteur.

A. Les opérations livrées ou en cours d'achèvement pendant la période 1990/2010 amènent **26 000 emplois**.

B. Les opérations dont la livraison est prévue à l'horizon de 15 prochaines années amèneront environ **44 000 nouveaux emplois**.

Les nouvelles concentrations d'emplois se situent principalement dans: la ZAC « Clichy-Batignolles » avec plus de **20 000 emplois** dont environ 6 000 emplois appartenant au TGI et à la PJ, la ZAC « Victor Hugo » et ses abords le long du Boulevard Périphérique comportant environ 12 000 emplois et les DOCS de Saint-Ouen avec 13 000 emplois.

Cette géographie prévisionnelle des densités de population et d'emploi donne une vision complète du secteur nord-ouest du 17^e et des villes de Clichy et de Saint-Ouen et montre clairement les questions d'aménagements à l'échelle intercommunale, notamment en termes de déplacements

2.3 Des impacts forts sur les occupations dominantes (dans les limites du périmètre d'étude)

Les quartiers existants

Le secteur des « Batignolles-Épinettes » est à forte dominante résidentielle. Les logements sont regroupés autour des principaux équipements publics et des commerces de proximité. La majeure partie des constructions en cours ou livrés ces dernières années, qui comportent un nombre conséquent de logements, renforce évidemment le caractère résidentiel du quartier. Quelques îlots d'occupation mixte (habitat et emploi) sont à mentionner, le long du boulevard Bessières à la hauteur des rues Paul Brousse et de la rue Pouchet ainsi que le long de l'avenue de Clichy proche de la station du RER C « Porte de Clichy ».

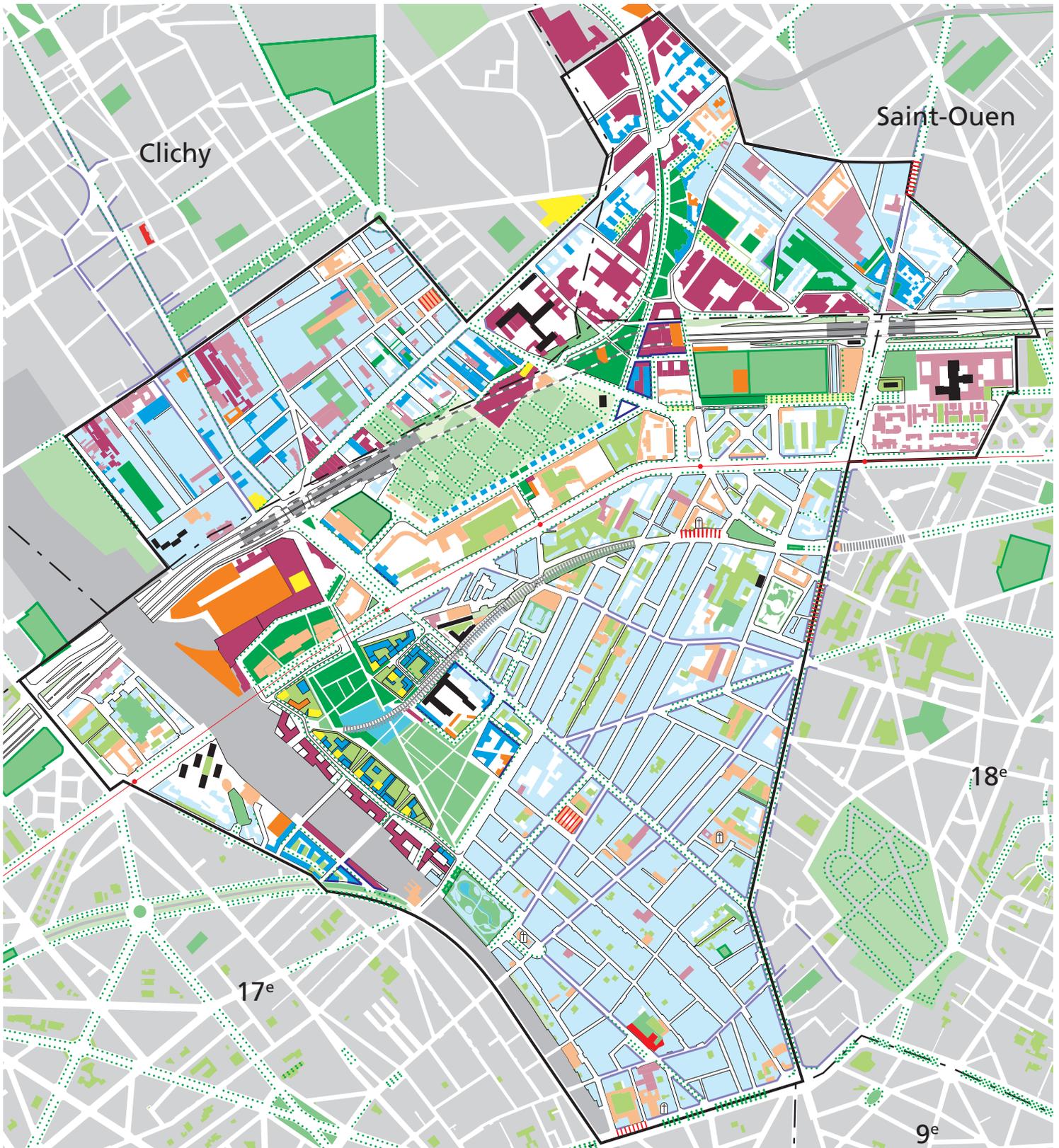
Dans le secteur des Batignolles on observe ponctuellement des immeubles de bureaux: « Électricité de France » situé rue des Dames et « Gaz de France » situé rue Nollet. Comme nous l'avons déjà évoqué l'hôpital Bichat, de l'autre coté du secteur, comprend la plus forte concentration d'emplois.

La partie située au sud de la rue Legendre est dépourvue d'espaces verts. Un rééquilibrage est néanmoins prévu avec l'achèvement du futur parc de Clichy-Batignolles de 10 hectares dont 4,3 sont déjà livrés.

Côté Clichy et Saint-Ouen, les surfaces d'activités et de bureaux sont principalement agglomérées dans les opérations neuves le long du boulevard Périphérique

Les opérations d'urbanisme.

Les bâtiments d'activités, de bureaux et de logements déjà livrés fonctionnent actuellement en autarcie. Dans la ZAC « Victor Hugo » et ses abords le long du boulevard Périphérique (rues Fructor et Floréal) on observe des quartiers de bureaux monofonctionnels Ces nouvelles opérations d'aménagement sont presque totalement dépourvues de lieux de vie, tels que cafés, restaurants, brasseries, lieux de restauration rapide ou d'équipements. Cet état de fait induit des zones désertes le jour et la nuit.



Fonctions dominantes

- périmètre de l'étude
 - futur projet du T3
 - Fonctions dans les opérations d'urbanisme**
 - logement
 - bureau ou activité
 - équipement
 - service urbain
 - espace vert
 - ⋯ petite ceinture en plein air
- Sources : Apur

Fonctions existantes

- logement
- bureau existant
- équipement
- linéaire commercial ou commerce
- ||||| marché
- BP en viaduc
- hôtel de ville
- ⛪ église

Patrimoine architectural

- bâtiment de 13 étages et plus (IGH) existant
- bâtiment de 13 étages et plus (IGH) en projet

Patrimoine paysager

- espace vert public
- jardin privé
- cimetière
- terrain de sport
- espace vert public non accessible
- plantations d'alignement
- ⋯ mail

3. PROPOSITIONS RELATIVES AUX PROJETS DE DÉPLACEMENTS ET D'AMÉNAGEMENT

La 3^e partie de cette étude souhaite contribuer à l'élaboration de propositions relatives aux projets de déplacements et d'aménagement pour un aménagement intercommunal cohérent autour de 3 thèmes :

- Renforcer les liens entre les différents quartiers et principalement ceux entre Paris et les communes limitrophes, créer des nouvelles centralités.
- Exploiter les possibilités foncières pour construire du logement.
- Requalifier des espaces publics majeurs et améliorer les déplacements.

S'appuyant sur ces objectifs, une série d'action sont proposées.

Consolider et créer des mailles supplémentaires de transports en commun et d'espaces publics

- Renforcer le réseau de transports en commun pour répondre aux besoins croissants créés par l'arrivée de nombreux emplois et d'habitants dans les nouvelles ZAC
- Structurer les liens entre la nouvelle ZAC de Clichy-Batignolles et le 18^e arrondissement à travers le quartier des Epinettes.
- Améliorer le réseau d'espaces publics avec la requalification des rues existantes, la création de nouvelles voies circulées et piétonnes entre Paris et les communes limitrophes.

Rénover et reconstruire ponctuellement des secteurs dans les quartiers existants pour mieux les intégrer aux nouvelles opérations en cours

- Préempter des terrains d'habitat dégradé à faible COS
- Avantager les propriétés des organismes HLM.
- Réduire la largeur des voies surdimensionnées pour construire du logement
- Rentabiliser des secteurs à petite échelle qui ne présentent pas d'intérêt patrimonial
- Trouver une affectation aux locaux commerciaux vacants

Réunir des territoires aujourd'hui dispersés de la Ceinture Verte par la création d'espaces publics et de nouveaux équipements, véritables locomotives de vie urbaine

Il s'agit du réaménagement des territoires de Clichy, de l'avenue de la Porte de Clichy, de la Porte de Saint-Ouen avec la réaffectation des locaux situés sous le boulevard Périphérique, de la réalisation du projet de la Porte Pouchet.

3.1. Des nombreux projets de transport en commun

3.1.1. Prolongement de la ligne 14

Le projet de prolongation de la ligne 14 est issu d'études menées dans le cadre du contrat de projet de 25 millions d'euros visant à apporter des solutions à la saturation de la ligne 13. Pendant longtemps trois scénarii furent proposés :

- Météorisation d'une des branches de la ligne 13 (étude de 2004). Compte tenu des contraintes techniques et du coût financier, cette proposition été écartée.
- Dédouement de la ligne 13
- Prolongement de la ligne 14

Le prolongement de la ligne 14 répond à plusieurs objectifs :

- Désengorger la ligne 13 en créant sur les branches des correspondances efficaces avec la ligne 14 et en renforçant l'attractivité du RER C.
- Desservir des secteurs en pleine mutation à Paris, Clichy et Saint-Ouen.

A l'heure actuelle, tous les acteurs concernés par le projet ont émis un avis favorable sur le nouveau tracé. Il est prévu la création de deux stations à Porte de Clichy et à Mairie de Saint-Ouen. Ces deux stations permettent de capter le trafic de chacune des branches de la ligne 13. Dans un second temps, deux stations dites de « réserves » pourraient être réalisées. L'une située à Rome, permettant une interconnexion avec la ligne 2 du métro et assurant la desserte sud de la ZAC des Batignolles. L'autre étant située au niveau de la station du RER C de Saint-Ouen (station Clichy – Saint-Ouen – RER C). Les études d'implantation de celle-ci seraient bien avancées et la probabilité de son ouverture en même temps que les deux premières est forte. En effet, compte tenu des nombreux secteurs de projet à Saint-Ouen et Clichy, les élus des villes concernées ont fortement soutenu que cette station puisse ouvrir en même temps que les deux premières. Le STIF a déjà proposé des sites de localisation.

Réseau de transports en commun existant et en projet

Existants

- RER
- Métro
- SNCF

Projets

- - - Métro
- - - Tramway

Source : Apur
Données : DGCT; DDATC; APUR



La station Porte de Clichy fait l'objet d'études approfondies sur son emplacement exact, l'idée est d'avoir une correspondance avec la ligne 13 et le RER C. Trois scénarii ont été proposés :

- Sous l'ancienne boucle de retournement de la ligne 13 avec une sortie vers la rue Saint-Just
- Un peu plus au sud vers le boulevard Berthier
- En limite du périphérique et de Clichy, sans correspondance avec le RER C

Selon les études réalisées par le STIF, le prolongement de la ligne 14 décharge significativement la ligne 13 entre la Fourche et Saint-Lazare. Les travaux pourraient débuter dès 2013, pour une mise en service 2017.

Dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France adopté le 25 septembre 2008, la Région et le STIF ont engagé un « Plan de Mobilisation pour les transports en commun d'Ile-de-France ». La désaturation de la Ligne 13 apparaît comme un projet prioritaire, grâce au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, en interconnexion avec le projet d'Arc Express.

L'Etat de son côté, soutient l'idée d'un nouveau réseau de transport rapide dans son projet de « Schéma de transport du Grand Paris » (29 avril 2009), une boucle de métro rapide de 130 km de long. Ce projet de "grand huit" défendu par le Secrétaire d'Etat Christian Blanc connecterait également la ligne 14 à la station Pleyel.

3.1.2. Amélioration du fonctionnement de la ligne 13

Le système Ouragan consiste à mettre en place une solution globale de Contrôle et Commande des Trains : modernisation des PCC (Postes de Commande Centralisée), renouvellement des automatismes et modernisation de la signalisation. Il en résulte des améliorations en termes :

- de sécurité (grâce à un contrôle continu de vitesse),
- de fiabilité (grâce à la redondance des équipements),
- de régularité (grâce à une signalisation en cabine sur les lignes à petits intervalles).

Le projet Ouragan est un des vecteurs de la modernisation du réseau du métro qui devrait être équipé dans un délai d'environ 15 ans. La ligne 13 en sera donc la première bénéficiaire à l'horizon 2010-2012.

Récemment, le nombre de rames de métro se dirigeant en direction d'Asnières a été augmenté. Auparavant, 2 trains sur 3 partaient en direction de Saint-Denis et 1 train sur 3 en direction d'Asnières. Désormais, 1 train sur 2 se dirige vers Asnières. De plus, la fréquence des métros a légèrement augmenté. D'après les usagers, ces récents changements ont détérioré les conditions des usagers empruntant la branche en direction de Saint Denis.

3.1.3. Prolongement de la ligne 4 du métro

Un prolongement de la ligne 4 du métro est inscrit au SDRIF. Actuellement deux hypothèses sont à l'étude :

- prolongement de la station porte de Clignancourt (terminus actuel de la ligne 4 au nord) jusqu'à la mairie de Saint-Ouen puis une éventuelle extension vers les Docks.
- prolongement de la station porte de Clignancourt jusqu'au Carrefour Pleyel à Saint Denis. Compte tenu qu'il est aujourd'hui probable que la ligne 14 soit à terme prolongée jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen, cette hypothèse est aujourd'hui privilégiée.

3.1.4. Projet EOLE (Est Ouest Liaison Express)

La réalisation en Ile-de-France des projets EOLE de la SNCF et METEOR de la RATP a été décidé par le gouvernement en octobre 1989 avec l'objectif prioritaire de diminuer le trafic de la ligne A du RER, dont les prévisions de saturation étaient alarmantes.

Le projet EOLE permet aux voyageurs d'accéder directement aux quartiers des affaires de Paris et offre des capacités de transport aux pôles régionaux de l'est de Paris.

La ligne E du RER (EOLE) a été déclarée d'utilité publique par décret du 15 novembre 1991. Les travaux ont commencé en 1992 pour la première étape consistant à relier les lignes de la banlieue Est au quartier des affaires de Saint Lazare en créant deux nouvelles gares souterraines Magenta et Haussmann – Saint Lazare dans Paris. La partie ouest d'EOLE a été reportée sans échéance précise.

La solution initialement privilégiée pour le prolongement du RER E à l'ouest consistait à créer un tunnel court vers Pont Cardinet (environ 800 mètres). Elle permettait également d'améliorer la desserte de la ZAC des Batignolles.

Mais la solution finalement privilégiée semble être celle d'un tunnel direct (environ 8 km) entre Haussmann – Saint Lazare et la gare de la Défense – Grand Arche avec un arrêt à Porte Maillot (assurant une correspondance avec la ligne 1, particulièrement chargée entre Maillot et la Défense) puis une sortie à la Gare de Nanterre – La Folie où les RER reprendraient les voies existantes vers Poissy et Mantes-la-Jolie.

La solution du tunnel direct est a priori plus onéreuse, mais contribuerait à résoudre plusieurs points noirs du réseau de transport régional. Les quelques minutes de trajet gagnées permettraient de rendre le RER E plus attractif pour les voyageurs de Seine et Marne qui passe par la gare Val de Fontenay, là où ils auraient le choix entre le RER E et le RER A pour se rendre à la Défense.

La branche de Poissy du RER A pourra être supprimée ce qui permettra d'envisager une augmentation de la desserte de la branche de Cergy.

Le projet dans son ensemble fait l'unanimité auprès de la région Ile-de-France et des conseils généraux des Yvelines et des Hauts-de-Seine. Le projet de prolongement de la ligne à l'ouest vers la Défense est inscrit au SDRIF aux échéances 2014-2027.

Le STIF a organisé un comité de pilotage pour examiner l'avancement des études en cours sur ce projet EOLE à l'ouest. L'objectif étant de saisir la commission nationale du débat public avant la fin de l'année 2009.

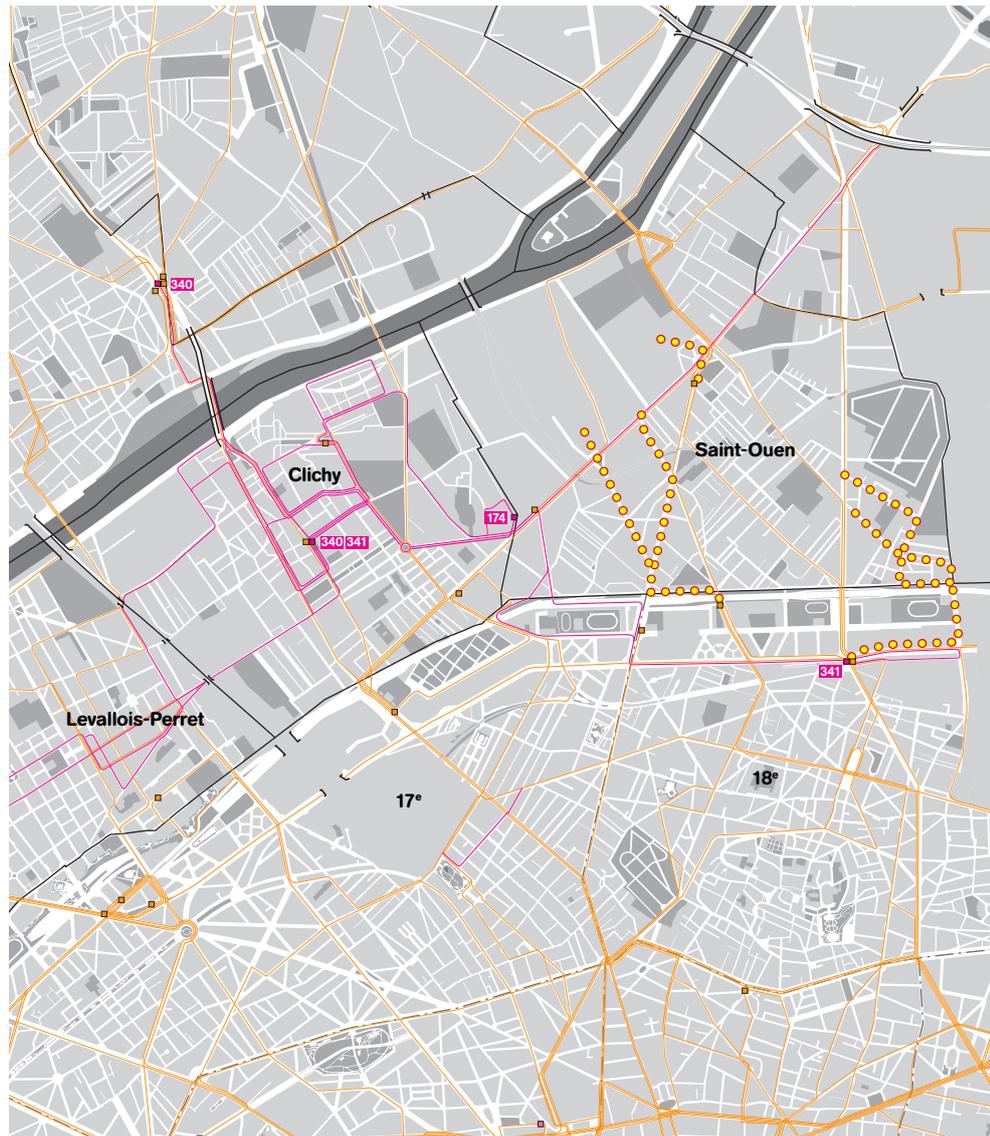
3.1.5. Prolongement du tramway des maréchaux

Il y a trois ans des études ont été réalisées sur les principes d'insertion de trois stations (Porte de Saint-Ouen, Porte Pouchet, Porte d'Asnières). Le prolongement du tramway sur les boulevards des Maréchaux nord, permettra la requalification du boulevard Bessières, dont le traitement du passage souterrain Porte de Saint-Ouen (mise en chantier éventuelle entre 2014 et 2017) et de la porte d'Asnières.

Bus

- Lignes en service
- Lignes mises en service fin 2008
- Lignes en réflexion

Source : Apur
Données : Ville d'Ivry,
Val de Bièvre et Ville de Paris



3.1.6. Prolongation de lignes de bus

- Projet de refonte de l'offre des lignes 340 et 540 concernant les villes de Clichy, Saint-Ouen, Asnières, Gennevilliers et Paris

La fusion de la ligne 540 avec une partie de la ligne 340 permet d'abord de créer une ligne de rocade desservant trois modes lourds (RER C, métro 4 et métro 13) et irriguant trois zones d'activités très denses encore en développement :

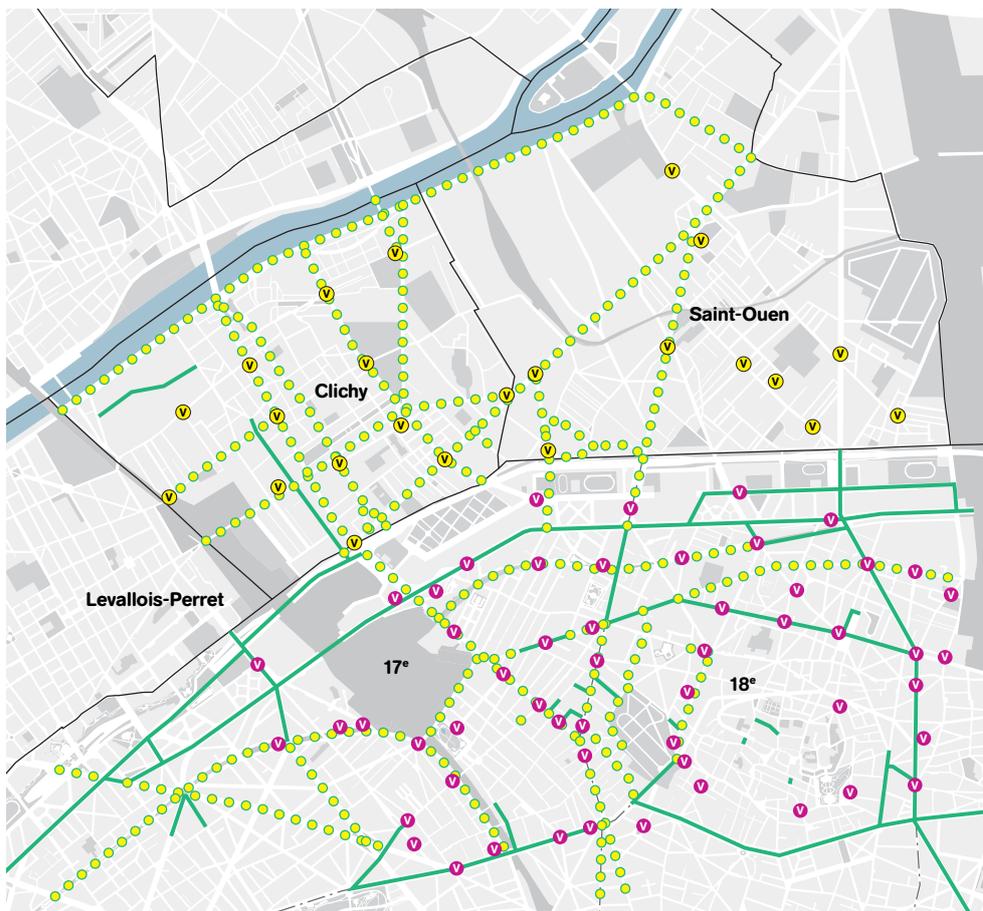
- A Clichy : la ZAC des Berges de Seine = 2 500 salariés + 4 200 habitants
- A Saint-Ouen, la ZAC Victor Hugo, aujourd'hui achevée, qui regroupe 6 500 salariés et la ZAZ du RER C, en cours d'aménagement qui compte près de 1 600 salariés plus quelques centaines de nouveaux habitants.

A l'origine, ces ZAC ont été peu ou pas desservies par le réseau régulier de transport en commun. Les entreprises avaient donc recours à des navettes privées (renforcement de l'offre par la mise en place de services partiels sur la ligne 340, création de la ligne 540 spécifique à la desserte d'entreprise).

Aujourd'hui, la mise en place de deux lignes distinctes 340 et 341 permet d'améliorer nettement la lisibilité de l'offre bus dans le secteur, en supprimant les services partiels de la ligne 340 et l'exploitation en boucle de la ligne 540 souvent compliqués pour les voyageurs.

Elle permet également de limiter la longueur de chacune des lignes dans un secteur où les conditions de circulation sont particulièrement difficiles, permettant d'améliorer la régularité et la qualité de service offerte aux voyageurs.

- Projet de création d'une nouvelle traverse entre le 17^e et le 18^e arrondissement de Paris



Itinéraires cyclables

- Itinéraires cyclables existants
- ⋯ Itinéraires cyclables programmés
- V Stations Vélib' existantes
- V Stations Vélib' à l'étude

Source : APUR
Données : Ville d'Ivry;
Val de Bièvre et Ville de Paris

Les Traverses sont des services de transport de proximité par minibus qui ont vu le jour en 2004. Il en existe déjà trois dans Paris. Elles sont appréciées des riverains et améliorent la vie locale en renforçant l'accès aux commerces de quartiers.

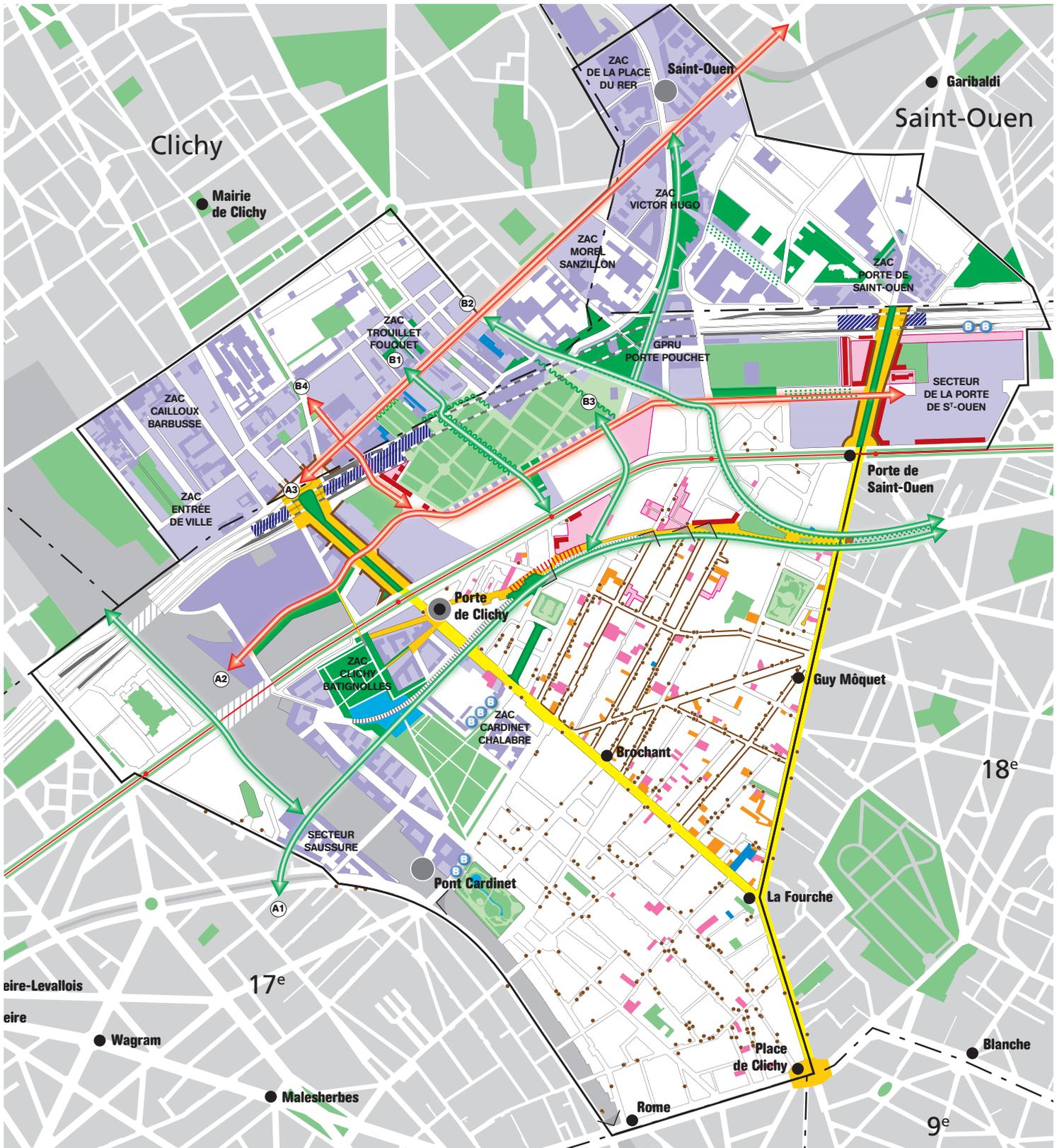
Les études au sein de la DVD pour la création d'une quatrième traverse viennent de s'achever. Il s'agira de desservir les quartiers de l'est du 17^e arrondissement (quartier la Fourche, Guy Môquet et les Batignolles) et une partie des quartiers de l'ouest du 18^e. La concertation locale sur l'itinéraire de ce nouveau service et sur la localisation des points d'arrêt est en cours.

3.1.7. Constitution du réseau d'aménagements cyclables

Les aménagements cyclables des villes de Clichy et Saint-Ouen sont quasi inexistantes. Cependant, à Clichy la vitesse sur l'ensemble des voiries communales est limitée à 30 km/h et il existe 8 km de linéaires de zones 30 (soit 20 % de la voirie communale). De plus, le département des Hauts-de-Seine a pour projet de créer des aménagements cyclables sur toutes les voies départementales de la ville. A Saint-Ouen, l'étroitesse des voies et l'existence de nombreux sens unique, créé de fait l'ambiance des zones 30. Les nombreux projets de requalification à l'étude sur les grandes avenues de la ville (boulevard Michelet, Victor Hugo, avenue Gabriel Péri...) contribueront à la création d'aménagements cyclables.

Dans le nord-est du 17^e arrondissement de Paris, ils sont encore peu développés. Cependant, des itinéraires est-ouest ont été réalisés ces dernières années sur les boulevards des fermiers généraux et des maréchaux. Il est prévu dans le schéma directeur vélo de poursuivre ce maillage et notamment de l'étendre sur des itinéraires nord-sud.

L'installation d'une vingtaine de stations vélib's à Clichy et Saint-Ouen contribue à développer des aménagements cyclables.



Enjeux

— périmètre de l'étude

Aménagements en cours

— ZAC, GPRU en cours de réalisation ou d'achèvement
 — bâti dans ZAC

Transports

— futur projet du T3
 ● station de métro
 ● station de RER ou de réseau SNCF
 B déplacer les terminaux bus

Secteurs mutables

— parcelles à faible COS (habitat dégradé, ou personne physique)
 — immeuble prioritaires de l'Opah en cours (désordre technique, saturnisme)
 — rationaliser l'occupation des parcelles à faibles cos
 — construction ou réhabilitation

Patrimoine paysager

— mur végétal

— espace vert public, terrain de sport, cimetière
 — espace vert dans opération d'urbanisme
 — plantations d'alignement
 — promenade verte
 — développer les espaces verts publics

Réserves foncières du PLU de Paris et mise à l'enquête publique à Clichy

— réserve pour logement social ou équipement

Espace public

— requalification de l'avenue de Clichy et de Saint-Ouen
 — redimensionner les rues Fragonard, Ernest-Roche et Navier
 — requalifier des espaces publics, renforcer l'animation commerciale
 — renforcer le maillage voirie
 — travail sur la signalisation du BP en viaduc
 — requalifier les passages souterrains
 — locaux des services municipaux à déplacer

Commerces

— axes prioritaires de valorisation du commerce
 — investir les commerces vacants avec des activités et commerces
 — déplacer le marché Ernest-Roche
 — point de vue remarquable à conserver

Sources : Apur - * Pacte de Paris 2007

3.2. Renforcer des liens entre les différents quartiers

3.2.1. Améliorer et créer des liaisons est-ouest

Redimensionner l'espace public des rues Navier, Ernest-Roche et Fragonard :

Cette rue qui longe la Petite ceinture au nord peut acquérir une largeur homogène a condition de :

- Déplacer l'actuel marché découvert « Saint Joseph » peu fréquenté, de la rue des Epinettes à l'ouest, dans la rue Fragonard. et Ernest-Roche Cette nouvelle implantation, face à la sortie du RER C et proche de la nouvelle ZAC de Clichy-Batignolles peut augmenter sa fréquentation. Une fois le marché parti, on peut rééquilibrer les dimensions des rue Navier et des Epinettes. Cette opération libère un terrain constructible à la hauteur du n° 22/32 de la rue des Epinettes.

La rue des Epinettes est en continuité avec la rue Ernest-Roche. Celle-ci possède des trottoirs étroits dans sa partie est, et est surdimensionnée dans sa partie ouest au croisement avec la rue de la Jonquière. Il est possible d'harmoniser sa dimension par une double intervention :

- l'élargir dans sa partie est, en récupérant les terrains qui longent la Petite Ceinture au nord à la hauteur des numéros 7/9 rue Ernest Roche ;
- restreindre celle-ci dans sa partie ouest proche du croisement de la rue Ernest Roche avec la rue de la Jonquière ;
- donner une dimension constante à la rue Fragonard ;
- profiter ainsi de l'espace récupéré : du talus nord de la Petite Ceinture, de la surface gagnée sur la rue Ernest Roche et des espaces publics situées rue Fragonard pour aménager un grand terre plein pour le nouveau marché découvert. (voir les illustrations art 1.5.3.)

Créer une promenade verte parallèle à la Petite Ceinture qui relie le mail Belliard (18^e) aux aménagements du Boulevard Pereire. (17^e) en traversant la ZAC Clichy-Batignolles (A1).

Cette promenade existe déjà de la rue du Poteau (18^e) à la rue Pouchet (le long du Mail Belliard et du square « Jean-Leclair ».) Elle est interrompue par le tronçon entre la rue Vauvenargues (18^e) et la Gare PC « Saint-Ouen », actuellement en travaux.

Cette promenade peut être prolongée en viaduc à partir du jardin du « Colonel Manhes », au dessus de la rue de la Jonquière et de l'avenue de Clichy, avant de traverser à niveau la ZAC Clichy-Batignolles. Pour rejoindre le boulevard Pereire., elle doit passer au-dessus les voies ferres Saint-Lazare. Il est envisageable de transformer les terrains de part et d'autre de la Petite Ceinture coté rue Fragonard et rue Boulay actuellement occupés par des jardinières et des pépinières. Cette proposition doit tenir compte du fonctionnement épisodique des trains sur la Petite Ceinture et du maintien en état des rails existants (comme actuellement avec le jardin du « Colonel Manhes »)

L'amélioration de l'espace public des rues qui longe la petite ceinture au nord, concerne surtout le secteur compris entre la rue Pouchet et l'Avenue de Clichy. Une éventuelle restructuration de l'espace public posera la question du déclassement des terrains appartenant à l'Etat ou à la Ville de Paris et de l'ouverture d'une enquête publique.

Structurer le mail entre l'hôpital Bichat et la ZAC Clichy-Batignolles (A2)



De haut en bas ;
la rue Pouchet, le square du colonel Manhes (A1),
en viaduc rue Fragonard rue de la Jonquière,
et l'avenue de Clichy



© Ph. Guignard@air-image.net ; 2006

Saint-Ouen avec le boulevard Victor-Hugo, à gauche le boulevard périphérique de Paris à droite de la photo (A3)



Limite le « cimetière des Batignolles » et la ville de Clichy (B1)



L'allée Lacombe cimetière de Batignolles côté Paris (B1)



Rue Auboin à Clichy, état existant



Exemple de mur végétal, Villa Lantier, 17^e arr.

Il s'agit de rendre plus lisible la circulation à partir du « mail Brechet », (Porte de Saint-Ouen) jusqu'à l'avenue du Cimetière des Batignolles. Ce cheminement dessert les deux nouvelles opérations d'urbanisme : « le GPRU Porte Pouchet » et la « ZAC Clichy-Batignolles » à la hauteur de l'annexe du « Théâtre de l'Odéon » et peut-être du Tribunal de Grande Instance de Paris et de la Police Judiciaire (dont l'emplacement et le programme sont en cours de définition)

Requalification du boulevard Victor Hugo dans le cadre d'un comité d'axe (A3)

C'est dans le cadre du comité d'axe de la ligne de bus 173 (Porte de Clichy – La Courneuve) qu'il a été décidé une requalification de façade à façade du boulevard Victor Hugo – Jean Jaurès à Saint-Ouen. Ce projet pourrait dans un second temps s'étendre à la ville de Clichy également traversée par ce boulevard, mais aujourd'hui la ville de Clichy est dans l'attente de financement.

Le comité devrait prochainement aboutir à la signature du contrat d'axe. Le projet vise à réduire le nombre de files de circulation à 2 x 1 voies ; implanter un site propre bus axial unidirectionnel avec un alternat, aménager une bande cyclable, créer du stationnement longitudinal et élargir les trottoirs.

3.2.2. Améliorer et aménager des liaisons nord-sud entre Paris et les communes limitrophes

Etablir des liens entre l'Avenue Victor Hugo à Clichy et le Boulevard Bessières

Le Boulevard Périphérique, en viaduc entre la Porte Pouchet et la Porte de Clichy offre des opportunités pour tisser des liens entre Paris et les villes limitrophes.

Le triangle, délimité par le « cimetière des Batignolles » au sud, l'avenue du General Leclerc à l'est et l'avenue Victor Hugo au nord est très enclavé. Trois possibilités de liaisons existent :

- La traversée du « cimetière des Batignolles » **(B1)**

Côté Paris dans le cadre du « GPRU de la Porte Pouchet » une voie piétonne, en cours de réalisation, relie la rue Pierre Ribière et le Boulevard Bessières

La seule possibilité pour prolonger cette voie vers Clichy est de demander un droit de passage du « cimetière des Batignolles » par l'Allée Lacombe. Celle-ci débouche à Clichy sur un terrain de jeu et rejoint l'avenue Victor Hugo par l'impasse Lacombe.

A l'instar du cimetière du Montparnasse, la traversée du « cimetière des Batignolles » est envisageable si la vue est obstruée de part et d'autre par de hauts murs végétaux préservant l'intimité dans chaque partie du cimetière. Il faut noter que cela posera un problème d'une double surveillance, ou d'une télésurveillance pendant les heures d'ouverture au public.

C'est l'occasion de porter une attention particulière au traitement du mur du cimetière côté ville de Clichy. Celui-ci pourrait être végétalisé. Le « PLU de Clichy » attache de l'importance à la question du traitement de l'espace public et des rues qui longent le cimetière

- Donner une symbolique d'entrée de ville à la Porte Pouchet. **(B2)**

L'ancien tracé de la Petite Ceinture ferroviaire nord desservant les DOCKS de Saint-Ouen, est occupé aujourd'hui par le RER C.

L'espace public qui la surplombe le long des rues Jacques Kellner et Pont-à-Mousson, est actuellement surdimensionné et désert. Une promenade verte accompagnant ces voies assurera la continuité du Mail Belliard (18°) et du square J. Leclair (17°) vers les parcs du « GPRU de la Porte Pouchet » et de la « ZAC Victor Hugo ». situés de part et d'autre du Boulevard Urbain Circulaire, (BUC). La nouvelle promenade peut devenir une liaison entre la Porte Pouchet et Berges de la Seine de Clichy.

- Requalifier et réunir à terme les impasses Rouget de Lisle à Clichy et Saint-Just à Paris. Ce fut une même rue avant l'implantation des locaux d'entretien des voitures de nettoyage de la Ville de Paris (DPE). A condition d'une réaffectation intelligente des locaux de la ville de Paris on peut réunir les deux impasses aujourd'hui mal fréquentées. Un nouvel emplacement reste à trouver pour les locaux DPE, peut être dans la ZAC de Clichy-Batignolles **(B4)**.

Envisager des traversées piétonnes des emprises de « l'Habitat Parisien » (B3)

Pour faciliter la liaison entre le « GPRU de la Porte Pouchet » et la rue Ernest Roche, des franchissements piétons peuvent être aménagées à travers les propriétés de « l'Habitat Parisien » à savoir : Pierre Ribière et Docteur Paul Brousse-Bessières.

Requalification de l'avenue de Clichy (entre la place de Clichy et la Fourche). L'objectif est d'assurer un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux. Le projet propose de conserver un double sens de circulation (2 x 1 voie). Il prévoit un élargissement du couloir bus actuel (sens entrant dans Paris) afin de le rendre accessible aux cyclistes (le couloir bus reste non protégé afin d'assurer les livraisons). Dans le sens sortant, il propose la réalisation d'une grande file de circulation ou la création d'une bande cyclable afin de sécuriser les cheminements des vélos.



© Ph. Guignard@air-image.net, 2006

Le boulevard périphérique, secteur de la porte de Pouchet, Clichy et Saint-Ouen, en arrière plan à droite les rues J. Kellner et Pont à Mousson (B2)



Rue J. Kellner (B2)



Rue Pont à Mousson (B2)



Locaux d'entretien de la Ville de Paris (B4)

3.3. Exploiter les possibilités foncières pour construire du logement

3.3.1. Aménager des terrains à faible COS = 1,5 à 2,00

De nombreuses possibilités de densification existent sur des parcelles souvent construites dont :

- De hôtels meublés, des immeubles du parc social de fait, ou inscrites dans le plan de lutte contre l'insalubrité ;
- Des pavillons occupés par des personnes physiques ;
- Les immeubles classes prioritaires par l'OPAH en cours qui cumulent des désordres techniques, graves et des problèmes de saturnisme.

Ces bâtiments ou groupes d'immeubles, dégradés, sans valeur patrimoniale nécessitent des réhabilitations onéreuses qui ne peuvent pas être prises en charge par les propriétaires. Ils peuvent faire objet d'un ORI (Opération de Restauration immobilière), actuellement mise en place à Clichy. Cette procédure fait appel à une Déclaration d'Utilité Publique et permet l'expropriation des propriétaires ne répondant pas aux injonctions de travaux. Suite à des démolitions – reconstructions, les nouveaux bâtiments rentrent dans le marché locatif de la ville.

Les OPAH en cours doivent permettre de dégager des opportunités foncières.



Rue Pouchet – chantier Habitat Parisien



Rue Lemercier,



44 de la rue Jonquière,



Hôtel meublé

3.3.2. Optimiser les propriétés des organismes publics

Dans le secteur se trouvent des emprises appartenant à « Paris-Habitat », l'Assistance Publique (L'Hôpital Bichat) et la Défense Nationale. Des possibilités d'optimisation des COS existent et certaines sont déjà mises en œuvre dont :



État actuel

A. La restructuration de l'immeuble situé au numéro 30 avenue de la Porte de Saint-Ouen., entre « l'Hôpital Bichat » et le « Square Henri Huchard » Cet immeuble fait déjà l'objet d'une consultation publique lancée par « Paris Habitat ». Le programme prévoit des nouveaux logements sociaux de typologie complémentaire aux existants (T1, T3, T4 et T5). Un linéaire commercial est prévu au RDC de l'avenue de la Porte de Saint-Ouen. Les nouvelles constructions d'une hauteur de R + 7, R + 9 sont implantées aux extrémités est et ouest de l'immeuble existant de R + 13

Construction de 44 logements et réhabilitation de 84 logements

30, avenue de la porte de Saint-Ouen

Maîtrise d'ouvrage : PARIS HABITAT

Pierre Lombard, architecte.

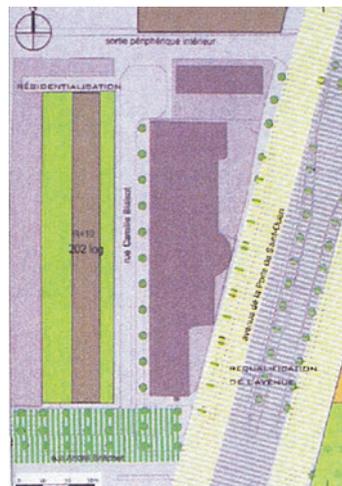
Livraison de la réhabilitation : 01/07/2012

Livraison de la construction neuve :

décembre 2012 (date prévisionnelle)



B. A coté dans les emprises de « l'Hôpital Bichat » l'Assistance Publique est en train d'étudier les programmes de démolition-reconstruction des immeubles situés le long de l'avenue de Saint-Ouen (n° 2/22) et du boulevard Bessières (n° 166-170).



C. L'ensemble situé au n° 13/31 Avenue de la Porte de Saint-Ouen. englobe la barre « Blaisot » à l'est la « Tour 30 » au nord et le parking de la Ville de Paris, dont la concession prend terme en 2020. Cet îlot fait actuellement l'objet d'une concertation pilotée par la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris. Les réflexions portent sur le réaménagement de l'îlot d'ici 2020.

D. En face de la Petite Ceinture la cité « Paul Brousse » occupe l'îlot situé au 2/8 rue du Docteur Paul Brousse; 1-5 rue Ernest-Roche; 73/89 boulevard Bessières. Elle comporte 243 logements et son COS est de 1,59.

Il est possible de construire des logements le long de l'alignement de la rue Paul Brousse, ce qui donnera un aspect continu à la rue. Une optimisation existe également au n° 85-87 du boulevard Bessières.



3.3.3. Réduire la largeur des voies surdimensionnées pour construire du logement

Le déclassement du domaine de la ville de Paris par le lancement d'une enquête publique permettra de réduire certaines rues trop larges pour y construire des bâtiments. Un exemple est en train d'être réalisé rue Pierre-Rebière dans le cadre du « GPRU de la Porte Pouchet », le long du « cimetière des Batignolles ». Trois territoires se prêtent à des aménagements de ce type :

A. Le terminal des bus actuellement situé au milieu de l'avenue de la Porte de Saint-Ouen et qui va déménager dans la rue du Pasteur Valérie-Radot. La largeur de l'avenue pourra être réduite et la surface libérée utilisée pour la construction d'un bâtiment devant le square « Henri-Huchard », (sans empiéter sur celui-ci.) Ce nouveau bâtiment permettra de constituer un front urbain avec l'immeuble agrandi de « Paris Habitat » et « l'Hôpital Bichat »



B. Comme nous l'avons évoqué la chaussée, et les trottoirs de l'Impasse « Saint Just » sont surdimensionnées. En réduisant la largeur de la voirie une constructibilité se dégage du côté du « cimetière des Batignolles ». Une « opération-tiroir » est envisageable sur la voirie déclassée. Le Foyer des travailleurs « France Habitation », actuellement enclavé et jouxtant le boulevard Périphérique peut s'installer dans les nouveaux bâtiments (sans empiéter sur l'emprise et l'entrée principale du cimetière). Un immeuble de bureaux ou d'activité peut être construit à la place de l'ancien foyer. Cette proposition amènera de l'animation urbaine dans la perspective d'une jonction future des impasses Roger de Lisle à Clichy et Saint-Just à Paris.



C. Le déplacement du marché « Saint-Joseph » libère un terrain constructible à la hauteur des n° 22/32 de la rue des Epinettes. Ce terrain peut être utilisé pour la construction de logements dans l'alignement du square « J. Leclair ».





8-10 rue Baron

3.3.4. Intervenir ponctuellement sur les secteurs à petite échelle

Des bâtiments du passage Pouchet, des impasses Deligny et Naboulet, de la villa des Epinettes et de la cité Marie, sont des constructions de mauvaise qualité. Certains pourraient être démolis et reconstruits. C'est déjà le cas du chantier de « Paris Habitat » en cours, situé n° 88/82 rue Pouchet et n° 13/11 Impasse Deligny

3.3.5. Trouver une affectation aux locaux commerciaux vacants :

Plusieurs possibilités existent :

- Eviter que les commerces se transforment en logements ou restent fermés.

A cette fin il faut développer la réflexion de la SEMAEST sur les Epinettes à propos des secteurs adjacents. Le quartier des Batignolles et la ville de Saint-Ouen pourraient être concernés. Des linéaires de sauvegarde du commerce et de l'artisanat sont déjà définis dans le PLU de la Ville de Clichy. L'implantation de services de proximité qui manquent dans les nouvelles opérations peuvent être implantés dans les commerces vides.

- Dans certaines rues, calmes, étroites situés à l'écart des centralités, la possibilité d'affecter une fonction résidentielle à des locaux vacants n'est pas à exclure.
- Il faut cependant encourager l'implantation des bureaux et d'activités tertiaires dans les rues plus passantes C'est déjà un phénomène répandu dans le quartier des Batignolles

Dans tous les cas le maintien de l'ancienne devanture (rénovée ou remplacée) reste importante car cela ouvre la possibilité d'une réversibilité des fonctions.

Avenue de la porte de Clichy



© Ph. Guignard@air-image.net; 2004

3.4 Des projets de requalification d'espaces publics majeurs

3.4.1. Les enjeux du territoire de l'avenue de la porte de Clichy

Comité de Porte de Clichy

La Porte de Clichy constitue le principal point de passage entre les villes de Clichy et de Paris. C'est donc là que se concentre l'essentiel des flux, à cela vient s'ajouter le trafic généré par les entrées et sorties du périphérique.

Les territoires situés de part et d'autre de la porte sont l'objet d'ambitieux projets de développement urbain qui vont amener de nouveaux habitants et emplois. La livraison de la ZAC « Clichy-Batignolles » avec le Tribunal de Grande Instance et la Police Judiciaire, l'ouverture de la station du métro, de la ligne n° 14 et la station du T3 transformeront ce territoire en centre intercommunal.

A la demande des villes concernées, un comité de porte a été constitué dès 2007 et l'agence Seura/Grether a été chargé du diagnostic, aujourd'hui en cours de validation. Les principaux enjeux sont de pouvoir assurer la fluidité et le confort des déplacements et améliorer la qualité des espaces publics.

Les premiers constats soulèvent l'absence d'aménagements

spécifiques pour les bus qui sont aujourd'hui tributaires de la circulation générale. De plus, aucun aménagement n'a été réalisé pour les cyclistes, l'arrivée de vélib' à Clichy augmente l'usage de ce mode de déplacement entre les deux villes. Les circulations piétonnes sont sécurisées mais pas confortables (passage sous le périphérique le long de locaux fermés de la Ville de Paris et à proximité d'une station de lavage pour les voitures...). Par ailleurs, il est envisagé de déplacer le terminal bus dans la ZAC Clichy-Batignolles sur un emplacement qui reste à définir.

La ville de Clichy a initié la requalification de la place des Nations Unies (située à l'entrée de Ville, juste après la traversée du périphérique). La Ville de Paris devrait dans ce cadre entreprendre le réaménagement des espaces publics de l'avenue de la porte de Clichy et de la porte de Clichy. Le passage sous le périphérique doit être entièrement intégré dans le nouvel ensemble.

Exploiter les potentialités du Boulevard Périphérique

- Quelques détails techniques :

A cet endroit, le Boulevard Périphérique et sa structure se situent à environ 10 m de hauteur, par rapport au sol. Cela donne la possibilité de construire des bâtiments d'environ 8 m de haut sous son emprise. La partie du Périphérique située le long du Stade L. Biancotto et du « cimetière des Batignolles » repose sur une trame carrée, de 10 m x 10 m en poteaux béton de 0,50 m. La largeur de l'autoroute varie à cet endroit entre 30 m et 55 m. Dans la perspective d'un départ des services d'entretien de la ville il est possible de :

- Créer des nouveaux centres intercommunaux en sous face du Boulevard Périphérique.

Nous évoquons ces détails très techniques pour confirmer qu'à cet endroit on peut implanter d'importants équipements destinés aux jeunes comme des multiplexes (cinémas, librairies), des lieux de création musicale (difficiles à maintenir à Paris), des drugstores, des gymnases-clubs...

L'esplanade du « GPRU de la Porte Pouchet », et ses équipements en cours de réalisation en sont un bon exemple.

- La Signalétique du tronçon en viaduc ou en remblais. Concernant le traitement architectural des parois, l'atelier TVK a déjà entamé une réflexion sur ce sujet. Il s'agit de créer un repère urbain visible de loin la nuit et le jour de la Porte de Clichy à la Porte de Saint-Ouen.

Des solutions consistent en la réalisation de parois transparentes comportant des éclairages qui feront office de signal urbain et de protection du bruit et de la poussière.



Porte de Saint-Ouen



Traitement du boulevard périphérique en viaduc par l'atelier TVK.

© Ph. Guignard@air-image.net; 2004



Avenue de la porte de Saint-Ouen

3.4.2 Le réaménagement de l'avenue de la Porte de Saint-Ouen

À l'instar de l'avenue de la Porte de Clichy celle de Saint-Ouen peut être transformée.

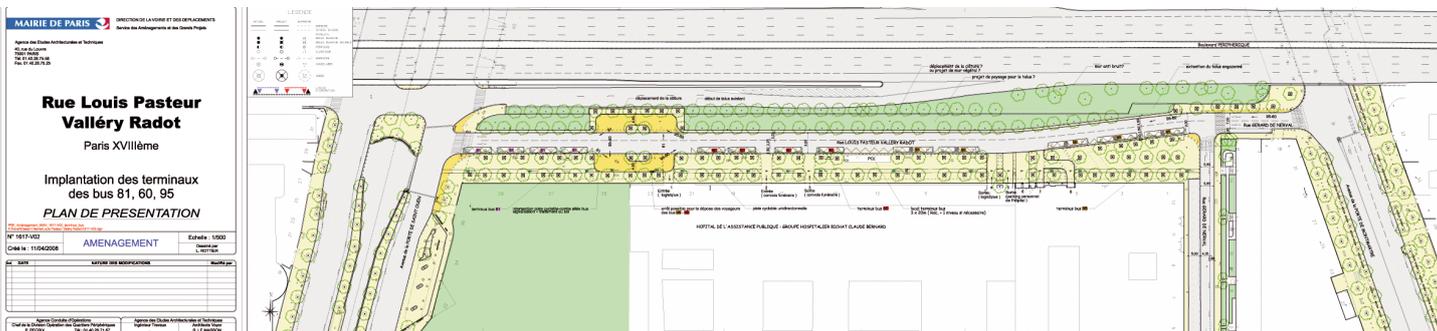
- Concernant la circulation

L'actuel terminal du bus n° 81 actuellement situé au milieu de l'avenue changera d'implantation d'ici 2010. La DVD est en train de travailler sur le projet de réaménagement de l'avenue en véritable boulevard intercommunal entre Paris et Saint-Ouen.

La rue du Pasteur Valérie Radot, déserte, prise entre les sorties de service de l'hôpital « Bichat » et le talus qui longe le Boulevard Périphérique au Nord va accueillir des terminaux de bus dont les n° 60, n° 95 et le n° 81. Cette opération entraîne la suppression de 100 places de parking à ciel ouvert dont 40 sont inoccupées à cause du vandalisme. Il faudrait trouver 60 places ailleurs dans le secteur. Le projet conserve le mail d'arbres existants.

- La volumétrie de la place

Dans le chapitre « Optimiser les propriétés des organismes HLM » nous avons abordé la nécessité de construire de part et d'autre de l'avenue un front bâti continu avec des alignements commerciaux au RDC.



Proposition DVD, terminaux des bus : le mail végétal central est préservé



Rue Louis-Pasteur Valléry-Radot – État actuel

CONCLUSION

Deux approches locale et intercommunale à poursuivre conjointement

L'étude du secteur élargi « Epinettes-Batignolles » offre une vision plus précise de ce secteur enclavé du 17^e arrondissement de Paris et des territoires de bordure de Clichy et de Saint-Ouen. Les éléments d'analyse réunis, les cartes historiques, les facteurs socio-économiques, l'analyse du bâti et de la trame viaire nous permettent de comprendre comment s'est créée la situation urbaine qu'il s'agit de faire évoluer.

On observe en particulier une forte présence d'habitat dégradé ou fragile, une désertification, commerciale, une trame viaire surdimensionnée et incomplète avec une forte contrainte liée aux nuisances automobiles.

Toutefois, de nombreux atouts et potentialités demeurent : les quartiers étudiés sont vivants, pittoresques, et d'une grande diversité sociale. Il faut donc que les projets en cours viennent renforcer ces potentialités

Par ailleurs de multiples projets d'aménagement sont achevés, ou en projet, de part et d'autre du boulevard périphérique. Ils apportent une mixité des fonctions et font naître des nouveaux secteurs d'expansion qui complètent ceux qui existent déjà. La récente implantation du Tribunal de Grande Instance de Paris (TGI) et de la Direction de la Police Judiciaire (PJ) dans la partie nord de la « ZAC de Clichy-Batignolles » en est une illustration. Ces projets dessinent un territoire appelé à devenir un pôle important de la Métropole.

Au-delà de ces projets engagés, de très nombreuses actions sont à planifier pour améliorer la vie locale et contribuer à relancer la dynamique urbaine.

1 – Renforcer le réseau de transports en commun pour décongestionner la circulation actuelle. Cela permettra de répondre aux besoins créés par l'arrivée de nombreux emplois et d'habitants dans les nouvelles, ZAC et d'améliorer les liens de Paris avec les communes voisines. À cet égard on peut rappeler que l'amélioration du fonctionnement de la ligne 13, le prolongement de la ligne 4, du projet Eole et du tramway T3.

2 – Mettre en place un maillage de rues de qualité par la restructuration ou création de nouvelles voies circulées ou piétonnes. C'est un moyen d'effacer les ruptures entre les différents quartiers, de part et d'autre des infrastructures, et des grands îlots infranchissables.

3 – Exploiter toutes les possibilités foncières pour construire du logement : rénover ou reconstruire des secteurs dégradés, dégager de la constructibilité en réduisant la largeur des certaines voies surdimensionnées, avantager les propriétés des organismes HLM ou des secteurs à petite échelle.

4 – Engager une réflexion sur l'affectation et le traitement architectural des locaux en rez-de-chaussée en anticipant avec l'arrivée prochaine du Tribunal de Grande Instance et la direction de la Police Judiciaire dans la ZAC de « Clichy-Batignolles »

5 – Créer de nouveaux points d'attraction par : l'implantation sous le boulevard périphérique d'espaces événementielles (équipements pour jeunes, des multiplexes cinémas, librairies, des lieux de création musicale, des drugstores, des gymnases-clubs...) qui peuvent engendrer une dynamique locale, voir intercommunale.

6 – Connecter les espaces verts publics existants, ou en cours de réalisation (40 ha), par des promenades plantées. Ce réseau de circulations douces pourrait assurer la continuité de la biodiversité, tout en étant le support pour des activités événementielles, festives ou déambulatoires entre le Parc Monceau à Paris et l'Isle Saint-Denis au Nord.

7 – La programmation et la gestion de ces projets devrait privilégier le maintien et l'organisation d'une mixité fonctionnelle et d'une cohésion sociale

GPRU/ZAC PORTE POUCHET

**Réhabilitation en site occupé
de 88 logements et
construction de 30 logements,
démolition de la tour Borel
et d'un escalier de la barre**

ZAC de la Porte Pouchet
2 bd du Bois le Prêtre
et 9-10 rue Émile Borel

Maîtrise d'ouvrage:
PARISHABITATOPH
Aménageur: SEMAVIP
Architecte:
ATELIER ROBAIN GUIEYSSE
Livraison prévisionnelle:
mars 2012



ZAC CLICHY-BATIGNOLLES

**Construction
de 150 logements
étudiants et d'une école
de 12 classes**

ZAC Cardinet Chalabre
1^{re} tranche
Maîtrise d'ouvrage: RIVP
Aménageur: SEMAVIP
Architecte: « Atelier PHILEAS »
Livraison prévisionnelle:
septembre 2013



**ZAC CLICHY-BATIGNOLLES**

Construction de 55 logements et leurs annexes, d'une crèche de 66 places, de commerces et jardins

ZAC Cardinet Chalabre
1^{re} tranche
Maîtrise d'ouvrage :
PARISHABITATOPH
Aménageur : SEMAVIP
Architecte :
FRANKLIN AZZI
ARCHITECTURE
Livraison prévisionnelle :
2012

**ZAC CLICHY-BATIGNOLLES**

Construction de 117 logements

ZAC Cardinet Chalabre
1^{re} tranche
Maîtrise d'ouvrage :
NEXITY SEERI
Aménageur : SEMAVIP
PÉRIPHÉRIQUES ARCHITECTES
MARIN + TROTTIN + JUMEAU
Livraison prévisionnelle : 2012

Tisser des liens entre neuf et ancien autour du quartier « Épinettes-Batignolles »

Cette étude, à l'interface de trois communes, porte sur un territoire qui s'étend du boulevard des Batignolles à Paris, jusqu'aux villes de Clichy et de Saint-Ouen.

Enclavé entre le Boulevard Périphérique et le réseau ferré Saint-Lazare, le quartier « Épinettes-Batignolles » est fragmenté par des infrastructures de transport et de grands îlots (cimetière, stades, équipements scolaires).

Il se caractérise par la présence d'un habitat dégradé, de commerces en difficulté, de logements sociaux et de nombreuses opérations d'aménagement livrées ou à l'étude.

La présente analyse cherche à donner un regard d'ensemble de ce territoire à partir des objectifs suivants :

- Renforcer le réseau de transports en commun pour répondre aux besoins créés par les nouvelles opérations d'aménagement ;
- Désenclaver le quartier en renforçant les liaisons urbaines avec sa périphérie ;
- Exploiter les opportunités foncières pour améliorer et amplifier le parc de logement existant ;
- Réaliser des projets de requalification des espaces publics aux portes de Clichy, Pouchet et Saint-Ouen.