



AMÉNAGEMENT DE LA COURONNE DE PARIS

Porte de Vanves

Novembre 2002

SOMMAIRE GÉNÉRAL

Texte de présentation	2-6
Histoire de la transformation d'un territoire	7-8
Le contexte aujourd'hui	.9
État des lieux	10
Lecture de l'espace	11
Diagnostic	12-13
L'emboîtement des échelles	14
Construire un sol de référence	15
Ouvrir un nouvel horizon	16
Une stratégie territoriale et environnementale	17
Coupes longitudinales DD' et EE'	18
Coupes AA' et BB'	19
Coupe CC'	20
Coupe type sur le périphérique, avec le concept paysager des Jardins de Solidarité et des Énergies Nouvelles	21
Ambiances éco-citoyennes dans les jardins de solidarité et des Énergies Nouvelles	22

SOMMAIRE TEXTE

I. INTRODUCTION	2
I.1. Cadre et durée de la mission	
I.2. Objectifs	
I.3. Méthodologie	
II. DIAGNOSTIC	2
II.1. Environnemental	
II.1.1. Nuisances induites par le périphérique	
II.1.2. Nuisances induites par l'urbanisation	
II.2. Potentialités du site	3
II.2.1. Évolution urbaine de Paris	
III. OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	3
III.1. Développer une pensée holistique de la ville	
III.1.1. L'Échelle métropolitaine, création du "Trans-Parc Métropolitain"	
III.1.2. L'Échelle intercommunale : le projet de couverture du périphérique	4
III.1.3. L'échelle du quartier	
III.2. Réaffirmer la prééminence du politique sur le technique	
IV. STRATÉGIE TERRITORIALE ET ENVIRONNEMENTALE	4
IV.1. La circulation	
IV.1.1. Les portes de Châtillon et de la Plaine	5
IV.1.2. La porte de Brançon	
IV.1.3. La rue J.Bartet	
IV.1.4. Les avenues porte d'Ivry et G. Lafenestre	
IV.1.5. Le Bd.A. Pinard	
IV.2. La Couverture du périphérique	
IV.3. Les espaces Verts	
IV.3.1. L'avenue de la Porte d'Ivry	
IV.3.2. La rue J. Bartet	
IV.4. L'Esplanade Paysagère et l'Urbanisation nouvelle	
IV.4.1. Position géographique de l'Esplanade Paysagère	
IV.4.2. Les bâtiments situés au nord de l'Esplanade Paysagère	
IV.4.3. Les bâtiments situés à l'ouest	6
IV.4.4. Les quatre nouveaux bâtiments proposés	
IV.5. Les actions environnementales	
V. CONCLUSION	6

I. INTRODUCTION

I.1. CADRE ET DUREE DE LA MISSION

Afin de mieux cerner le contexte et les limites de cette étude, nous rappelons que celle-ci a été commandée, en deux étapes, par l'APUR (la première étude date d'août 2001, et la seconde en janvier 2002). Cette étude s'inscrit en continuité avec les travaux déjà effectués par l'Atelier Parisien : Seuils de la Capitale, étude de l'interface Paris - Petite Couronne, et Engager le Renouveau Urbain de la Couronne de Paris.

La mission correspond à un travail de 6 semaines ; elle s'appuie sur le Diagnostic de l'APUR élargi à partir de nouveaux critères. Notre équipe a associé le BET Kinergos Conseil, cabinet d'Ingénieurs spécialistes de la circulation et des déplacements urbains, qui nous a permis de vérifier les différentes hypothèses avancées, après un premier diagnostic.

Le texte qui suit exprime exclusivement le point de vue des auteurs de l'étude.

I.2. OBJECTIF

Cette étude a pour but « la mise au point d'objectifs d'urbanisme pour les portes Brançon - Vanves, avec réflexions et préfiguration de scénarios d'aménagement à une plus grande échelle, de la Porte de Chatillon, à l'est, à la Porte de la Plaine, à l'ouest. »

Par conséquent, toutes les propositions émises dans ce document doivent être appréhendées comme des stratégies possibles à l'échelle d'un territoire, point de départ d'un projet partagé à promouvoir (ou aide à la décision pour les différents acteurs), qui nécessite des études approfondies, et non comme des solutions figées.

I.3. MÉTHODOLOGIE

Cette étude a suscité cinq réunions de travail, des services de la Mairie de Paris et une série de recherches dans les différents services des archives de la ville de Paris, de l'APUR, de la ville de Vanves et de Malakoff, ainsi que dans les services photothèque et cartographie de l'IGN et ceux de la Documentation Française.

Des visites in situ, aussi bien dans la journée que le soir ou le week-end, à différentes heures, ont permis d'appréhender les pratiques et les conflits d'usages de ce quartier, et de saisir l'image que celui-ci évoque aux habitants ou aux visiteurs extérieurs.

Il serait souhaitable de développer, suite à cette étude et dans le cadre d'un travail spécifique, un guide méthodologique d'analyse du projet en regard du développement durable (c'est-à-dire vivable et désirable pour les habitants et les collectivités, supportable par notre environnement, viable économiquement et à long terme autosuffisant, intégrant la notion du coût global.

II. DIAGNOSTIC

II.1. ENVIRONNEMENTAL

Le secteur, qui englobe la porte de Brançon et la Porte de Vanves, se trouve au « carrefour » des communes de Vanves et de Malakoff, à la jonction du 14^e et du 15^e arrondissement, et à peine à 900 m du Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Il s'agit d'un plateau continu, de part et d'autre du périphérique, situé sur la côte 66.00-67.00, qui se développe sur une longueur de 1 km entre le square de la Porte de Vanves et la Porte de Chantilly. À l'Ouest, il s'ouvre vers la perspective de la plaine de Vaugirard et de la Seine.

Cette topographie a perdu en grande partie sa lisibilité lors du percement de la rue Julia Bartet (décaissé d'environ 5 m), à la création de la tranchée du périphérique. Cette dénivellation artificielle est très perceptible depuis le pont sur le périphérique de l'avenue de la Porte de Vanves, qui se trouve au même niveau que le pont de la SNCF.

De ruptures en ruptures (isolement des quartiers, cacophonie des échelles), le quartier ne bénéficie plus de sa position stratégique de « carrefour urbain », et n'en tire aucune plus-value urbaine, économique ou culturelle. Bien au contraire, il en subit toutes les conséquences en matière de pollutions, trafic, stationnement sauvage, etc.

II.1.1. NUISANCES INDUITES PAR LE PÉRIPHÉRIQUE :

- Acoustiques : Les sources de bruit sont de deux types différents, d'un côté le périphérique (bruit de fond constant et particulièrement pénible), et de l'autre, le chemin de fer avec le passage fréquent du TGV (bruit ponctuel mais très présent, parfois plus gênant qu'un bruit de fond continu). Le principe de la couverture, telle qu'elle a été conçue jusqu'alors, apparaît donc comme insuffisante pour lutter contre le bruit. Dans le cadre du projet de couverture proposé par les services de la Voirie de la Mairie de Paris, une étude détaillée de l'impact du bruit dans le quartier semble donc nécessaire pour révéler la complexité de la situation actuelle, et pour servir de base objective à l'évaluation des moyens mobilisés et des obligations de résultats sur ce projet.

- Atmosphériques : Le périphérique entraîne une pollution sensible très importante sur tout le secteur (picotements des yeux, odeurs fortes de gasoil, dépôt de poussière, etc.).

- Esthétiques : L'image qui prédomine est celle d'un territoire destiné principalement à l'automobiliste (panneaux de signalisation et panneaux d'affichage publicitaires surdimensionnés accrochés sur les toits des bâtiments). Cette image est renforcée par le fait que, au niveau de la porte de Vanves, dans un périmètre de 300m, le périphérique dispose de 3 sorties et de 3 entrées, ce qui est exceptionnel pour le périphérique parisien, dont les accès sont répartis environ tous les 700m. La première question que l'on se pose est donc de savoir s'il faut maintenir ces accès, qui sont coûteux en termes de gestion, très contraignants en termes techniques et qui entraînent des surcoûts importants pour la future couverture ; ils rendent encore plus difficile la lisibilité des fonctions des espaces.

- Hydromorphologiques: Le remodelage du sol naturel lors de la réalisation du périphérique entraîne aujourd'hui l'effet de « bassin de rétention involontaire, aussi bien pour les réseaux viaires parisiens, que pour celui de Malakoff ». Ainsi, le secteur autour du pont de la rue Julia Bartet, (au-dessus du périphérique), reçoit toutes les eaux de ruissellement du quartier. L'imperméabilisation excessive des sols tout autour, accentue encore ce phénomène.

Les ruissellements, l'infiltration, l'écoulement des eaux de surface, et plus généralement l'hydromorphologie du territoire et la topographie ont été complètement oubliés au moment de la création du périphérique.

II.1.2. NUISANCES INDUITES PAR L'URBANISATION :

- Climatiques Le site actuel constitue un couloir d'air soumis aux vents de sud-ouest (caractéristiques de la région parisienne), avec des accélérations sous le tablier du pont de la SNCF. L'absence de « rugosité » au sol et la présence de bâtiments de grande hauteur (IGH), situés de part et d'autre, du périphérique aggravent ce phénomène, créant les conditions caractéristiques pour produire un effet de rouleau tourbillonnaire.

L'effet du vent accentue également les nuisances acoustiques et olfactives du périphérique.

Une étude bioclimatique apparaît donc nécessaire pour éviter de répéter les erreurs commises dans les années 60, avec l'urbanisation sur dalle, et les espaces publics balayés par le vent.

- Ensoleillement Compte tenu de l'exposition et de la hauteur des bâtiments, le Boulevard A. Pinard est très peu ensoleillé, tandis que le trottoir d'en face bénéficie d'une exposition plein sud, excellente. La grande hauteur du bâtiment de l'INSEE (35 m) projette au sol des ombres portées très importantes, qu'il faudra intégrer dans l'aménagement futur.

- Dégradation de l'image : Dans cet univers hors d'échelle, où les ruptures visuelles induites par les infrastructures et les bâtiments hétéroclites (sans ancrage au sol), ont favorisé la transformation du quartier situé près de la porte de Brançon : d'un côté il y a un parking dépotoir, et de l'autre, le stockage des poubelles des services de la Mairie de Paris.

Ces espaces, dégradés, participent fortement à la mauvaise image du quartier.

- État des sols : Le secteur est entièrement remblayé, les remblais atteignent parfois 15 m. Les grandes barres des années 60 sont construites sur des pieux qui vont chercher le sol solide très profondément.

- Absence de mixité urbaine et sociale : côte Paris, la mono fonctionnalité issue du zoning (grands ensembles, hôpitaux, HBM, équipements scolaires, etc.), les grandes infrastructures, l'absence de continuité urbaine et la présence de grands vides, sans valeur d'usage, ont empêché le développement d'une vie sociale de quartier.

En opposition, la commune de Malakoff, a su préserver la diversité de son habitat et la mixité sociale, ce qui se reflète dans les petites ruelles, issues du parcellaire agricole, pleines de vie (à 100 m, à peine, du périphérique).

- Insécurité : Les deux grands ensembles installés de part et d'autre du chemin de fer (soit 904 logements), sont de grands consommateurs d'espaces. Leur faible densité est à l'origine du nombre important d'espaces résiduels, à faible habitabilité, ce qui favorise l'utilisation de la voiture. À titre de comparaison, les HBM ont une densité double par rapport à celle des barres de la SAGI et de l'OPAC.

La disparition des rues et des continuités urbaines, la monoactivité urbaine et la concentration sociale renforcent l'image négative et crée un climat d'insécurité incontestable.

L'absence de repères au sol naturel, l'horizon barré par la ligne horizontale du chemin de fer, un territoire éventré pour la voiture, des barres dépourvues de tout ancrage au tracé commun de la ville, des espaces publics insignifiants, résiduels, des espaces verts conçus à l'époque hygiéniste ouverts à tous vents, un vide synonyme d'insécurité, d'hostilité, de précarité, tels sont les caractéristiques principales de ce paysage.

La voirie a pris le dessus sur la ville, elle l'a déstructurée, voir dévorée, au nom d'une certaine pseudo-rationnalité des flux. Il n'y a plus de rues, ni de cours, mais seulement des grandes emprises routières (qui ne correspondent plus ni aux pratiques ni aux usages d'aujourd'hui), faisant disparaître toute vie locale, toute « sociabilité primaire ».

La pollution atmosphérique, les problèmes de coexistence sociale, l'insécurité, le stress, précipitent la dégradation des conditions de vie et posent de vrais problèmes de santé publique pour les habitants du quartier.

Ainsi donc, le divorce profond entre lieux et milieux est consommé : le territoire a pris le visage d'un « no man's land » aux activités pas toujours désirables. Peut-on encore parler ici de paysage, d'urbanité ?

II.2. POTENTIALITÉS DU SITE

Ce panorama, dépeint avec sévérité, contient pourtant ses « ruines à l'envers », pour reprendre l'expression de R. Smithson, « c'est-à-dire toutes les constructions qui finiraient par y être édifiées ». C'est le contraire de la « ruine romantique » parce que les édifices ne tombent pas en ruines après avoir été construits mais s'élèvent en ruines avant même de l'être ».

En effet, il s'agit bien d'un territoire qui n'a jamais été dessiné comme un quartier s'inscrivant en continuité avec Paris ou sa périphérie. Paradoxe de l'histoire : la vie urbaine se trouve plus à Malakoff que du côté de la capitale, à cause de cette série de coupures successives qui interdit toutes continuités, mais aussi à cause de l'absence de mixités urbaines et sociales. Deux territoires se tournent donc le dos, avec les conséquences que l'on constate aujourd'hui.

Ce secteur est pourtant en quête d'avenir, d'urbanité, de solidarité et d'une nouvelle habitabilité, qui réconcilie sites et cités (Paris et ses communes limitrophes), habitants et citoyens. Les attentes sont grandes et les potentialités nombreuses.

II.2.1. ÉVOLUTION URBAINE DE PARIS : Un siècle après la démolition des fortifications, la nouvelle municipalité parisienne pose clairement la question de l'avenir des territoires situés entre Paris et la périphérie. Il s'agit d'œuvrer en vue d'une réconciliation territoriale et sociale profonde, qui améliore le cadre de vie des habitants riverains et prépare le retour à la démocratie de proximité.

Des mesures concrètes sont déjà mises en œuvre:

- Mise en place du Tramway Maréchaux Sud, et création d'une station importante à la Porte de Vanves.
- Réduction des emprises de la voirie.
- Promotion des transports en commun et des déplacements doux.
- Diminution sensible de la pollution et des nuisances de toute nature.
- Promotion de la mixité sociale et urbaine.

On comprend bien alors que le projet de la Porte de Vanves ne peut pas être réduit à une action ponctuelle, à une « couverture technique avec post-verdissement », action qui appartiendrait à une époque révolue, dont les enjeux réels ne seraient pas partagés et qui, de surcroît créerait une situation irréversible dans l'avenir.

Dès lors, le Maire de Paris a ouvert la concertation avec la population de Vanves et de Malakoff et a mobilisé leur Maire respectif sur un projet partagé entre Paris et sa périphérie. La question étant de savoir comment passer du sol stérile à un sol fertile, acte fondateur d'une reconquête sociale, économique et culturelle des quartiers, suivant une stratégie globale et partagée.

Cette stratégie de l'aménagement du Sud de Paris n'est pas sans rappeler les principes des Grandes villes et système des parcs de J.C. Forestier (il y a un siècle) ; elle pourrait s'appuyer sur les actions suivantes :

- Constitution d'une Charte Intercommunale d'Environnement, étape préparatoire à un agenda 21 local.
- Mise en place d'une gouvernance urbaine.
- Analyse prospective et permanente du territoire, qui permet de gérer simultanément le présent et l'avenir.

III. OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Notre proposition s'articule autour de deux idées fortes :

III.1. DÉVELOPPER UNE PENSÉE HOLISTIQUE DE LA VILLE ⁽¹⁾

D'un point de vue opérationnel, cela signifie : réfléchir globalement et agir localement, prévoir en amont l'emboîtement des différentes échelles, intégrer la notion du temps avec des actions à courts et à longs termes ainsi que la notion « d'imprévu-impécis », pour sortir des programmes forteresses figés. Autrement dit, il s'agit de définir l'échelle pertinente et juste, dans laquelle peut s'opérer un processus de transformation d'un territoire, en équilibre avec les lieux et les milieux naturels, urbains et humains, sans compromettre l'avenir.

Cette transformation des lieux ne peut s'opérer qu'à travers le paysage, en ce qu'il permet de comprendre l'histoire géomorphologique des lieux, d'en saisir les différents usages et d'en révéler les potentialités à partir desquelles un projet de développement durable peut s'appuyer.

Le territoire concerné de la porte de Vanves sera appréhendé dans cette étude à trois niveaux différents, qui s'emboîtent et s'interfèrent, dans une démarche systémique.

III.1.1. L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, CRÉATION DU « TRANS-PARC MÉTROPOLITAIN » :

Cette échelle correspond à celle de la Ceinture Verte, au sud de Paris (entre la Porte d'Ivry à l'est, et la Porte de la Plaine à l'ouest), sur laquelle s'appuie déjà le projet de la requalification urbaine des boulevards des Maréchaux.

Dans la grande majorité de ce territoire, le périphérique est construit en tranchée, en continuité visuelle avec Paris et les communes voisines, et présente des caractéristiques fortes et homogènes.

Une stratégie de développement durable sur ce territoire, long de 6 km, permettra, grâce aux potentialités géographiques et programmatiques, de faire revivre la liaison est-ouest de la Ceinture Verte. Celle-ci ayant perdu, depuis la réalisation des grands ensembles et du boulevard périphérique, sa vocation de « parcway » et sa capacité de fédérer de nouveaux échanges et convivialités autour de Paris.

C'est dans ce cadre que s'inscrit notre proposition, à travers la création d'une liaison forte que nous intitulons le « Trans-Parc Métropolitain », réalisée à partir de deux actions conjointes :

- **La liaison est-ouest** : Elle met en synergie, à la fois, deux grands parcs parisiens, le Parc Kellerman et celui la Cité Universitaire, six centres sportifs, quatre squares existants et le nouveau Parc que nous avons proposé dans le cadre de notre étude sur la Porte d'Ivry. Elle crée également une série de jardins au-dessus du périphériques, avec un nouveau concept paysager les « Jardins de la Solidarité et des Énergies Nouvelles », élaboré dans le cadre de notre projet sur la Porte d'Ivry (voir ce projet commandé par l'APUR-Mairie de Paris). Il s'agit de jardins à thèmes, destinés aux parisiens et aux habitants des communes voisines gérés par un réseau associatif. Ils sont le support au développement de nouvelles pratiques pédagogiques liées à l'environnement et à l'éco-citoyenneté (cf. coupes et images).

- **La liaison nord-sud** : Elle réunit Paris et la périphérie, à travers des pôles urbains forts, dont la densité est synonyme d'attractivité, d'animation, de qualité des services publics, de sécurité et de démocratie de proximité. Cette liaison s'établira à partir de la mise en place du GPRU de la couronne de Paris et de la couverture partielle du périphérique. Il ne s'agit pas de couvrir tout le périphérique (ce qui serait indéfendable, tant sur un plan urbain que paysager, et totalement irréaliste, sur les plans économique et technique), mais seulement les lieux les plus fertiles, en fonction des données géographiques, techniques, urbaines et politiques.

Le Trans-Parc Métropolitain s'appuie sur les potentialités foncières et économiques que représentent certaines sorties du périphérique et la nouvelle desserte du Tramway Maréchaux Sud. Il a comme objectif de fédérer de nouvelles polarités urbaines et culturelles (250 m, à peine, séparent le boulevard des Maréchaux et le périphérique), pour ouvrir Paris vers l'extérieur et désenclaver les agglomérations situées en périphérie.

Il permettrait également de bannir l'image, quelque peu « hygiéniste », de la Ceinture Verte, en la sortant de son isolement géographique et social. La « couture urbaine » se ferait paysage, et la nature serait à l'origine d'un nouveau lien social. Le « parc culturel » prend alors toute sa dimension : celle d'un espace naturel plurifonctionnel, qui répond aux aspirations de la société urbaine contemporaine.

Ainsi, la Ceinture Verte du XX^e siècle, sortie de son isolement géographique et social, enrichie par l’installation de nouveaux programmes d’équipements urbains, devient le socle du Trans-Parc; ce dernier, fédéré une nouvelle dynamique urbaine culturelle et économique dans le territoire du grand Paris et de nouvelles pratiques d’usage et de déplacement dans la ville.

Le Trans-Parc Métropolitain est le parc culturel, social et environnemental du XXI^e siècle, en même temps que lieu de l’expression renouvelée des services publics afin d’assurer de manière durable la solidarité territoriale et la démocratie de proximité.

Le Trans-Parc Métropolitain s’articule autour de quatre séquences urbaines et paysagères majeures : le pôle d’Ivry, le pôle d’Italie, le pôle d’Orléans et le pôle de Vanves. Leur liaison sera assurée par le tramway ainsi que par un réseau vert, constitué de promenades plantées de pistes cyclables et de couloirs de rollers, à travers les Jardins de la Solidarité et des Énergies Nouvelles.

Dans cette vision urbaine et sociale, la ville-centre riche et banlieue pauvre ne s’oppose plus, au profit d’une métropole polycentrique, qui s’appuie sur des transformations, simultanées et partagées, au niveau des transports en commun, de la mixité urbaine, de la diversité de l’habitat, de la qualité du cadre de vie, conformément à la Loi SRU.

« Des Fortifs au Périph, et du Périph au Festif », une nouvelle aire de l’histoire parisienne pourrait s’ouvrir, pour combattre les discriminations, spatiales et sociales, et donner les moyens pour instaurer une meilleure convivialité, dans un environnement pacifié.

Il reste à phaser ce projet dans le temps, avec, en priorité, les interventions sur les Porte de Vanves et d’Ivry, tout en laissant l’ouverture sur un « aléatoire désiré ».

III.1.2. L’ÉCHELLE INTERCOMMUNALE : LE PROJET DE COUVERTURE DU PÉRIPHÉRIQUE AU NIVEAU DE LA PORTE DE VANVES ET LES JARDINS DE SOLIDARITÉ ET DES ÉNERGIES NOUVELLES :

La couverture du périphérique sur la Porte de Vanves, prendra tout son sens, une fois qu’elle sera inscrite dans la stratégie territoriale exposée ci-dessus, et qu’elle sera mise en œuvre, dans le cadre d’un projet global entre la Porte de la Plaine et la Porte de Chantilly. Ce territoire ainsi défini, qui s’étend sur 1,8 km, concerne directement les communes de Vanves et de Malakoff, ainsi que les 14^e et 15^e arrondissements.

À cette échelle territoriale, la Porte de Vanves tient une position stratégique extrêmement intéressante :

- Elle est au centre de l’axe est-ouest.
- Elle constitue une nouvelle polarité dans l’axe nord sud, grâce à l’arrivée du tramway et au projet de renouvellement urbain (qui fixe comme objectif la soudure entre Paris et la périphérie).
- Elle sert d’articulation entre les grands équipements scolaires et universitaires situés à l’est (14^e) et à Vanves, et les équipements sportifs à l’ouest (15^e), répondant ainsi à la carence en équipements de ce type dans les communes voisines.
- Elle constitue une unité paysagère forte, grâce au projet des « Jardins de la Solidarité et des Énergies Nouvelles », délimitée, de part et d’autre, par les deux grandes emprises du cimetière de Montrouge (à l’est) et du Parc des Expositions (à l’ouest).
- Elle révèle le plateau du 14^e et de Malakoff, et le coteau qui s’étend en direction de la plaine de Vaugirard et de la Seine.
- Elle fait office de carrefour urbain, à partir duquel on peut opérer une hiérarchisation du réseau viaire, et permettre un large éventail en matière de modes de déplacement, afin de faciliter les liaisons douces au niveau intercommunale et éviter les trafics de transit.

La couverture du périphérique dans ce territoire, est facilitée par sa géographie. Sa configuration urbaine (périphérique en tranchée, topographie intéressante entre les deux « rives », absence de front bâti dans la partie nord), permet l’implantation d’une terrasse panoramique (ce qui représente des économies substantielles par rapport à la solution de décaissement que les services de la Voirie ont conçue du côté de la Porte d’Ivry). Cette terrasse serait conçue pour recevoir « les Jardins de la Solidarité et des Énergies Nouvelles », qui relie Paris, Vanves et Malakoff.

Il s’agit d’une grande promenade (entre le nouvel équipement de Judo situé à la porte de Châtillon, et le Parc des expositions de Versailles.) à travers les douves des anciennes fortifications, ponctuée par des activités de loisirs, sportives et culturelles. Retrouver la vigne à la porte de Vanves (telle qu’elle figure sur les plans du XVIII^e siècle), pourrait être aussi un moyen naturel et inhabituel de renouer avec l’histoire du lieu ; de même l’aménagement de guinguettes concrétiserait un projet qui date du début du XX^e siècle.

Dans ce projet, c’est environ 60 000 m² de jardins qui seront créés, au-dessus du périphérique.

Cette opération sera phasée dans temps, avec comme priorité, la couverture du périphérique sur un tronçon près de la Porte de Vanves, pour amorcer le démarrage d’un projet politique, urbain et environnemental ambitieux.

III.1.3. L’ÉCHELLE DU QUARTIER :

En corrélation avec les actions déjà décrites de mises en place de continuités urbaines entre Paris et la périphérie, il s’agit de sortir le quartier de la Porte de Vanves de la mono fonctionnalité et de l’insécurité par le développement d’une vie locale qui lui fait tant défaut aujourd’hui. Ceci passe par les actions suivantes :

- La hiérarchisation du réseau viaire, la pacification de la circulation et la promotion de la pluralité des modes de déplacement.
- La restructuration des espaces publics.
- La diversification urbaine et sociale, grâce à l’insertion de nouveaux types d’habitat et de nouveaux équipements et services, partagés avec les communes voisines, dans l’esprit de la coopération intercommunale.
- L’adaptation des quartiers à la diversité des fonctions et des besoins exprimés par les habitants et les utilisateurs-visiteurs extérieurs (comme par exemple les étudiants des établissements universitaires, bien présents dans le quartier).
- La prise en compte de tous les paramètres environnementaux (pollutions, santé, vent, eau, bruit, etc.) pour améliorer, de façon durable et en profondeur, le cadre et la qualité de vie des habitants.
- La résidentialisation de deux grands ensembles.

III.2. RÉAFFIRMER LA PRÉÉMINENCE DU POLITIQUE SUR LE TECHNIQUE

Il s’agit de considérer, en amont, les dimensions économiques, sociales et environnementales et d’affirmer leur interdépendance dans le cadre d’un projet urbain, dont la mise en œuvre doit passer par la gouvernance. Ceci implique concrètement de reprendre le projet de couverture du périphérique, même si cela pose de grosses difficultés au niveau du calendrier de financement de l’opération. La question étant de réorienter le projet dans le sens du développement durable, avec comme objectifs prioritaires, la qualité de vie, les services publics et la revitalisation économique et sociale du quartier, le tout à budget constant. Ceci peut être réalisé aux moyens d’économies significatives, effectuées sur le projet actuel de couverture proposé par les services de la Voirie.

Ces économies sont de quatre types :

- Réduction de la longueur de la couverture, en supprimant la partie prévue au-delà de l’avenue de la porte de Vanves, qui hypothéquerait lourdement l’avenir.
- Suppression de la couverture du périphérique située sous le pont du chemin de fer, inutile et extrêmement coûteuse (l’isolation phonique peut être assurée latéralement par des parois vitrées et par le rez-de-chaussée des bâtiments proposés de part et d’autre du périphérique).
- Réduction des emprises de la voirie du périphérique d’environ 3m (respectant scrupuleusement les règles de la sécurité). Ceci permet de réduire la portée des ouvrages appartenant au périphérique ainsi que l’emprise des dalles, au profit du sol naturel. L’ensemble permettrait une économie d’environ 2500 m² (c’est-à-dire 20 % de la surface totale), soit environ 55 MF (sur 220 MF de l’investissement global, sans les aménagements de surfaces).
- Construction de nouveaux services de part et d’autre du pont de la SNCF, pour des raisons à la fois phonique, climatique (effet de brise vent) et d’animation urbaine.

La rentabilité foncière, la taxe professionnelle de ces nouveaux services et les économies énoncées ci-dessus, seront utilisées pour financer de nouveaux équipements publics et associatifs, et des espaces verts, tels qu’ils figurent dans notre proposition.

IV. STRATÉGIE TERRITORIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Notre stratégie est à comprendre « comme un ensemble d’objectifs opérationnels choisis pour mettre en œuvre une politique préalablement définie et partagée » (F.Ascher), basé sur des actions qui définissent un dispositif spatial et programmatique ouvert. Il s’appuie sur les actions suivantes :

IV.1. LA CIRCULATION

Il s’agit de hiérarchiser le réseau viaire et d’articuler, de manière urbaine, la circulation du périphérique avec celle des quartiers environnants. Ainsi, nous proposons la suppression de l’entrée et de la sortie du périphérique sur l’avenue de la porte d’Ivry. Les échanges s’organiseront grâce à la sortie existante sur la rue J. Bartet et à l’entrée située sous le pont du chemin de fer. Cette hypothèse, établie à partir des données que la Mairie de Paris a mises à notre disposition, est tout à fait possible ; elle est à vérifier à travers une étude spécifique détaillée. Ainsi, les sorties et les entrées du périphérique se succèdent suivant le rythme observé sur le reste du périphérique, c’est-à-dire environ tous les 700 m. Cette proposition peut être validée par une mise en essai in situ, afin d’en contrôler les répercussions, sur une période de deux mois, par exemple.

Les aménagements qui suivent sont à organiser dans le même esprit.

IV.1.1. LES PORTES DE CHÂTILLON ET DE LA PLAINE :

Elles doivent être traitées à l'échelle métropolitaine comme des carrefours urbains, points d'échanges majeurs, avec deux files de circulation dans chaque direction (ceci est facilité par la disponibilité foncière, et par l'absence de quartier d'habitation directement concernées).

IV.1.2. LA PORTE DE BRANÇON :

Elle est traitée comme une grande place publique (170 m x 60 m) que l'on propose d'appeler Place Malakoff. Elle est délimitée, à l'est, par la nouvelle Esplanade Paysagère, et à l'ouest, par un nouveau bâtiment. Elle permet de gérer les conflits et les flux dans un mouvement circulaire, sorte de rond point urbain, qui aménage l'entrée sur le périphérique de façon centrale, et la sortie de façon latérale, afin de mieux organiser la fluidité de la circulation. La place Malakoff organise les échanges intercommunaux entre Malakoff, Vanves et Paris.

Cette configuration implique une réorganisation qui prend en compte les mouvements tournants : le projet préfigure un dispositif compact et décomposé en deux giratoires élémentaires, qui seront à affiner de façon plus précise, en fonction des comptages directionnels que nous n'avons pas à l'heure actuelle.

IV.1.3. LA RUE JULIA BARTET :

Elle est traitée comme une liaison inter-quartiers urbaine et conviviale, avec une seule file de circulation dans chaque sens, et une piste cyclable, séparée de la chaussée. La reconfiguration de la rue Julia Bardet permet la libération de foncier, côté talus de la SNCF et la création d'un front bâti qui assure une continuité entre Paris et Malakoff. Celui-ci permet d'adoucir la rupture d'échelle engendrée par le grand ensemble des logements de la SAGI qui se trouve sur le plateau, 5 m plus haut, et de créer une animation urbaine au niveau de la rue.

IV.1.4. LES AVENUES PORTE D'IVRY ET G. LAFENESTRE :

Compte tenu de leur fonction et de leur fréquentation dans le nouveau dispositif, elles sont traitées comme des quartiers verts, avec une seule file de circulation à sens unique, et en zone 30. Ces quartiers verts effacent les limites administratives, et font office de « coutures urbaines », économiques et sociales, entre Paris et Malakoff.

IV.1.5. LE BOULEVARD A. PINARD :

Il est traité comme une voie urbaine à sens unique, avec un stationnement organisé entre les arbres et le nouveau mobilier urbain. De nouveaux aménagements lui confèrent un statut très urbain : passages piétons prévus tous les 150 m, aménagement de trottoirs et implantations de nouvelles activités, ou animations, qui, renforçant les convivialités, font ralentir naturellement les automobilistes.

IV.2. LA COUVERTURE DU PÉRIPHÉRIQUE

Il s'agit de concevoir un projet de couverture comme s'il s'agissait d'un terrain restitué au niveau du sol naturel initial. Ce projet permet d'assurer les continuités évidentes, et riches en valeurs d'usages, entre Paris et Malakoff.

Ce nouveau sol de référence, ou sol fondateur d'un projet intercommunal en devenir, crée des liaisons entre les différents espaces publics et privés qui sont situés aux abords, et adoucit la rupture actuelle induite par le périphérique. Il sera calé sur la côte 65.00 afin d'articuler, de façon naturelle, la partie basse de la rue Julia Bartet avec le Square de la Porte de Vanves, le pont de l'avenue de la Porte d'Ivry et le boulevard A. Pinard.

Ainsi, la couverture sera perçue depuis Paris, et depuis Malakoff, comme un jardin sur trois niveaux, en continuité suffisamment forte pour ne composer qu'un seul et unique espace paysager. « L'ouvrage d'art » reprendra toute sa dimension, bannissant celle de « couverture technique » post-verdie, qui a tant morcelé et fragmenté le territoire (comme beaucoup d'expériences de cet ordre dans les années 60).

Ce nouveau sol de référence est conçu de manière à :

- Répondre à toutes les contraintes techniques des voies souterraines, dont la hauteur est plus ample que le stricte règlementaire. Les escaliers, qui desservent le niveau 65.00, permettent d'intégrer les ventilateurs mécaniques (voir coupes).

- Intégrer une hauteur de terre végétale suffisante pour aménager des vrais jardins, avec des arbres de haute tige, ainsi que pour intégrer toutes les installations techniques nécessaires au traitement des eaux de ruissellement de surfaces (que nous prévoyons de traiter sur place).

La réduction de la largeur des voies du périphérique et celle de son nombre d'accès, permettent de réduire, de manière très significative, le bétonnage et le ferrailage, au profit d'un investissement paysager de l'espace, pour augmenter la qualité de vie

et d'usages des habitants.

La sortie du périphérique, côté rue Julia Bartet, sera intégrée dans un « socle habitée », qui contribue à l'animation urbaine et à la sécurisation du quartier, et sera le support d'une placette paysagère (voir coupes).

IV.3. LES ESPACES VERTS

La réduction des emprises de la voirie, offre de nombreuses possibilités pour l'aménagement d'espaces publics de qualité, avec des trottoirs plantés, du mobilier urbain approprié et un stationnement discipliné.

Ainsi, le quartier retrouvera l'image urbaine qui lui fait tant défaut aujourd'hui, par la définition claire de ses espaces publics, bannissant les espaces résiduels, dont la domanialité inexistante en rend l'usage et l'appropriation difficile (hormis par la voiture). L'espace public doit refléter la culture et le dynamisme économique du quartier.

Les voies plus particulièrement concernées par cette restructuration et l'aménagement d'espaces publics sont les suivantes :

IV.3.1. L'AVENUE DE LA PORTE D'IVRY :

La réduction importante de son emprise actuelle, serait d'environ 15 m. Une seule voie de circulation, à sens unique et en zone 30, longue de 175 m (jusqu'au croisement avec l'Avenue Marc Sangnier), permet l'installation de nombreuses activités (foraines, par exemple, ou encore des activités légères, de type ateliers d'artiste, voir même résidentialisation, avec des jardins privatifs ou publics, etc.). Ce type d'expérience, effectué dans d'autres villes (St. Nazaire en particulier), a donné des résultats très satisfaisants, en termes d'animation, avec également l'installation de locaux associatifs qui ont participé concrètement à la lutte contre l'insécurité.

IV.3.2. LA RUE JULIA BARTET :

La réduction de son emprise offre la possibilité de créer un front bâti, côté talus SNCF, qui assure une liaison urbaine animée entre Paris, Vanves, et Malakoff. Ce front bâti crée également un écran contre le bruit et le vent, dont souffre le quartier actuellement.

IV.4. L'ESPLANADE PAYSAGÈRE ET L'URBANISATION NOUVELLE

La couverture du périphérique ne serait pas suffisante pour donner un avenir aux quartiers environnants, sans une revitalisation économique, sociale et culturelle du quartier. Seule une politique volontaire et forte, en termes d'espaces et d'équipements publics, peut garantir la solidarité territoriale et sociale, et la qualité du service à l'échelle intercommunale.

C'est dans cet objectif que nous proposons l'implantation d'un certain nombre d'équipements, dans le cadre d'un projet urbain global, que nous appelons « l'Esplanade Paysagère » ; celle-ci s'inscrit en continuité avec la couverture du périphérique, de part et d'autre de la porte de Vanves, comme cela est expliqué plus haut.

IV.4.1. POSITION ET CONFIGURATION GÉOGRAPHIQUE DE « L'ESPLANADE PAYSAGÈRE » :

Située au centre de la composition nouvelle du quartier, l'esplanade paysagère a une surface d'environ 6000 m². Elle est délimitée par une série de petits bâtiments R et R + 1, à l'est et au nord, et ouverte vers Malakoff et le boulevard A. Pinard au sud. Elle articule toutes les circulations, et résout, de manière harmonieuse, la topographie artificielle du site, créant de nouvelles séquences-ambiances riches et diversifiées, qui proposent aux habitants une grande diversité d'appropriations et d'usages.

On y accède, au nord, par le square public via une terrasse intermédiaire, à l'est, par le parvis via un petit escalier, au sud, par le trottoir du boulevard R. Pinard, via un système d'allées au milieu de jardins linéaires, et à l'ouest, via un grand escalier.

Cette proposition s'appuie sur la structure du parcellaire telle qu'elle existe avant la démolition du tissu urbain situé au pied des HBM (cf. photo de 1936), et telle qu'on la retrouve encore aujourd'hui à Malakoff.

IV.4.2. LES BÂTIMENTS SITUÉS AU NORD DE L'ESPLANADE :

Ils délimitent l'esplanade et répondent à plusieurs fonctions :

- Bioclimatique : Ils créent un sol « rugueux » qui ferme et protège les espaces paysagers du vent.
- Socio-économique : Ils créent une nouvelle attractivité-animation dans le quartier, en offrant des services et des lieux de loisirs au quartier. Ils jouent un rôle important pour ressouder les quartiers tout en participant à la revitalisation économique.
- Sécuritaire : L'animation et la présence humaine, la mixité urbaine et sociale, contribuent à la lutte contre l'insécurité.
- Renouvellement urbain : Ils participent à la résidentialisation du grand ensemble (SAGI), en offrant des jardins privatifs aux logements du rez-de-chaussée, au nord de l'esplanade. Ils assurent ainsi une domanialité urbaine claire aux différents espaces.

Ces petits bâtiments, d'une surface globale d'environ 2000 m², peuvent avoir une structure légère qui ne pénalise pas la structure

de la couverture du périphérique, et qui permette de répondre à une flexibilité - modularité importante. Ils peuvent recevoir une programmation très ouverte. L'expérience, très réussie en termes de programmation, du village de Bercy, bien que dans une situation urbaine différente, reste à examiner de près, en synergie dans notre projet avec des activités proposées dans les bâtiments situés de part et d'autre du chemin de fer.

L'excellente exposition plein sud de ces bâtiments, le calme, la qualité du cadre paysager et la présence des équipements universitaires, scolaires, sportives, et des bureaux de l'INSEE, peuvent attirer aussi d'autres activités, telles que des cafés, des restaurants, des ateliers de services, d'informatique, etc.

La pertinence programmatique et urbaine de ces petits bâtiments ne prendra toute sa valeur que dans le projet plus global de la couverture du périérique, à l'est et l'ouest de la porte de Vanves. Ces bâtiments auront alors un rôle urbain séquentiel, en rapport aux deux séquences paysagères, en rapport au concept des Jardins de Solidarité et des Énergies Nouvelles.

IV.4.3. LES BÂTIMENTS SITUÉS À L'OUEST :

Ils sont situés de part et d'autre du pont de la SNCF et ferment l'esplanade, répondant à plusieurs fonctions:

- Environnementale : Ils servent d'écrans antibruit (TGV), et d'écrans contre le vent.
- Socio-économique : Ils créent un véritable pôle urbain, avec de nouveaux services et de nouvelles activités-animations, qui participent à la revitalisation sociale et économique du quartier. Leur programmation peut être étudiée en synergie avec le Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Leur implantation permet des économies importantes pour le budget de la couverture, et procure de nouvelles entrées fiscales à la collectivité. L'ensemble de ses données économiques sera utilisé pour financer les nouveaux équipements et espaces publics que nous proposons dans le quartier.
- Service public : Ils permettent l'implantation de nouveaux services publics à caractère intercommunal, tournés par exemple vers l'information - multimédia, la citoyenneté, la jeunesse, la gouvernance.
- Sécuritaire : L'animation et la présence humaine ainsi que la mixité urbaine et sociale, contribuent à la lutte contre l'insécurité.
- Urbaine: Ils bâtissent un nouvel horizon urbain, en gommant l'effet violent de coupure induit par le balastre du pont de la SNCF. De même, ils adoucissent les ruptures d'échelles qui dévalorisent l'attractivité et l'image du quartier, grâce à un travail d'articulation des échelles intermédiaires entre le sol et le ciel (voir croquis - perspectives).

IV.4.4. LES QUATRE NOUVEAUX BÂTIMENTS PROPOSÉS :

Ils sont calés sur la côte 85.10, reprenant l'acrotère du bâtiment R + 5 (SAGI). Ils créent un sky-line continu, protégeant l'esplanade paysagère des vents et contribuant à la construction de l'image urbaine et paysagère du lieu.

- Le bâtiment situé à l'est du pont de la SNCF, sur la rue Julia Bartet, sera traité en escalier, pour renforcer la continuité avec le trottoir. Un jardin suspendu (sur la côte 72.00) sera également aménagé pour constituer un premier fond de perspective à l'esplanade. Il pourrait accueillir, par exemple, un grand magasin spécialisé dans les nouveaux modes de déplacement doux (vélos-trotinettes-rollers), ou un grand magasin de plantes - animaux (type Truffaut), ou une grande firme spécialisée (type FNAC), ou encore un équipement ludique (de type multiplex), ou salle de bowling, de billard, etc. Le rez-de-chaussée de ce bâtiment ferme la trémie du périphérique, à l'ouest.
- Le bâtiment situé à l'angle de la rue Julia Bartet et Claude Garamont est destiné, aux étages inférieurs, aux services publics (maison de la citoyenneté, du monde associatif, des multimédias et des espaces publics numériques, ou encore de la petite enfance). En ce qui concerne les étages supérieurs, il peut accueillir des logements pour étudiants, en liaison avec les universités voisines, et contribuer à la mixité sociale au quartier.
- Le bâtiment situé à l'ouest du pont de la SNCF protège le quartier d'un point de vue phonique et climatique (vent). Il répond aux besoins du quartier et du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, en matière de stationnement. Il accueille un parc de stationnement qui joue également le rôle d'un parc relais, pour les voyageurs qui y laisseraient leur voiture avant d'emprunter le vélo, le tramway ou le métro (les stations se trouvent à 300 m). L'accès et la sortie de ce parc s'opèrent par les deux quais. Son rez-de-chaussée ferme la trémie du périphérique située sous le pont de la SNCF.
- Le bâtiment situé à l'extrémité ouest de la porte de Brançon assure surtout un rôle de coupe vent et d'écran acoustique pour le quartier. Il ferme en même temps la perspective de la place de Malakoff. Ce nouveau bâtiment peut accueillir, par exemple, un programme d'hôtel, ou d'hôtel d'entreprises, pour répondre aux besoins du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, et faire bénéficier le quartier de la dynamique économique que représente ce dernier.

Les bâtiments proposés sur le périphérique ne posent pas de problèmes techniques majeurs, étant données les faibles largeurs des emprises de voiries, et la maîtrise totale de ce type d'intervention dans de nombreux sites à Paris. Ils ont l'avantage d'être opérationnels rapidement étant donné que ces emprises appartiennent au domaine municipal.

IV.5. LES ACTIONS ENVIRONNEMENTALES

Notre proposition est fondée sur une approche environnementale transversale et systémique qui fixe des actions précises (partie intégrante du Cahier des Charges de cette opération), afin d'assurer :

- le calme dans ce quartier, grâce aux dispositions globales de protection contre le bruit ;
- une meilleure qualité de l'air, grâce à un système de filtres performants pour le traitement de la ventilation du périphérique ;
- la beauté du paysage, à travers une multiplicité de jardins, bosquets, squares, mails, etc. et leurs affectations possibles (publique, privée, privative, associative) ;
- la qualité d'usage des espaces publics, grâce aux dispositifs proposés contre le vent ;
- la promotion des déplacements doux et du transport en commun (synergie entre tramway, métro, pistes cyclables, stationnement relais) ;
- la réduction au maximum des surfaces grises (surfaces étanches) ;
- la gestion des eaux pluviales, de manière écologique, grâce à une série d'actions (recyclage des eaux pluviales de toiture, stockage des eaux d'orage, réduction des volumes d'eau de ruissellement, traitement des eaux de ruissellement des voiries) ;
- la qualité environnementale des futures constructions, avec une démarche HQE.
- l'utilisation des énergies renouvelables (surtout solaire, compte tenu de l'excellente exposition du site), sous différentes formes (panneaux solaires - toitures pour les petits bâtiments qui délimitent l'Esplanade Paysagère, par exemple) ;
- chantier vert pendant la réalisation du projet, afin de réduire au maximum l'impact des nuisances dans le quartier ;
- maîtrise des rejets gazeux des installations existantes, grâce à un contrôle de la situation actuelle ;
- maîtrise des déchets d'activité, avec une amélioration du système de collecte ;
- mise en place d'un système de management environnemental pour l'ensemble des acteurs impliqués dans cette opération, qui permet de partager les objectifs de qualité du cadre de vie de ce quartier, de façon durable.

V. CONCLUSION

Chaque époque a marqué ce territoire de sa propre écriture : le XIX^e siècle., avec sa préoccupation défensive, a édifié les fortifications, le début du XX^e, avec sa préoccupation sociale et hygiéniste, a édifié les HBM et la Ceinture Verte, les années 60, avec la politique du " tout voiture, tout consommation " ont creusé le périphérique et séparé physiquement et socialement Paris et la banlieue.

Aujourd'hui, la couverture du périphérique ne peut pas être considérée comme une simple réponse technique, ce serait une opération trop coûteuse en termes d'investissements publics, et pauvre en termes d'usages et d'échanges sociaux. Elle ne répondrait pas à l'aspiration des citoyens, qui demandent des solutions à la source des difficultés et à la hauteur des enjeux, et une amélioration durable de leur cadre de vie, plutôt que des actions sur les conséquences des problèmes sociaux et environnementaux.

Ce projet doit être tout à la fois : acte fondateur d'une réconciliation entre Paris et la première couronne, action de solidarité territoriale, qui combat les discriminations spatiales et sociales induites par le périphérique, et enfin, manifestation d'une volonté politique forte pour le Développement Durable.

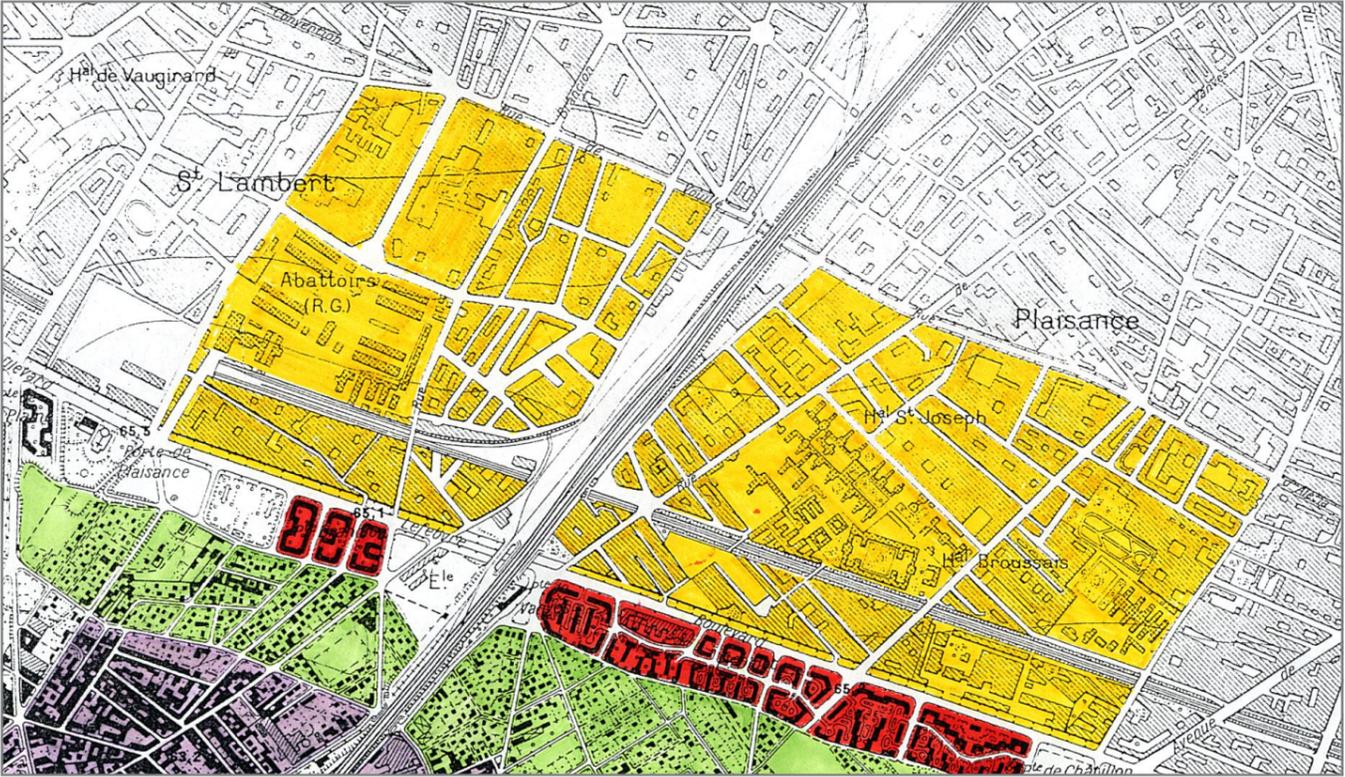
Cette étude sur la porte de Vanves, qui suit celle sur la porte d'Ivry, nous donne l'occasion de vérifier et de confirmer l'hypothèse que - ville - nature - densités - ne sont pas des données opposables, ni juxtaposables, mais au contraire compatibles, dont la relation systémique, est la fondatrice même de la Ville Durable.

Par conséquent il n'y pas de solutions automatiques pour le tout urbain ou le tout vert, mais une réflexion spécifique à chaque lieu-milieu, qui apporte des propositions plurielles et ouvertes autour du thème du Développement Durable et de Démocratie de proximité.

(1)Approche holistique : Du mot grec holos, qui signifie que les différents aspects et composants formant un ensemble solidaire et indivisible, dont les diverses parties, qui sont dans une relation de dépendance réciproque, ne peuvent se comprendre que par le tout, qui leur donne toute leur signification.



Plan de 1876.



Plan de 1936.



Photo 1936.



Photo années 1950.

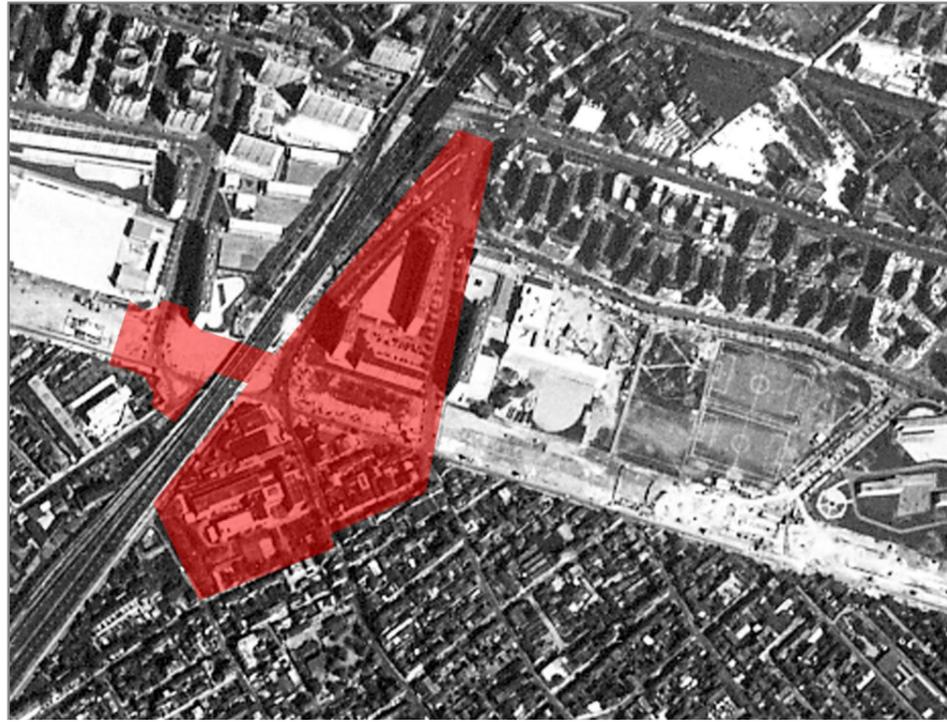


Photo 1960.



Photo années 1960.

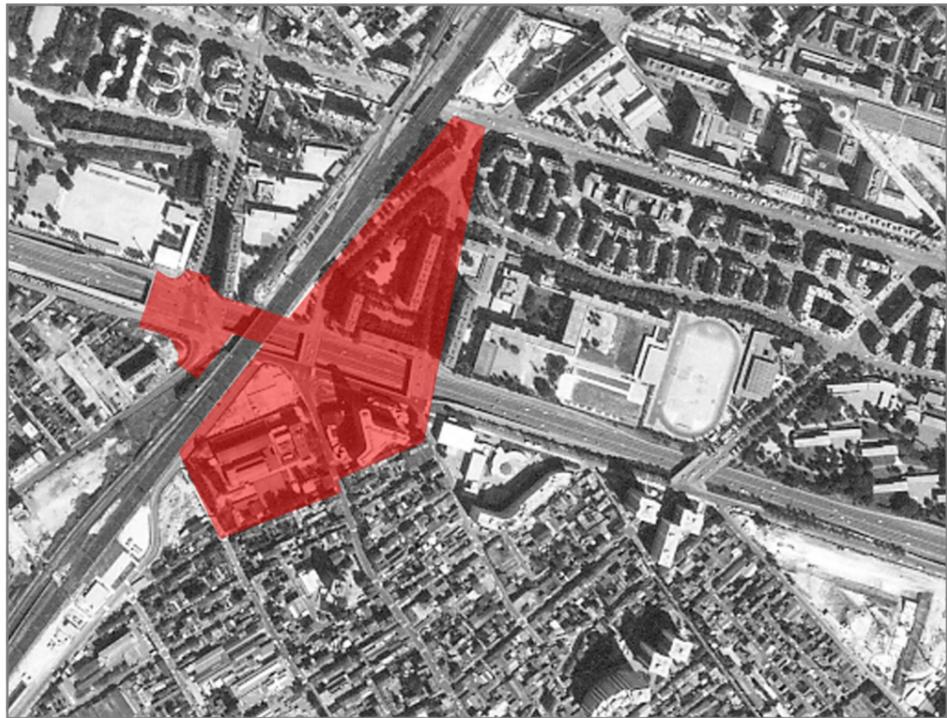


Photo 1975.



Projet APUR 1991.



Photo d'aujourd'hui.

PARIS-PREMIÈRE COURONNE CADRE URBAIN

1 - LES PAYSAGES

1-1- FORMES STRUCTURANTES

- tracés structurants
- places et espaces singuliers
- perspectives et échappées
- Seine, canaux et plans d'eau

1-2- COMPOSANTS DU PAYSAGE

- équipements et édifices remarquables
- batiments de 13 étages et plus (IGH)
- plantations d'alignements
- bois, parcs et jardins publics
- talus de grandes infrastructures
- cimetière, terrains de sport, espaces libres
- faisceaux ferroviaires
- espaces vacants

2- LE TISSU URBAIN

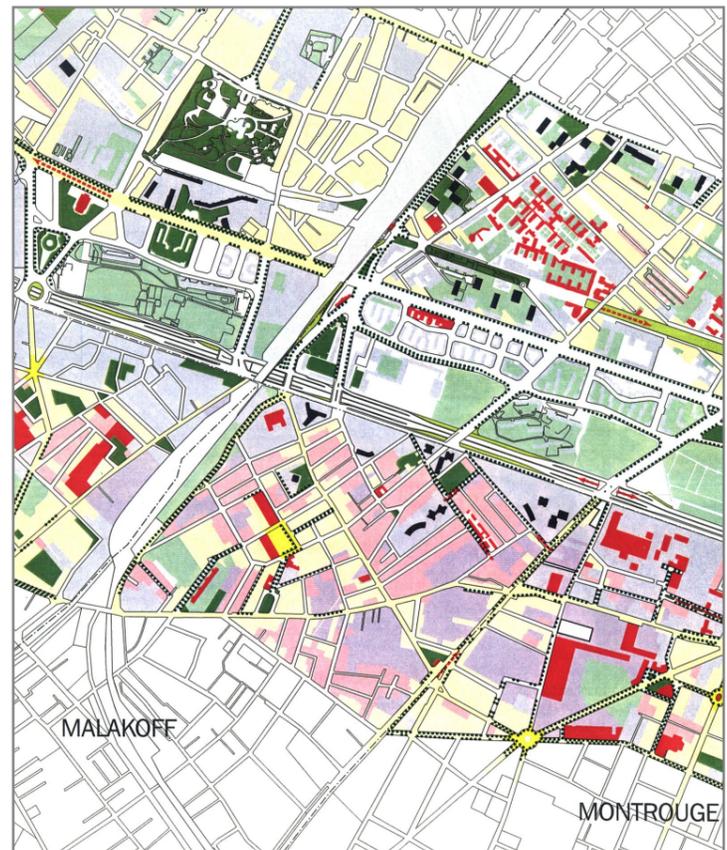
- tissus continus
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissus à dominante d'habitat individuel

--- limites communales et d'arrondissements

apur
BUREAU D'URBANISME

AURIF
AGENCE D'URBANISME

0 100 500m



Composantes de la vie locale

- Rue commerçante
- Zone de commerce alimentaire
- Marché découvert intermittent
- Centre commercial
- Espace vert
- Équipement sportif de quartier
- Mairie d'arrondissement / Hôtel de Ville
- Supermarché
- Bureau de Poste
- Lieu de culte
- École / Collège
- Crèche
- Piscine
- Poste de Police
- Métro, RER, Tramway
- Boulevards des Maréchaux
- Boulevard Périphérique / Autoroute A6

0 200 400 600 800 1000 mètres

16 Juillet 2001



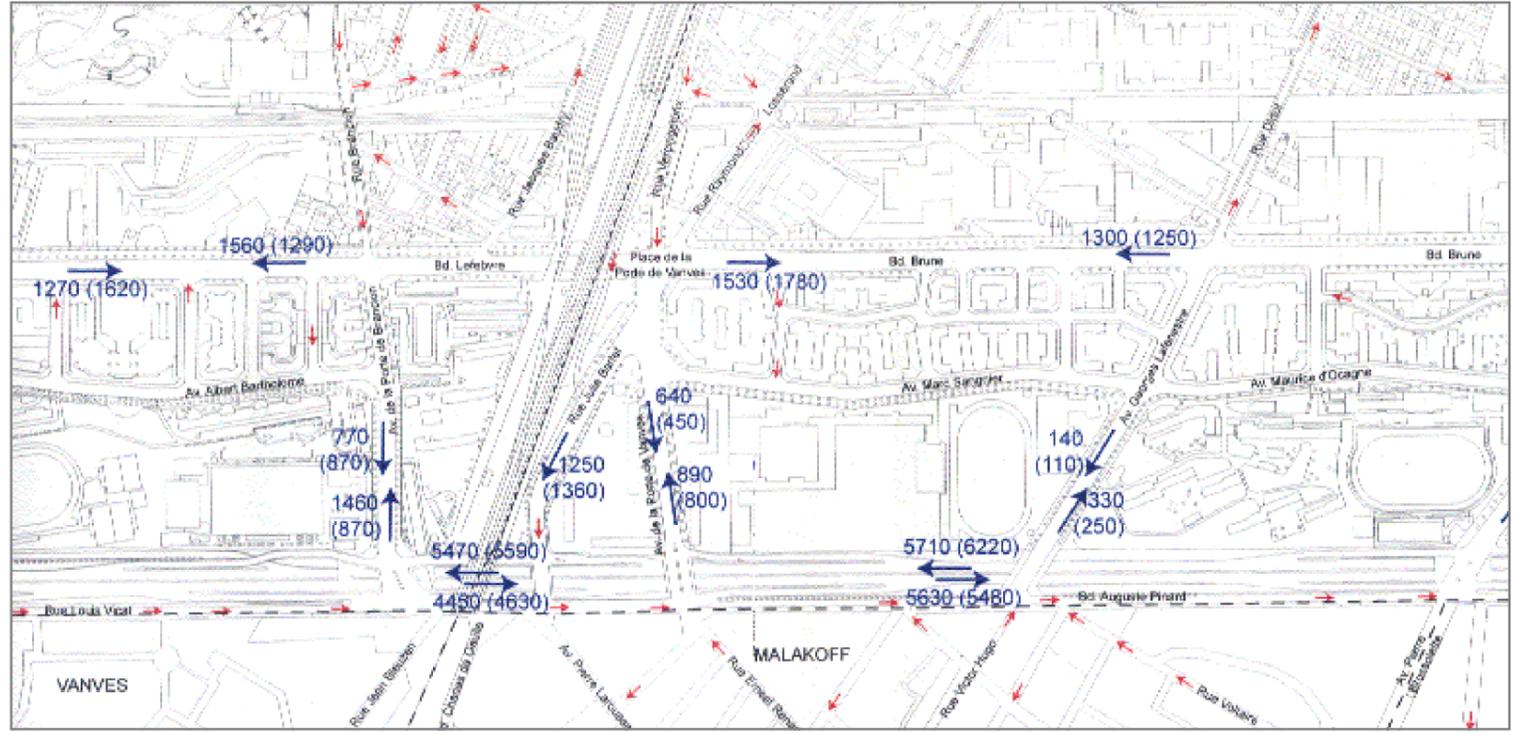
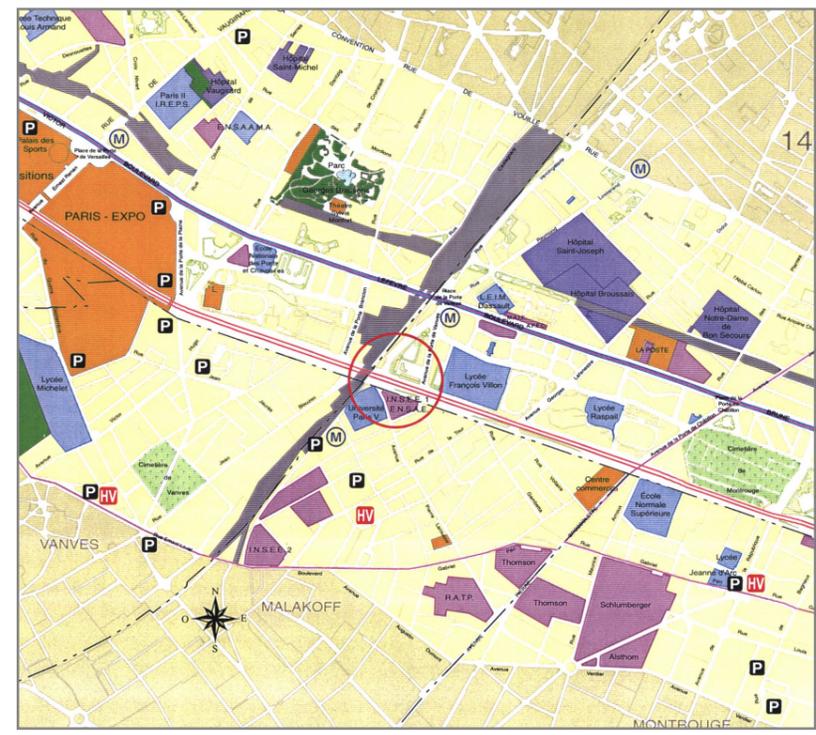
Pôles d'attraction

Emprises accueillant du public :

- Sportif
- Enseignement secondaire, professionnel et universitaire
- Santé
- Jardin
- Cimetière
- Autre emprise accueillant du public
- Grandes emprises d'activité
- Faisceaux ferroviaires
- Mairie d'arrondissement / Hôtel de Ville
- Parking
- Métro, RER, Tramway
- Réseau principal du Plan de Déplacements Urbains
- Boulevards des Maréchaux
- Boulevard Périphérique / Autoroute A6

0 200 400 600 800 1000 mètres

16 juillet 2001



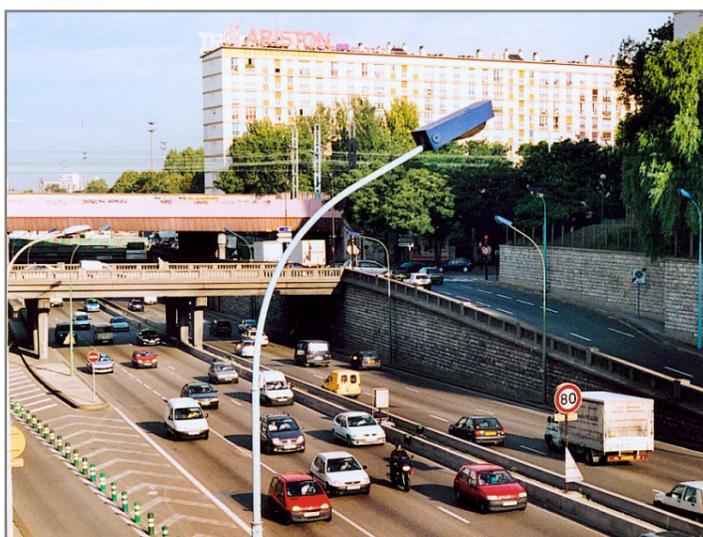
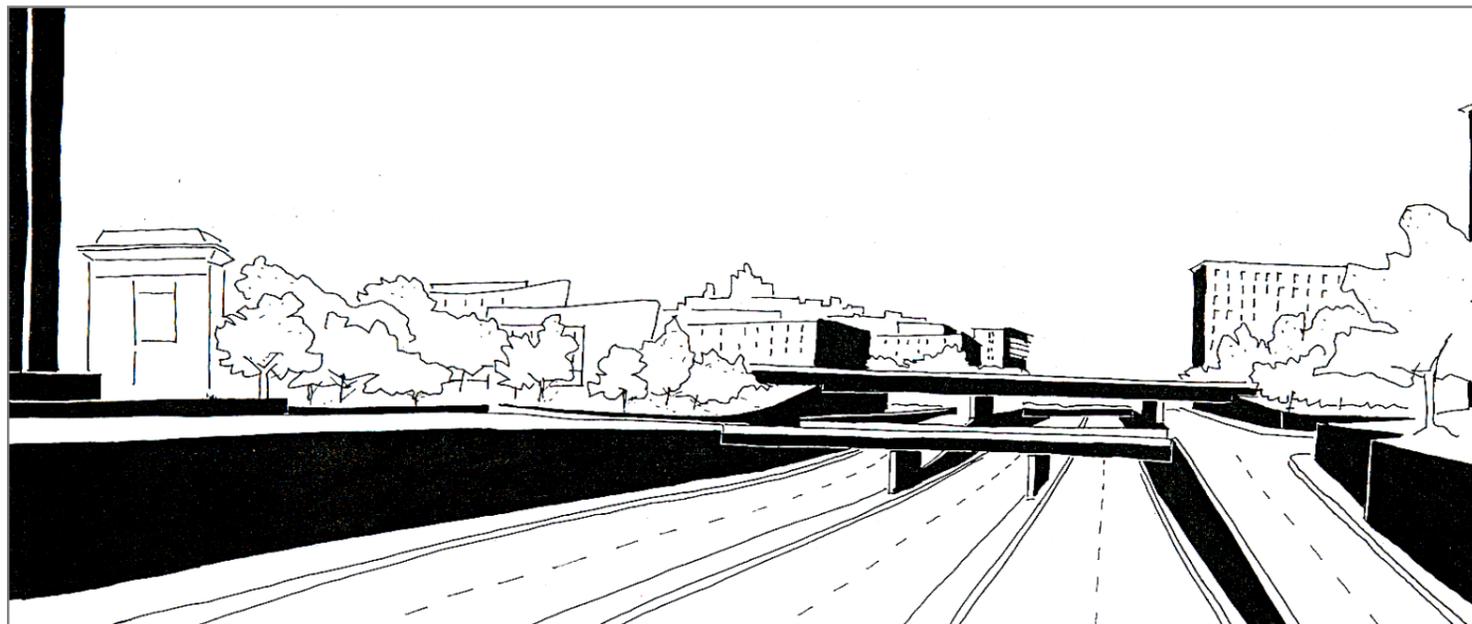
→ Rue à sens unique
 5470 Heure de pointe du matin
 (1360) Heure de pointe du soir
 Sources : Comptages en ligne - DVD - Juin 2000



10

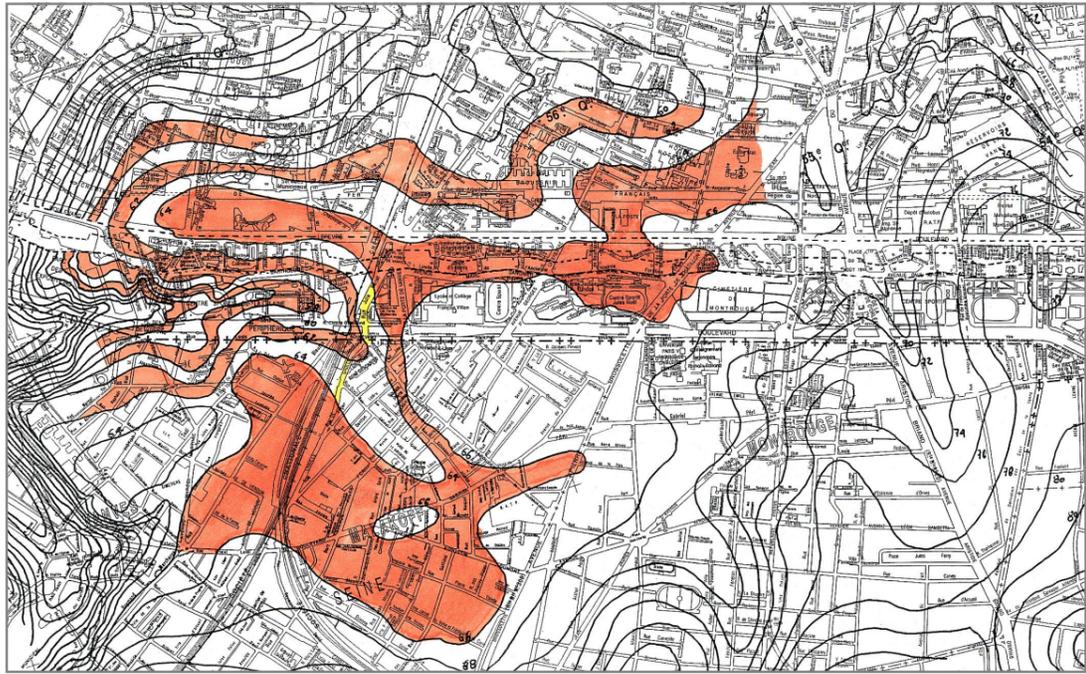


D'un côté Malakoff, village pittoresque.

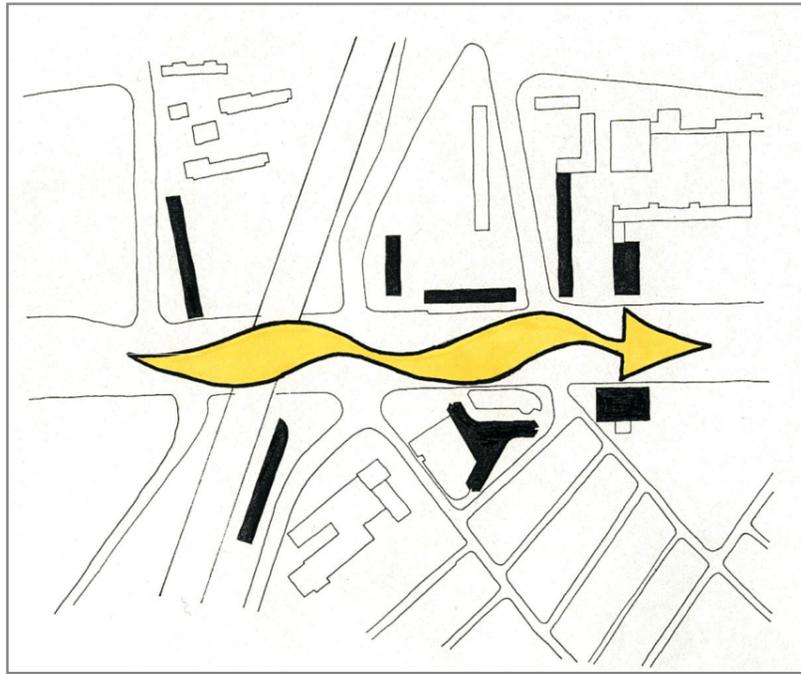


D'un côté Malakoff, village pittoresque.

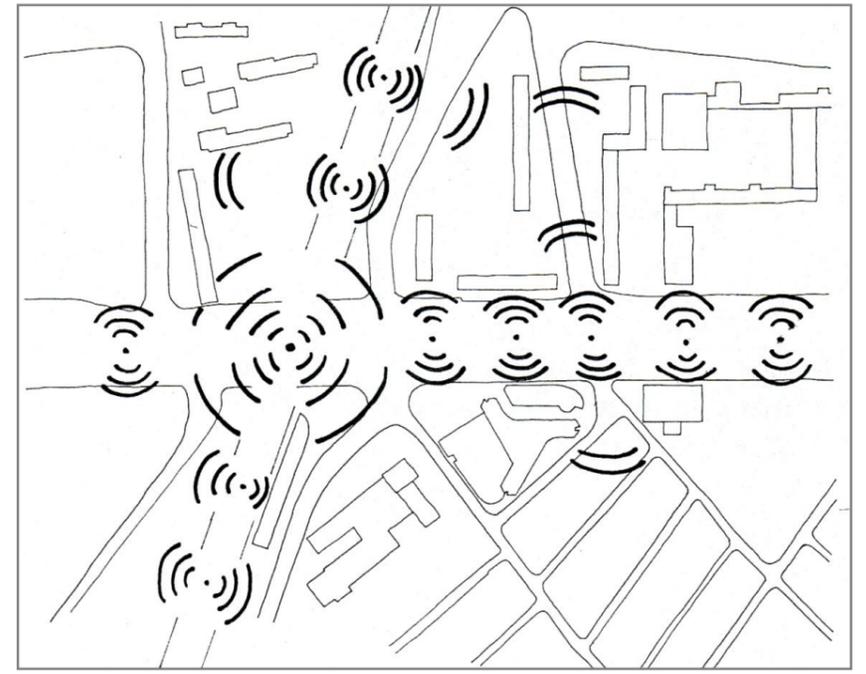
De l'autre côté à Paris, un territoire éventré par la voiture, avec des ruptures d'échelles à cause des grands ensembles, et les ouvrages techniques du périphérique et de la SNCF.



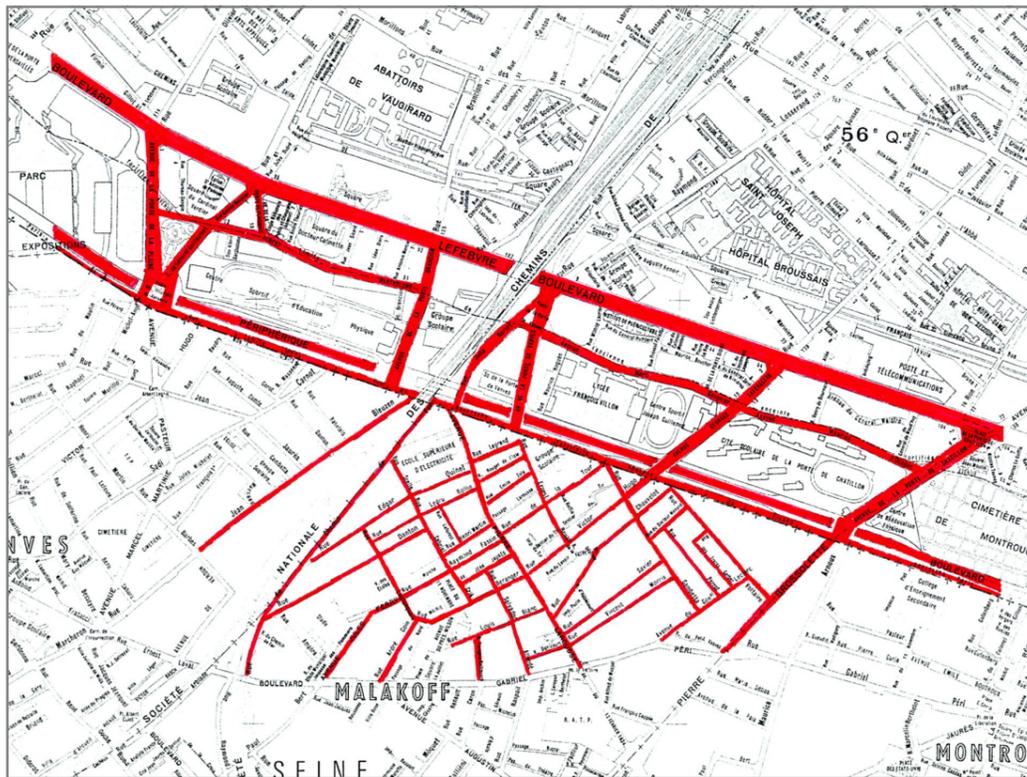
Une topographie oubliée.



Un formidable couloir de vent.



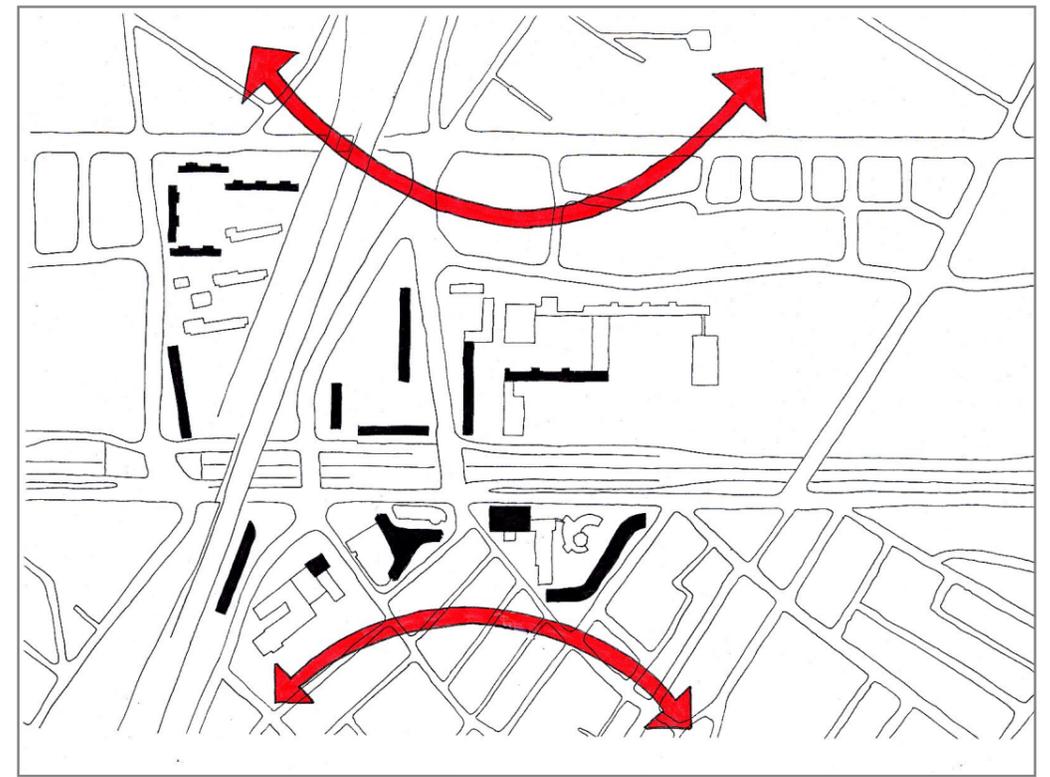
Deux nuisances sonores pénibles, le périph et le train.



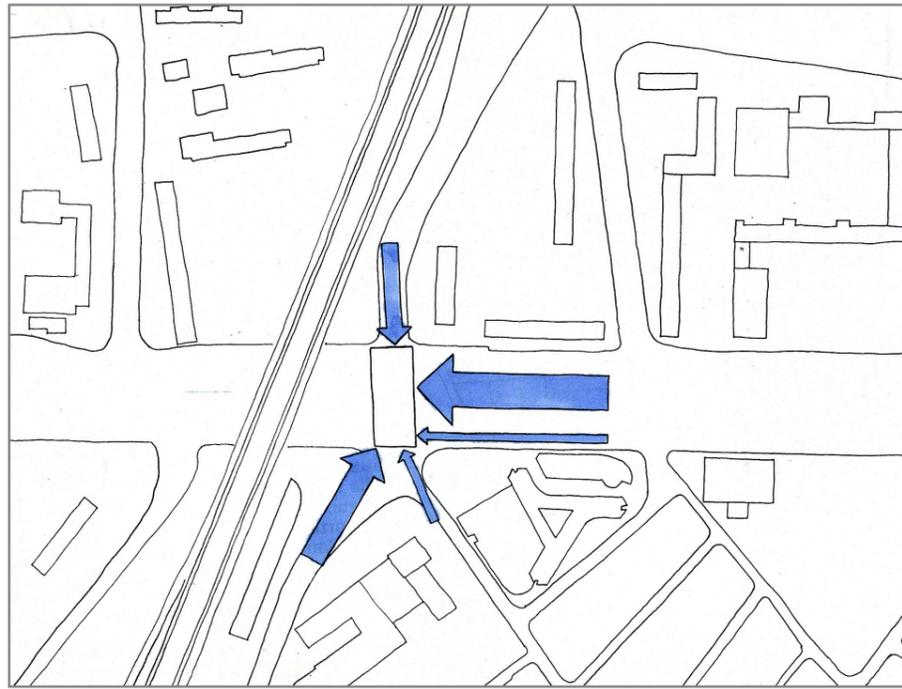
Ruptures d'échelles et d'usage.



Une urbanité et un no'mans land ; le vide et le résiduel, synonymes de l'insécurité.



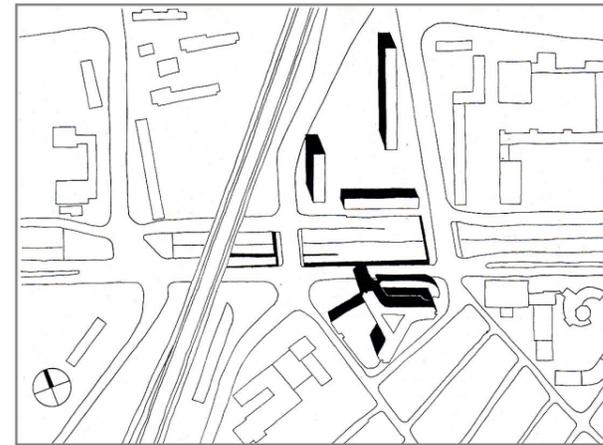
Deux villes qui se tournent le dos.



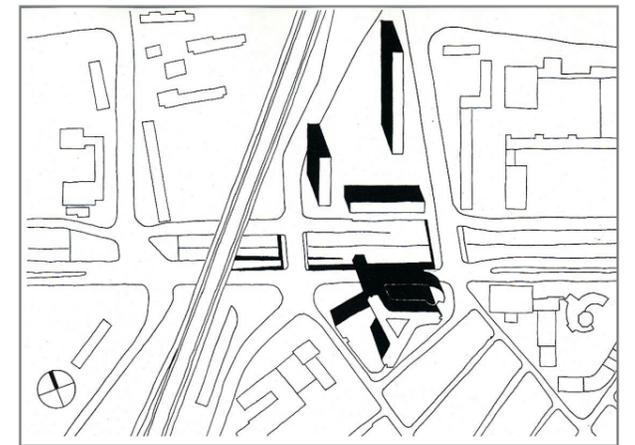
Le point bas de la rue Julia Bartet.



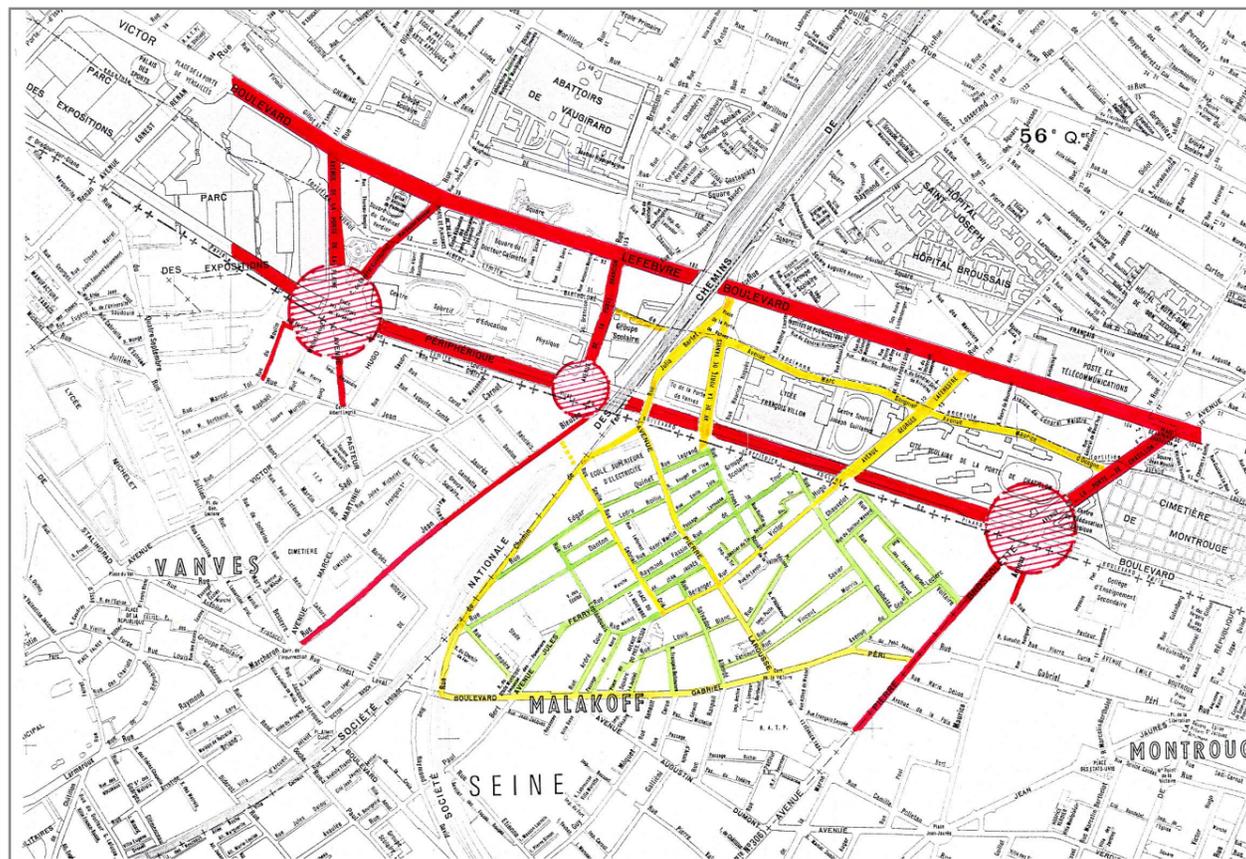
Solstice d'hiver.



Solstice d'été.



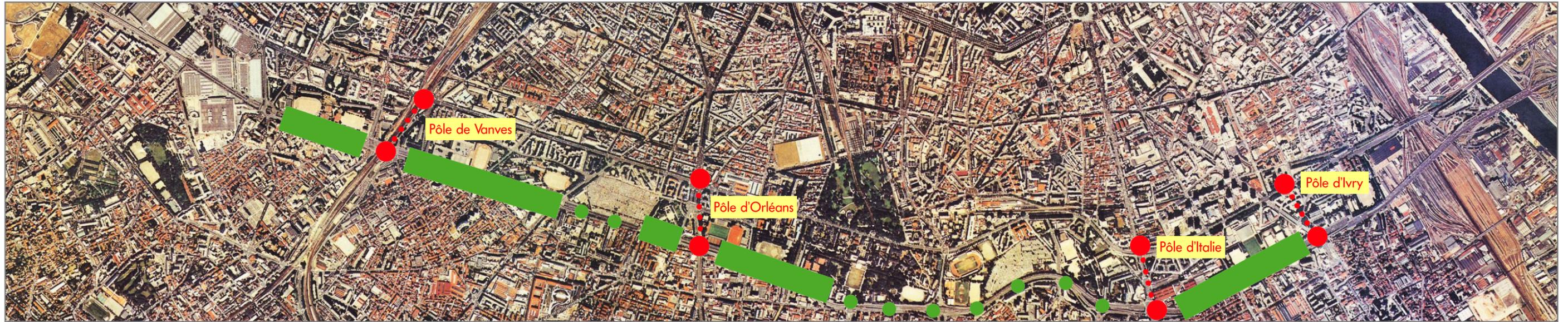
Équinoxe.



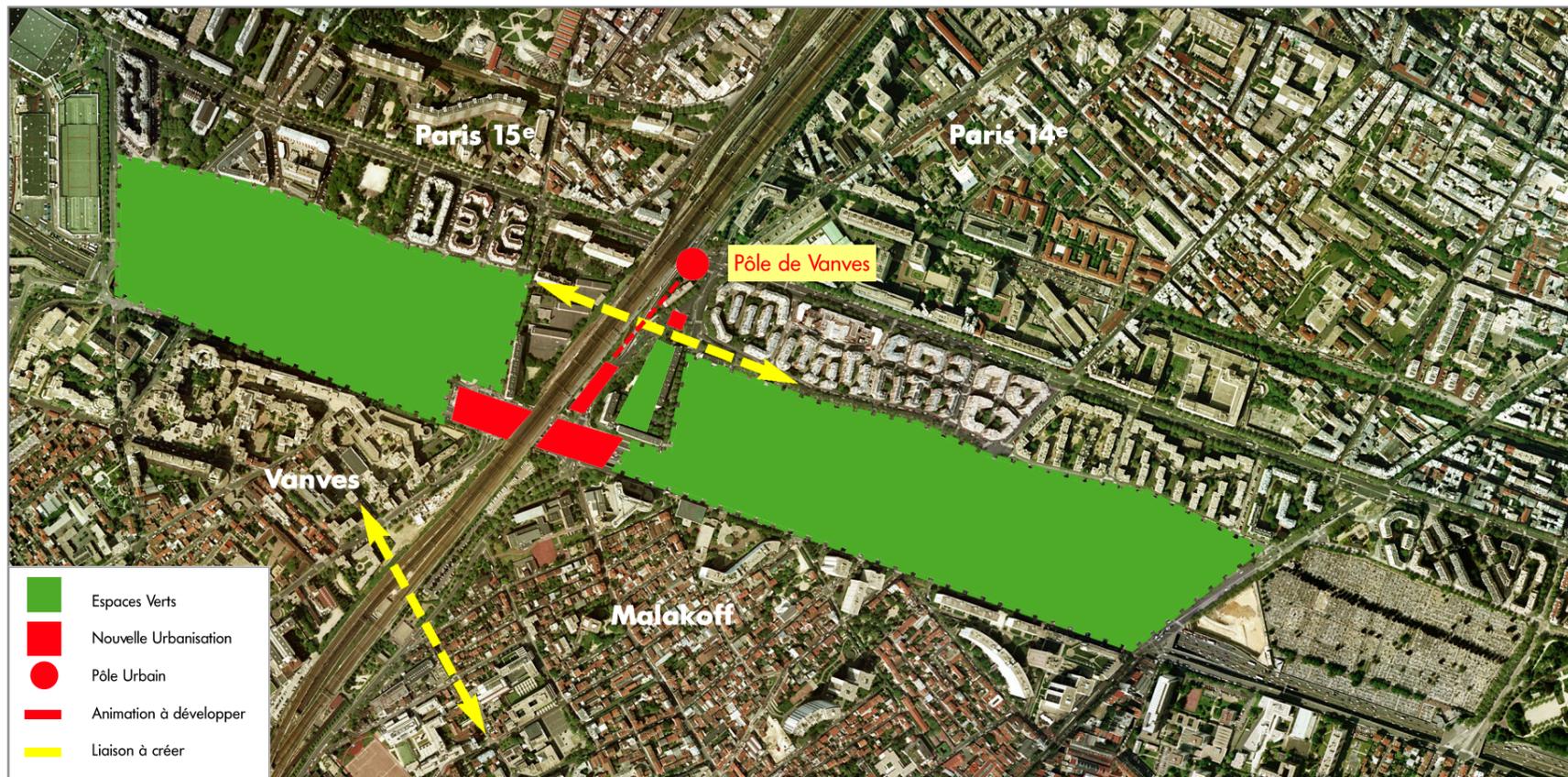
Échanges principaux et secondaires au niveau de la circulation entre Paris et la périphérie.



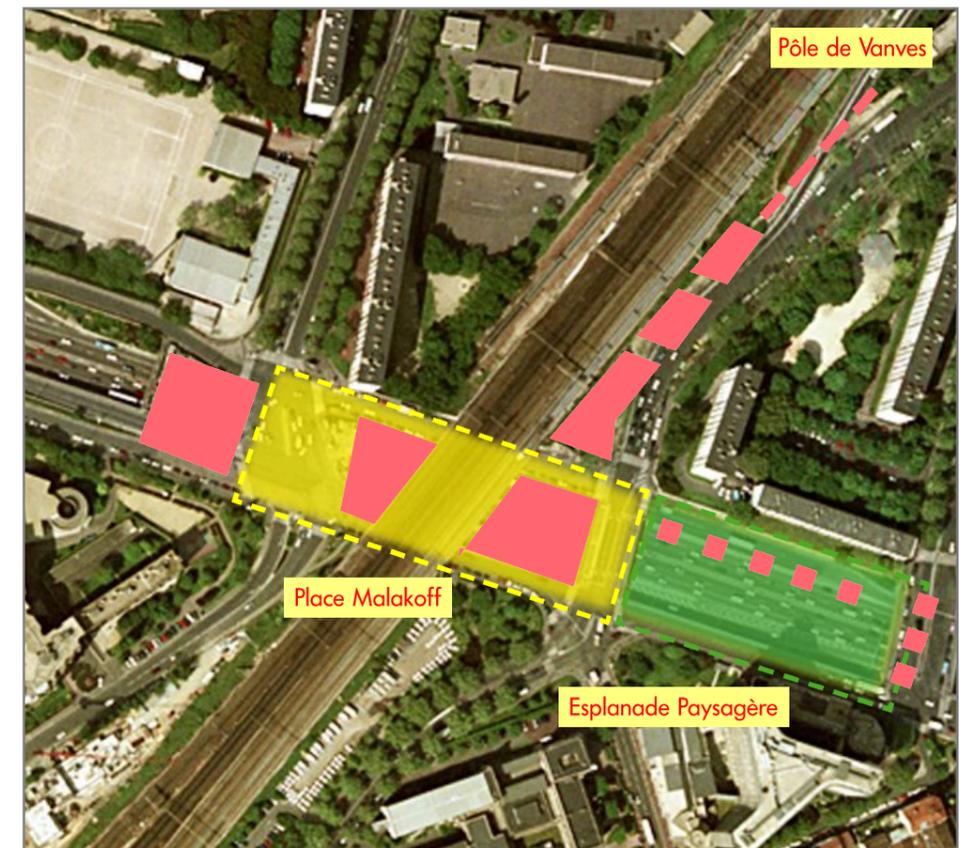
Coupures existantes et coupures potentielles.



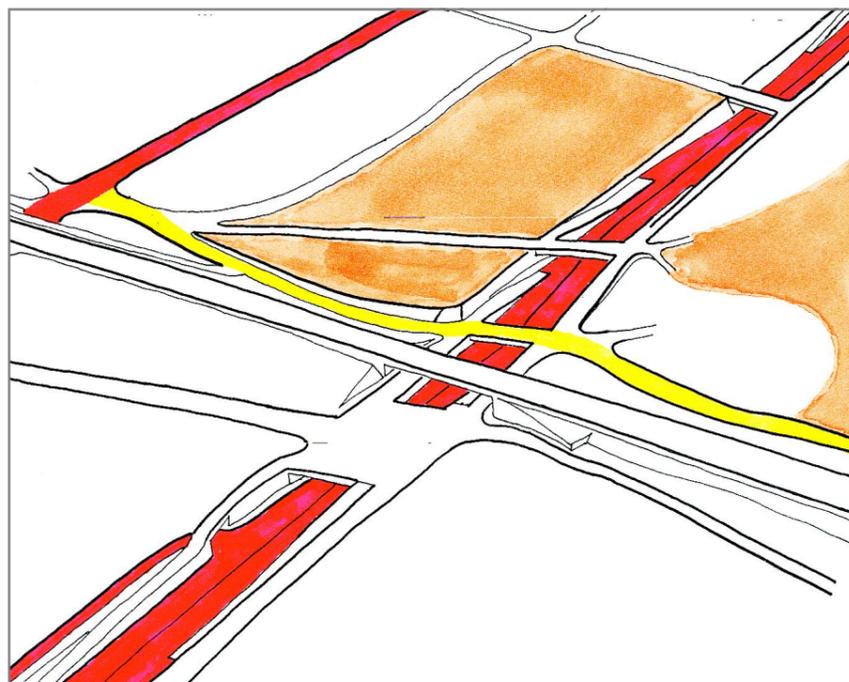
Échelle du territoire : le Transparc Métropolitain.



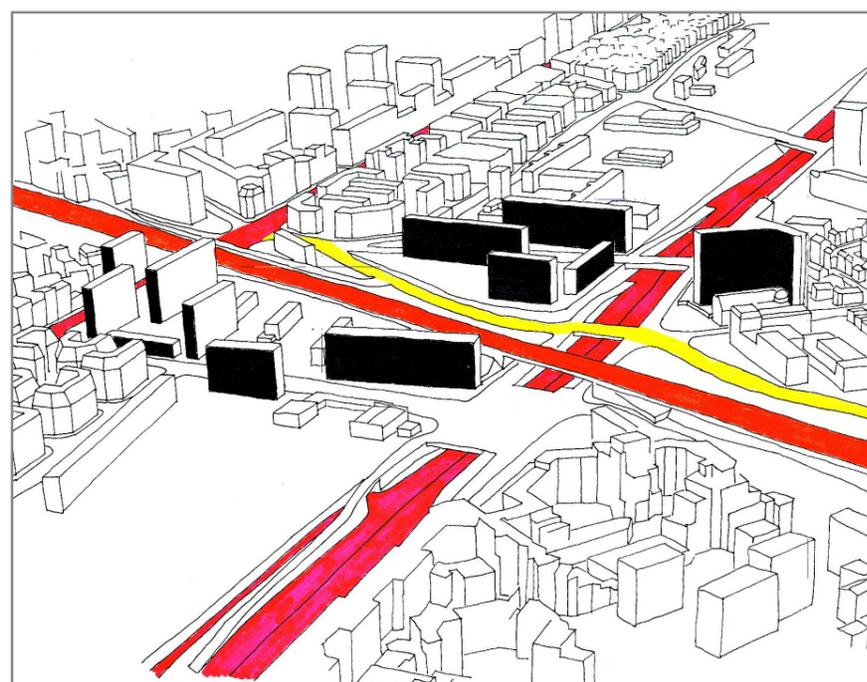
Échelle intercommunale : le Pôle Urbain et les Jardins de la Solidarité et des Énergies Nouvelles.



Échelle du quartier : la Place Malakoff et l'Esplanade Paysagère.



Une topographie négligée.

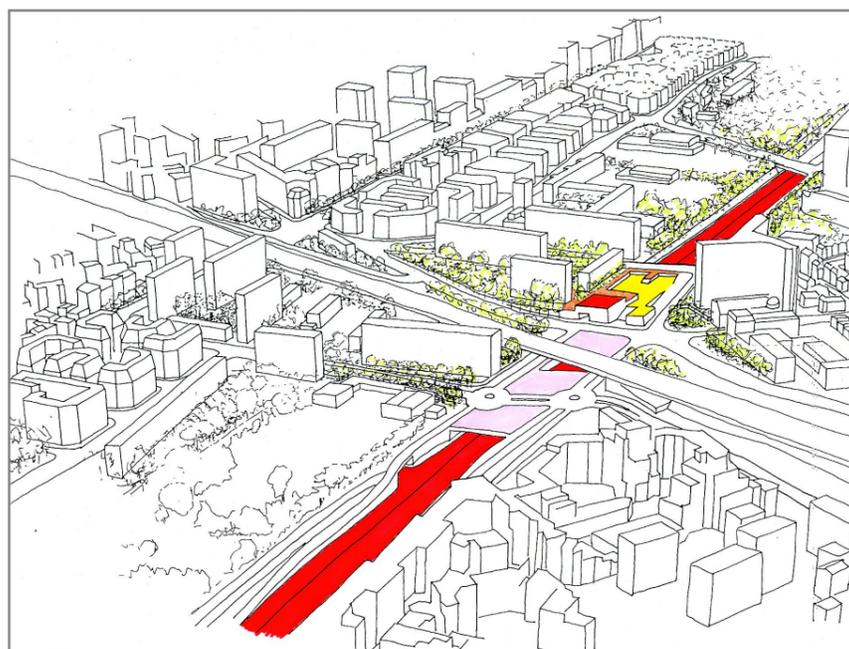


Des grands ensembles sans encrage au sol, en rupture d'échelle, point noir du paysage.

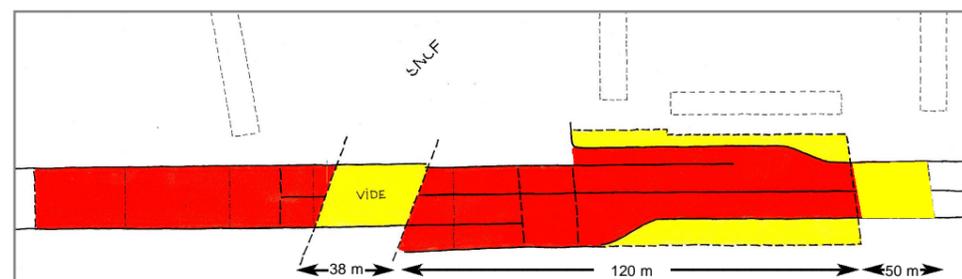


La couverture du périphérique, comme sol de référence qui restitue la topographie du lieu.

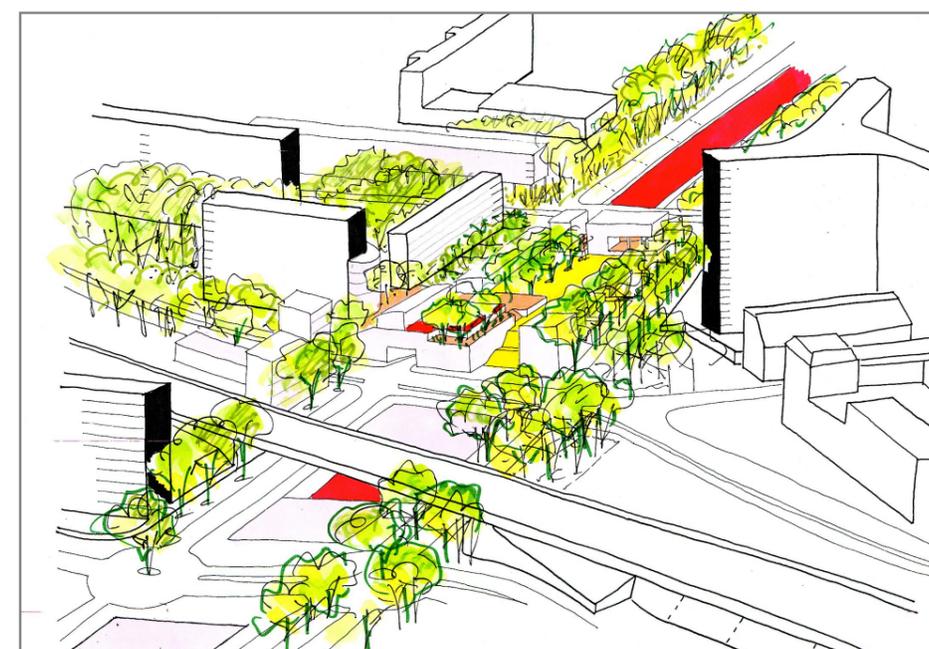
15



Un nouveau sol en devenir qui organise harmonieusement les déplacements et les circulations.



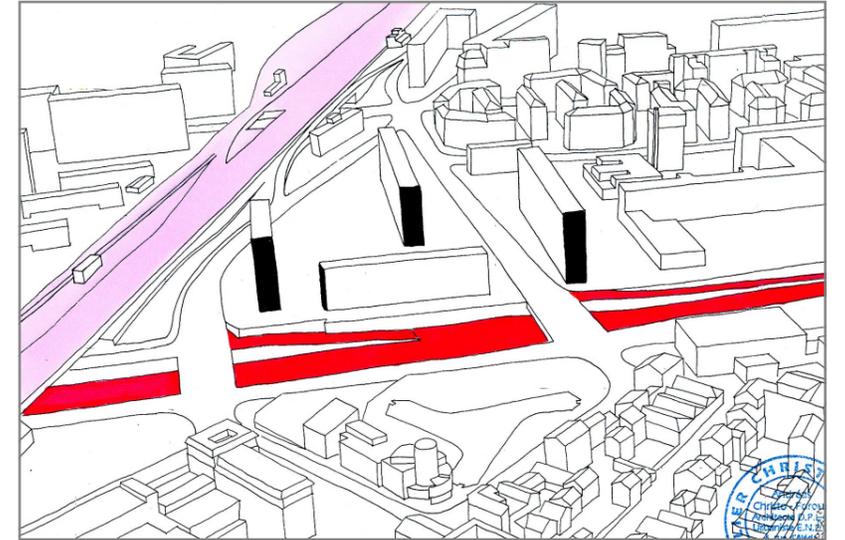
Économies potentielles au niveau de la couverture du périphérique.



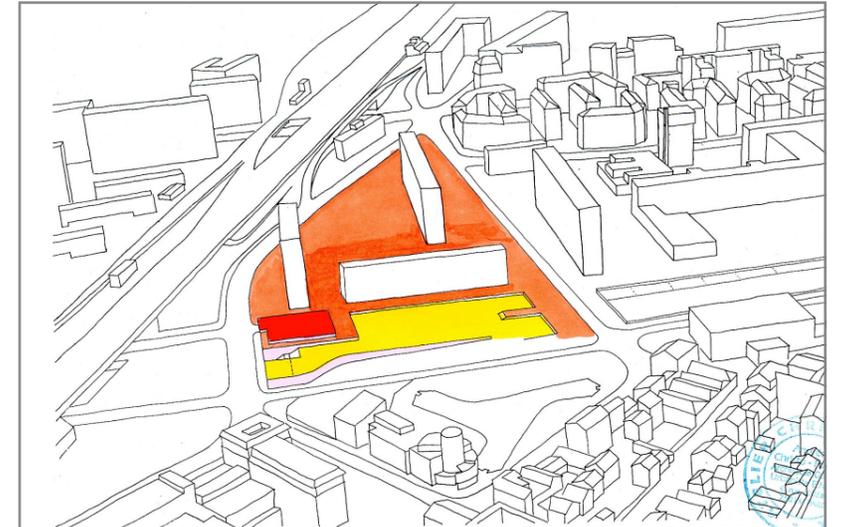
Simulation possible pour la création de l'Esplanade Paysagère.



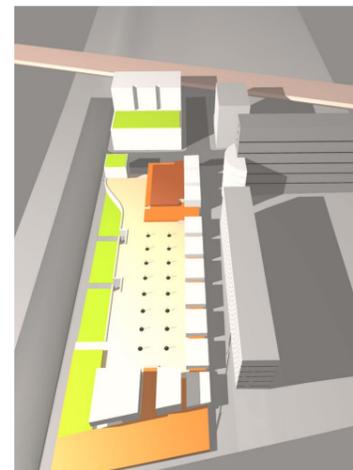
La perspective depuis l'Esplanade Paysagère vers le Pont du chemin de fer.



La situation actuelle.



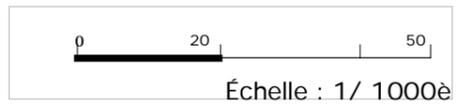
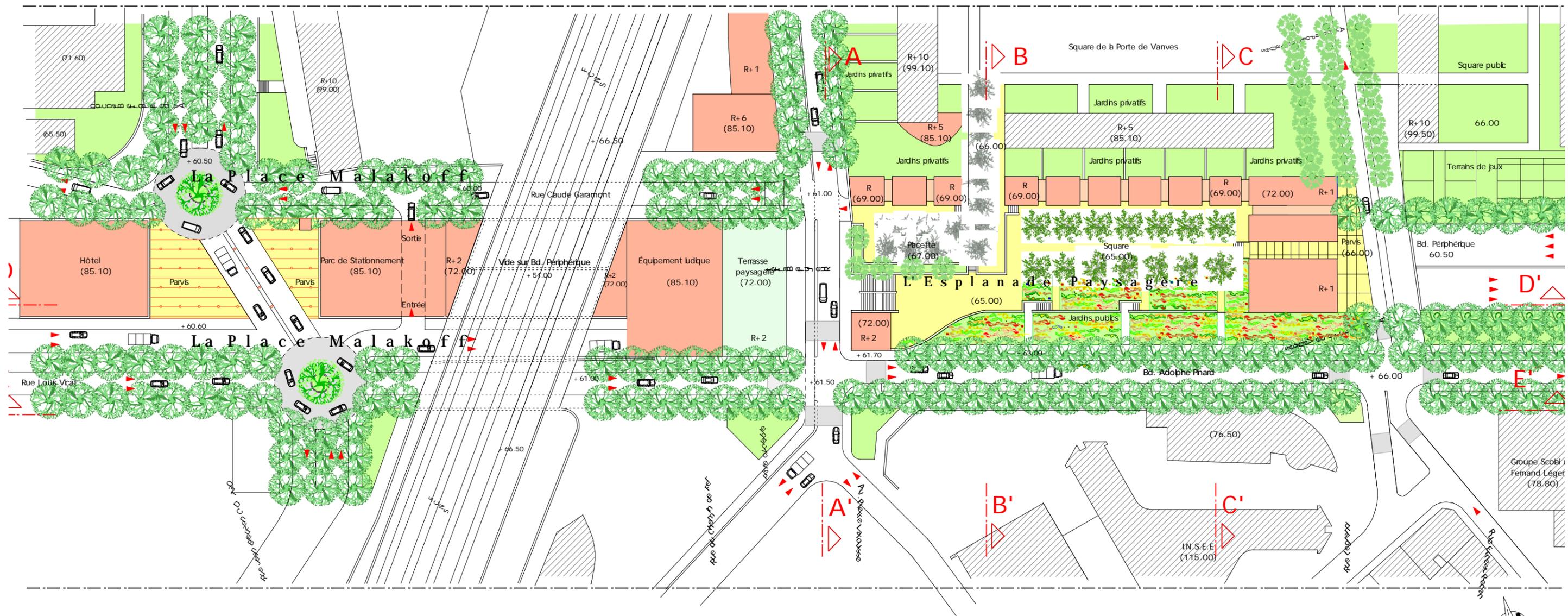
Constitution d'un sol de référence.

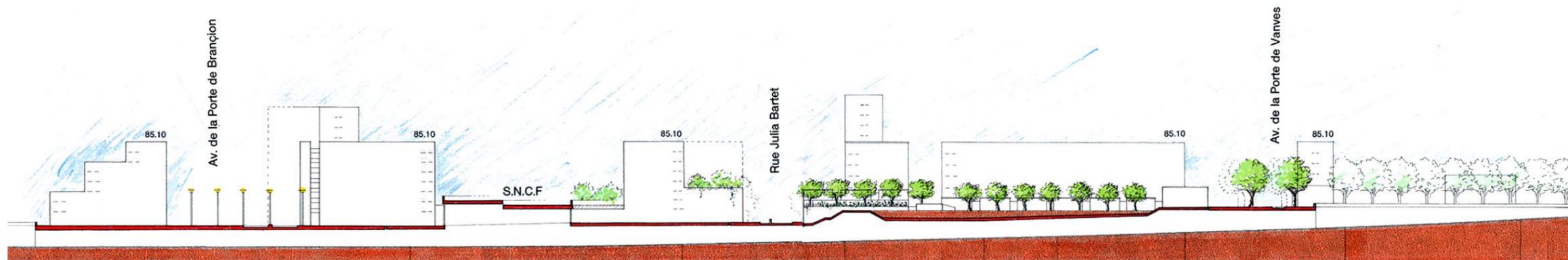


Simulations des dispositifs possibles.



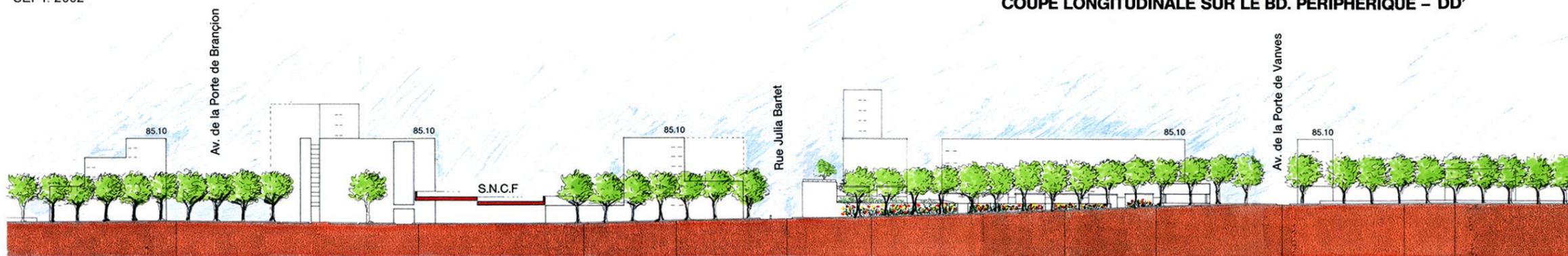
Simulation pour la création d'une Esplanade Paysagère.



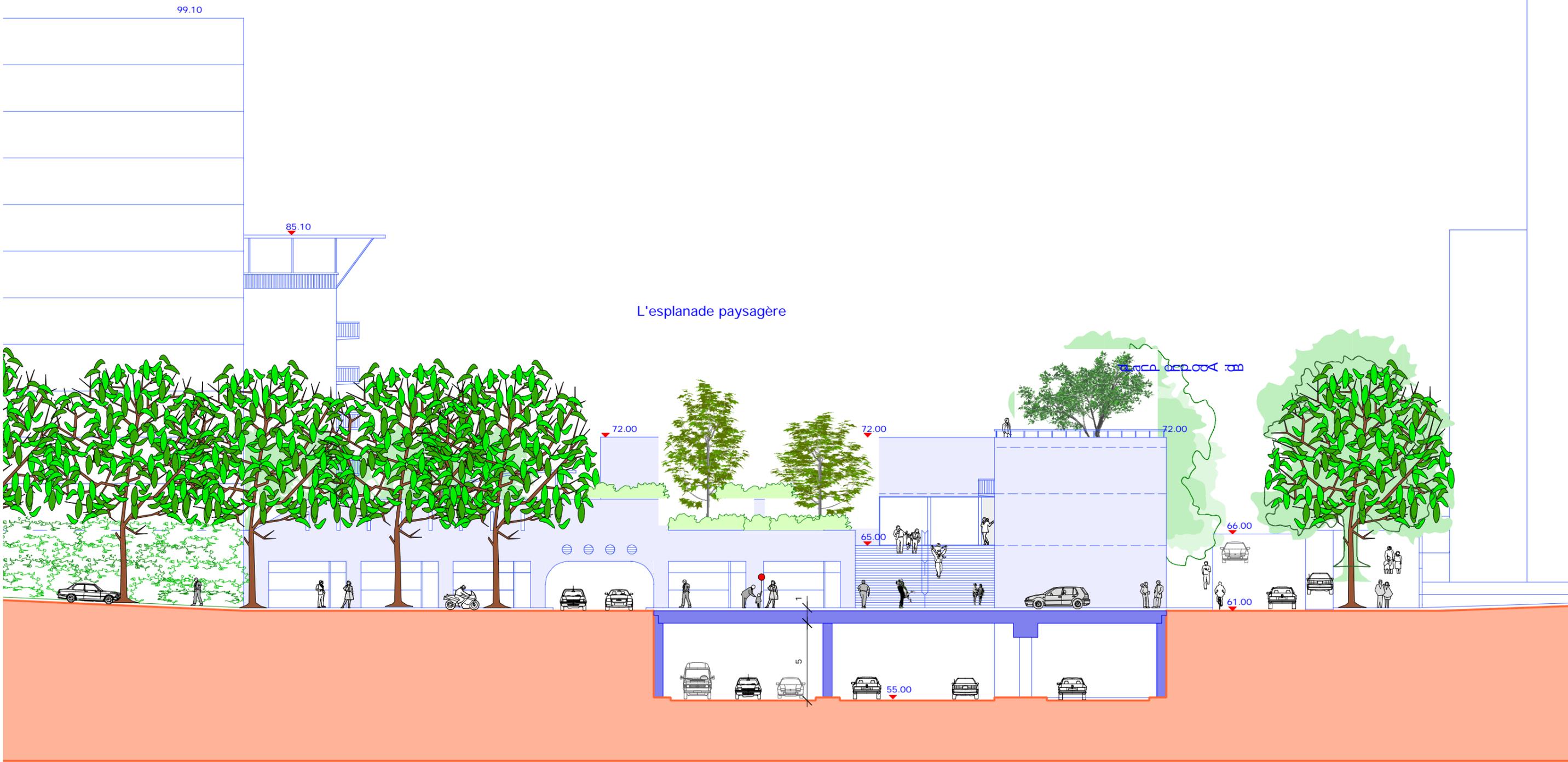


ATELIER CHRISTO-FOROUX
 PROJET URBAIN PORTE DE VANVES
 SEPT. 2002

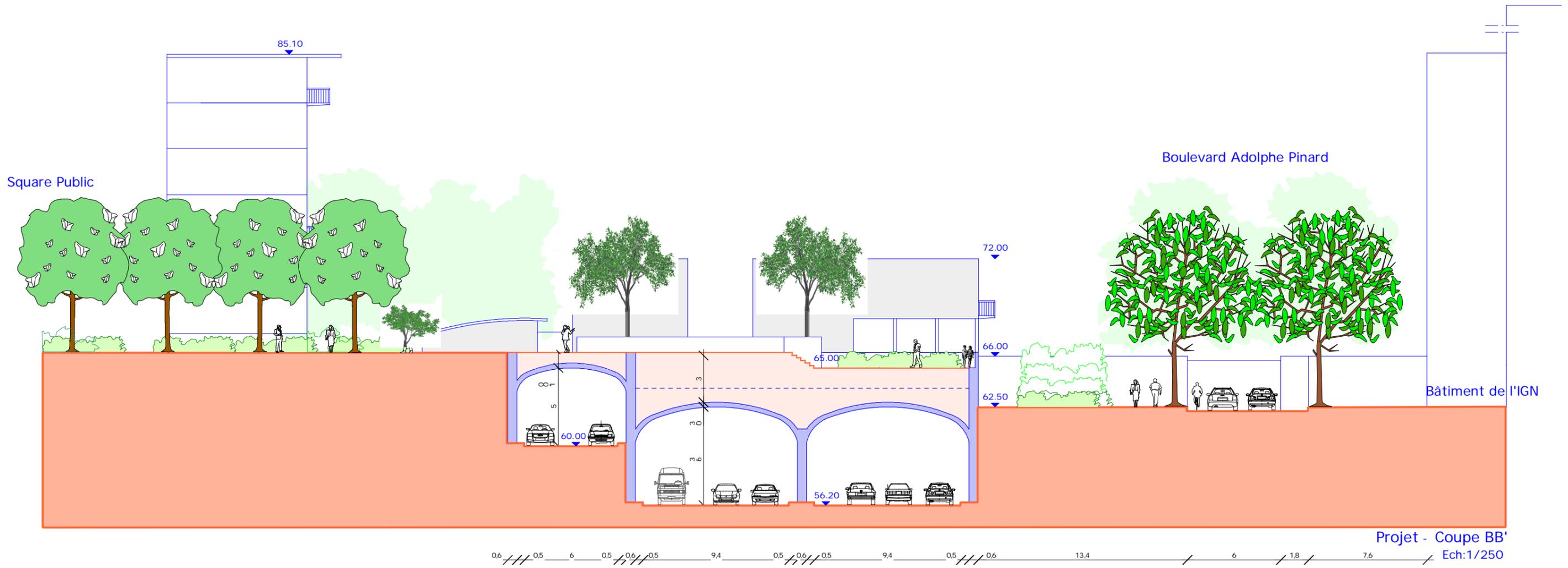
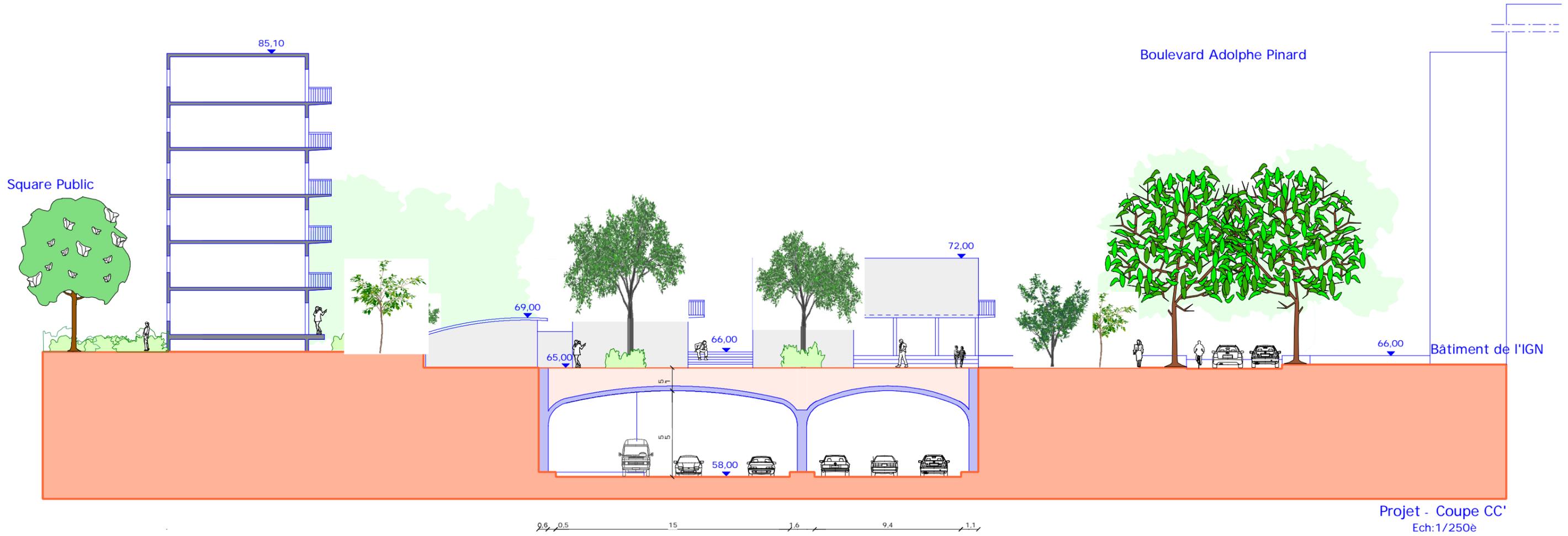
COUPE LONGITUDINALE SUR LE BD. PÉRIPHÉRIQUE - DD'



COUPE LONGITUDINALE SUR LE BD. ADOLPHE PINARD - EE'



COUPE AA' - éch:1/250

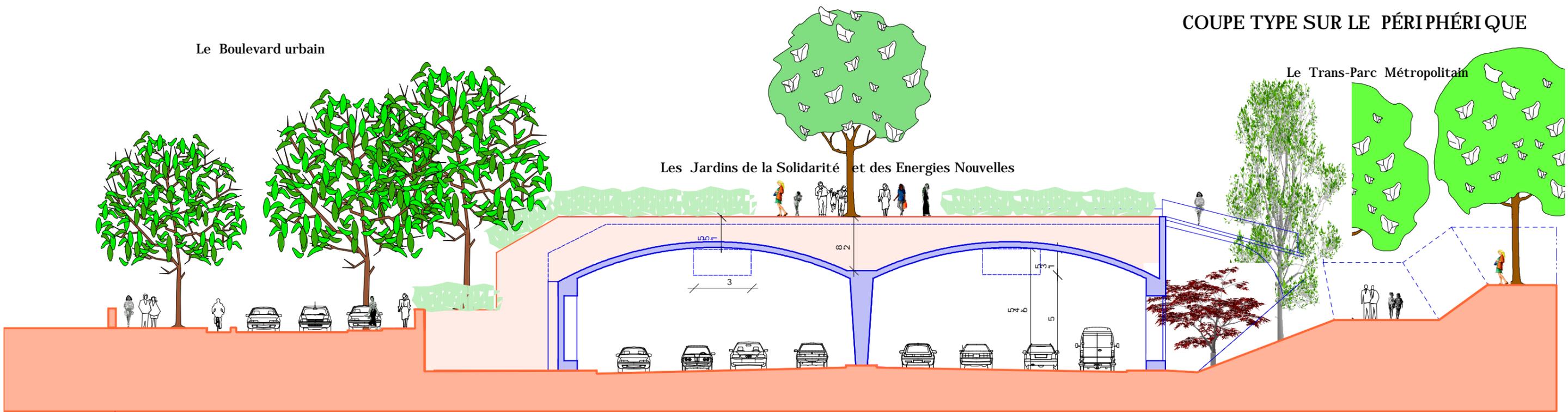


COUPE TYPE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE

Le Boulevard urbain

Le Trans-Parc Métropolitain

Les Jardins de la Solidarité et des Energies Nouvelles



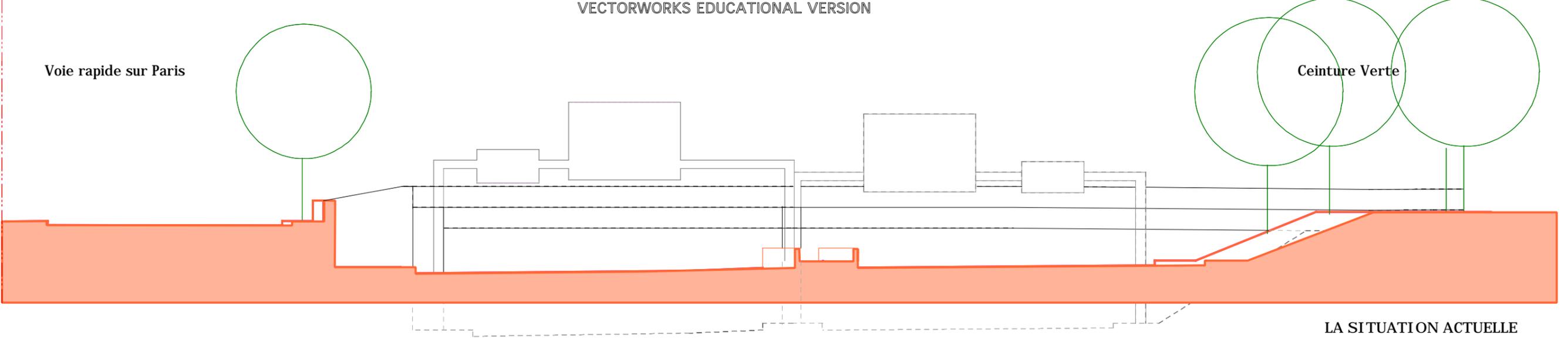
PROPOSITION

VECTORWORKS EDUCATIONAL VERSION

Banlieue

Voie rapide sur Paris

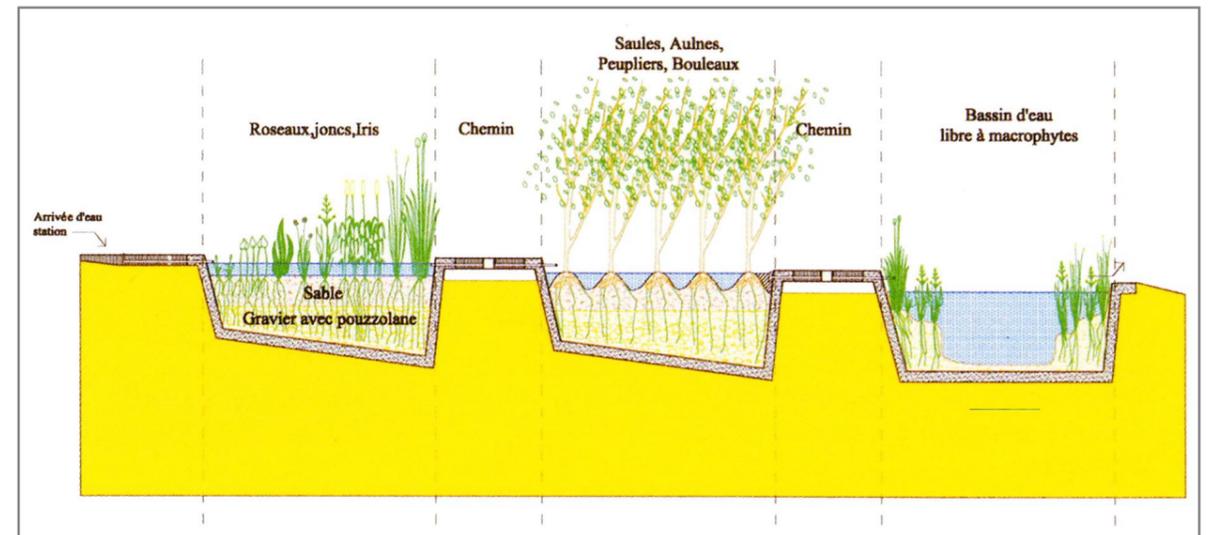
Ceinture Verte



LA SITUATION ACTUELLE



Les murs végétaux.



Exemple de jardins filtrants (Société Site et Concept).