

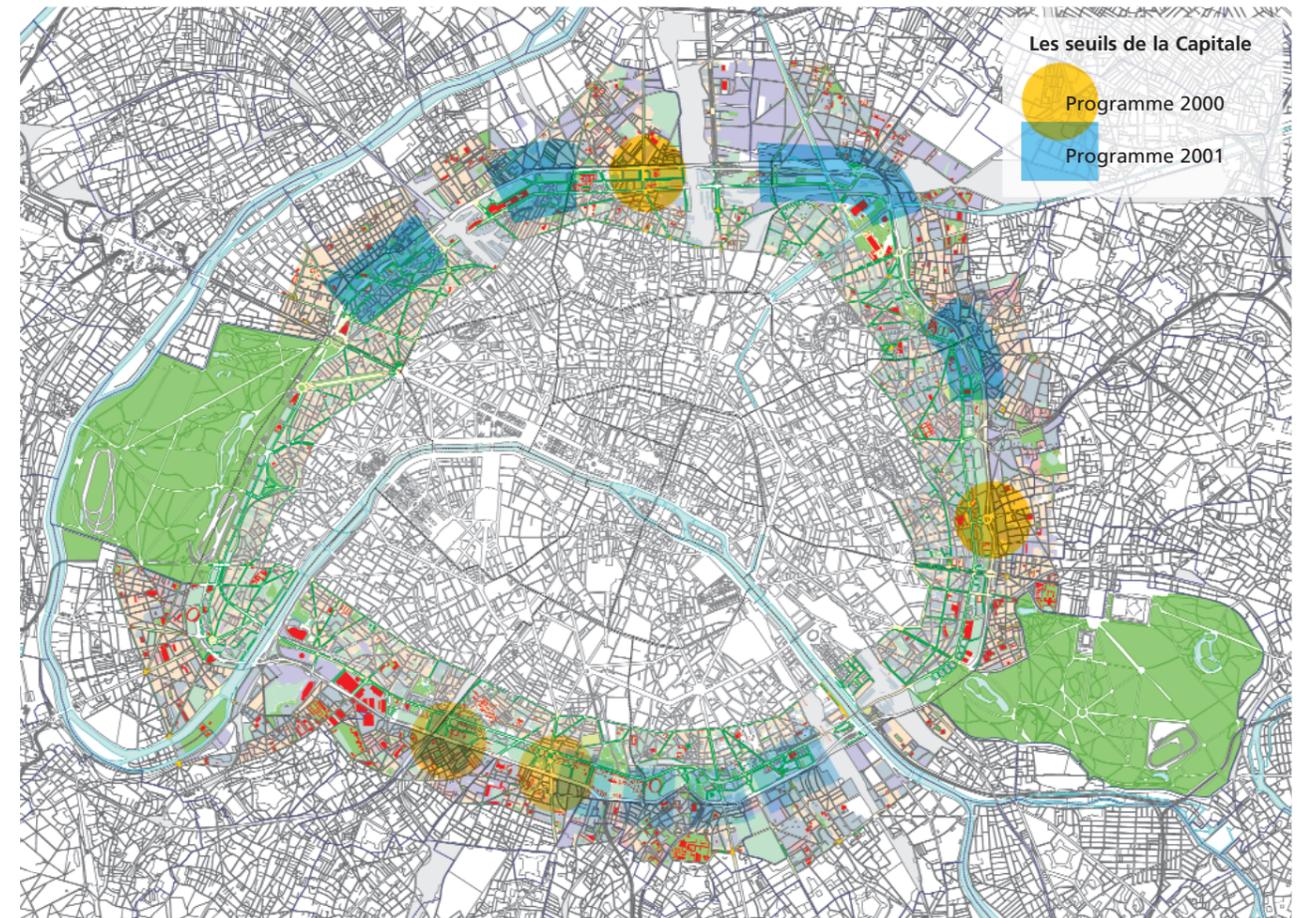
LES SEUILS DE LA CAPITALE

Étude de l'interface Paris-Petite Couronne

RIVE DROITE - Programme 2001

Portes de Paris et Couvertures du Périphérique

- A - Secteur de la Porte des Ternes
- B - Secteur de la Porte Pouchet
- C - Secteur Nord-Est
 - Porte d'Aubervilliers - la Villette - Pantin
- D - Secteur de la Porte des Lilas



SOMMAIRE GÉNÉRAL

RIVE DROITE

- A Secteur de la Porte des Ternes
Séquence Porte Maillot, Porte d'Asnières
- B Secteur de la Porte Pouchet
- C Secteur Nord-Est
Porte d'Aubervilliers - la Villette - Pantin
- D Secteur de la Porte des Lilas

RIVE GAUCHE

- E Secteur de la Porte de Vanves
- F Secteur Sud :
 - F.1 Cité Universitaire - Gentilly - Montrouge
 - F.2 Secteur de la Porte de Gentilly
 - F.3 Secteur de la Porte d'Italie
 - F.4 Secteur de la Porte d'Ivry

Les études sur la couronne concernent les Portes de Paris dont l'image et le fonctionnement doivent être améliorés⁽¹⁾. Elles incluent parfois des secteurs situés au droit de sections du boulevard périphérique qu'il est d'ores et déjà décidé de couvrir: Porte des Ternes – Porte de Champerret, Porte de Vanves-Porte de Brancion, Porte des Lilas. Elles intègrent enfin des réflexions complémentaires sur un quatrième projet de couverture (Porte d'Ivry) conformément à la demande du Conseil Régional.

Ces réflexions ont été guidées par le souci de mettre en valeur de l'espace public considéré dans sa pratique quotidienne par tous les usagers, mais aussi en terme de gestion des nuisances pour les riverains.

Ce dossier comprend donc un ensemble de documents traitant:

Pour la rive droite, les Portes:

- de Champerret-Ternes, avec parallèlement couverture du boulevard périphérique,
- Pouchet, en liaison avec le boulevard urbain ex. A15,
- d'Aubervilliers-Villette, en contact avec la Plaine Saint-Denis,
- des Lilas-Bagnolet, en contact avec l'opération Saint-Blaise et Montreuil.

Pour la rive gauche, les Portes:

- d'Ivry, de Choisy, d'Italie (avec le site Joseph Bédier, les Olympiades, la couverture du boulevard périphérique et l'entrée de la ville d'Ivry),
- de Gentilly et à proximité le tracé de la Bièvre, à la hauteur de la Poterne des Peupliers, dans le prolongement de l'ORU d'Arcueil-Gentilly,
- d'Arcueil, avec l'aqueduc de la Vanne et la Cité Universitaire,
- de Brancion et de Vanves, avec la couverture du boulevard périphérique.

Pour les Portes d'Ivry et de Vanves, l'Atelier a engagé des réflexions et illustrations complémentaires avec l'aide d'un consultant extérieur, compétent en matière de conception et de réalisation d'espaces publics. L'objet de ces études est en effet d'enrichir et de diversifier les partis d'aménagement possibles, dans le cadre très contraint des

ouvrages techniques qui les supportent.

Les Portes de Paris

S'agissant du Nord et de l'Est de Paris, les travaux ont porté plus particulièrement sur la Porte Pouchet, les Portes d'Aubervilliers et de la Villette et la Porte des Lilas.

Au sud de Paris, les études sur les Portes présentent des approches diversifiées. Elles illustrent, de manière assez approfondie, les possibilités d'aménagement de la Porte d'Ivry avec la cité Joseph Bédier et la couverture du périphérique. Ailleurs, comme à la Porte d'Italie, vers le Kremlin-Bicêtre et Gentilly, il s'agit d'actions plus légères.

Porte Pouchet. Ce projet est mené en liaison avec les communes de Saint-Ouen et l'OPAC de Paris. Il est proposé une opération de renouvellement urbain par destruction des tours exposées au bruit et reconstruction de bâtiments bas protégés. Un désenclavement nécessaire de la cité Bois-le-Prêtre est recherché, grâce à un passage vaste sous le boulevard périphérique, qui permettrait à la ceinture verte de Paris de trouver des prolongements vers la Seine, en utilisant une partie des emprises de l'ex A15, au contact de Clichy et de Saint-Ouen.

Porte d'Aubervilliers – Villette. Ce projet a été étudié comme une partie d'un schéma d'ensemble esquissé pour l'interface Paris-Plaine Saint-Denis, afin de réactiver l'impulsion donnée l'an dernier à ce secteur par le projet de Jeux Olympiques. Il actualise des dispositifs étudiés avec les services de la Voirie. Le thème des deux « agrafes vertes » vers Aubervilliers et Pantin est approfondi ainsi que le développement du maillage Paris – couronne. Le projet de redressement du boulevard des Maréchaux est un objectif également étudié dans une optique de désenclavement du parc de La Villette vers Pantin.

La Porte des Lilas, outre la couverture du périphérique, fait l'objet d'une réflexion plus complète sur la redéfinition souhaitable des espaces publics, du paysage et de la vocation du secteur.

Porte d'Ivry. Le projet présenté est basé sur une étude recherchant l'économie par la conservation du profil en long du boulevard périphérique. Un thème paysager pour cette couverture permet d'en absorber le relief. La Porte d'Ivry est revalorisée par une redistribution des flux des rives reconstruites côté Joseph Bédier (GPRU) et côté stade Carpentier.

Les liens avec Gentilly ont été étudiés en liaison avec la Direction de la Cité Internationale

Universitaire pour le prolongement vers l'aqueduc de la Vanne, avec la Direction de la Voirie et des Déplacements et les services de la ville de Gentilly pour ce qui est du traitement du carrefour Mazagran – Porte de Gentilly. L'APUR a proposé à cette occasion une alternative urbaine au rond-point actuel. Le projet pour la Bièvre participe également à cette démarche.

Les couvertures du boulevard périphérique

En liaison avec les services de la Ville, qui mènent les études techniques, et les communes limitrophes, l'Atelier a contribué à la définition des schémas d'objectifs qui doivent être préparés pour les enquêtes publiques.

Porte Champerret. L'Atelier a proposé un projet d'aménagement ambitieux visant une couverture complète à terme. L'objectif est de réaliser un renforcement de la ceinture verte vers le Bois de Boulogne au Sud et l'aménagement futur des Batignolles au Nord.

Porte de Vanves. L'Atelier a suggéré un parti d'aménagement consistant à réaliser une jonction très urbaine entre Paris et Malakoff. La couverture du boulevard périphérique, dans cette hypothèse, est renforcée par des programmes d'équipements commerciaux et sportifs. La partie formant extension de la ceinture verte est réservée, dans ce cas de figure, à la séquence de couverture ultérieure vers Montrouge.

Porte des Lilas. La couverture permet de redessiner les espaces publics en améliorant la jonction avec la commune des Lilas par suppression du rond-point. La couverture accueille quelques équipements mais, d'une façon générale, se conjugue avec les espaces libres pour restaurer le thème de la ceinture verte inexistant dans ce secteur.

⁽¹⁾ Pour mémoire le programme 2000 prioritaire des secteurs Vanves, Orléans, Clignancourt,...

CONVENTION POUR L'ANNÉE 2001

Entre la Région Ile-de-France et l'Atelier parisien d'urbanisme

Article 2.1

LES SEUILS DE LA CAPITALE **Étude de l'interface Paris-Petite Couronne**

A - Secteur de la Porte des Ternes
Séquence Porte Maillot, Porte d'Asnières

Études Complémentaires

Décembre 2001

Un demi-siècle après l'arasement de l'enceinte de Thiers, qui enferma Paris, la construction du boulevard périphérique a séparé de nouveau, physiquement et pour longtemps, les habitants des communes riveraines et ceux de Paris.

La Mairie de Paris a engagé un programme pour la couverture de certaines de ses sections, qui s'y prêtent particulièrement.

La mise en œuvre de trois premières séquences a été inscrite dans le cadre du « Contrat de Plan État-Région 2000-2006 », au titre du programme de requalification urbaine.

Le budget prévu est à la charge de l'État et de la Région pour 35 % chacun, et des collectivités locales intéressées pour les 30 % restants.

Les secteurs retenus sont situés porte de Vanves (14^e et 15^e arrondissements), **portes des Ternes et de Champerret** (17^e arrondissement), et porte des Lilas (19^e et 20^e arrondissements).

SOMMAIRE

p 2	Le concept de Ceinture Verte.
p 3	Les principaux éléments structurants du secteur.
p 3	La formation du secteur aux XVIII^e et XIX^e siècles.
p 5	La formation du secteur au XX^e siècle.
p 9	Vers la poursuite de la mise en place d'une Ceinture Verte.
p 11	Esquisse d'un schéma d'objectifs.
p 12	Esquisse d'un schéma d'objectifs (document graphique).
p 13	Les abords de la porte des Ternes.
p 14	Les abords de la porte de Courcelles.

LE CONCEPT DE CEINTURE VERTE

À partir du 10 septembre 1840, la construction de la fortification dite de Thiers coupe arbitrairement en deux la plupart des communes limitrophes de Paris. En 1860, le territoire contenu à l'intérieur des fortifications est rattaché à Paris, ce qui confère un statut parisien aux fragments des communes ainsi incluses. Les parties exclues demeurent en l'état, souvent construites, même dans la « zone » militaire, pourtant réglementée par une interdiction de construire, non appliquée dans les faits. un grand débat se tient dès le début du siècle : faut-il terminer la capitale en la bornant ou bien l'ouvrir sur un plus grand Paris ? L'idée d'une ceinture de parcs fait son chemin.

Si la guerre arrête un temps la polémique, à partir de 1919 la fortification est dérasée, et remplacée par la ceinture des logements HBM, qui se trouve ici en contact direct avec le tissu de banlieue.

Le projet de la ceinture verte, vaste étendue, parallèle au premier ensemble annulaire des logements HBM, a fait l'objet d'une représentation globale due à Bonnier et Forestier, pour la direction de l'extension de Paris, en 1924.

Mais en 1940 encore, la ville de Paris est en continuité littérale, rues, bâti, population, avec la banlieue immédiate.

C'est dans le Paris occupé qu'on réalise, sauf dans cette partie du 17^e arrondissement, une couronne d'espaces libres non aménagés, en nettoyant le terrain d'emprise de toute occupation humaine.

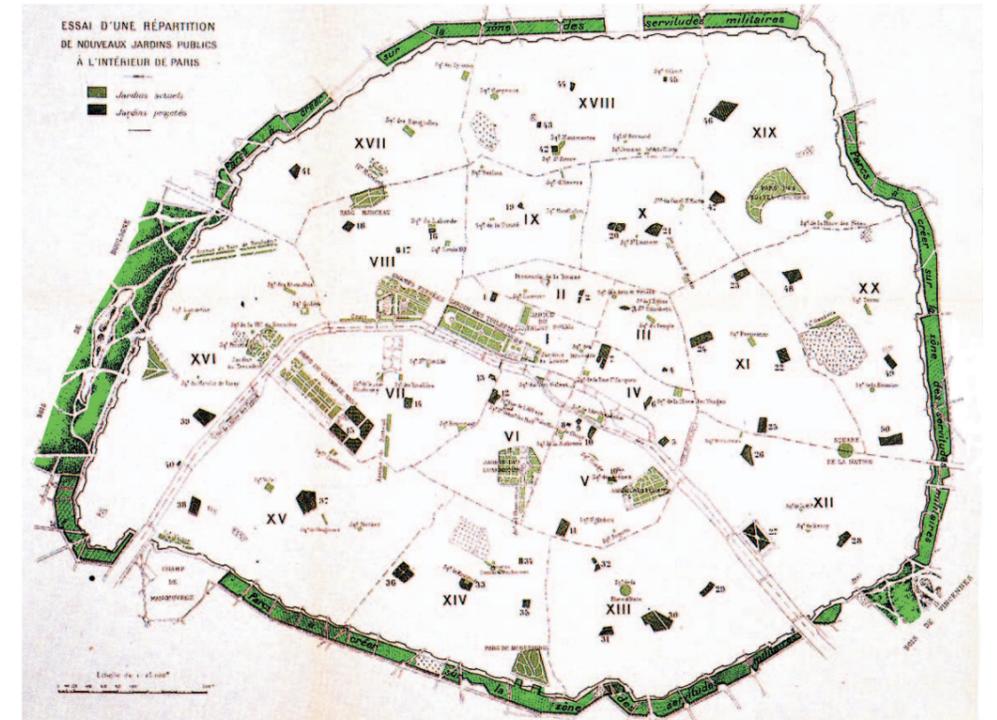
Le vaste terrain vague annulaire qui résulte de cette intervention perdure jusqu'aux années 1950, constituant pour les Parisiens un vaste terrain d'aventures, une nouvelle « promenade des fortifs », une « Ceinture Verte » de fait, où se développe un réseau fin mais dense d'itinéraires spontanés, marquant les chemins des piétons entre Paris et les communes limitrophes.

À partir de 1953 le besoin pressant de logements dans Paris entraîne à travers la « loi Lafay » la réalisation d'un très « grand ensemble » sur les terrains récemment libérés, dévolus en principe à la ceinture verte. À cette occasion et pour compenser, les terrains vagues tout autour de Paris sont aménagés pour accueillir terrains de sports, équipements et jardins publics ; mais dans le même temps le Boulevard Périphérique s'implante sous la forme d'un « parkway » compatible, dans l'esprit de ses promoteurs, avec la ceinture verte.

En réalité, la ceinture verte fédératrice a vécu. Une fréquentation extrême par l'automobile du boulevard périphérique comme de l'ensemble voisin des boulevards des Maréchaux sépare physiquement les habitants de la Couronne et ceux de Paris. La dernière et la plus infranchissable des barrières est le Boulevard Périphérique.

Dès 1987-1988, l'APUR et l'IAURIF entament une série d'études sur « la couronne de Paris, anneau central de l'agglomération » ; effectuées à la

Louis Bonnier et Marcel Poète, 1913 : « Essai d'une répartition de nouveaux jardins publics à l'intérieur de Paris »



La Ceinture Verte dans son état actuel

demande du Maire de Paris et du Président du Conseil Régional, elles ont été conduites en contact avec les Communes intéressées. Dès 1988, le conseil de Paris a été saisi d'un schéma d'intention global intitulé Schéma d'Objectif pour l'Aménagement de la Couronne dans Paris. S'agissant de la Région, les réflexions issues de ce travail ont pu contribuer, à travers le Projet

Régional d'Aménagement de février 1989, à la mise en lumière de l'enjeu stratégique d'un « anneau central de l'agglomération », qui reste à développer.

Différentes contributions se sont également référées à cette étude, comme le SDRIF de 1994, et plus récemment (novembre 2000) l'étude de l'APUR : « Les seuils de la capitale ».

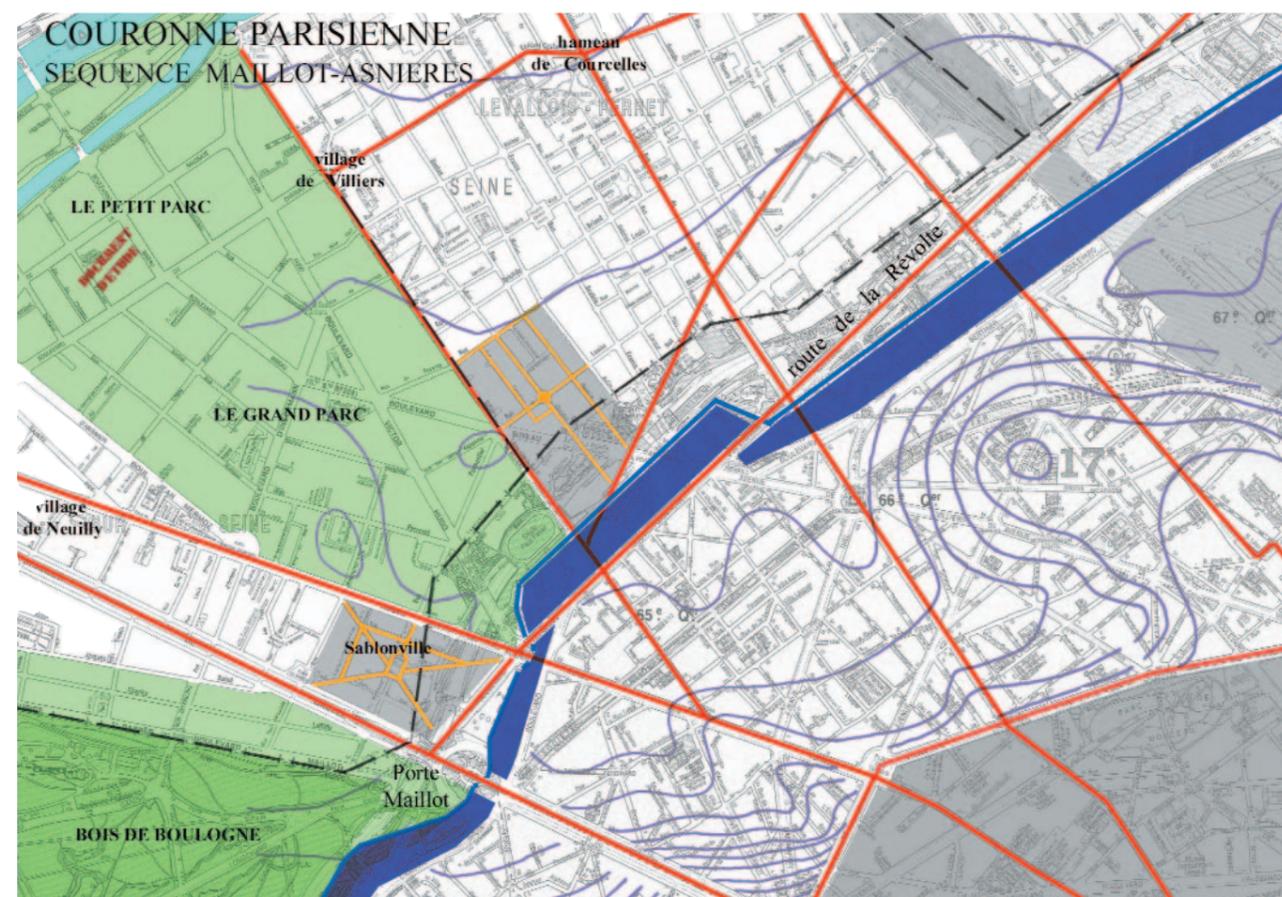
LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU SECTEUR

Ce document montre, rapportés sur le fond de plan actuel, les principaux éléments structurants du secteur, qui commencent à se mettre en place au premier tiers du XIX^e siècle (voir page suivante le plan de 1832).

Paris n'est pas encore sorti de l'enceinte des Fermiers-Généraux, mais à Neuilly est apparu le lotissement de Sablonville, et à Clichy devenu depuis Levallois celui qui s'organise autour de la rue Chaptal.

Sont surtout visibles deux éléments fondamentaux :

- à Neuilly, un grand parc, dont l'existence fût relativement éphémère, s'étend de la route de la Révolte à l'île de la Grande Jatte; il correspond au « Neuilly vert » d'aujourd'hui, aux larges avenues plantées bordées de jardins, qui fût tracé dans ce parc comme une cité-jardin.
- le tracé de l'enceinte de Thiers, qui contourne l'espace de ce qui deviendra l'actuelle porte Maillot, plaçant trois bastions derrière la route de la Révolte. Les deux coudes ainsi créés susciteront dans les tissus, et les espaces qui s'organiseront autour, des baïonnettes, d'importantes discontinuités spatiales, dont se ressent encore la lisibilité des tracés urbains locaux.



Apur

LA FORMATION DU SECTEUR AUX XVIII^e ET XIX^e SIÈCLES

Sur la première carte (milieu du XVIII^e siècle), alors que la figure de l'Étoile et l'avenue de Neuilly sont déjà en place, le secteur est une plaine agricole qui n'est caractérisée que par la route de la Révolte, encore mauvais chemin, la présence du château des Ternes et de son parc et la « route de Paris à Saint-Germain en Laye ».

Le tissu parisien sort à peine, le long du faubourg Saint-Honoré, de l'ancienne enceinte « des Fossés Jaunes ».

La porte Maillot existe déjà à son emplacement actuel, mais sous la forme d'une porte dans l'enclos du bois de Boulogne, perpendiculaire à l'axe de l'avenue de Neuilly.



1730 - extrait du Plan Roussel « Paris, ses faubourgs et ses environs »

La deuxième carte (début du XIX^e siècle) est constituée du même fond, qui a été rehaussé de couleurs, mais qui comporte aussi quelques mises à jour: on y voit apparaître le tracé de la nouvelle enceinte des Fermiers-Généraux, et que le mauvais chemin de la Révolte est devenu chaussée rectiligne et carrossable; il en est de même pour la « route de Paris à Saint-Germain en Laye », future avenue du Roule-avenue des Ternes. Cette carte ayant servi de fond de plan pour implanter les bastions de l'enceinte de Thiers, on y remarque surtout que trois bastions sont implantés au nord de la route de la Révolte (Pour contourner le parc du château des Ternes? Ou pour contrôler la route de la Révolte, au contact du parc du château de Neuilly, résidence du roi Louis-Philippe).

Cette configuration est à l'origine de plusieurs caractéristiques morphologiques importantes du tissu urbain actuel: sur 600 mètres, les boulevards des Maréchaux se confondent avec la route de la Révolte (et ce tronçon du boulevard Gouvion-Saint-Cyr, fixé plus tôt, est resté plus étroit que les autres boulevards); mais surtout cette configuration explique les deux baïonnettes que les boulevards, la ceinture HBM comme la « voie d'isolement » montrent, qui font ici perdre au tracé viarie toute lisibilité.

La troisième carte montre qu'en 1832 des faubourgs se sont développés hors de l'enceinte des Fermiers-Généraux: les Batignolles, Monceaux sont en place, mais aussi sur le territoire de la commune de Neuilly le faubourg des Ternes, le village de Neuilly, et le lotissement de Sablonville.

On remarque surtout l'éphémère parc de Louis-Philippe sur lequel s'implantera plus tard le Neuilly vert, constituant une véritable cité-jardin.



1810/1844 - Plan Roussel rehaussé, avec quelques mises à jour, et les bastions de Thiers



1832 - « carte de la banlieue de Paris à l'extérieur de l'enceinte des Fermiers-Généraux »

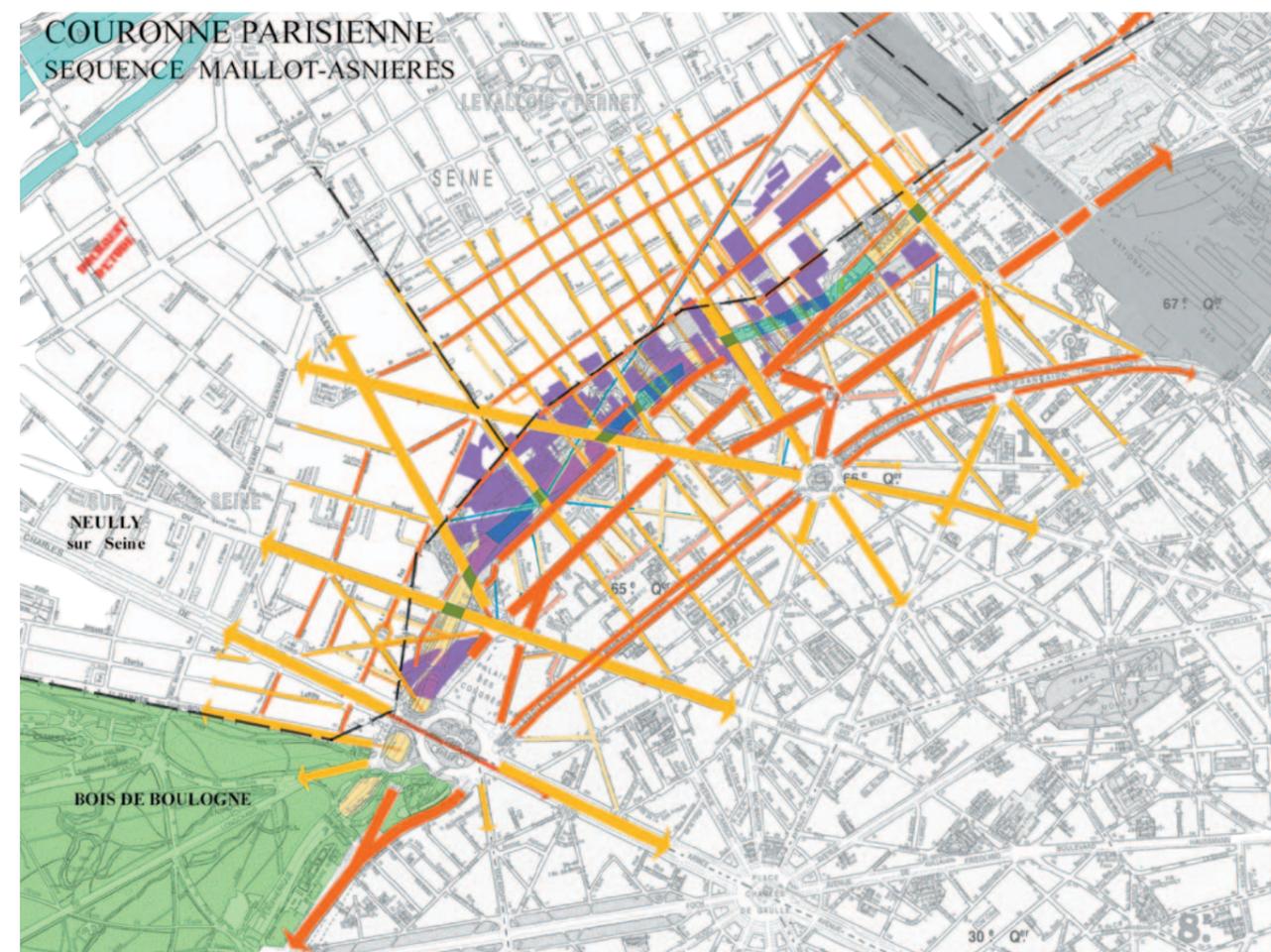
LA FORMATION DU SECTEUR AU XX^e SIÈCLE

Juste avant la guerre de 1939 le 17^e arrondissement, Neuilly et Levallois ont pris des traits qui nous sont familiers.

Plus localement, la récente démolition des bastions a permis l'édification des ensembles HBM.

Sur la Zone Non-Aedificandi, devenue territoire parisien, existe comme ailleurs un tissu bas et provisoire, mais ici industriel (« le quartier des carrossiers ») dans un maillage viaire qui face à Levallois prolonge jusqu'à la « voie d'isolement » le système viaire de Levallois, dense mais non hiérarchisé, constitué, sur un rythme de 80 mètres en moyenne, de voies de desserte relativement étroites.

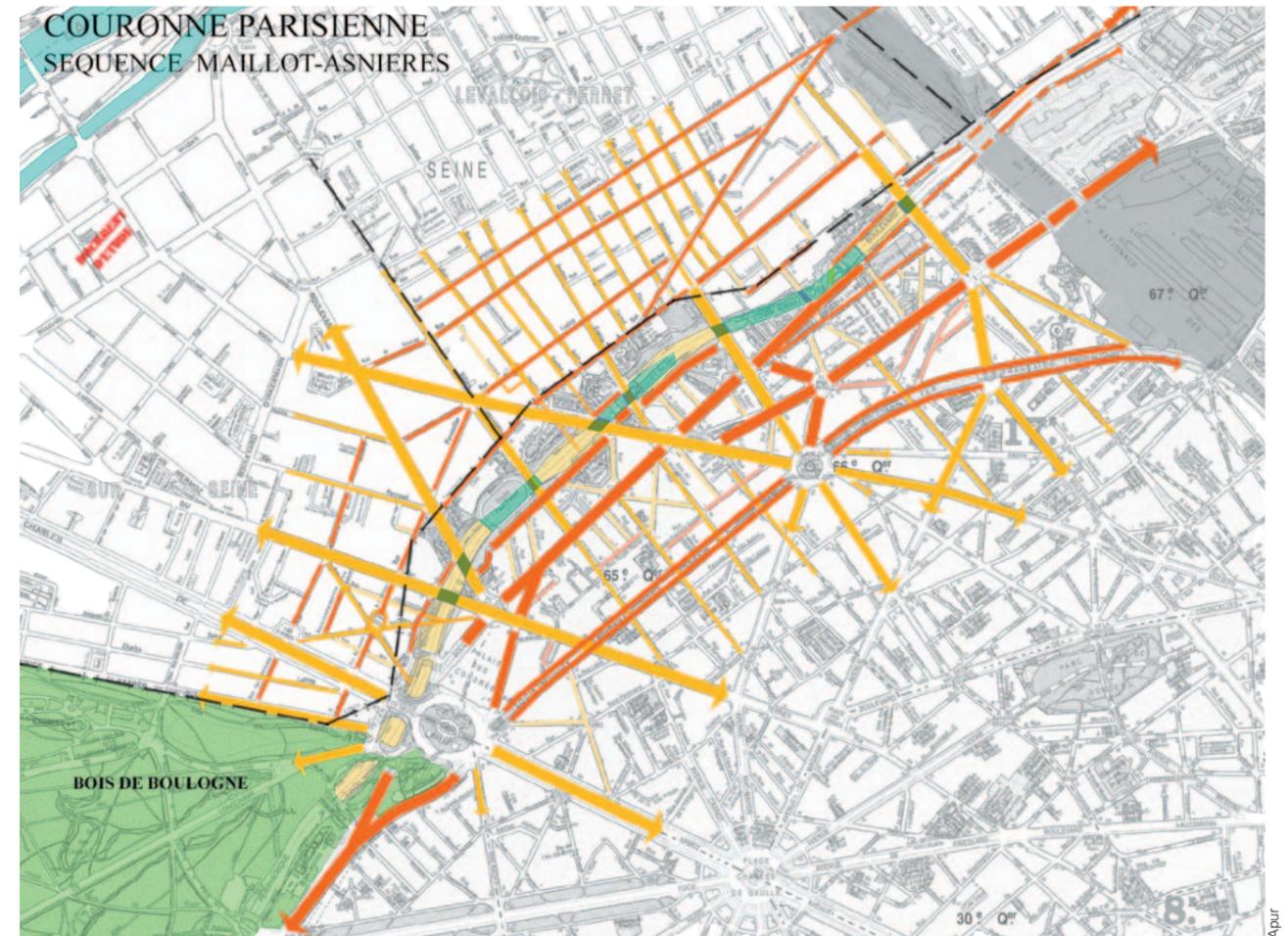
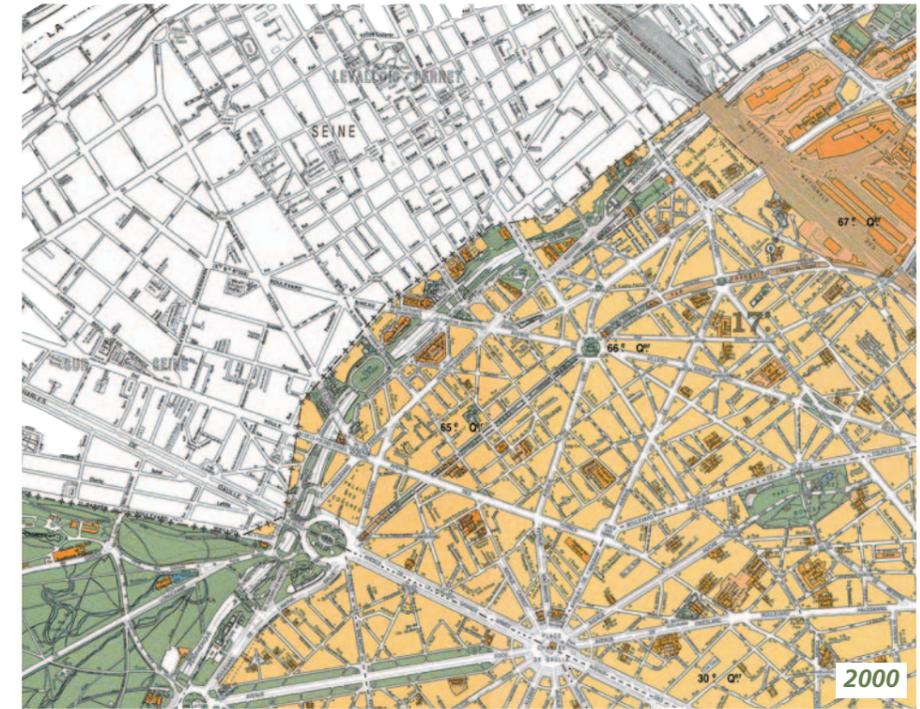
Face à Neuilly le maillage viaire est, sauf au droit du lotissement de Sablonville, constitué sur un rythme beaucoup plus distendu; il est cependant fondamentalement constitué de percées majeures.



Dans la seconde moitié du xx^e siècle l'élimination de la « zone », se poursuit, et ici s'accompagne de la mise en place, en tranchée, du boulevard périphérique, qui vient reconstituer la coupure séparant le 17^e arrondissement des communes riveraines.

Entamée dans les années soixante, l'opération d'éradication du secteur insalubre n° 9 se poursuit dans les années quatre-vingt dans le cadre de la « ZAC de Champerret ».

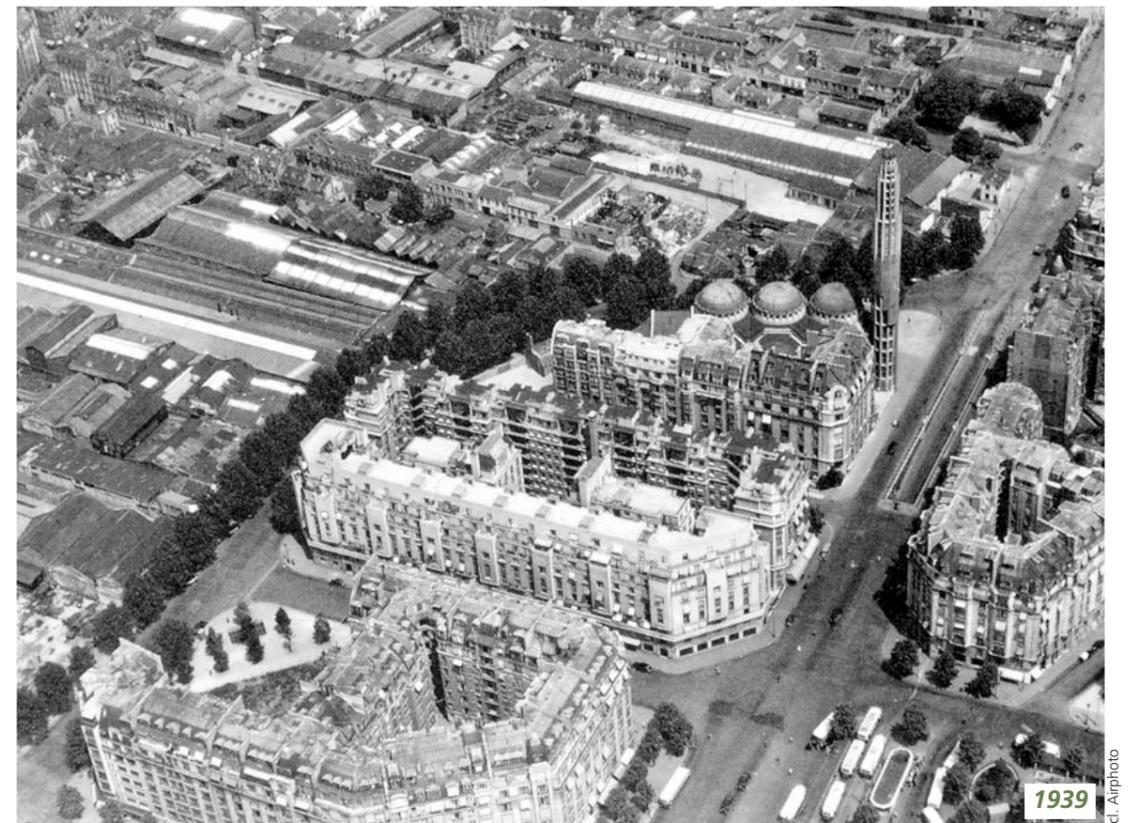
Les couvertures partielles du périphérique existantes de nos jours sont mises en place; des logements, des équipements et la promenade Bernard Lafay viennent occuper l'espace extérieur, formant face au tissu urbain perméable de Levallois un ensemble continu assez étanche qui confirme la coupure du boulevard périphérique.



Cette vue aérienne, prise en 1931 au droit de la Porte de Champerret et regardant vers le sud-ouest, montre la ceinture HBM alors en construction, et derrière, l'ancienne « zone-non-ædificandi », occupée par un tissu industriel qui restera en place jusqu'aux années soixante



Cette vue aérienne, prise en 1939, regarde de la Porte de Champerret vers l'église Sainte-Odile; elle met en évidence l'étroit contact qui existait alors entre les tissus urbains de Levallois et de Paris



Cette vue aérienne, prise en 1974 au droit de la Porte de Champerret et regardant vers le nord-est, montre le boulevard périphérique déjà en place, qui reconstitue l'ancienne coupure; le tissu industriel de la « zone », en cours d'éradication, est encore visible



Sur cette vue prise un an plus tard, la place est nette, les voies supprimées; ce territoire sera réaménagé dans le cadre de la ZAC de Champerret selon un principe qui confirmera et renforcera la coupure due à l'ouvrage du boulevard périphérique



VERS LA POURSUITE DE LA MISE EN PLACE D'UNE CEINTURE VERTE

De la porte Maillot aux voies ferrées de Saint-Lazare, le boulevard périphérique passe actuellement (schéma 1) dans une tranchée, dont une part non négligeable a déjà été couverte (sur 210 m, 200 m et 500 m de longueur).

Ces couvertures existantes forment des espaces restés municipaux, et occupés respectivement par un stade, par des jardins publics et espaces piétons, et par des terrains de tennis et un square. Une semi-couverture de protection phonique existe également sur une centaine de mètres de longueur.

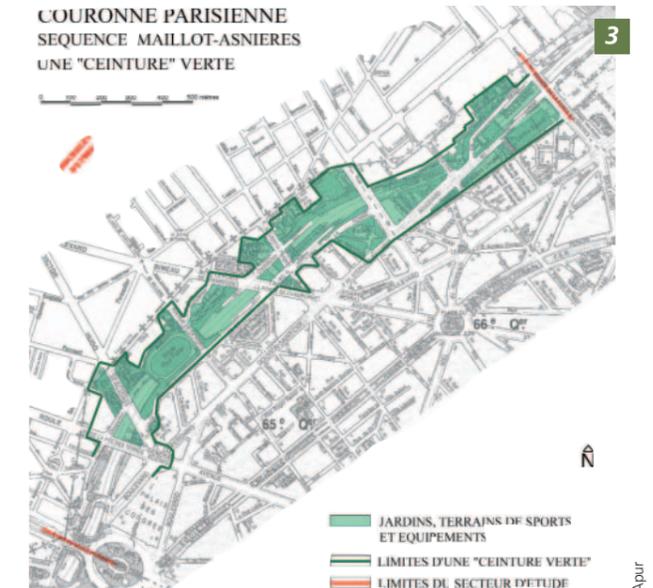
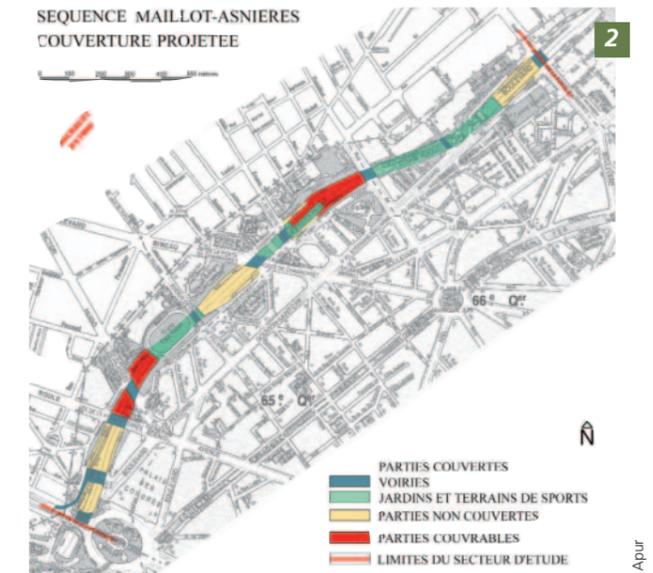
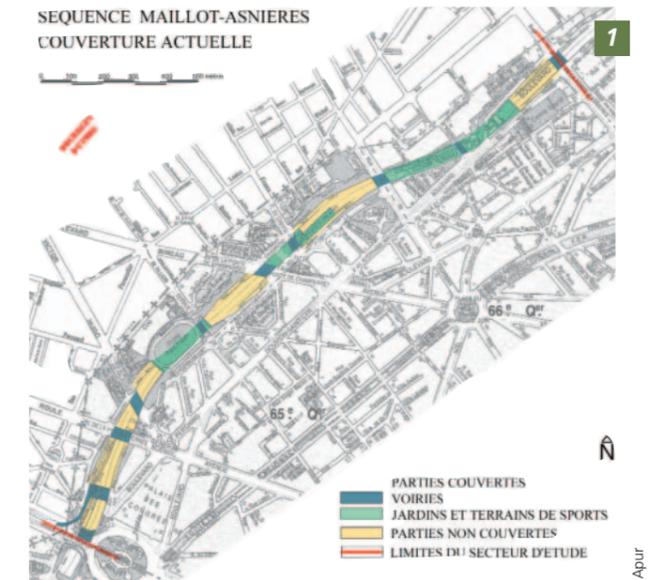
Les couvertures nouvelles prévues au « Contrat de Plan État-Région 2000-2006 » s'étendent sur 80 m et 100 m aux abords de la porte des Ternes, et sur 280 m aux abords de la porte de Champerret (schéma 2); elles portent à 470 et 920 m de longueur les tronçons couverts dans le 17e arrondissement.

On constate :

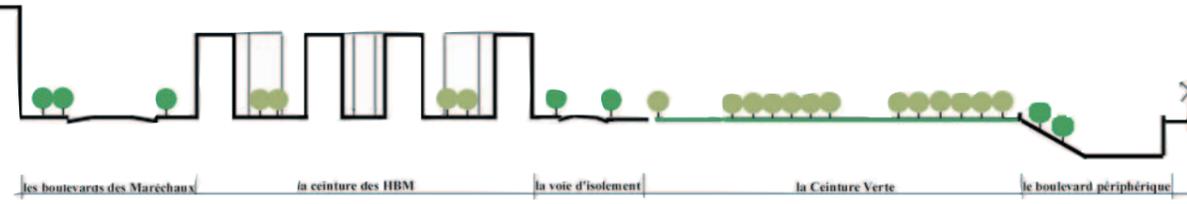
- qu'à terme la couverture de la séquence restant à ciel ouvert (220 m de l'avenue de la porte de Villiers à l'avenue de la porte de Champerret) pourrait générer un ensemble continu de 1 700 m de longueur, qui pourrait être porté à 1 900 m par la couverture du tronçon restant ouvert au sud de l'avenue de la porte d'Asnières,
- qu'on ne se trouve plus devant un simple problème ponctuel de couverture d'un ouvrage, mais (Schéma 3) face à une problématique de mise en place d'un ensemble continu, qui doit être examinée globalement,
- que les couvertures existantes et nouvelles forment, avec les espaces verts et sportifs, les espaces publics et les équipements qui les couvrent ou qui les bordent, une séquence non négligeable de ceinture verte.
- que cette séquence doit être examinée :

- non seulement dans l'optique globale de la ceinture verte parisienne et des relations avec les communes voisines de Neuilly et Levallois-Perret,

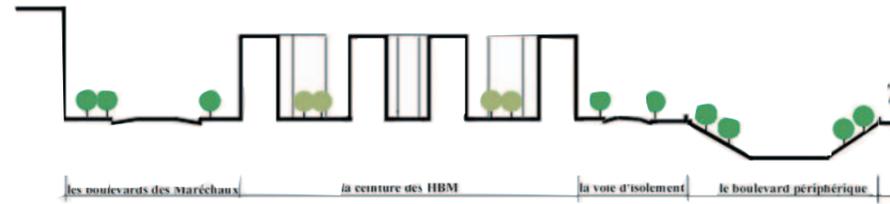
Mais aussi qu'elle doit s'insérer dans les problématiques générales de la couronne parisienne (ceinture HBM, boulevards des Maréchaux), comme dans les problématiques voisines des deux secteurs qui l'encadrent (de la porte Maillot vers le bois de Boulogne à l'ouest, et de la porte d'Asnières vers Clichy-Batignolles à l'est), et des abords du boulevard de Reims.



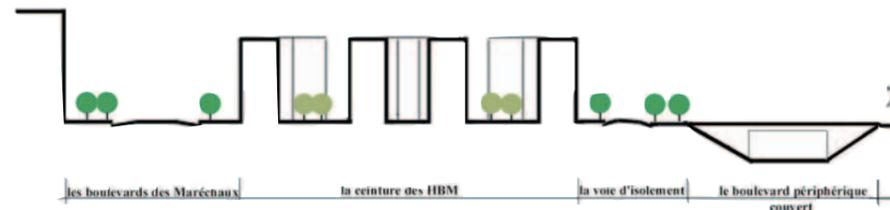
COURONNE PARISIENNE
SEQUENCE MAILLOT-ASNIERES



LA SECTION TYPE DE LA COURONNE PARISIENNE.



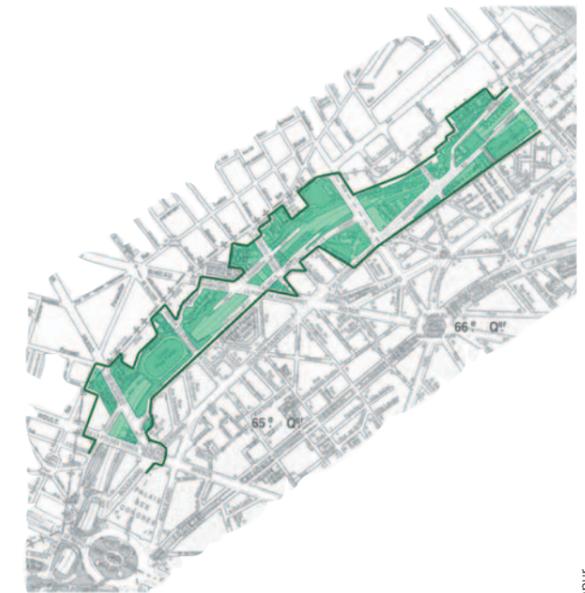
LA SECTION COURANTE DE LA SEQUENCE MAILLOT-ASNIERES: ABSENCE DE LA CEINTURE VERTE



UNE COUVERTURE DE LA TRES AVANCEE



.PERMET A TERME DE CONSTITUER LA CEINTURE VERTE MANQUANTE.



Apur

Il devient intéressant ici de commenter l'une des particularités de ce secteur.

En effet la section courante de la couronne parisienne décrit en général, successivement: les boulevards des Maréchaux, la ceinture HBM, la voie d'isolement, la ceinture verte, et enfin le boulevard périphérique.

Ici, entre Maillot et Asnières, il n'y a pas de ceinture verte, et le boulevard périphérique vient immédiatement au contact de « la voie d'isolement ».

La poursuite de la couverture de l'ouvrage ici en tranchée pourrait permettre, à terme, la mise en place du tronçon de ceinture verte manquant. Elle donnerait l'opportunité de constituer un espace public qui soit non plus une coupure soulignant la limite de Paris, mais un ensemble de lieux publics fédérateurs, une nouvelle centralité pour les habitants du 17e arrondissement comme des communes riveraines.

ESQUISSE D'UN SCHÉMA D'OBJECTIFS

Ce schéma comporte des objectifs directement liés à la constitution d'une ceinture verte; ils ont déjà été commentés dans les pages qui précèdent. Il comporte également des objectifs liés à une problématique générale de la couronne parisienne, qui s'appliquent aux boulevards des maréchaux mais aussi aux espaces de la ceinture HBM.

Les premiers objectifs sont:

Aller vers la constitution d'une ceinture verte continue:

- en poursuivant la couverture du boulevard périphérique, en implantant jardins, terrains de sports et de loisirs;
- en insérant dans un **traitement d'ensemble** ces nouveaux espaces et les espaces publics et équipements existants aux abords.

Assurer l'insertion de la problématique de cette ceinture verte dans les problématiques voisines:

- celle de la porte Maillot jusqu'au bois de Boulogne;
- celles du boulevard de Reims, de la porte d'Asnières, de la ZAC de la porte d'Asnières et des emprises Clichy-Batignolles.

Structurer cette ceinture verte:

- en prenant en compte la promenade Bernard Lafay, en améliorant sa continuité et en assurant son ouverture vers les espaces libres de la Ceinture Verte;
- en s'adossant à la voie d'isolement tranquillisée, en l'accompagnant d'un mail planté piéton, en y insérant une piste cyclable.

Assurer la perméabilité de la ceinture:

- en réaménageant certains axes transversaux existants, en adaptant les chaussées et en enrichissant les plantations d'alignement sur des trottoirs franchement élargis;

Il s'agit principalement du boulevard d'Aurelles de Paladines et de la rue de Courcelles, déjà décrits, mais également de l'avenue de la porte de Champerret, qui pose une problématique de même nature, et des trois axes transversaux mineurs constitués par l'avenue de la porte de Villiers et la rue du caporal Peugeot, dont les conditions actuelles sont beaucoup plus satisfaisantes; enfin à l'est, aux abords du boulevard de

Reims, une **transversalité** devrait être renforcée voire retrouvée dans l'axe de la rue Raymond Pitet.

- en retrouvant ou en créant des transversalités manquantes;

Il s'agit de la voie précédemment citée, mais aussi des potentialités qui s'offrent entre la rue du caporal Peugeot et la rue de Courcelles, comme la nécessaire réorganisation du cheminement situé sur la couverture de l'espace Champerret.

- en renforçant la proportion d'espaces libres non clos, et en révisant la politique d'ouverture des clôtures nécessaires;

Il s'agit ici, au lieu de la mise en place d'une ceinture verte qui soit un territoire totalement enclos, concédé et approprié, d'imaginer un autre type de gestion, pour parvenir à terme à des espaces fédérateurs aux pratiques plus libres, à une véritable centralité verte intercommunale.

Les objectifs qui concernent une problématique plus générale sont:

Retrouver entre la ceinture verte et les boulevards des maréchaux, une qualité urbaine actuellement insuffisante:

- en améliorant la qualité spatiale des voies de desserte de la ceinture HBM;

Il s'agit ici, dans des espaces souvent physiquement bien dimensionnés, de diminuer des chaussées pléthoriques où le stationnement est souvent organisé en épi, pour élargir les trottoirs et les planter, voire trouver en pied d'immeubles un système de jardins privés.

- en améliorant la lisibilité du tracé des boulevards des maréchaux;

Il s'agit ici de requalifier les trottoirs, de régulariser les plantations, d'étudier la possibilité de supprimer les passages souterrains et d'envisager la mise en place d'un tramway.

- en assurant le maintien et la mise en valeur des perspectives de la route de la révolte.

- en redonnant une lisibilité globale au boulevard de Reims requalifié;

Il s'agit ici de restructurer fondamentalement l'organisation spatiale de cette longue séquence qui, sur près de 700 mètres, pose de lourds problèmes

de qualité des maillages viaires, de lisibilité et de continuité spatiales, de porosité transversale, d'harmonisation des nivellements et d'ambiance urbaine.

- en requalifiant certains grands espaces publics existants.

Il s'agit ici:

- de redonner une figure de place à la place du général Koenig, ancienne place de la porte des Ternes devenue simple carrefour, par l'aménagement de larges trottoirs plantés, d'un centre requalifiant la place (retrouver l'ancienne statue?), la construction contrôlée de la pointe avenue de la porte des Ternes-boulevard Pershing.

- de traiter la place Jules Renard, espace public devenu simple parking pour la caserne Champerret, par la mise en place d'un mail et la réorganisation des circulations et des stationnements.

- de réorganiser fondamentalement l'espace sans lisibilité de la baïonnette que forment au nord les boulevards des maréchaux (place Stuart Merrill, square J. Bellat).

- enfin d'envisager la création plus au nord d'un espace libre visant à redonner au boulevard de Reims une lisibilité perdue.

DOCUMENT
D'ETUDE

COURONNE PARISIENNE SEQUENCE PORTE MAILLOT - PORTE D'ASNIERES ESQUISSE D'UN SCHEMA D'OBJECTIFS

aller vers la constitution d'une Ceinture Verte continue:

- en poursuivant la couverture du boulevard périphérique, en y implantant jardins, terrains de sports et de loisirs;
- en insérant dans un traitement d'ensemble ces nouveaux espaces et les espaces publics existants aux abords;

assurer son insertion dans les problématiques voisines:

- vers le bois de Boulogne à travers le traitement de la porte Maillot
- vers les emprises Clichy-Batignolles et celles de la porte d'Asnières

structurer cette Ceinture Verte:

- en prenant en compte la promenade Bernard-Latay, en assurant sa continuité et son ouverture vers les espaces libres de la Ceinture Verte;
- en s'adossant à la voie d'isolement tranquillisée, en y insérant un mail planté piéton et en l'accompagnant d'une piste cyclable;

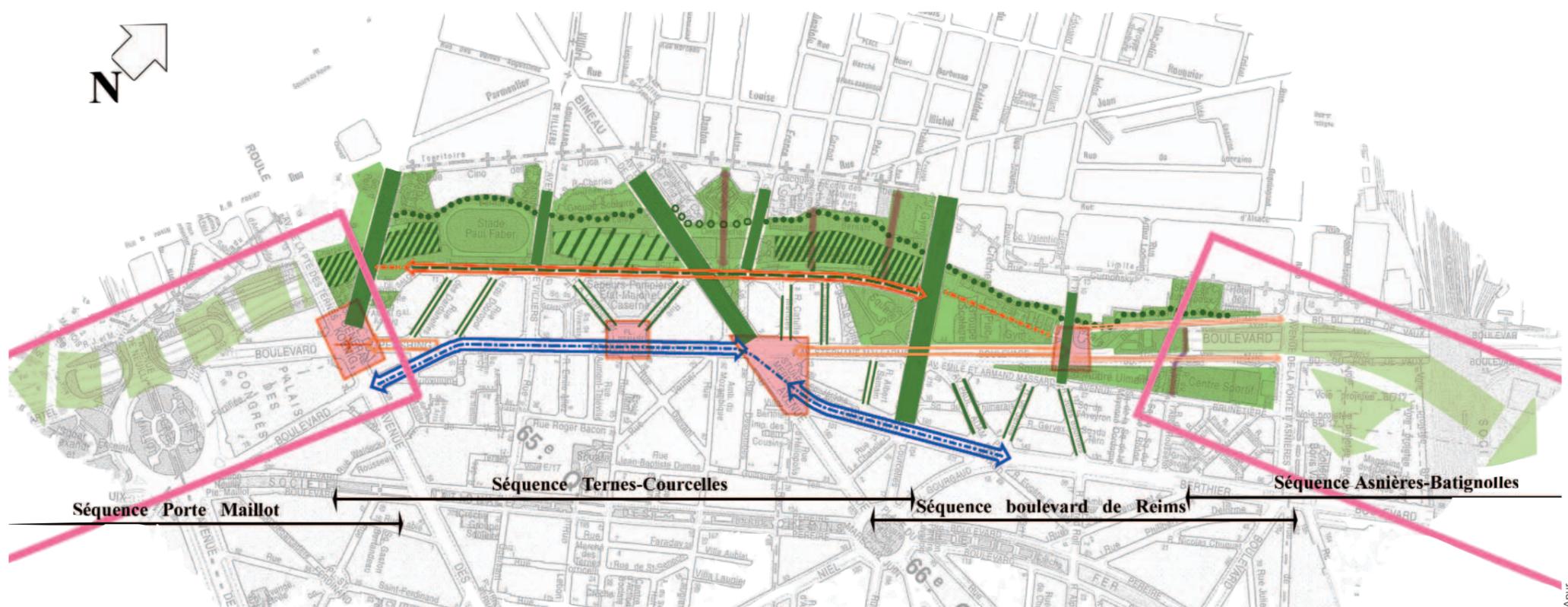
assurer la perméabilité de la Ceinture Verte:

- en réaménageant certains axes transversaux existants, en réduisant les chaussées et en enrichissant les plantations d'alignement;
- en retrouvant ou en créant des transversalités manquantes;
- en renforçant la proportion d'espaces libres non clos.

retrouver, entre la Ceinture Verte et les boulevards des Maréchaux, une qualité urbaine actuellement insuffisante:

- en améliorant la qualité spatiale des voies de desserte de la ceinture HBM, par la suppression du stationnement en épi, l'élargissement et la plantation des trottoirs, voire la mise en place de jardins privés en pied d'immeubles;
- en améliorant la lisibilité du tracé des boulevards des Maréchaux, en envisageant la suppression des passages souterrains et l'implantation d'un tramway, en améliorant les plantations;
- en assurant le maintien et la mise en valeur des perspectives de la route de la Révoite;
- en redonnant une lisibilité globale au boulevard de Reims requalifié
- en requalifiant certains grands espaces publics existants.

Atelier Parisien d'Urbanisme- juillet 2001



LES ABORDS DE LA PORTE DES TERNES

Dans le secteur de la porte des Ternes deux séquences de 80 mètres et de 100 mètres de longueur, sur des largeurs variant entre 40 et 50 mètres, vont être couvertes.

Elles se situent de part et d'autre du boulevard d'Aurelle de Paladines, du nom que prend, dans la traversée de l'ancienne enceinte, la partie parisienne du boulevard Victor Hugo, large voie plantée et bordée de jardins de pied d'immeuble, véritable parkway tracé dans Neuilly jusqu'à la Seine.

Au sud elles sont bordées par l'avenue de la porte des Ternes, partie de l'axe avenue des Ternes (dans Paris), avenue du Roule (dans Neuilly), anciennement route de Paris à Saint-Germain.

Au sud-est, la place du général Koenig est l'ancienne place de la porte des Ternes, où jusqu'à l'occupation allemande s'élevait le « Ballon des Ternes », monument de bronze élevé en mémoire des événements du siège de Paris.

La chapelle Notre-Dame de la Compassion, élevée, en 1843 route de la Révolte en mémoire du duc d'Orléans, fils aîné du roi Louis-Philippe, a été réimplantée sur ce site au moment de la construction du Palais des Congrès et du boulevard périphérique.

Au nord, le stade Paul Faber occupe la couverture existante du boulevard périphérique et déborde largement sur les terrains adjacents.

Le boulevard d'Aurelle de Paladines commence la « promenade Bernard Lafay », qui borde au nord-ouest le boulevard périphérique; elle serpente en cœur d'îlot et rejoint l'avenue de la porte d'Asnières, à 1700 mètres au nord-est.

Ici est également mise en évidence l'importante baïonnette que forme la voie extérieure d'isolement, qui borde au sud-est le boulevard périphérique (avenue de Salonique et boulevard de Dixmude...); à ce niveau non seulement la voie d'isolement disparaît (pour ne réapparaître qu'au niveau de la porte Dauphine) mais encore, plus localement, elle contourne le vaste talus planté qui garantit du bruit les immeubles proches.

Les couvertures envisagées devront non seulement permettre le maintien d'un gabarit routier de 5 mètres, mais encore celui des importants panneaux de circulation existants, et la mise en place de systèmes de ventilation: en conséquence les dalles envisageables n'offriront pas un territoire plan situé au niveau des espaces publics voisins, mais connaîtront par rapport à ce nivellement idéal de nombreuses parties en surélévation: de 0 à 4 mètres aux abords du stade, et de 0 à 2,40 mètres au sud du boulevard d'Aurelle de Paladines.



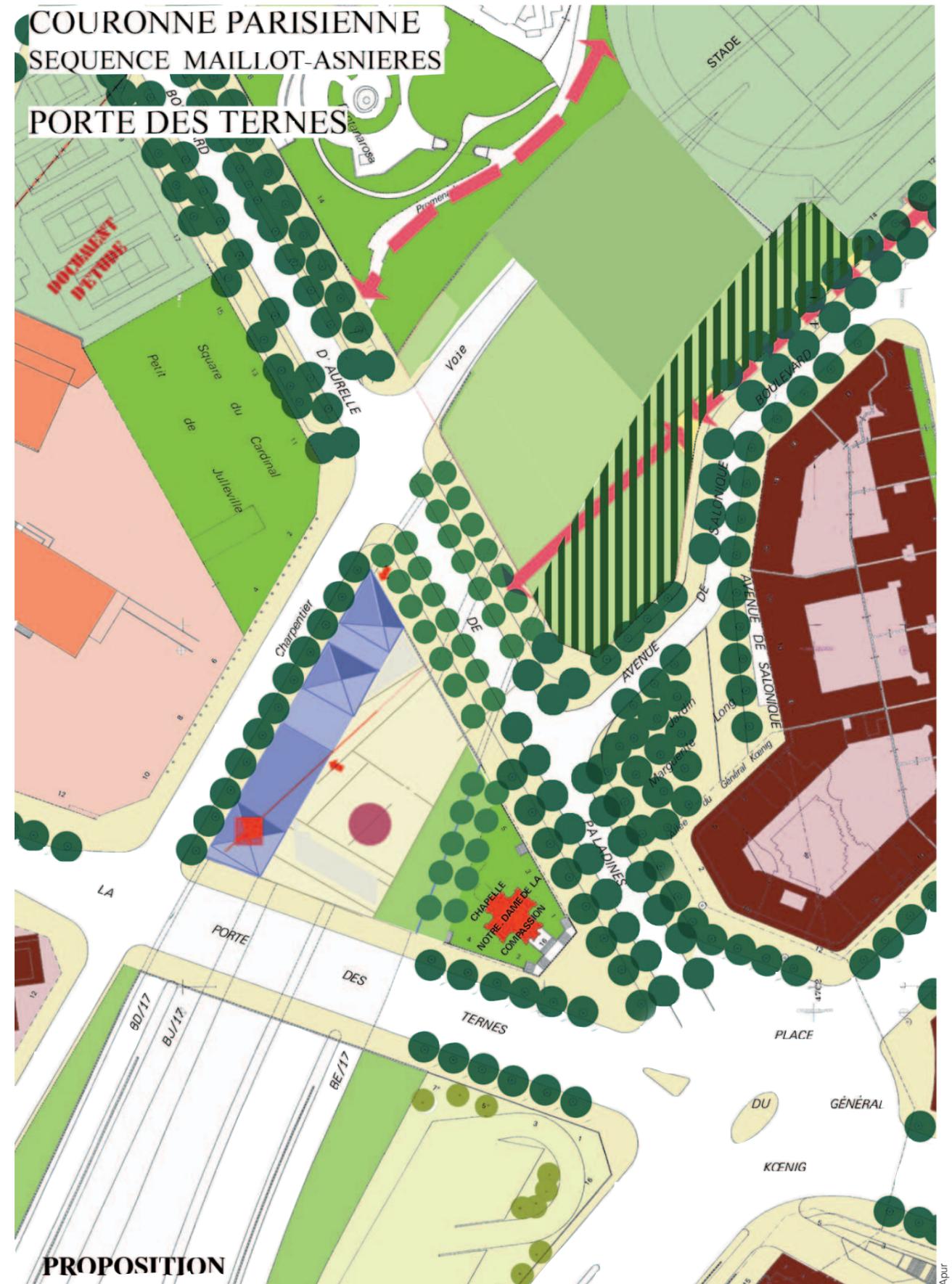
Un projet global de « ceinture verte », voire de « centralité verte », doit s'appuyer sur une structure forte d'espaces publics :

- au nord-ouest la promenade Bernard Lafay, chemin paysager qui serpente, à travers les cœurs d'îlots, en longeant les arrières des ensembles bâtis extérieurs, devrait être prise en compte; sa continuité devrait être améliorée et complétée, ses vues et perspectives réorientées vers les espaces libres nouveaux, dont jusqu'à maintenant elle se défendait par des talus.

- au sud-est la voie extérieure d'isolement, voie urbaine rectiligne bordée par le front bâti parisien, doit être intégrée à la nouvelle « ceinture verte » qu'elle limite, pour la structurer vigoureusement; le trottoir extérieur doit être élargi et planté d'un mail piéton, une piste cyclable pourrait la parcourir.

L'axe défini par ce mail pourrait, à l'ouest, escaler le talus planté, et viser un élément remarquable qui trouverait place aux abords de l'avenue de la porte des Ternes.

La séquence prévue à l'est se situe dans la continuité d'un ensemble d'espaces libres jardinés ou sportifs, elle devrait de toute évidence être traitée dans l'esprit d'un espace plutôt naturel. La séquence ouest, entourée d'espaces publics importants, devrait plutôt être traitée en esplanade, de façon plus urbaine. Cette esplanade devra être qualifiée, et la présence d'un bâtiment d'équipement recevant du public et composant un fond de place semble ici possible, à condition qu'il préserve la continuité des espaces, des perspectives et des cheminements de la ceinture; on pourrait par exemple imaginer ici un conservatoire municipal, et un kiosque à musique renforçant la qualification de la place.



Si l'avenue de la porte des Ternes doit à terme être aménagée de manière coordonnée avec la problématique de la porte Maillot, le boulevard d'Aurelle de Palladines peut être examiné dans un contexte plus local.

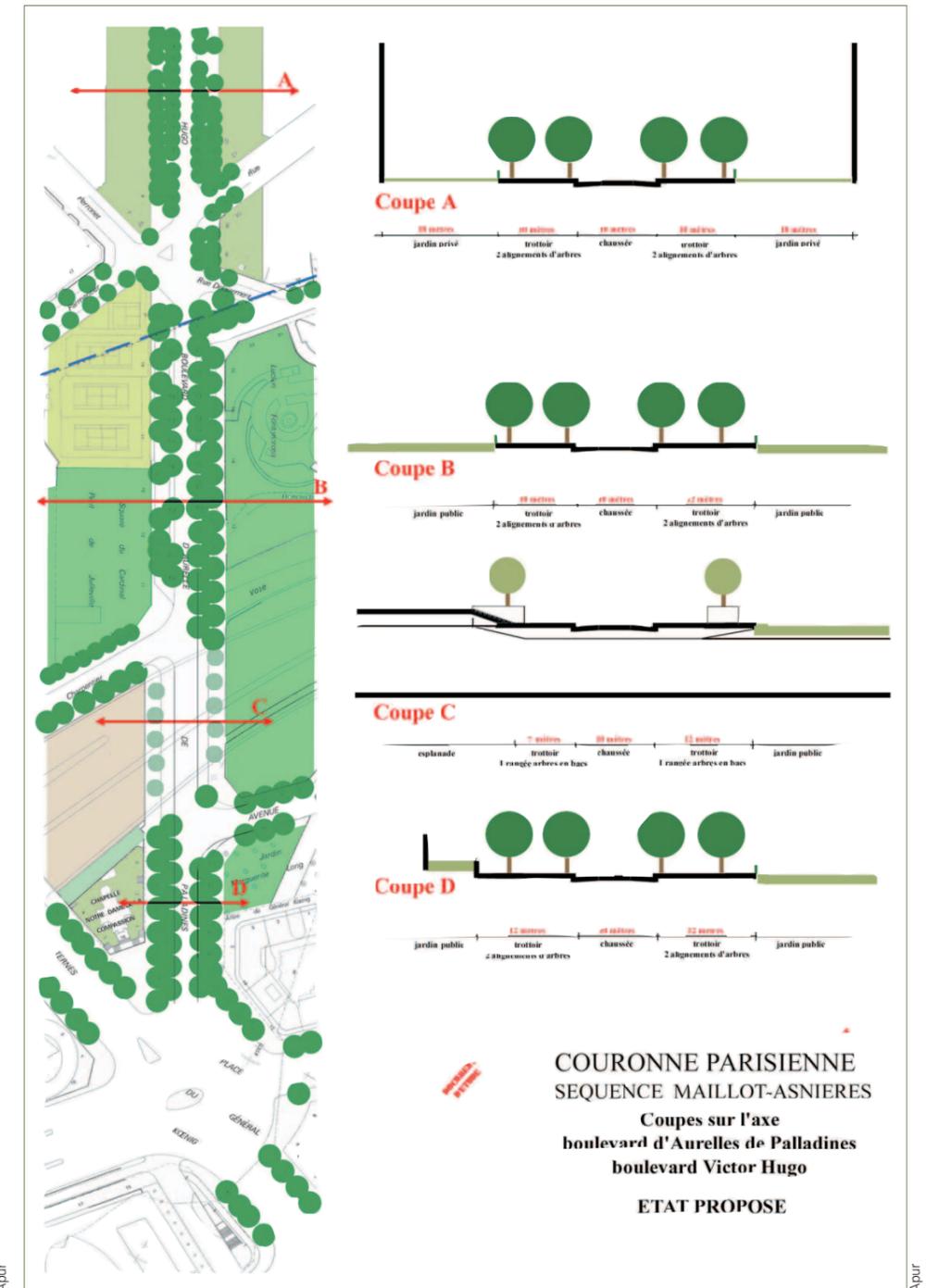
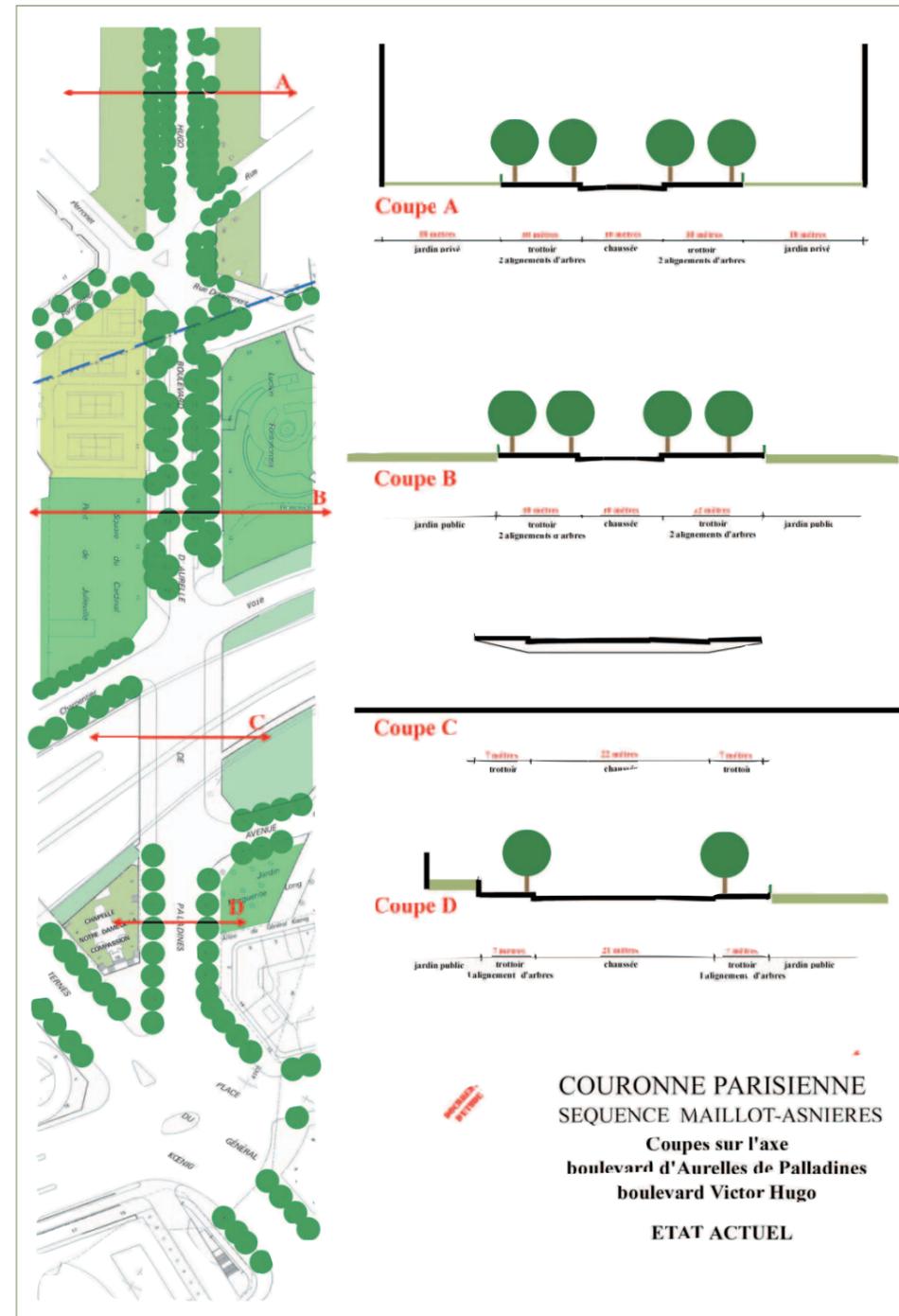
Il est patent que dans sa partie parisienne, entre la place du général Koenig et la rue Gustave Charpentier, cet axe possède une chaussée d'une largeur excessive (21 à 22 mètres), double de celle

qu'on trouve plus au nord, boulevard Victor Hugo à Neuilly; cette surlargeur s'accompagne de stationnements en épis, qui contribuent au désordre urbain du contexte. Bien que plantés, les trottoirs de cette séquence ne possèdent qu'une seule rangée d'arbres.

À Neuilly l'espace est très ample et vert; il est constitué, autour d'une chaussée de 10 mètres, de deux larges trottoirs plantés d'une double rangée

d'arbres, encadrés de deux jardins de pied d'immeubles de 18 mètres de largeur.

Il semble judicieux d'envisager de tirer cette coupe jusqu'à la place du général Koenig, amenant ainsi jusqu'au tissu parisien l'ambiance de parkway et de cité-jardin existant à Neuilly; la continuité pourrait être assurée, au moment du franchissement du boulevard périphérique, par des alignements d'arbres en bac.



LES ABORDS DE LA PORTE DE COURCELLES

Entre la rue du Caporal Peugeot et la rue de Courcelles une troisième séquence doit être couverte, sur 280 mètres de longueur, portant à 920 mètres la partie couverte dans ces parages.

Cette séquence va des abords de la porte Champerret, dont elle partage partiellement la problématique (bretelles d'accès au périphérique, sorties du parc de stationnement Champerret), jusqu'à la rue de Courcelles incluse.

Au delà, la longue séquence des abords du boulevard de Reims pose sur près de 700 mètres de lourds problèmes de qualité des maillages viaries, de lisibilité spatiale, d'harmonisation des nivellements et d'ambiance urbaine; dans le contexte d'une ceinture verte en devenir il faut y ajouter les questions de continuité spatiale et de porosité transversale. Cette problématique ne peut pas être sans impact sur le traitement futur de la couverture envisagée aux abords de la porte de Courcelles.

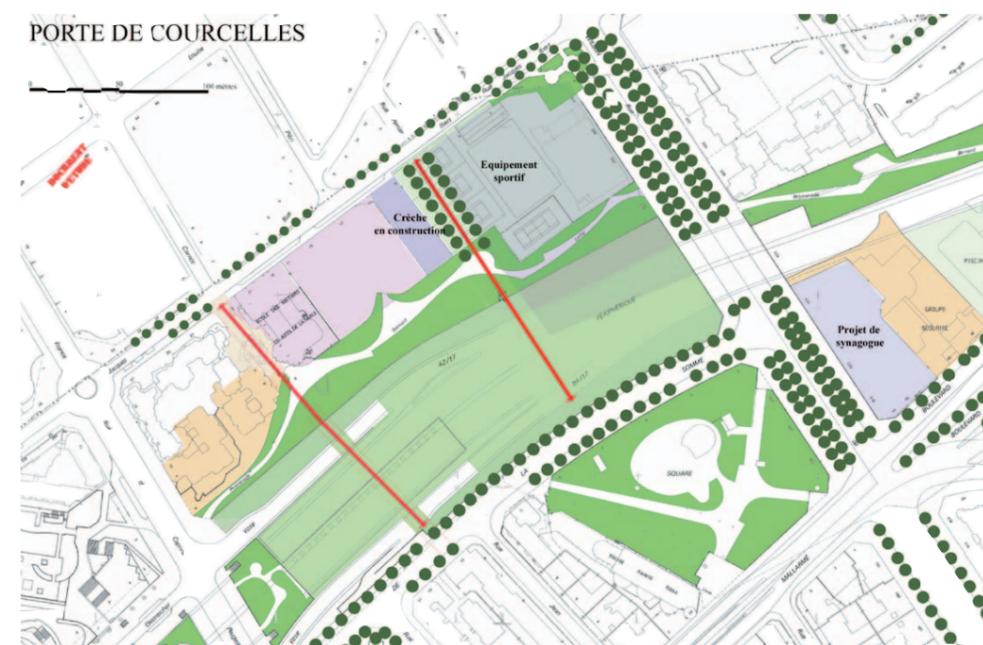
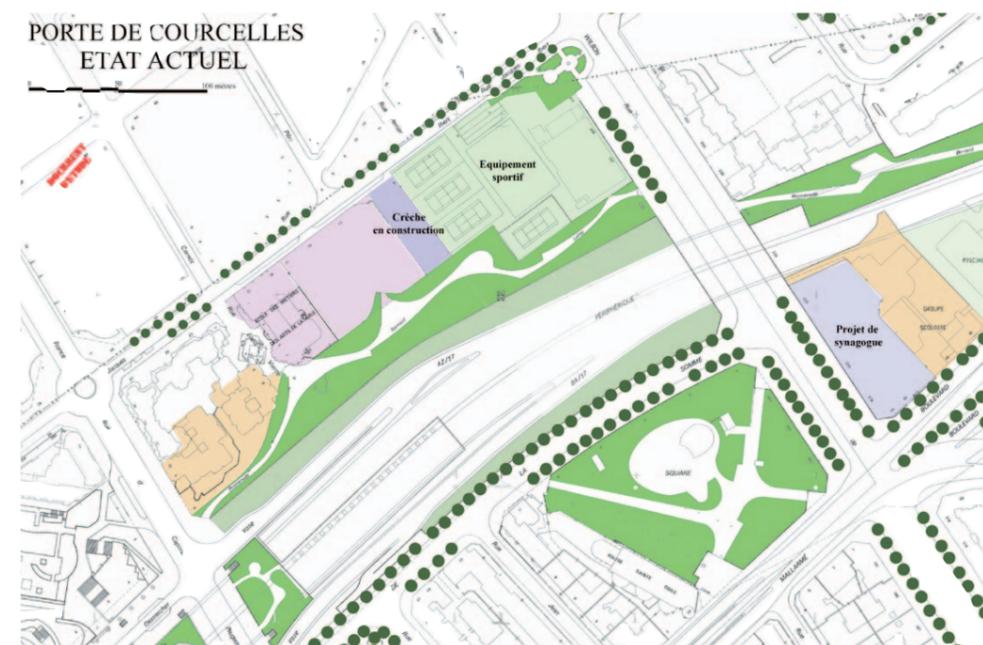
Cette couverture sera longée au sud-est par la voie d'isolement (boulevard de la Somme), qui devrait être traitée selon le système général déjà décrit à propos de la porte des Ternes: cette voie urbaine bordée par le front bâti parisien mais également par un square, doit être intégrée à la nouvelle « ceinture verte », pour la structurer vigoureusement; le trottoir extérieur doit être élargi et planté d'un mail piéton, une piste cyclable pourrait la parcourir.

Le tracé de l'extrémité courbe du boulevard de la Somme, le long du square, a été modifié il y a quelques décennies dans le cadre de la ZAC Champerret. Il est différent du tracé d'origine, dont on retrouve la trace dans l'allée de platanes qui traverse le square en diagonale.

L'actuel tracé, qui rejoint la problématique posée par la présence des baïonnettes déjà citées, ne semble toujours pas satisfaisant. La question d'un tracé définitif se pose, comme plus à l'est celle du traitement de l'ensemble des abords du boulevard de Reims: cependant cette préoccupation, justifiée, ne doit faire oublier ni les objectifs de renforcement des porosités et de diminution des coupures, qui doivent ici rester prioritaires, ni les éventuelles conséquences fonctionnelles (problème des sorties du parc des expositions Champerret, etc...).

La séquence est bordée au nord par la partie bâtie, en cours d'achèvement, de la ZAC Champerret, constitué de logements et d'équipements.

Cette longue séquence bâtie forme une coupure, renforçant la coupure formée par la tranchée du périphérique. La couverture offre ici l'opportunité de trouver au moins en deux endroits les « trans-



versalités » manquantes: dans l'axe de la rue Louis Vierne, et dans celui de la rue Perrier de Levallois (flèches rouges).

À son extrémité se situe un ensemble d'équipements sportifs (tennis en plein air, gymnase couvert), qui demande à s'étendre à l'occasion de cette couverture; il pourrait se réorganiser, pour permettre le passage de cette nouvelle transversalité, mais aussi, en occupant la dalle, laisser la pleine terre pour des plantations d'arbres, ou le contact avec le milieu urbain pour des équipements bâtis qui restent à définir.

Le raisonnement mis en place boulevard d'Aurelle de Paladines, et illustré par les coupes schématiques de la page précédente, peut s'appliquer à la plupart des voies traversant la couronne, et ici à la rue de Courcelles: elle est ici dotée d'une chaussée trop large (d'une largeur double de celle de la rue du président Wilson qui la prolonge dans Levallois), de plantations d'alignement pauvres, et de stationnement en épi déqualifiant l'espace public. Ici aussi il semble judicieux d'élargir les trottoirs jusqu'à pouvoir y implanter deux doubles rangées d'arbres, et d'envisager d'en assurer la continuité, au moment du franchissement du boulevard périphérique, par exemple par des alignements d'arbres en bac.

CONVENTION POUR L'ANNÉE 2001

Entre la Région Ile-de-France et l'Atelier parisien d'urbanisme

Article 2.1

LES SEUILS DE LA CAPITALE **Étude de l'interface Paris-Petite Couronne** **B - Secteur de la Porte Pouchet**

Décembre 2001



Vue des friches en limite intercommunale, en fond les bâtiments de bureaux de Saint-Ouen



Construction du boulevard périphérique en viaduc au dessus du cimetière des Batignolles

Un demi-siècle après l'arasement de l'enceinte de Thiers, qui enfermait Paris, fut mis en place un élément qui sépara à nouveau, physiquement et pour longtemps, les habitants des communes riveraines et ceux de Paris. La dernière et la plus infranchissable des barrières – involontaire, car conçue pour faciliter les circulations – a été mise en place avec le Boulevard Périphérique.

La Mairie de Paris s'est engagé dans un processus de renouvellement urbain ambitieux sur certains quartiers de la couronne de Paris qui cumulent les difficultés.

Présenté au Conseil Interministériel des Villes du 11 octobre 2001, le « Grand Projet de Renouvellement Urbain sur la couronne de Paris » regroupe certains sites qui font déjà partie des quartiers de la Politique de la Ville et d'autres qui n'en faisaient pas partie.

Les secteurs retenus comme prioritaires sont la Cité Joseph Bédier (13^e arrondissement), la porte de Vanves (14^e arrondissement), la **Porte Pouchet** (17^e arrondissement), la porte de Clignancourt (18^e arrondissement), la Cité Michelet (19^e arrondissement), la porte des Lilas (19^e et 20^e arrondissements), la porte de Montreuil (20^e arrondissement) et la porte de Vincennes (20^e et 12^e arrondissement).

SOMMAIRE

p 2	Le secteur de la Porte Pouchet
p 3	Histoire d'une séparation
p 6	État des lieux
p 13	Diagnostic
p 14	Enjeux et objectifs
p 15	Propositions

LE SECTEUR DE LA PORTE POUCHET

Située dans le 17^e arrondissement en limite de Clichy et de Saint-Ouen, la porte Pouchet est une « porte » d'échelle locale de la Ceinture de Paris. D'ailleurs son nom est souvent inconnu des Parisiens ou des utilisateurs du boulevard périphérique car elle ne permet pas de connections avec l'infrastructure autoroutière, ni de liaisons directes à grande échelle. Le boulevard du Bois-le-Prêtre, qui passe sous le boulevard périphérique, assure une liaison inter-quartier entre Paris et les communes limitrophes.

Cette porte a longtemps souffert des emplacements réservés, situés la plupart sur les communes de Saint-Ouen et liées au projet abandonné de l'autoroute A15. Ces grandes friches constituent aujourd'hui un paysage peu valorisé de limite inter-communale.

Coté parisien, un ensemble de 326 logements sociaux, en contact direct avec le boulevard périphérique, souffre de son isolement et est ceinturé de grandes parcelles dévolues aux services urbains de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police.

Depuis quelques années, le secteur au nord de la porte Pouchet est l'objet de projets de reconquête. Profitant de la desserte exceptionnelle du lieu et de sa position stratégique au cœur de l'agglomération, la commune de Saint-Ouen y construit un parc tertiaire important.

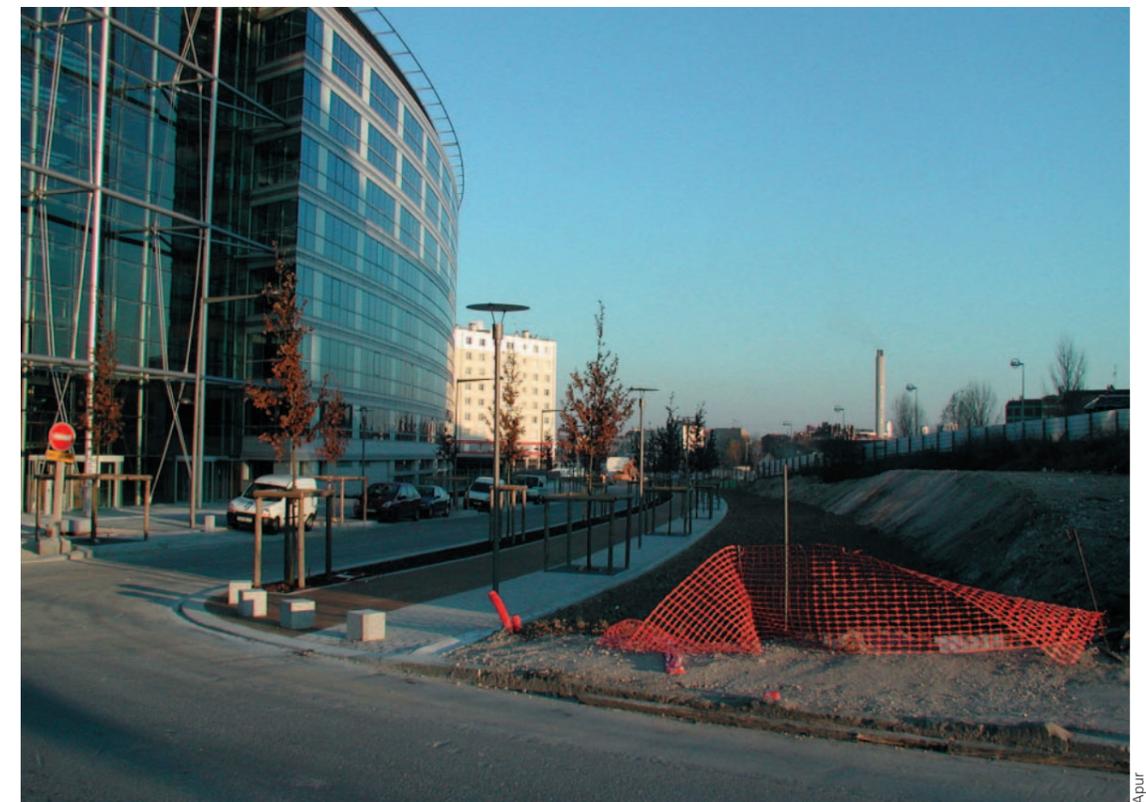
Par ailleurs, le projet de l'autoroute A15 et son échangeur a été abandonné au profit d'un boulevard de contournement des centre-villes de Clichy et de Saint-Ouen. Ce boulevard prend la forme d'une avenue plantée avec voies de bus et vélos en site propre. Seules les circulations douces devraient pouvoir se raccorder au réseau viaire parisien.

À Paris, le site de la porte Pouchet fait partie de la dizaine de sites prioritaires du « Grand Projet de Renouveau Urbain ».

Cette conjoncture nouvelle a conduit l'Atelier Parisien d'Urbanisme à entreprendre une étude détaillée du site accompagnée d'un certains nombres d'esquisse d'aménagement. La problématique de cette étude est : comment rendre cette limite inter-communale plus cohérente d'un point de vue paysager et plus accueillante pour ses usagers.



Vue aérienne de la porte Pouchet en 1998



L'aménagement du BUC à 100 m au nord du boulevard périphérique

HISTOIRE D'UNE SÉPARATION

La construction de l'enceinte de Thiers dans un espace peu urbanisé

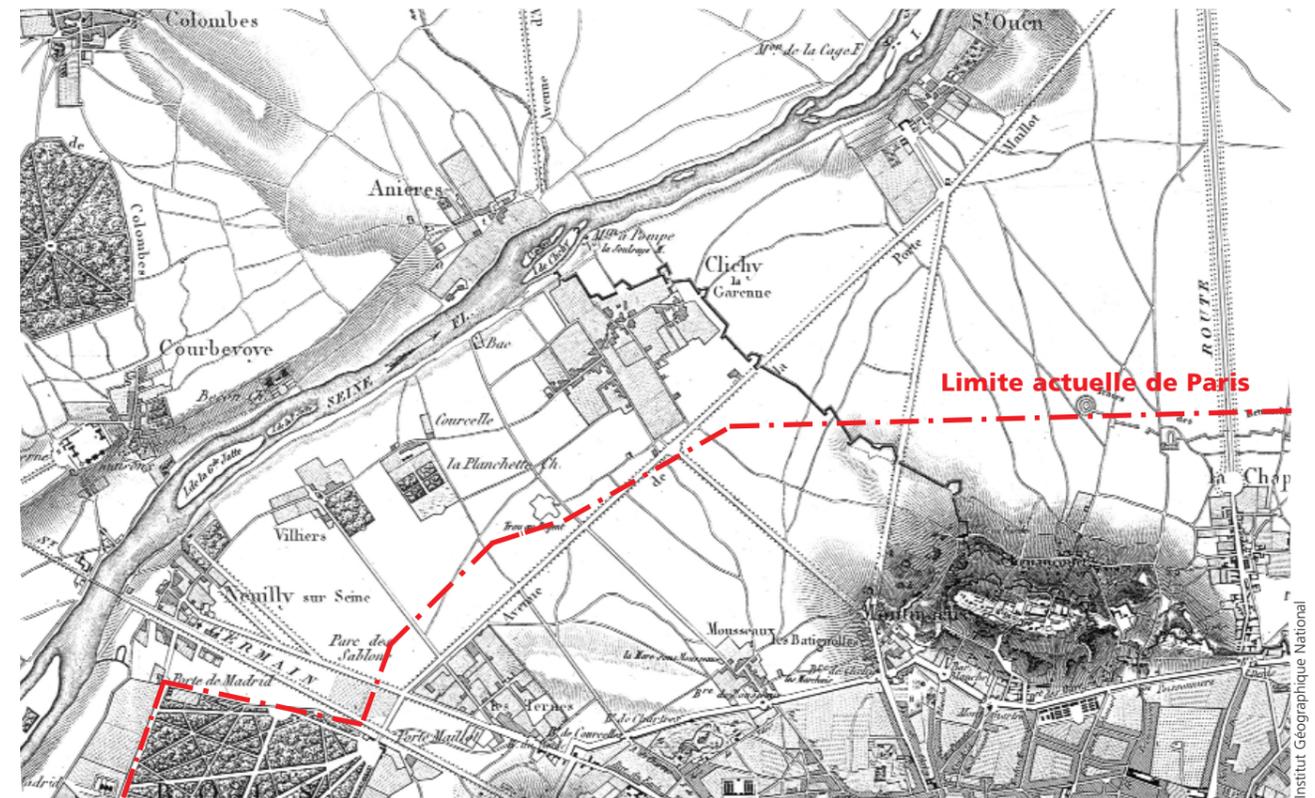
La Porte Pouchet fait partie de la Plaine de France, située au nord de la Butte Montmartre.

En 1815, le territoire a une structure agricole encore très marquée. De nombreux chemins vicinaux relient Montmartre aux communes de Saint-Ouen et Clichy, situées en bord de Seine. Trois grands tracés délimitent un vaste triangle dans laquelle verra le jour la Porte Pouchet: la route de la Révolte entre la Porte Maillot et le carrefour Pleyel et les deux avenues de Clichy et de Saint-Ouen.

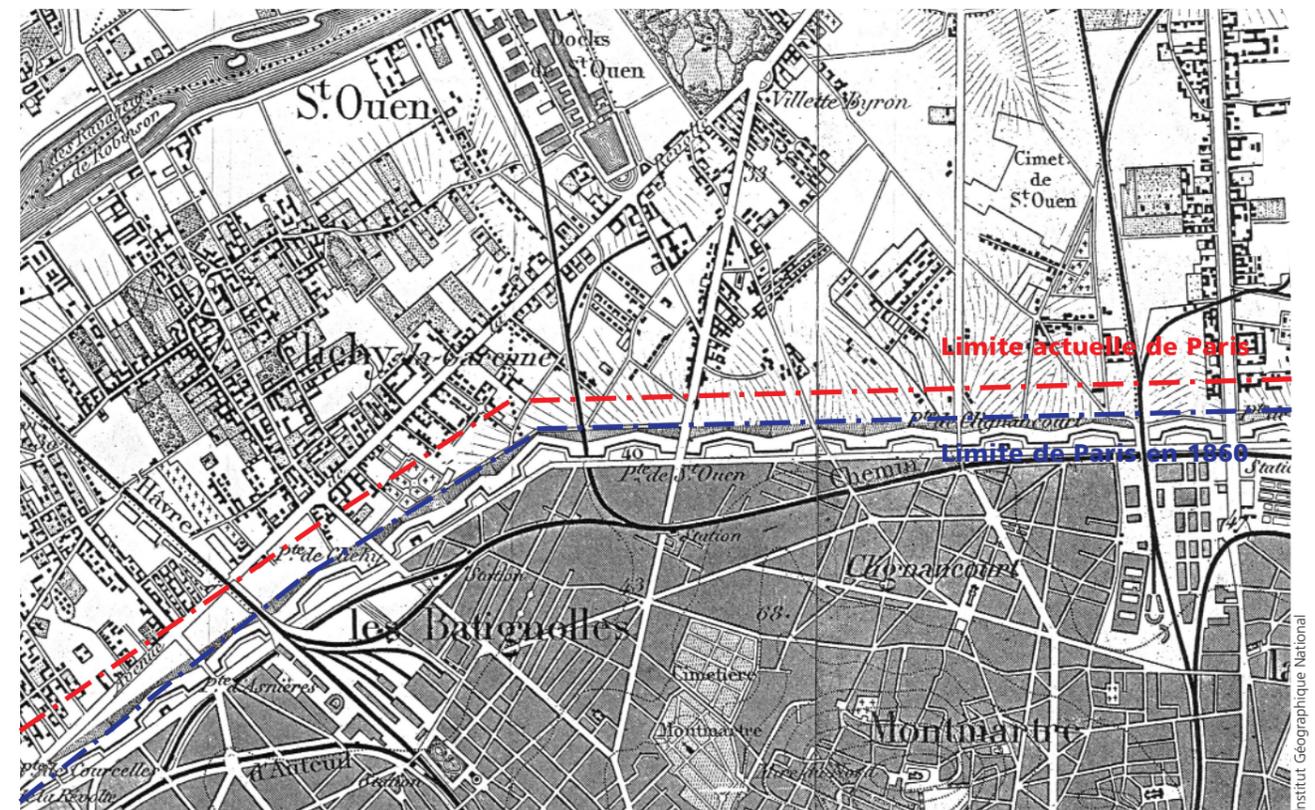
En 1840, la construction de l'enceinte de Thiers va diviser ce territoire en interrompant de nombreuses liaisons nord-sud. Seules les portes de Saint-Ouen et Clichy permettent de franchir la nouvelle enceinte. À cette époque il n'existe aucun percement de l'enceinte au niveau de la porte Pouchet à l'exception d'une ligne de chemin de fer.

En 1860, le territoire des communes riveraines compris à l'intérieur de l'enceinte (mur d'enceinte compris) est annexé à Paris.

En 1879, les tissus parisiens se sont étendus jusqu'à l'enceinte militaire tandis que dans les communes limitrophes, l'urbanisation est encore partielle. Elle se développe le long des grandes voies existantes comme la route de la Révolte et depuis les portes de Paris vers les centres des communes limitrophes. Des lotissements sont réalisés ponctuellement le long des chemins vicinaux. La zone non aedificandi de l'enceinte de Thiers est occupée de manière précaire. Seul l'amorce du cimetière des Batignolles, ouvert en 1830 perdurera.



1815 - Carte militaire des environs de Paris



1879-1887 - Carte du département de la Seine

Le dérasement de l'enceinte et la naissance de la porte Pouchet

En 1919, la fortification est dérasée. Les tissus parisiens se trouvent en contact direct avec les tissus des communes limitrophes.

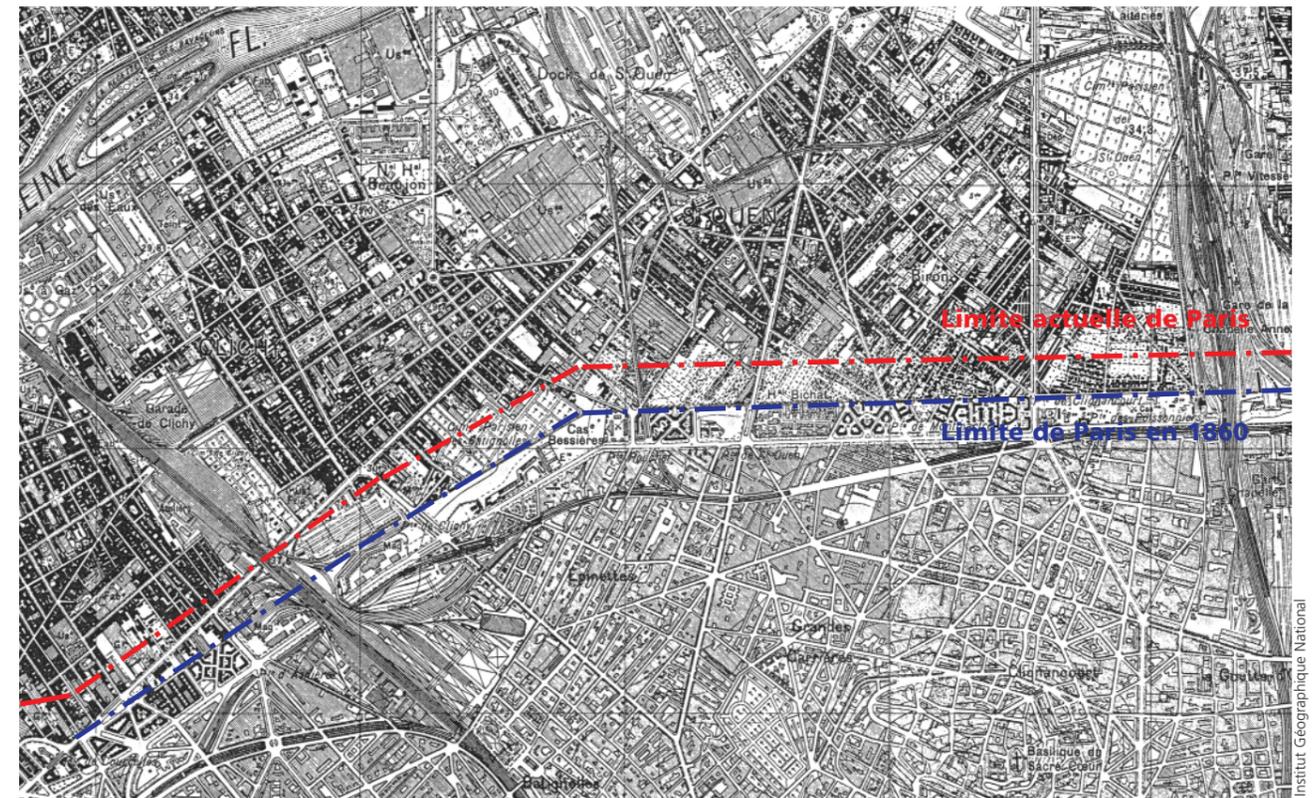
À partir de 1927, l'emprise de l'ancienne fortification est remplacée par une couronne de logements à vocation principalement sociale: les HBM (habitations à bon marché). Leur construction est achevée avant le début de la seconde guerre mondiale.

C'est à cette époque que voit le jour la Porte Pouchet avec le percement de l'avenue du même nom. La rue Arago à Saint-Ouen, la rue Morel et le boulevard du Bois-le-Prêtre à Clichy dessinent une figure en patte d'oie à partir de la nouvelle avenue parisienne. Cette voie est bordée à l'est par des HBM et à l'ouest par la caserne Mortier (qui existe encore aujourd'hui).

Le cimetière des Batignolles occupe une large partie de la zone non aedificandi à l'ouest de la Porte Pouchet. Il s'étend sur plus de 600 m de long.

En 1924, Bonnier et Forestier esquissent une représentation globale de la « ceinture verte », vaste anneau constitué de parcs et jardins qui doit remplacer la zone non aedificandi suite à la future expulsion des zoniers.

En 1930, afin de réaliser ces aménagements, la zone non aedificandi est annexée à Paris. C'est la seconde annexion en l'espace de moins d'un siècle.



1936 - Plan directeur révisé



vers 1940- Vue aérienne de la porte Pouchet et ses abords

La construction de la cité du Bois le Prêtre et du boulevard périphérique

Durant, la seconde guerre mondiale, les zoniers sont exclus et leurs installations sur la zone non-aedificandi sont rasées. L'aménagement de la ceinture verte peut donc être lancé. Il est prévu une ceinture de parcs continue accompagnée d'un boulevard circulaire en limite des communes limitrophes.

Mais en 1953, la publication de la loi Lafay modifie le futur de ce territoire, car elle autorise entre autre la réalisation de logements à l'intérieur de la ceinture verte entre le mail qui la sépare des HBM et le futur boulevard périphérique, qui remplace le projet de boulevard circulaire en limite communale.

Entre les portes des Poissonniers et de Clichy, le secteur de rénovation numéro 8 est confié à l'architecte Raymond Lopez. Son projet de logements, achevé en 1961, répond à une volonté de traiter la grande échelle de cette séquence grâce à une organisation systématique des espaces vides et des espaces bâtis de la ceinture verte.

Chaque franchissement du futur boulevard périphérique est ponctué d'une barre de 11 niveaux et de une à deux tours de 14 à 17 niveaux. Entre les surfaces bâties, le reste de la ceinture verte est aménagée soit en des terrains de sport, jardins publics ou équipements de faible hauteur.

Sur la porte Pouchet sont construits une barre de

11 niveaux, deux tours de 17 niveaux qui constituent la cité du Bois le Prêtre gérée par l'OPAC de Paris. Un jardin public et un stade sont aménagés.

En 1966, le boulevard périphérique construit sur remblai est inauguré entre les portes des Poissonniers et de Saint-Ouen.

En 1970, la section du boulevard périphérique, comprise entre les portes de Saint-Ouen et de Clichy, est achevée. Le boulevard périphérique est sur viaduc sur 1200 m depuis la bretelle d'entrée extérieure de la porte de Saint-Ouen jusqu'à la porte de Clichy. Il franchit dans cette séquence deux emprises importantes: le cimetière des Batignolles et la voie ferrée des chemins de fer des docks (futur RER C).

Enfin, au niveau de la porte Pouchet devait être construit un échangeur autoroutier entre le boulevard périphérique et la future autoroute A 15. A cet effet des réserves foncières importantes grèvent les territoires de Saint-Ouen, de Clichy et de Paris autour de la porte Pouchet. À Paris, des services urbains automobiles s'installent sous le viaduc du boulevard périphérique et sur les terrains touchés par les réserves de voirie.

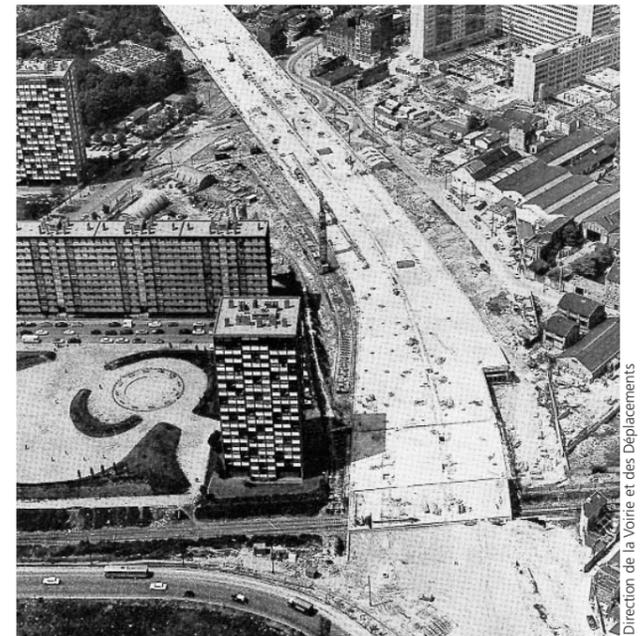
Au final, la composition en patte d'oie de la porte Pouchet n'existe plus et le boulevard périphérique ne laisse plus qu'un seul franchissement (le boulevard du Bois le Prêtre) vers les communes limitrophes sur une distance de 1,5 km.



Vue de l'achèvement de la construction du grand-ensemble vers 1961



Vue après l'achèvement de la construction du boulevard périphérique vers 1975



Vue de la construction du boulevard périphérique au droit des logements de la Porte Pouchet

Différentes phases de la construction de l'échangeur de la Porte Pouchet - seule la 1^{re} phase a été réalisée

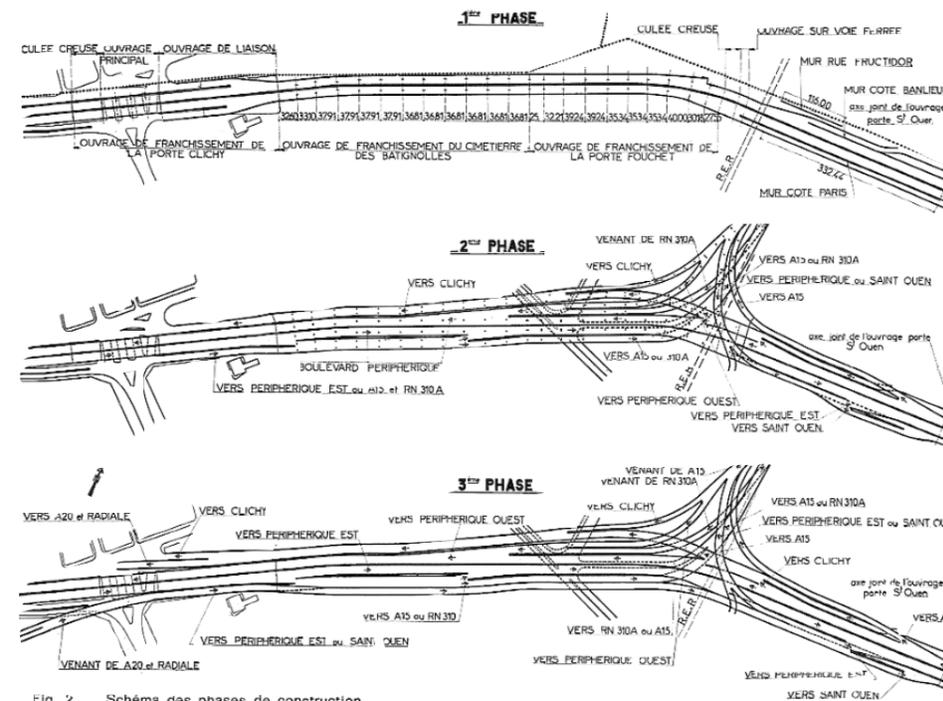


Fig. 2 Schéma des phases de construction.

Les évolutions en cours ou prévues dans l'environnement immédiat

Profitant de la desserte exceptionnelle du boulevard périphérique, la Ville de Saint-Ouen a engagé de nombreuses réalisations d'immeubles d'activité tertiaire en proximité de la limite parisienne. Les immeubles de bureaux ont pris la place d'anciens sites industriels ou d'activité. Des entreprises prestigieuses comme Citroën, Sony ou Rank-Xerox occupent des locaux.

Le projet d'autoroute A15 entre le pont de Gennevilliers et le boulevard périphérique est abandonné. Il est remplacé par le Boulevard Urbain de Clichy (BUC), qui prend la forme d'une avenue doublée d'une voie de bus et de vélos en site propre. Le débouché des circulations douces vers Paris est prévu. Le BUC, inscrit au contrat de plan État-Région 2000-2006 devrait voir le jour très prochainement. D'ailleurs une partie a déjà été réalisée à une centaine de mètres de la limite communale avec Paris.

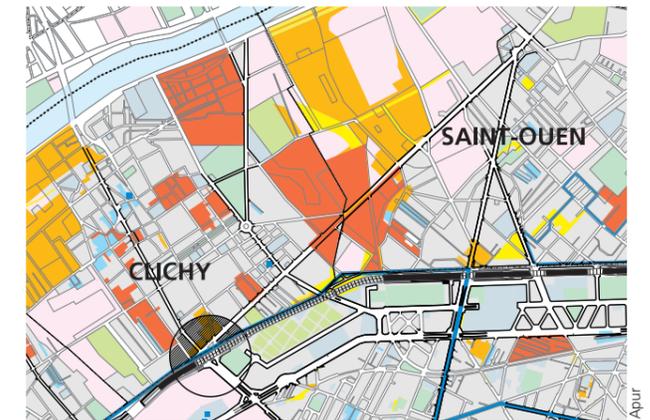
La Ville de Saint-Ouen a engagé une opération d'urbanisme, sous forme de ZAC (la ZAC Victor-Hugo), afin d'aménager les rives du BUC, encore

récemment grevées par des réserves de voirie liées à l'autoroute A15. La construction d'immeubles de bureaux à proximité du boulevard périphérique est envisagée. Des logements devraient être construits plus au nord. Le plan d'aménagement de la ZAC propose aussi un traitement de la limite communale à l'emplacement de l'ancien échangeur de l'A15 (pour grande partie sur Saint-Ouen), sous la forme d'une place et d'un talus planté.

Dans Paris, le territoire de la Porte Pouchet a peu évolué depuis la construction du boulevard périphérique. La cité du Bois le Prêtre cumule les difficultés. Elle fait partie depuis septembre 2001 des sites prioritaires du « Grand Projet de Renouveau Urbain sur la Couronne ».

Sur les terrains de la SNCF à l'ouest de la porte de Clichy (à 1 km à l'ouest de la Porte Pouchet), des évolutions importantes à moyen ou long terme devraient avoir lieu.

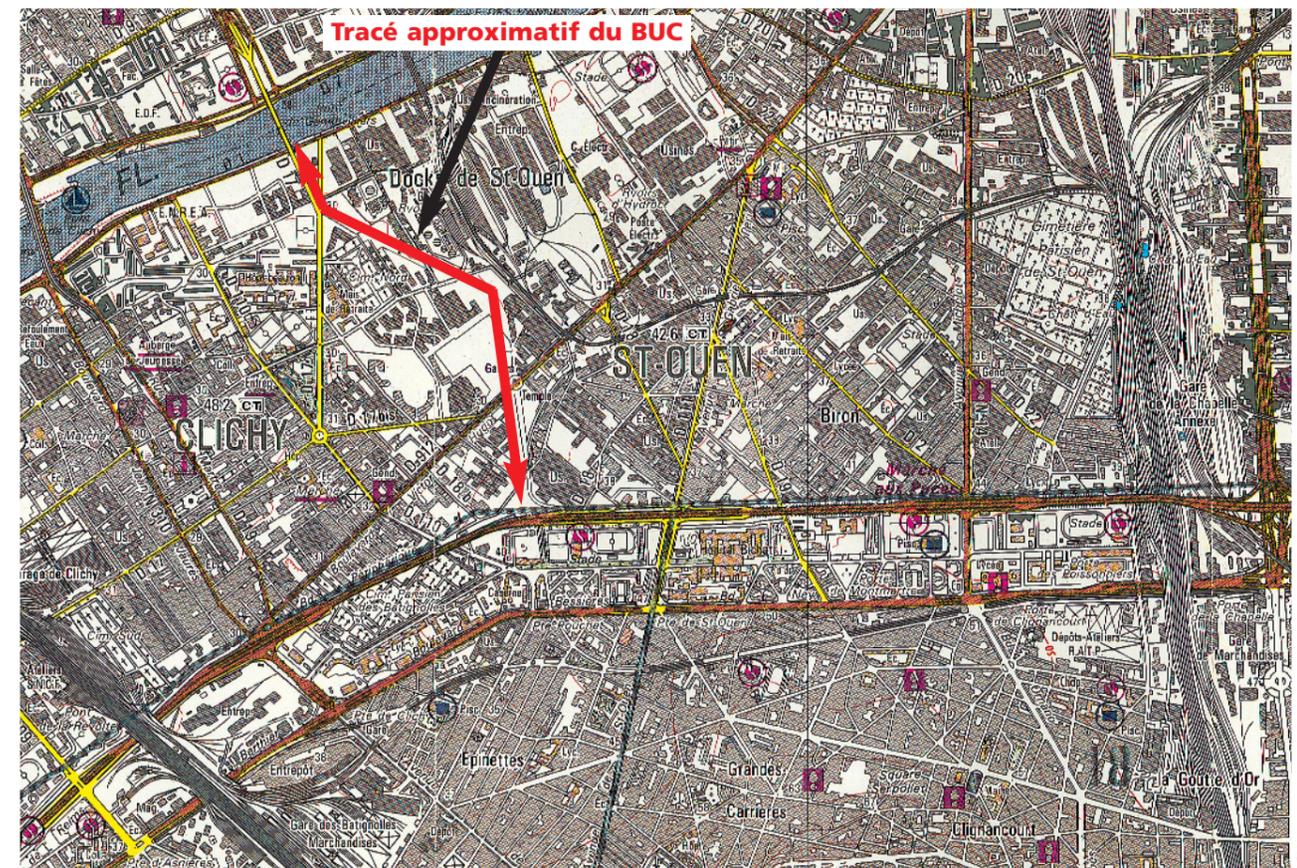
Enfin la caserne Bessières, située avenue de la Porte Pouchet a été récemment transférée au Ministère de l'Intérieur et a fait l'objet d'un projet de réhabilitation.



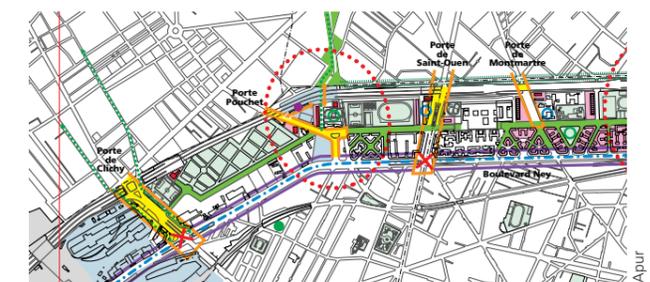
Saint-Ouen a construit de nombreuses opérations tertiaires en limite de Paris, par l'intermédiaire de ZAC (en rouge sur la carte)



Plan d'aménagement de la ZAC Victor-Hugo à Saint-Ouen, où figure le BUC et une hypothèse de débouché vers Paris



1998 - Carte IGN - top 25



Extrait du schéma d'objectifs du GPRU, septembre 2001

Un cadre urbain peu valorisé

Le relief au niveau de la porte Pouchet descend doucement du sud vers le nord. La place Arnault Tzanck se trouve à 41 m NGF. Sur Saint-Ouen. La voie qui longe le boulevard périphérique en limite de Saint-Ouen est à 37 m NGF. Le boulevard périphérique en viaduc dont la chaussée se trouve à 43 m NGF perturbe fortement la topographie du lieu. L'immeuble barre et la tour de la cité du Bois le Prêtre, sont partiellement construits sur un remblai proche du boulevard périphérique.

Le maillage viaire dense à Paris et un peu plus lâche dans les communes limitrophes est interrompu au niveau de la ceinture verte et sportive. La présence du cimetière des Batignolles et des grandes parcelles de services urbains laisse peu de traversées vers les communes limitrophes. Un grand îlot d'équipement, long de 800 m et situé entre le boulevard Bessières et le cimetière des Batignolles, participe aussi de l'enclavement de la Porte Pouchet.

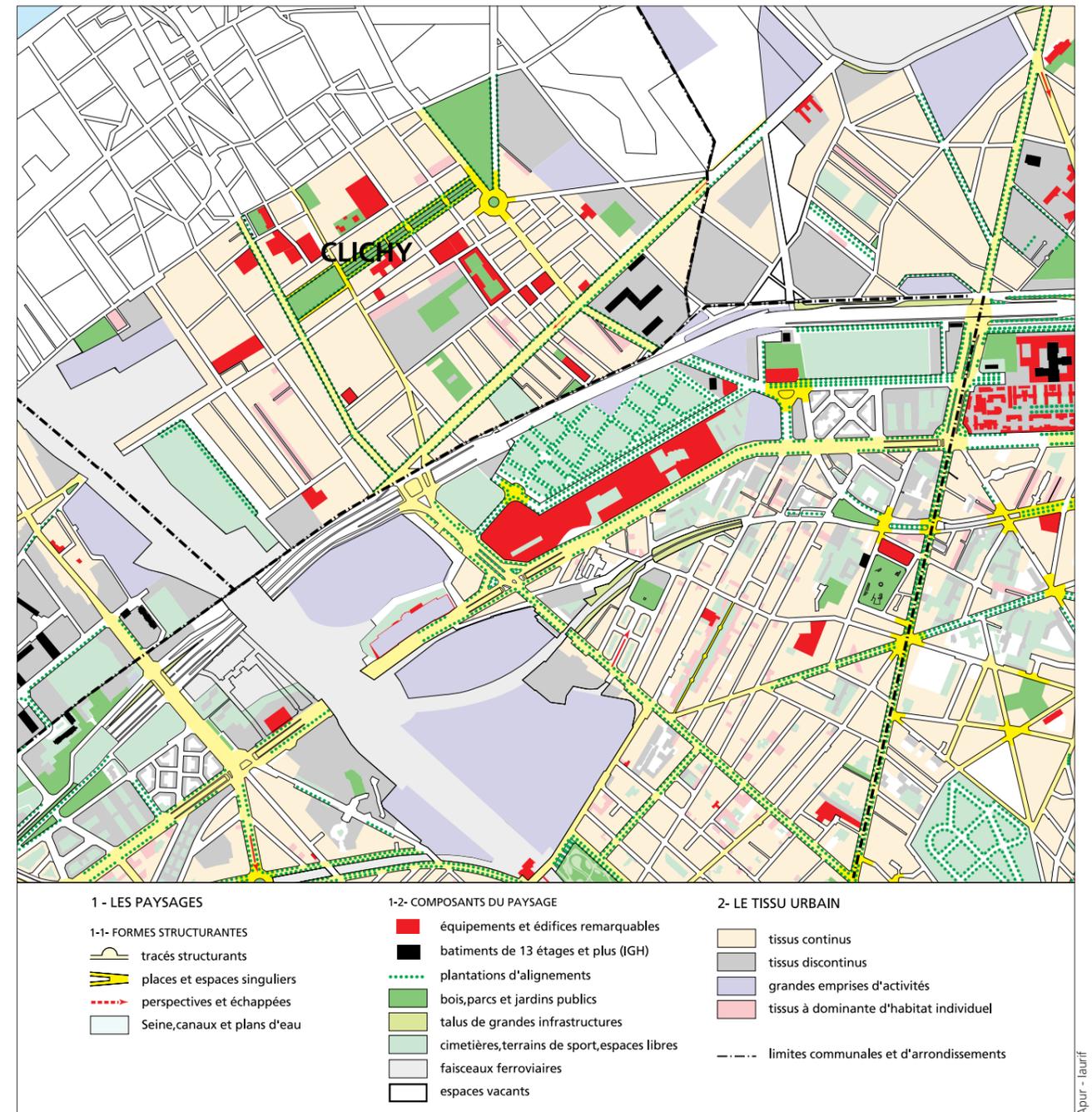
Les tissus sont organisés d'une manière stratifiée du sud vers le nord

- au sud du boulevard Bessières, le tissu dense et continu caractéristique des lotissements haussmanniens parisiens.
- entre le boulevard Bessières et le mail André Bréchet, le tissu dense et discontinu des HBM à l'est de l'avenue du Bois-le-Prêtre et des îlots d'équipements et de logements discontinus à l'ouest;
- au niveau de la ceinture verte, le tissu de composition libre du grand ensemble et des équipements sportifs
- en rive nord du boulevard périphérique, des grandes emprises à vocation tertiaire et plus loin le tissu mixte caractéristique de Saint-Ouen et de Clichy.

La grande structure paysagère de la ceinture verte est interrompue au niveau de la porte Pouchet par la présence des parcelles des services urbains. Seuls le square Emile Borel, le stade Max Rousié et le mail qui longe les HBM participent à la richesse de la ceinture verte.

Au nord du boulevard périphérique, la présence des friches, liées à l'ex-échangeur de l'A15, et de terrains sous-utilisés donnent une ambiance de confins à ce territoire pourtant situé au cœur de l'agglomération.

Enfin, l'entrée dans Paris par le boulevard du Bois le Prêtre est surprenante car cette avenue a des rives très peu construites sinon par des bâtiments temporaires (à l'exception d'une tour de logements et du bâtiment bas des TAM).



Cadre urbain



Panoramique à 90° de la limite intercommunale. à gauche le boulevard périphérique; devant les friches de l'échangeur lié à l'A15; en fond les programmes tertiaires sur Clichy et Saint-Ouen

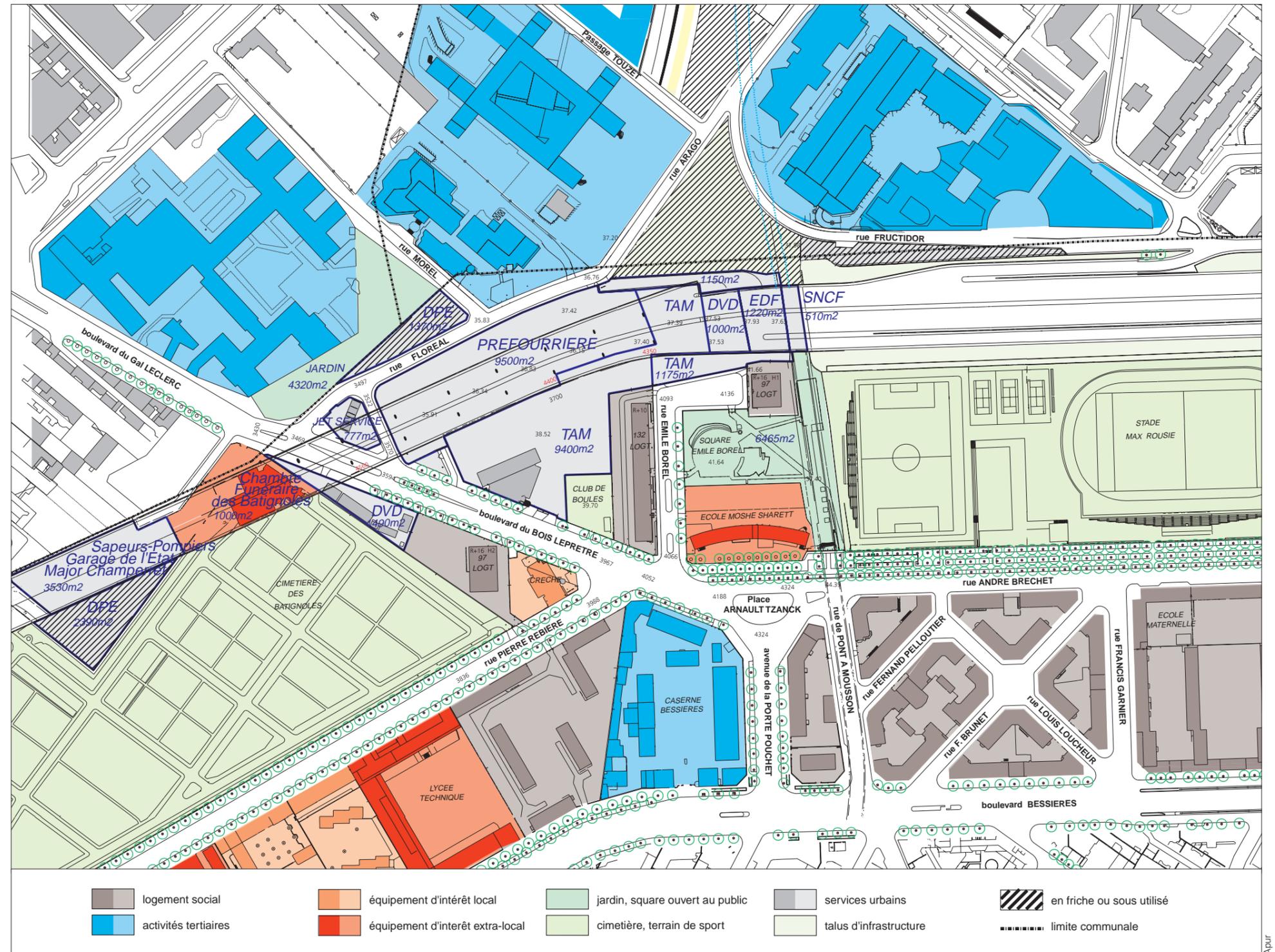
Un environnement composé de services urbains, d'équipements et logements sociaux

Le secteur accueille les fonctions suivantes:

- vers la porte de Clichy, le long du boulevard

Bessières sur un îlot de 800 m de longueur des équipements éducatifs -le Lycée Honoré de Balzac, un lycée technique régional, deux groupes scolaires- et un ensemble de 197 logements appartenant à l'OPAC de Paris; face à ces équipements est implanté le cimetière des Batignolles;

- le long de l'avenue de la porte Pouchet, la caserne Bessières;
- vers la porte de Saint-Ouen deux ensembles de l'OPAC de Paris, un ensemble HBM de 792 logements et un ensemble de 344 logements situé à l'angle du boulevard Bessières et de l'avenue de la



Occupation du sol

porte de Saint-Ouen, le stade Max Rousié;

À l'échelle du quartier, trois équipements de proximité sont présents sur la porte Pouchet: un terrain de boules, le square Emile Borel récemment aménagé et enclavé derrière une école privée, et une crèche.

Il faut noter que dans le quartier de la Porte Pouchet, il n'y a presque aucun commerce de proximité. Les centralités commerciales les plus proches se trouvent sur l'avenue Victor-Hugo à Clichy et sur les portes de Clichy et de saint-Ouen.

Les trois immeubles de la cité Emile Borel occupent des parcelles de terrains très réduites.

Enfin, 3 hectares de terrain environ sont utilisés par des services de la Ville de Paris. Les deux parcelles principales qui occupent environ deux hectares au sol sont gérées par les Transports Autonomes Municipaux (TAM) et une pré-fourrière. Elles se situent partiellement sous le viaduc du boulevard périphérique.

Le long de l'avenue du Bois le Prête, à l'entrée de Paris, le laboratoire d'essai des matériaux de la Direction de la Voirie et des déplacements donne une image peu valorisante d'entrée de ville. Les bâtiments qui occupent cette parcelle sont tous des bâtiments provisoires

Au delà du boulevard périphérique vers le nord, des services urbains de la Ville de Paris exploitent des espaces largement sous utilisés (hachurés en noir sur le plan). Un des terrains gérés par la Direction de la Propreté et de l'Environnement est en limite d'un espace vert public (situé à Clichy et à Saint-Ouen). Un autre terrain d'une surface de 1500 m², entre le mur de soutènement du boulevard périphérique et la rue Fructidor est actuellement en friche.

Sur les communes limitrophes, les immeubles d'activité tertiaire constituent une occupation du sol totalement différente de celle que l'on trouve dans ce secteur à Paris.



Vue de la pré-fourrière située sous le viaduc du boulevard périphérique



Vue des palissades du terrain de la DPE situées devant un espace vert public appartenant aux communes limitrophes



Vue du de la friche de 1500 m² située le long de la limite intercommunale

La cité du Bois le Prêtre

Les 326 logements sociaux de la cité du Bois le Prêtre sont gérés par l'OPAC de Paris. Ils sont répartis dans trois bâtiments distincts: un immeuble barre d'une hauteur de dix étages et deux tours de seize étages chacune. Les parcelles sur lesquelles sont situés les immeubles sont très réduite en superficie. La densité bâtie est donc très élevée.

L'ensemble des logements du Bois le Prêtre cumule les difficultés liées aux nuisances de bruit dues à la proximité du boulevard périphérique et les désagréments d'un environnement proche peu aménagé sur lequel ont été installés des services urbains.

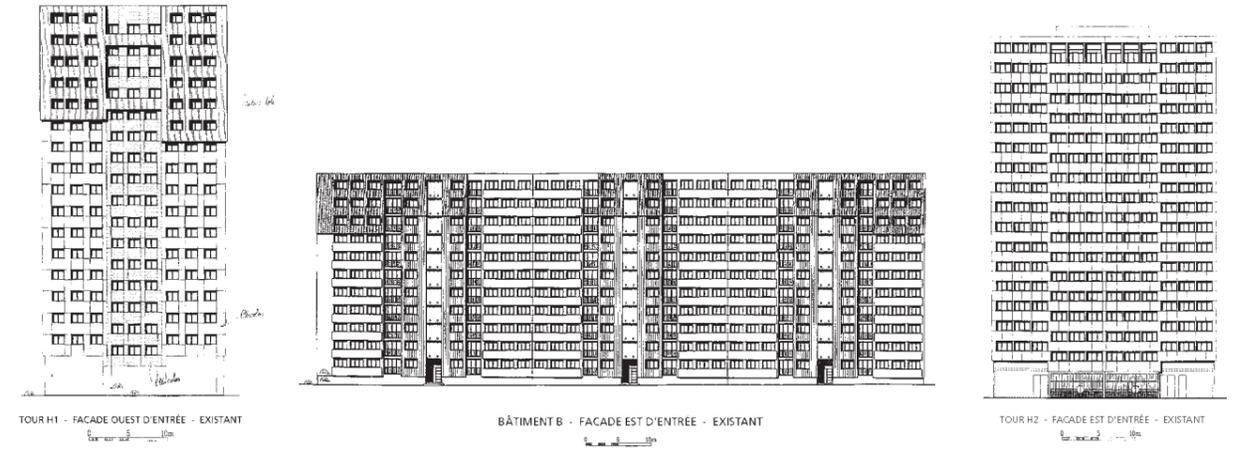
La tour H1 est complètement enclavée car elle se trouve au bout de la rue Emile Borel en impasse. De plus, elle est à l'aplomb du boulevard périphérique et est soumise à des nuisances sonores incessantes.

La structure des logements de la tour H2 pose problème. Un étage sur deux n'accueille que des grands appartements de 6 pièces, avec des familles nombreuses confrontées à des difficultés sociales.

L'immeuble barre quand à lui est riverain des terrains des TAM, sur lesquels la moitié des logements ont une vue plongeante. Ces résidents sont soumis en plus des nuisances sonores du boulevard périphérique au bruit de l'activité des camions et autres véhicules qui circulent en permanence sur l'emprise des TAM.

Enfin, ces immeubles achevés en 1961, ne comportent pas de parc de stationnement en sous-sol. De ce fait, les voitures des résidents occupent tous les espaces libres du pied des immeubles et encombrant les voies publiques alentour. La rue Emile Borel se présente comme un parc de stationnement de surface.

La nécessité d'effectuer des travaux d'isolation thermique suppose d'intervenir sur les logements, au delà des façades, pour en modifier les dimensions. L'importance des travaux envisagés a conduit l'OPAC de Paris à s'interroger en 1999 sur la pérennité de ces logements à terme.



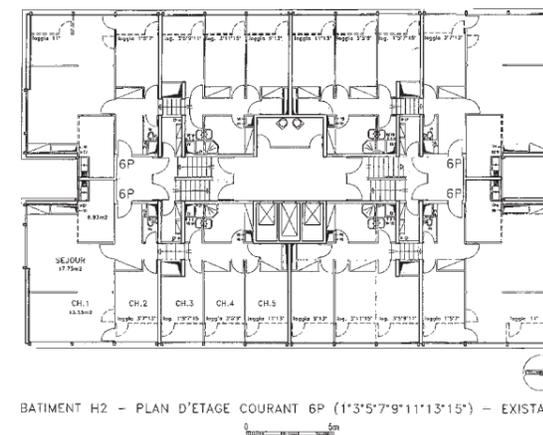
Élévations de gauche à droite: la tour H1, l'immeuble-barre, la tour H2



Vue depuis Saint-Ouen de la cité du Bois le Prêtre qui surplombe le boulevard périphérique



Vue de l'emprise des TAM depuis le pied de l'immeuble-barre



Plan des étages impairs de la tour H2 ne comprenant que des 6 pièces



Vue du stationnement qui occupe une grande partie de la parcelle de la tour H2

Des espaces publics d'une qualité souvent médiocre

À l'exception du square, desservi par la rue Emile Borel et récemment réaménagé, les espaces publics aux alentours des immeubles de logements du Bois le Prêtre présentent des caractéristiques peu satisfaisantes.

Les rives très discontinues du boulevard du Bois le Prêtre, la chaussée surdimensionnée et la proximité du boulevard périphérique lui attribuent un caractère routier peu compatible avec une fréquentation de proximité et un quartier de logements.

La rue Emile Borel, également surdimensionnée, vraisemblablement pour dégager le gabarit des immeubles, n'a fait l'objet dès l'origine d'aucun traitement particulier; la rue et la raquette de retournement sont par ailleurs encombrées en permanence par des véhicules en stationnement.

La rue Pierre Rebière, longue de 800 m, sans possibilité de rejoindre le boulevard Bessières, est bordée sur sa rive nord par le mur continu du cimetière. Cette rue, dont la chaussée est surdimensionnée pour la circulation qui y passe, a pour principale fonction le stationnement de poids lourds, la prostitution et d'autres activités prohibées.

La place Arnault Tzanck, bordée au nord par l'école Moshé Sharett et au sud par la caserne Bessières possède également une chaussée trop large pour les flux qui passent.

Le mail de la rue André Bréchet qui conduit à l'avenue de la porte de Saint-Ouen est peu mis en valeur par son traitement et sert en réalité de parc de stationnement. Le trottoir du côté des immeubles présente une largeur trop réduite pour le confort des piétons qui souhaitent l'emprunter.

Enfin, il faut rappeler que les boulevards des Maréchaux dans toute la section nord présentent un aménagement très routier. Cet aménagement pénalise les traversées et contribue au sentiment d'isolement du quartier pris entre les Maréchaux et le boulevard périphérique.



Vue du square Emile Borel avec l'immeuble-barre en fond



Vue du mail de la rue André Bréchet



Vue du boulevard du Bois le Prêtre avec ses rives discontinues et sa chaussée surdimensionnée



Vue de la place Arnault Tzanck et de sa chaussée trop large



Vue de la rue Emile Borel dont le profil est surdimensionné



Vue de la rue Emile Borel du fond de la rue Emile Borel en impasse, saturée de stationnement

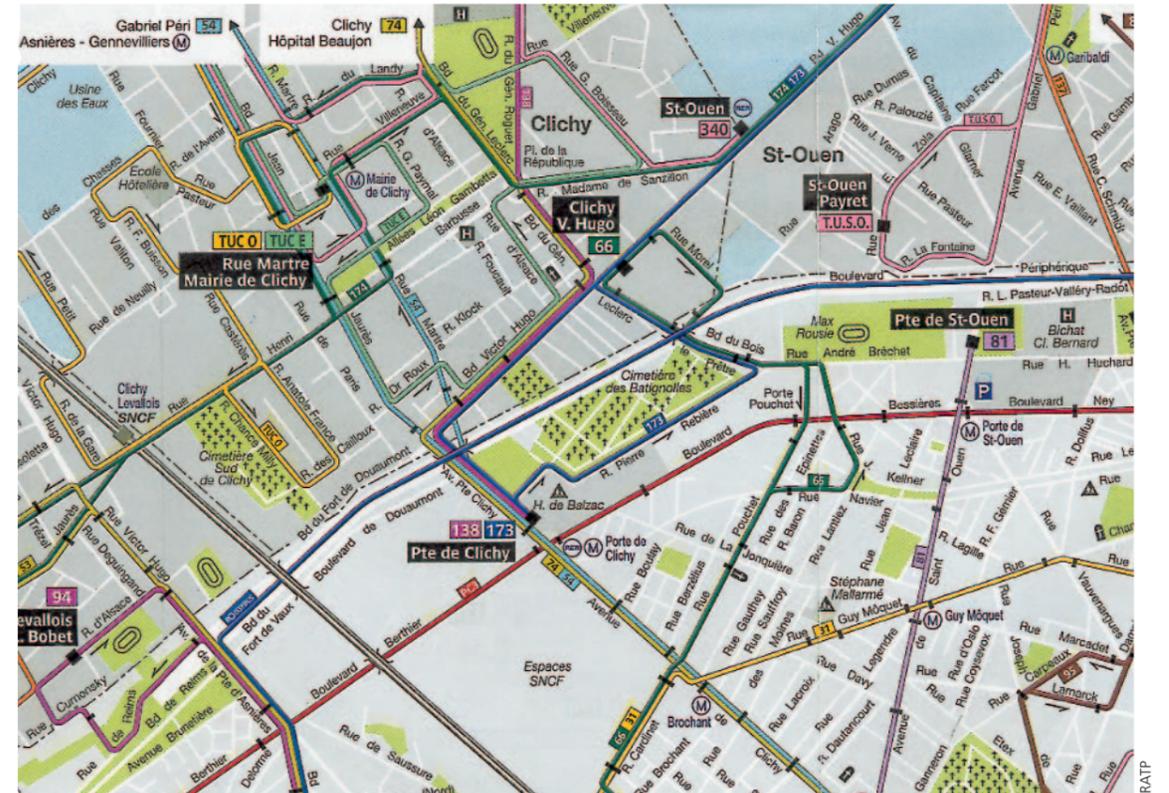
Une très bonne desserte par l'automobile

La desserte automobile de la porte Pouchet est excellente du fait de la proximité des portes, du boulevard périphérique aux accès un peu plus lointains et du boulevard des Maréchaux.

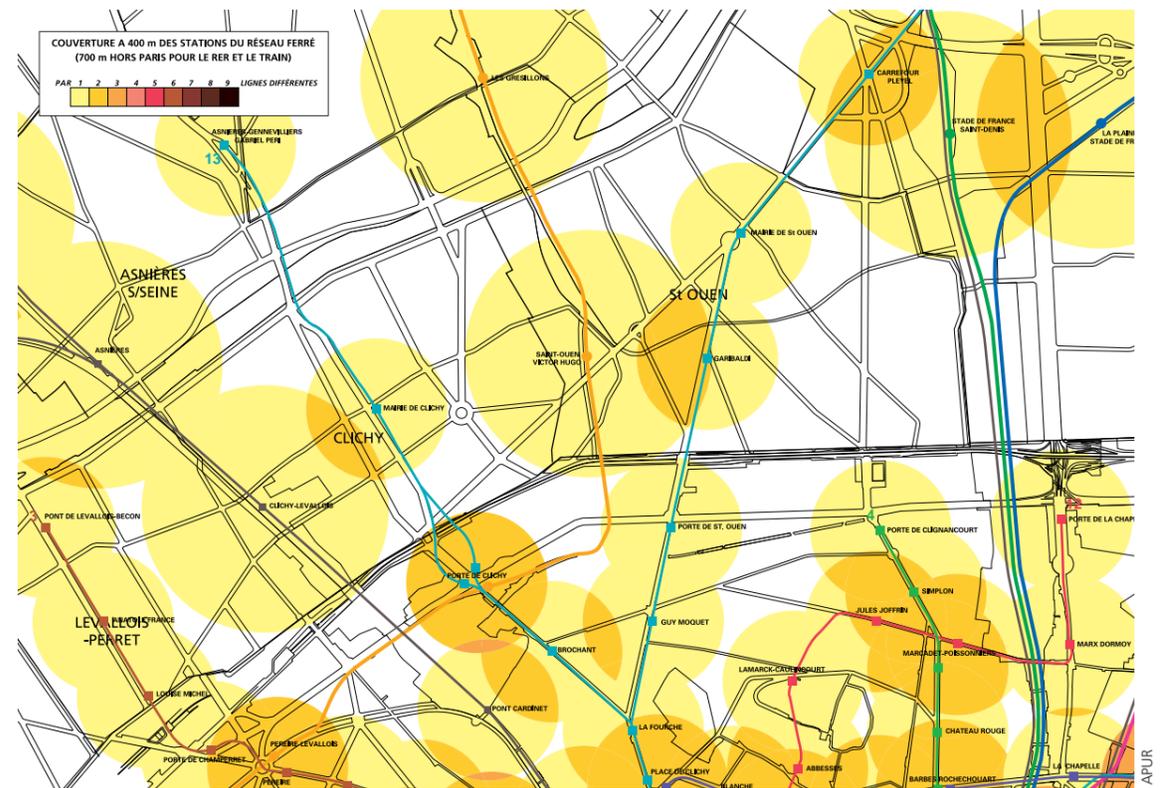
Une desserte en transport en commun plus moyenne

Quatre lignes d'autobus passent à proximité: la ligne 173 qui part vers Clichy et Saint-Ouen, la Petite ceinture sur le boulevard Bessières et deux lignes, 63 et 173 qui permettent d'atteindre le Châtelet ou saint-Lazare.

La desserte en transport en commun est moyenne. La station de métro de la porte de Saint-Ouen est distante environ de 600 m à pied, celle de la Porte de Clichy de 1 km. Le parcours jusqu'à la station de RER 'Saint-Ouen' est aujourd'hui de 900 m à pied (Il est à noter que le débouché u BUC sur Paris permettra de raccourcir la distance vers la station de RER de 400 m environ).



La desserte en autobus en février 2000



La desserte en métro et RER en octobre 2001

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les logements de la cité du Bois le Prêtre présentent de nombreux dysfonctionnements :

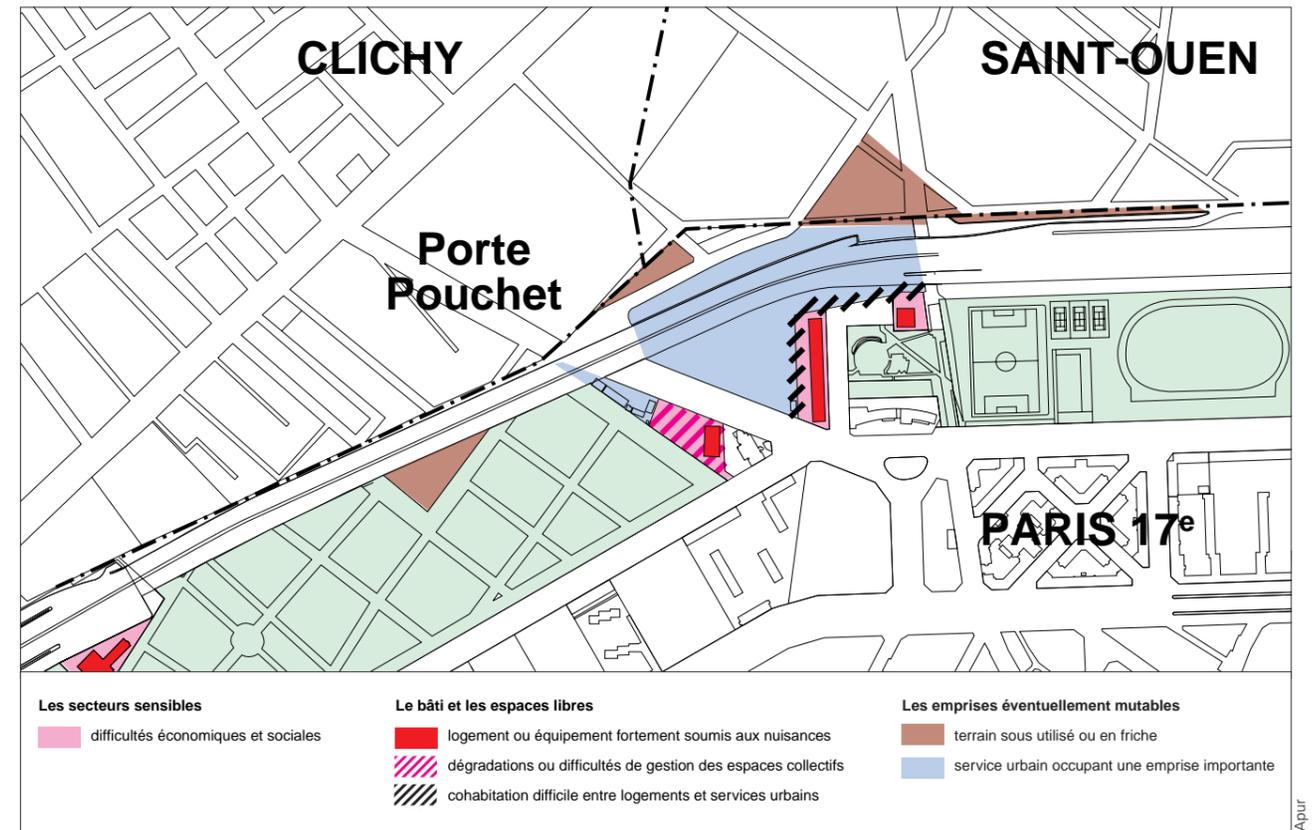
- des densités bâties très fortes;
- une hauteur des immeubles qui rend problématique leur protection par rapport aux nuisances du périphérique;
- un regroupement de grands appartements qui rend difficile le dosage des familles par taille à chaque niveau;
- des places de stationnement insuffisantes par rapport au nombre de riverains;
- un vis-à-vis peu valorisé par les emprises des services urbains.

Ces logements sont insérés dans un environnement déqualifié :

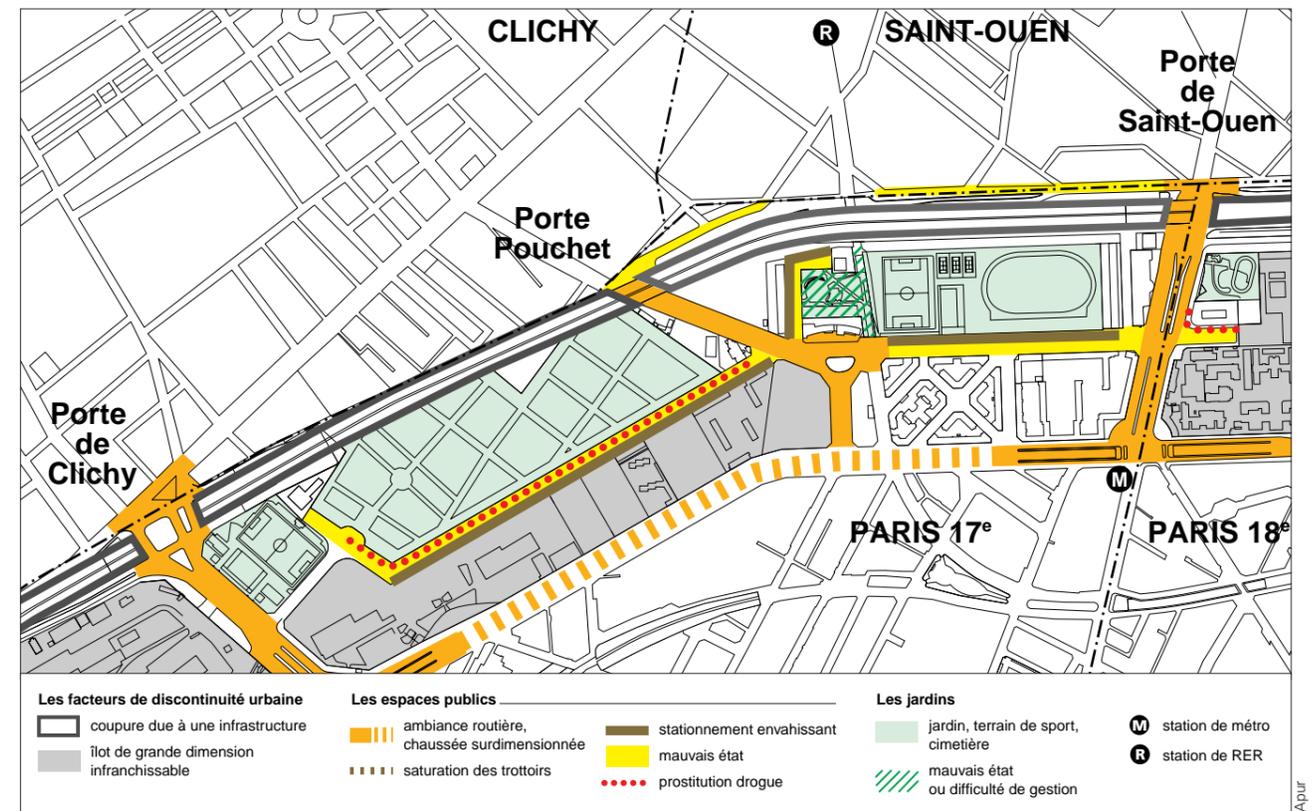
- un paysage médiocre où la ceinture verte est absente du côté de l'avenue du Bois-le-Prêtre;
- un secteur sans mixité urbaine, sans emplois du secteur privé et sans commerce;
- le boulevard périphérique sur remblai ou viaduc qui produit des nuisances sonores importantes;
- des services urbains qui occupent des emprises foncières importantes (TAM et pré fourrière) ou mal situées comme le laboratoire d'essai des matériaux de la DVD, qui occupe une position stratégique « d'entrée de ville »;
- de nombreux terrains en friche ou sous-utilisés notamment le long de la limite communale avec Saint-Ouen et Clichy;
- des espaces publics en mauvais état;
- des chaussées trop larges par rapport à leur niveau de circulation (bd du bois le Prêtre, rue André Bréchet, rue Pierre Rebière) et saturées par du stationnement.

À une échelle plus large, le quartier est isolé par :

- un maillage viaire insuffisant avec la présence de très grands îlots ou de voies en cul de sac;
- l'éloignement par rapport aux stations de métro ou de RER;
- l'éloignement par rapport aux centralités commerciales environnantes.



DIAGNOSTIC - les logements, les espaces collectifs, les autres emprises



DIAGNOSTIC - les espaces publics et les jardins

ENJEUX ET OBJECTIFS

L'enjeu du réaménagement de la porte Pouchet est double : d'une part, l'articulation du grand paysage de la ceinture verte avec celui de la radiale verte vers la Seine, le BUC ; d'autre part, la requalification d'une porte d'échelle locale et résidentielle, lien entre trois départements et trois communes. Elle souffre aujourd'hui de son relatif isolement et des nuisances sonores du boulevard périphérique. La présence de nombreux services urbains et de friches déqualifient fortement l'image de ce secteur ainsi que le cadre de vie des riverains.

La transformation de l'image et des usages du secteur doit s'appuyer sur les atouts du site :

- la ceinture verte présente de part et d'autre de la porte Pouchet ;
- le débouché futur du BUC qui devraient permettre de désenclaver le secteur, à condition bien sûr qu'y soient privilégiées les circulations douces ;
- un environnement tertiaire dynamique à Saint-Ouen,
- la disponibilité foncière importante due à des espaces en friches et à des services urbains très étendus

Si de part et d'autre du boulevard périphérique des projets voient le jour, le secteur appelle une démarche concertée entre les différents acteurs : l'OPAC de Paris, les services gestionnaires de la Ville de Paris et de la préfecture de Police (pré fourrière), les villes de Clichy et de Saint-Ouen, et les départements en ce qui concerne le BUC et le traitement de la limite intercommunale.

Les objectifs permettant d'améliorer l'environnement de la porte Pouchet sont :

- Depuis la ceinture verte, créer une liaison douce vers la Seine à Saint-Ouen en profitant de l'arrivée dans Paris des voies de bus et vélos du BUC ;
- Réduire les largeurs de chaussées surdimensionnées et mieux organiser le stationnement ;
- Embellir les espaces publics existants et redéfinir les rives du boulevard du Bois le Prêtre.
- Améliorer le paysage des voies publiques et des terrains de la Ville de Paris en limite intercommunale
- Mieux protéger les logements et leur environnement des nuisances générées par la circulation automobile sur le boulevard périphérique ;
- Redéfinir à terme le statut et les usages des espaces libres des logements, voire la morphologie des immeubles ;
- Rationaliser et moderniser l'installation des services urbains et les organiser de telle sorte qu'ils n'interfèrent pas avec la desserte et les vues des logements ;
- Diversifier l'occupation du secteur afin de créer plus de mixité dans les usages du quartier, notamment par le mélange des populations actives et résidentes.

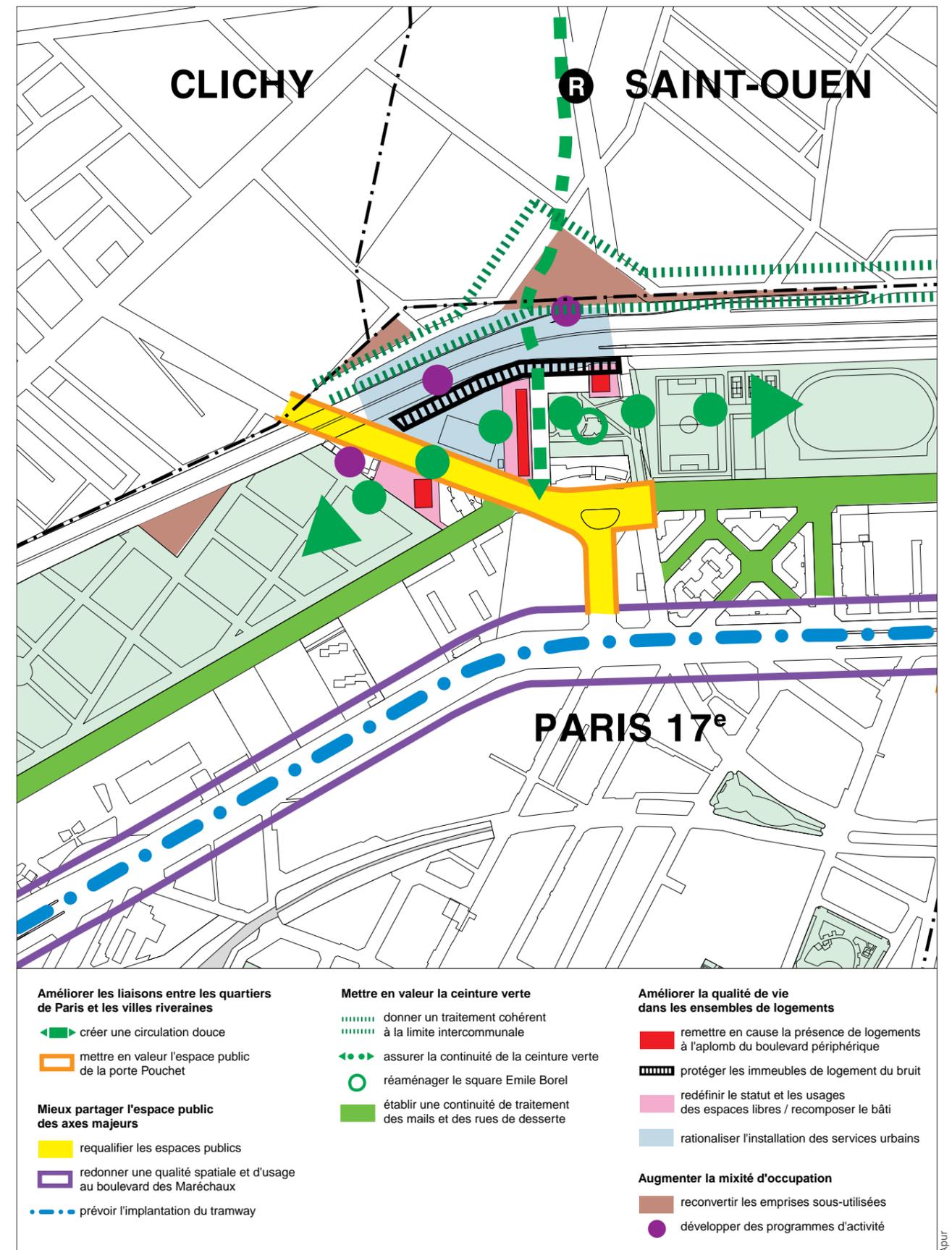


Schéma d'objectifs

PROPOSITIONS

Présentation des hypothèses d'aménagement à l'étude

Les possibilités d'évolution du quartier sont nombreuses. À ce titre, cinq esquisses sont présentées. Les trois premières maintiennent les immeubles de logements existants pour lesquels une isolation supplémentaire, la transformation des logements les plus exposés en activités voire un changement d'affectataires (logement étudiant) pourraient être entrepris. Dans les deux dernières, des démolitions d'immeubles de logements sont envisagées : la tour H1 dans la quatrième variante et l'ensemble des 326 logements dans la cinquième variante.

Variante 1 : une liaison nouvelle tranquille avec la banlieue

Dans cette hypothèse minimale, le débouché du boulevard urbain de Clichy et de Saint-Ouen (BUC) se fait sur la rue Emile Borel, aujourd'hui en impasse.

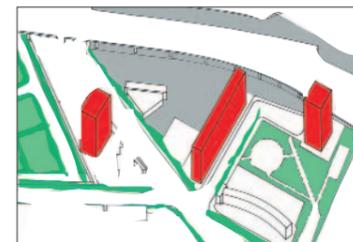
Ce tracé permet :

- le passage direct des circulations douces (bus, vélos, piétons) vers Paris et de Paris vers la Seine, à St Ouen
- le désenclavement de la voie Emile Borel aujourd'hui en impasse,
- un cheminement piéton sans détours vers la station du RER C « Station Saint-Ouen ».

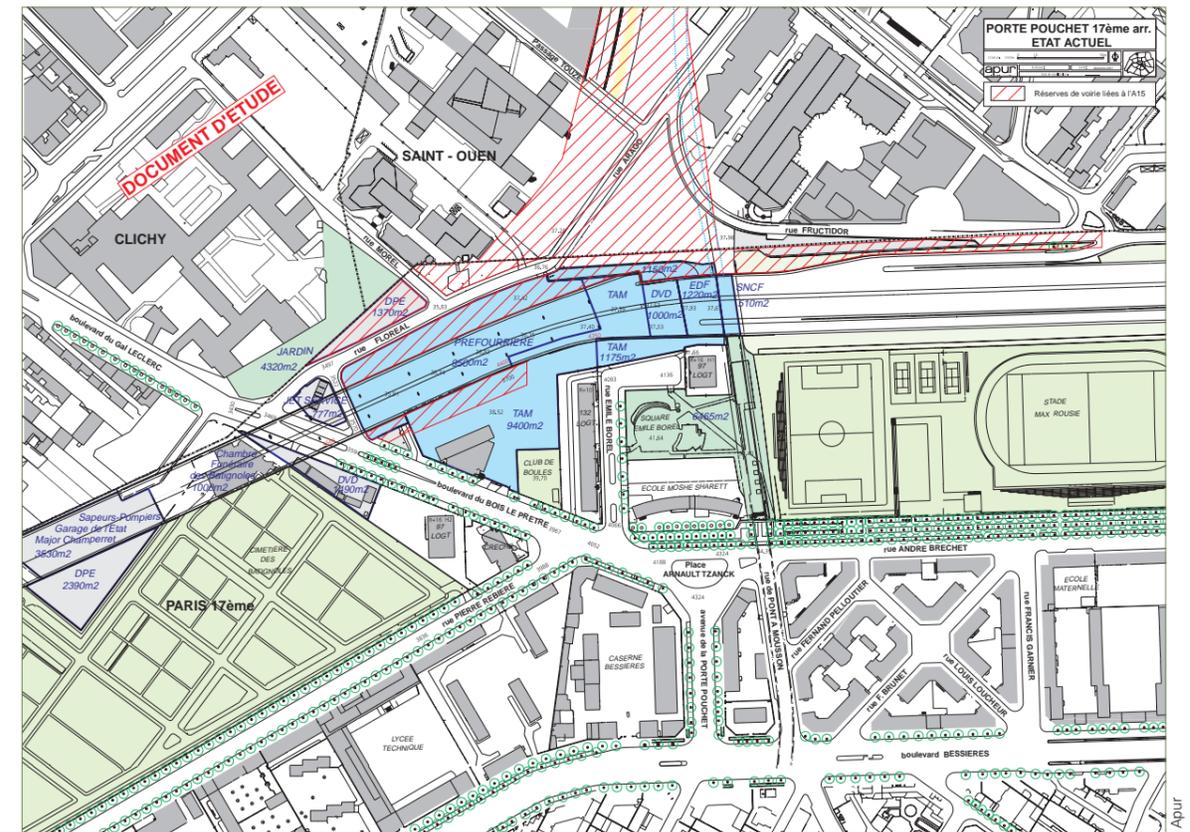
Toutefois, le nivellement de la nouvelle voie modifie en partie celui de la rue Emile Borel. Il implique quelques travaux au niveau des halls d'entrée de la barre de logements afin de se raccorder au nouveau nivellement de la rue Emile Borel.

La pré-fourrière et les TAM qui conservent leurs emprises actuelles sont, coupées en deux. Un aménagement spécifique devra être entrepris afin de pouvoir relier entre-elles les parties séparées par le débouché du BUC.

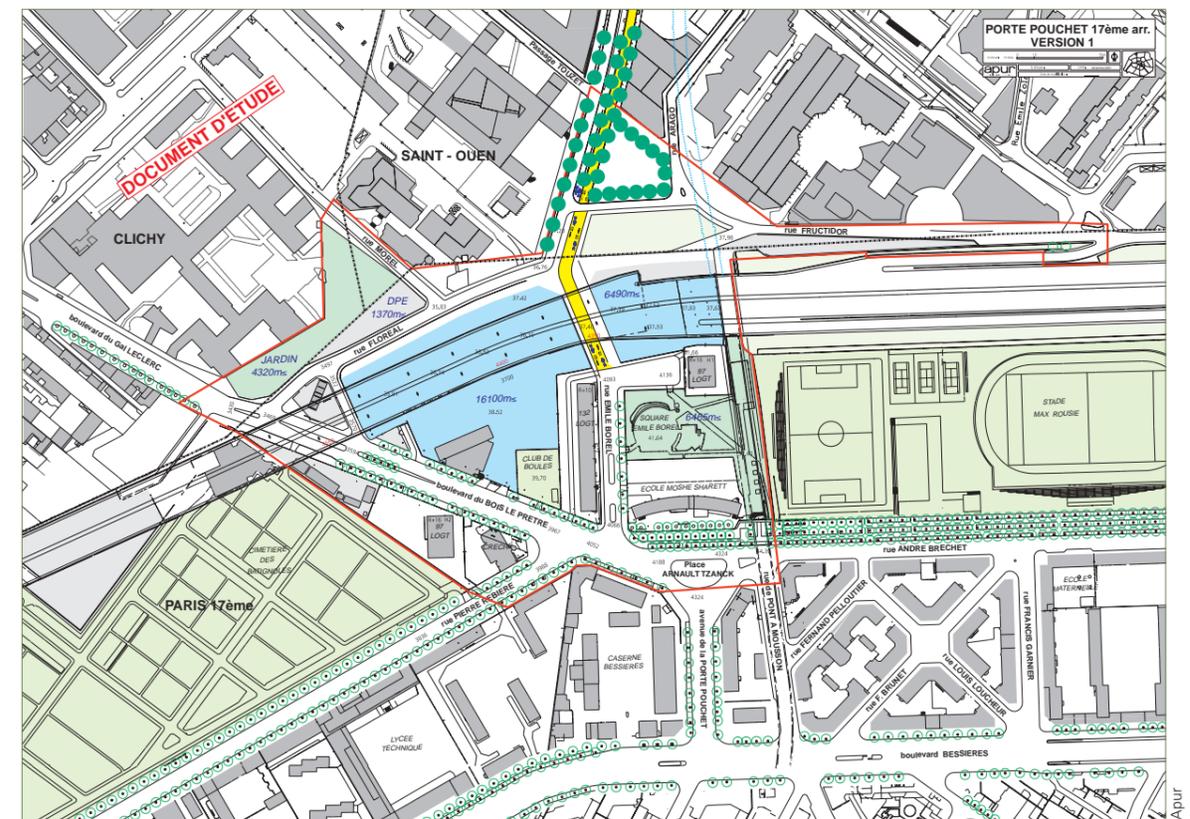
Enfin, d'un point de vue paysager cette hypothèse est en accord avec le traitement de la limite intercommunale proposé par l'agence Castro-Denisoff en charge du projet de la ZAC Victor-Hugo à St Ouen : un talus planté et une place.



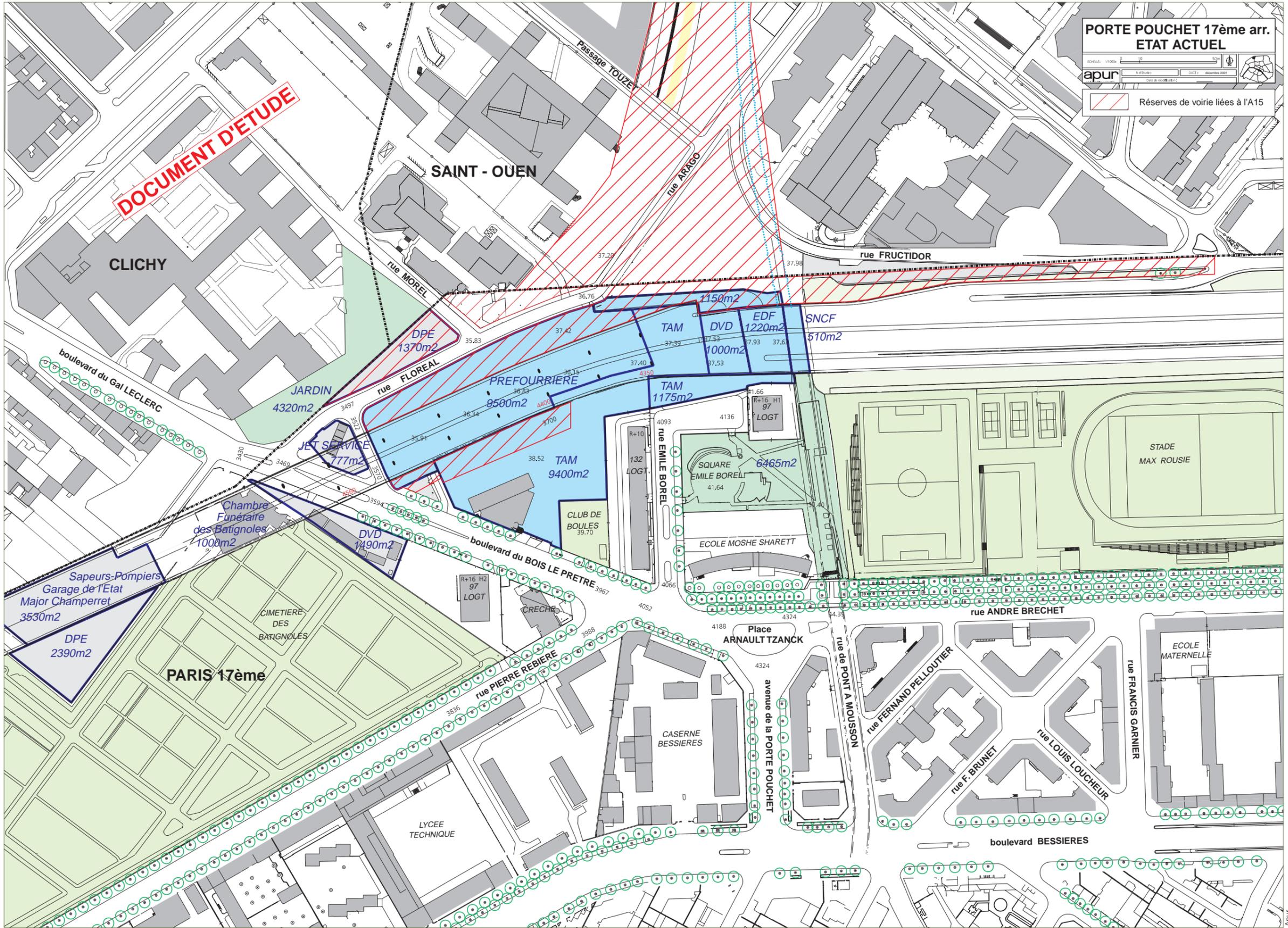
Axonométrie de l'état actuel



État actuel



Variante 1



État actuel

Variante 2 : harmonisation des limites intercommunales

Cette hypothèse conserve le même tracé pour le débouché du BUC dans Paris et offre un traitement paysager plus unitaire (voie en limite communale continue; trottoirs élargis et plantés d'arbres) de la limite intercommunale entre les portes de Saint-Ouen et Pouchet. La friche qui longe le boulevard périphérique entre la Porte de Saint-Ouen et le débouché du BUC est intégrée dans l'espace public.

Les terrains en friche disparaissent au profit de nouveaux jardins en partage entre Paris et les communes limitrophes :

- un nouveau jardin de 4200 m² est créé à Saint-Ouen entre la voie en limite intercommunale, le BUC et la rue Arago.
- le jardin public existant, situé à cheval sur Clichy et Saint-Ouen, est agrandi de 1325 m² sur le terrain peu utilisé par la Direction de la Propreté et de l'Environnement afin de contribuer à la confluence verte entre Paris et ses voisins.

Variante 3 : un écran d'activités et des équipements partagés

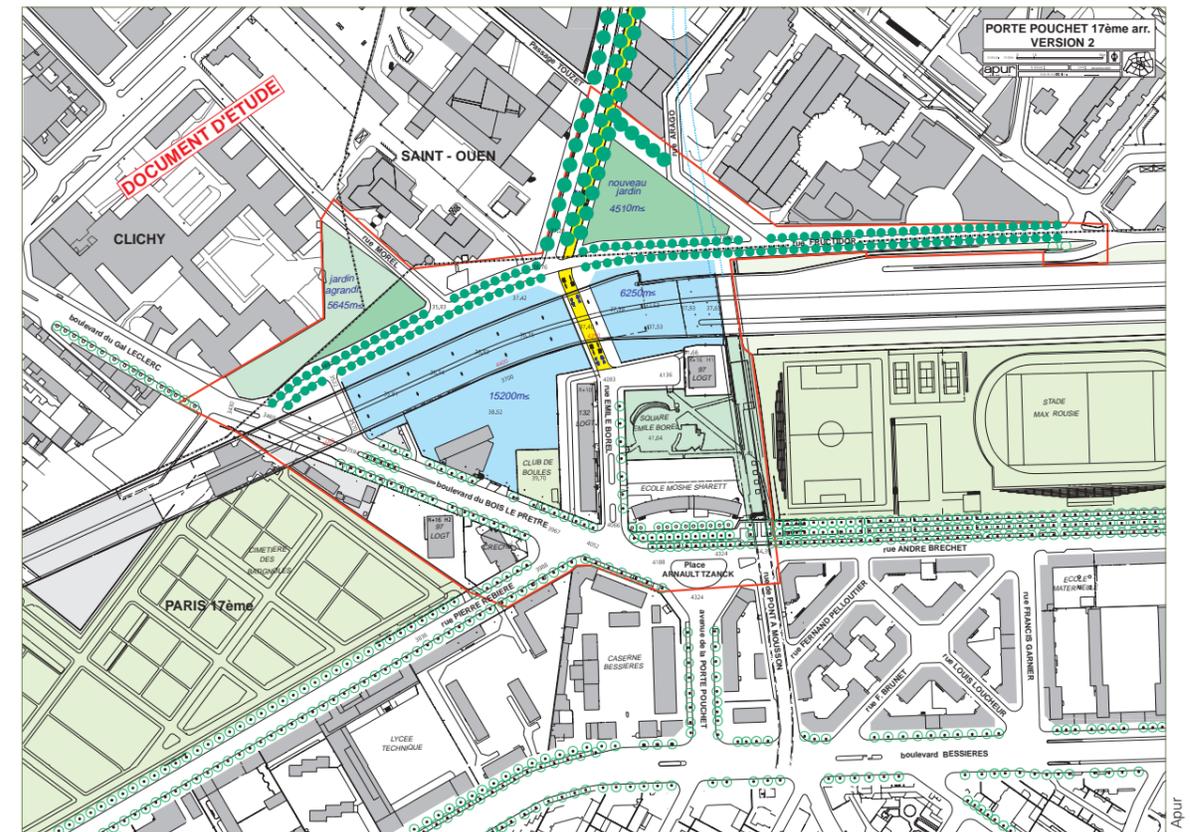
Cette variante, conserve le même débouché du BUC dans Paris et le même traitement de la voie intercommunale que la variante 2. En revanche l'itinéraire intercommunal est accompagné, sous le Bd périphérique et en façade sur St Ouen, par un ensemble d'équipements sportifs et autres pour les jeunes (club, salle de musique).

Les services urbains, TAM et pré-fourrière, sont regroupés sur le terrain de la pré-fourrière. Les camions des TAM stationnent sous le viaduc du boulevard périphérique. L'entrée véhicule des TAM et de la pré-fourrière se fait par la rue Floréal qui ne longe aucun bâtiment d'habitation.

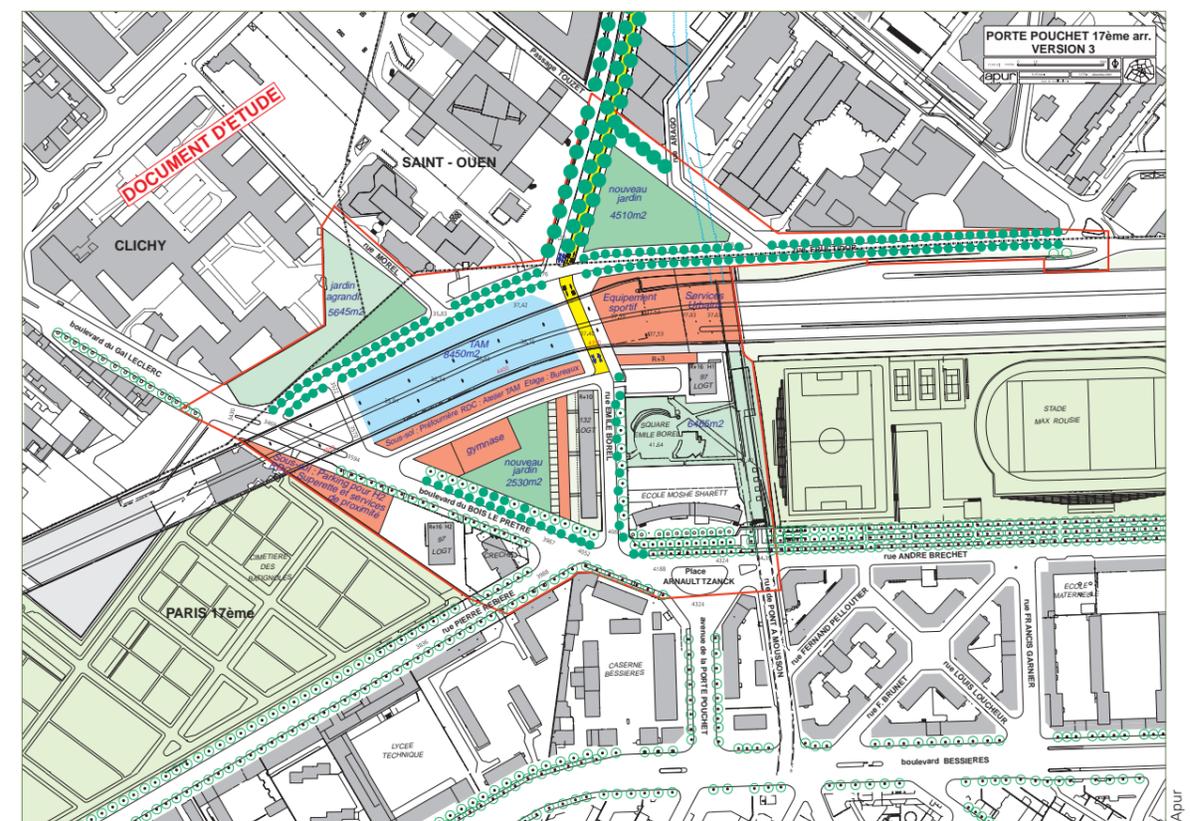
Deux bâtiments écrans de 4 niveaux sont construits afin de protéger les immeubles de l'OPAC des nuisances phoniques du boulevard périphérique et d'apporter des emplois dans ce secteur monofonctionnel. Le premier accueille :

- des activités tertiaires dans ses 3 étages supérieurs;
- les ateliers des TAM en rez-de-chaussée;
- la pré fourrière en sous-sol (la pré-fourrière Balard occupe les sous-sol d'un bâtiment d'activité boulevard du Général Martial Valin dans le 15^e arrondissement).

Le second protège les étages bas de la tour H1.



Variante 2



Variante 3

Sur le terrain libéré de l'occupation des TAM, de nouveaux programmes peuvent être envisagés. A titre d'exemple, cette variante propose :

- un immeuble d'habitation (R +3) qui accueillent en sous-sol le stationnement résidentiel des logements de la barre de l'OPAC ;
- un nouveau jardin public de 2 350 m² ;
- un équipement de quartier (gymnase).

À l'est de la rue Emile Borel, le terrain sous le boulevard périphérique pourrait accueillir deux types de programmes :

- un équipement sportif privé type club de gym, salles de squash ou lieu de paint-ball...
- Une partie des services urbains situés le long de l'avenue du Bois-le-Prêtre (laboratoires d'essais de la DVD)

Enfin, à l'emplacement des laboratoires d'essais des matériaux de la DVD, situé boulevard du Bois-le-Prêtre, un bâtiment à un seul niveau, avec un toit paysager, accueille en sous-sol, le stationnement résidentiel de la tour H2, et en rez-de-chaussée, une supérette, des activités commerciales ou tertiaires ou des services de proximité.

Variante 4 : suppression d'une tour et substitution de petite échelle

Cette variante, très semblable à la précédente, propose la démolition de la tour H1, qui est la exposée aux nuisances phoniques au cas ou la solution écran serait peu opérante. Le relogement des habitants se fait sur le terrain libéré de l'occupation des TAM.

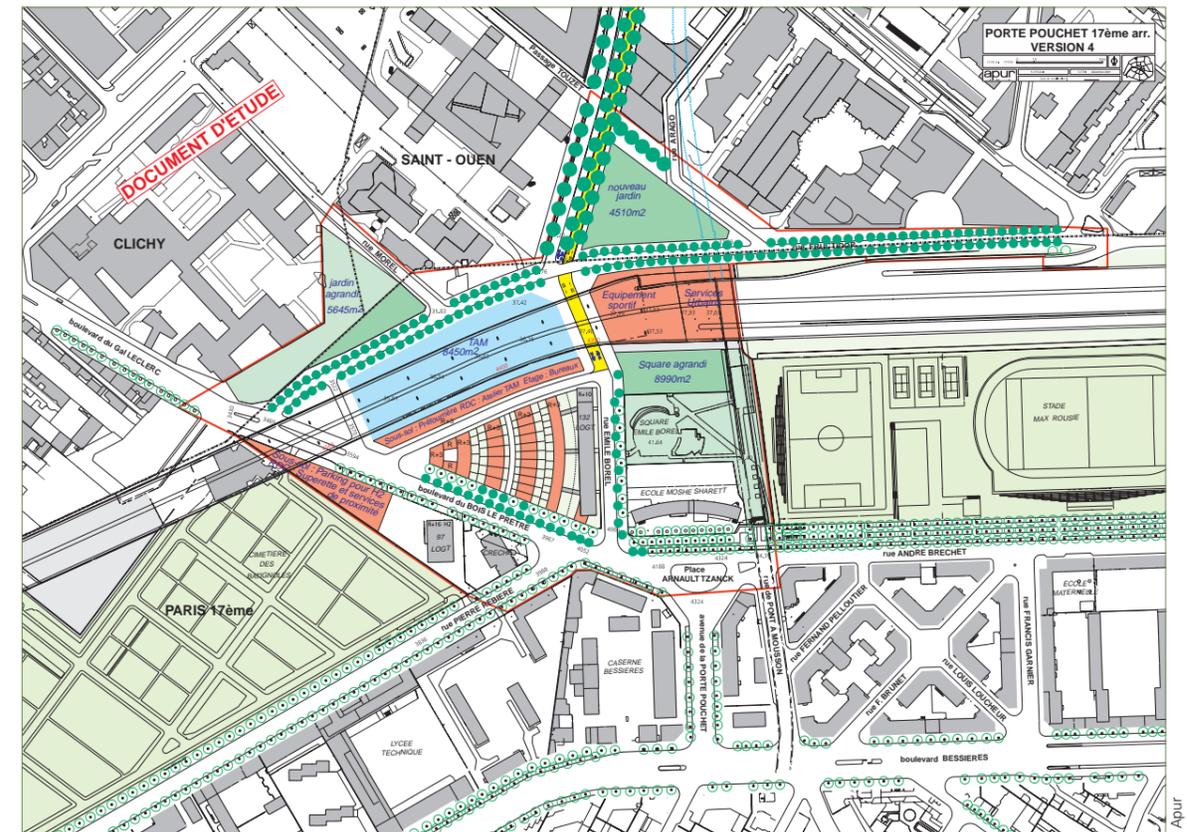
Le jardin Emile Borel est agrandi sur l'emprise de la tour H1 démolie.

Variante 5 : renouvellement de l'ensemble du parc social

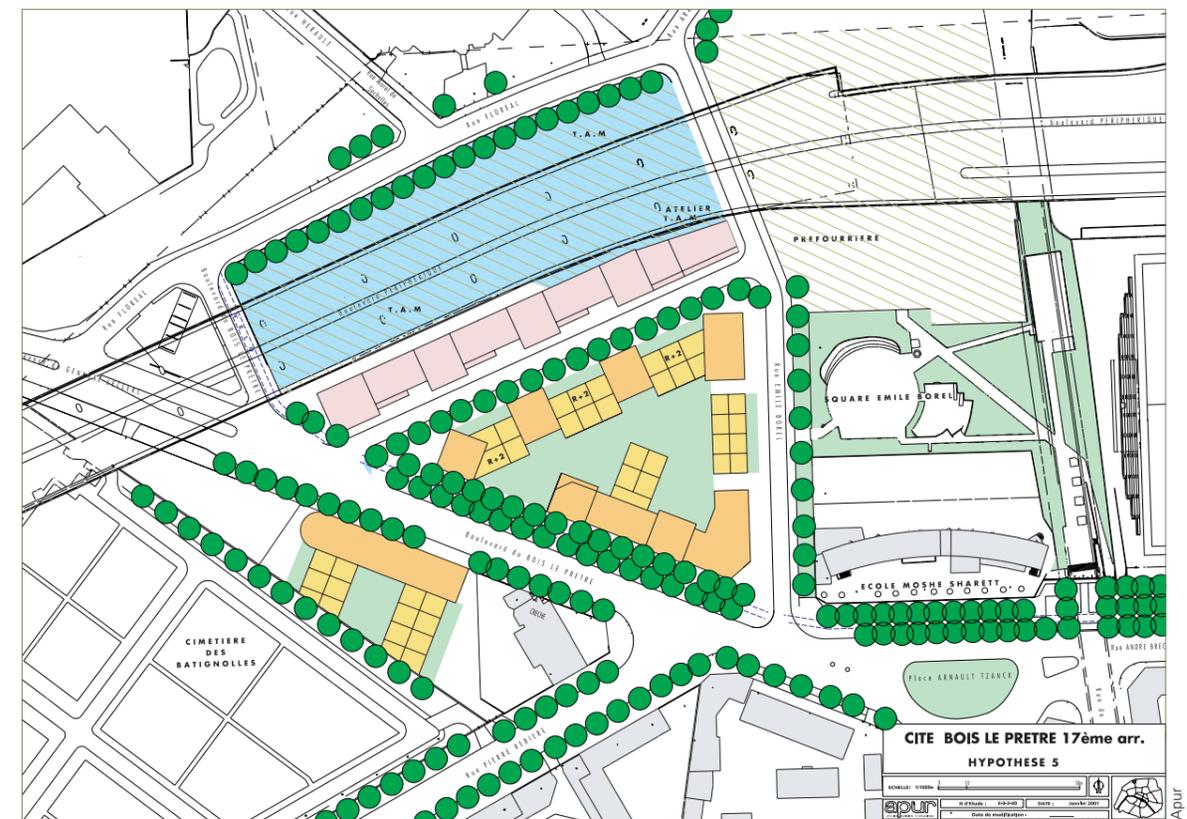
Cette variante est une autre illustration de la recomposition de l'emprise des TAM et des parcelles de l'OPAC. Les trois immeubles de logements sont démolis. Ils sont reconstruits à l'emplacement de la tour H2 et du terrain libéré par l'emprise des TAM.



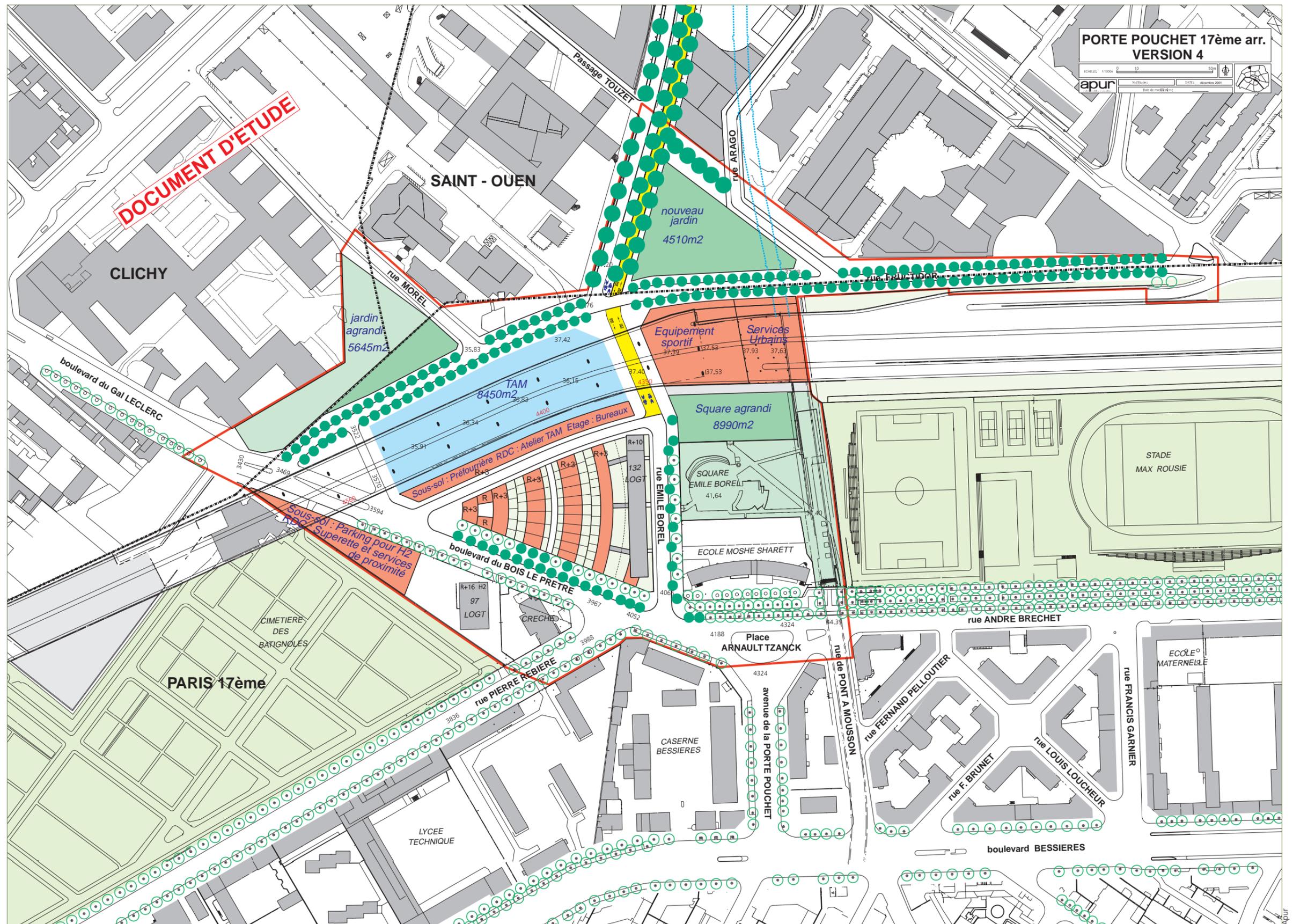
Axonométrie de la variante 5



Variante 4



Variante 5



Variante 4 : suppression d'une tour et substitution de petite échelle

CONVENTION POUR L'ANNÉE 2001

Entre la Région Ile-de-France et l'Atelier parisien d'urbanisme

Article 2.1

LES SEUILS DE LA CAPITALE **Étude de l'interface Paris-Petite Couronne**

C - Secteur Nord-Est

Porte d'Aubervilliers - La Villette - Pantin

Études 2001

Décembre 2001



Le paysage de la Plaine vu depuis les tours de logements de la Cité Michelet

SOMMAIRE

p 2	Introduction
p 4	Rappel historique
p 5	Analyse
p 7	Infrastructures et espaces publics
p 10	Cadre urbain
p 15	Vie urbaine
p 16	Déplacements
p 17	Occupation de sol
p 18	Prospective
p 19	Opérations récentes, en cours ou envisagées
p 20	Schéma d'objectifs pour le secteur Nord-Est
p 21	Études de structuration de l'espace public, propositions

INTRODUCTION

La Plaine Saint-Denis et Paris présentent des similitudes et des affinités. Leur séparation, due aux pesanteurs historiques et à la sur-représentation d'infrastructures lourdes, routières et ferroviaires, doit pouvoir être surmontée.

Les similitudes tiennent à la présence d'emprises industrielles de dimensions exceptionnelles et à un réseau de rues rares et sous-dimensionnées. Les similitudes et les affinités tiennent à la présence d'une population à forte composante populaire resserrée dans des noyaux urbains relativement séparés: quartiers de la Chapelle, de la Villette dans Paris; quartiers des Quatre chemins, de la Mairie ou de l'Église Sainte-Geneviève respectivement à Aubervilliers et à Saint-Denis.

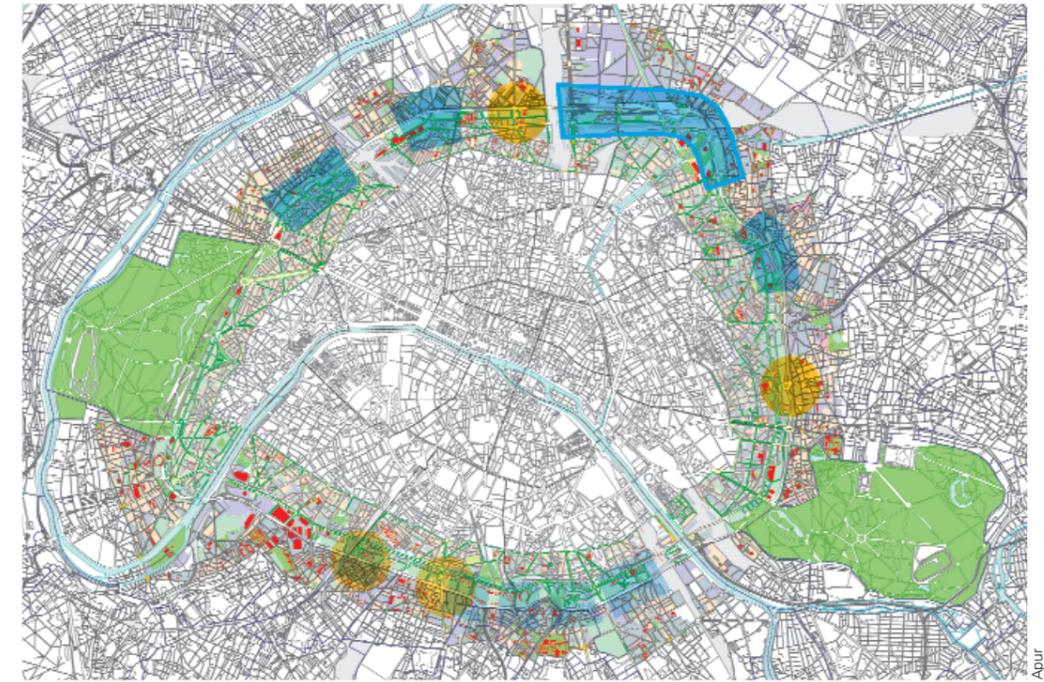
Dans ce qui semble un continuum urbain réside toutefois de graves difficultés d'échanges entre Paris et ses voisins en particulier sur le secteur nord-est où se croisent des ouvrages routiers (A1, Périphérique), ferroviaires (voies du nord, de l'est, PC) et fluvial (canaux Saint-Denis et de l'Ourcq).

Les barrières du Boulevard périphérique et du rail de l'est, contraignent les usagers à passer par les voies radiales qui, aux échanges avec les infrastructures, se transforment en carrefours impraticables.

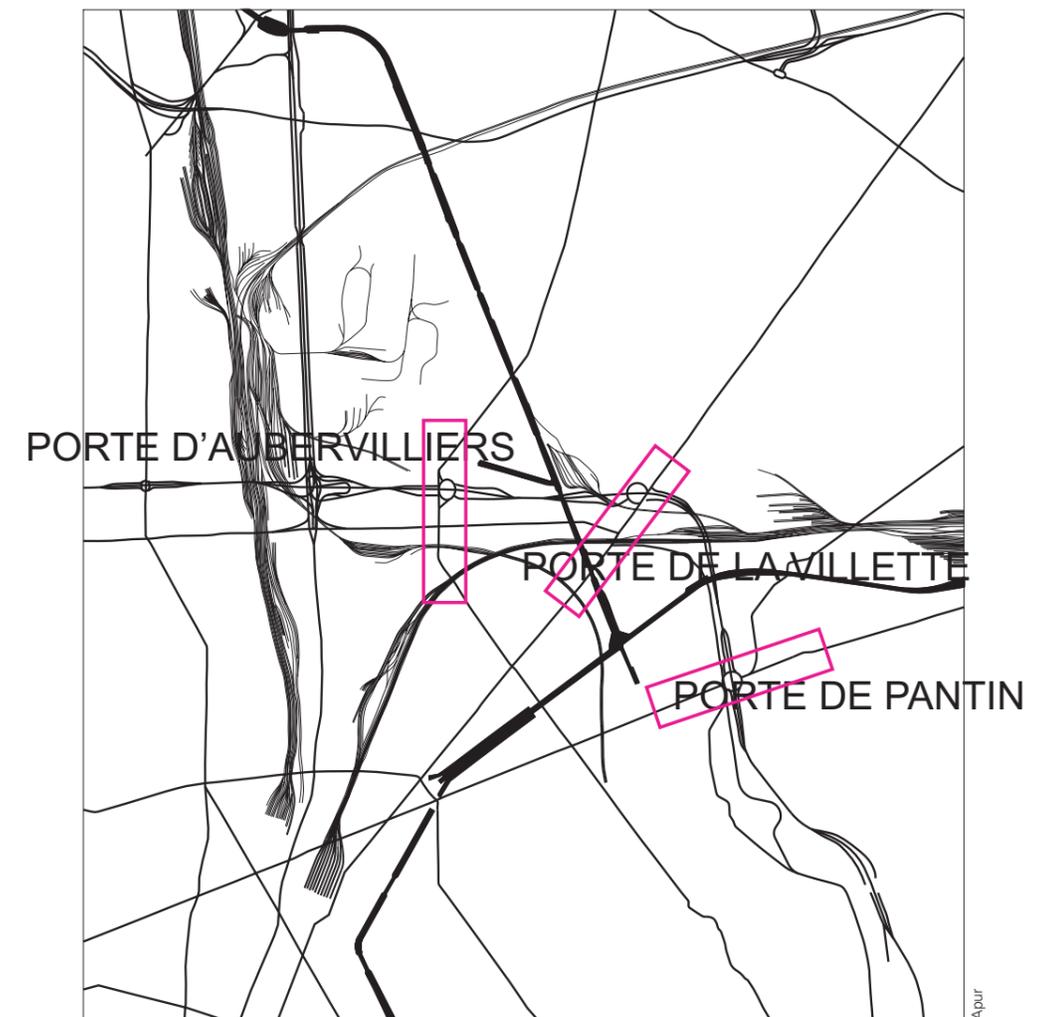
La présente étude traite notamment de cette question. Comment améliorer les relations dans un premier temps autour des passages obligés? Dans un second temps le dossier évoque la possibilité d'enrichir les communications à l'occasion d'une réflexion plus ambitieuse qui fait suite aux études entreprises en 2000 sur la jonction Paris-Plaine Saint-Denis, à l'occasion de la préparation du dossier des jeux olympiques.

Il s'agit de redéfinir le statut des « portes » en créant des espaces qui puissent supporter des pratiques au delà de la seule circulation automobile. Ce travail a été amorcé avec la réalisation d'une partie du mail de la Porte d'Aubervilliers dont le terre-plein central accueille un marché en attendant le tramway Évangile-Villetaneuse.

Le réaménagement des grandes emprises industrielles qui se transforment dans ce secteur offre une chance supplémentaire d'ouvrir Paris sur la périphérie et réciproquement, en complétant la maille des voies, en réalisant de nouveaux espaces publics et en imaginant des programmes mixtes en synergie afin de relier les quartiers séctionnés. Deux niveaux d'approche sont nécessaires pour établir une cohérence dans l'organisation des tracés, à grande échelle et par l'amélioration des pratiques locales au sein d'espaces agréables et esthétiquement soignés.



Localisation du secteur Nord-Est



La superposition de la photo aérienne et des limites de chaque commune exprime la différence entre des réalités spatiales et des réalités de gestion administrative. À l'heure où l'urbanisme sectoriel semble bien révolue, l'examen des contextes qui s'exercent sur les communes limitrophes, au delà du boulevard Périphérique, permet de façonner une interface qui assure, entre autre, une logique de structuration de l'espace.

Cloisonné par la « saignée » des infrastructures, ce territoire comporte différents modes d'utilisation du sol :

- Industries ou activités diverses sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers entre le faisceau de la gare du Nord et le canal Saint Denis, et autour des infrastructures en général.

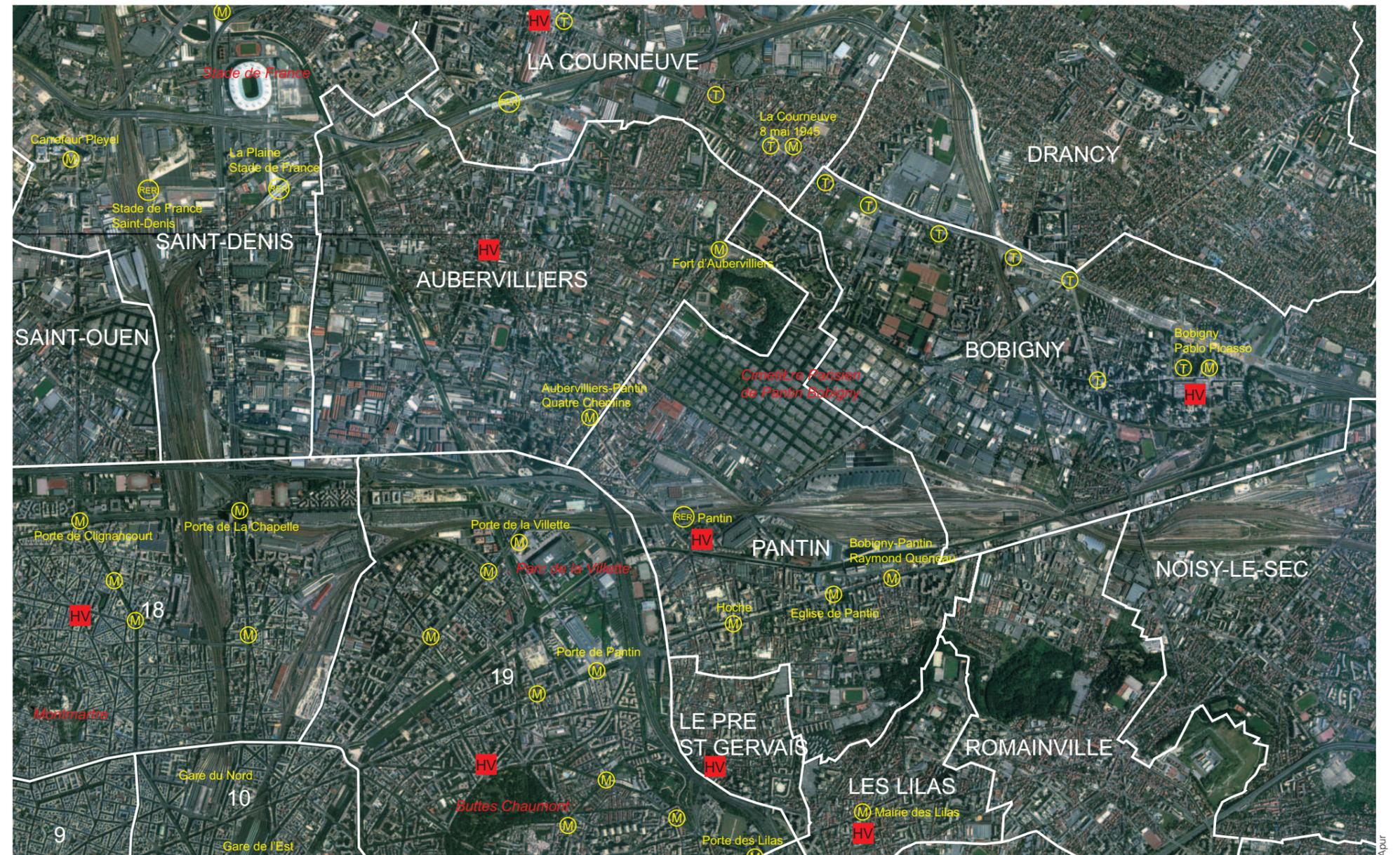
- Résidences, sur la commune d'Aubervilliers, à l'est du canal jusqu'à la limite constitué par le Fort et le Cimetière Parisien de Pantin Bobigny, avec des maisons de rapport, des immeubles de rapport et des grands ensembles. L'avenue de la République devenant avenue E. Vaillant après le carrefour des Quatre Chemins établie un lien à caractère urbain jusqu'à la mairie de Pantin, excepté le franchissement du faisceau ferré de la gare de l'est. Au sud du canal de l'Ourcq, on retrouve les tissus d'habitation irréguliers.

- Grande emprise spatiale du Cimetière Parisien de Pantin Bobigny.

Tout ce territoire connaît aujourd'hui un fort développement, en particulier avec la mutation

progressive de la Plaine Saint-Denis et autour des éléments structurant comme les canaux.

Seulement, la présence du boulevard Périphérique, doublée du boulevard des Maréchaux, du faisceau ferré de la Gare de l'Est et de la Petite Ceinture, bordées par des îlots de grande dimension infranchissables séparent encore Paris des nouveaux territoires limitrophes. La restructuration des terrains vagues à l'emplacement de l'ancien hôpital C. Bernard, de la Gare Evangile, de la gare des Mines de l'autre côté du boulevard Périphérique, des anciens entrepôts le long de la darse, puis les mutations possibles des entrepôts Calberson et des établissements Bertrand sont le moyen d'accompagner le travail de « couture » entre les quartiers isolés, comme par exemple celui de la Plaine et le quartier Évangile.



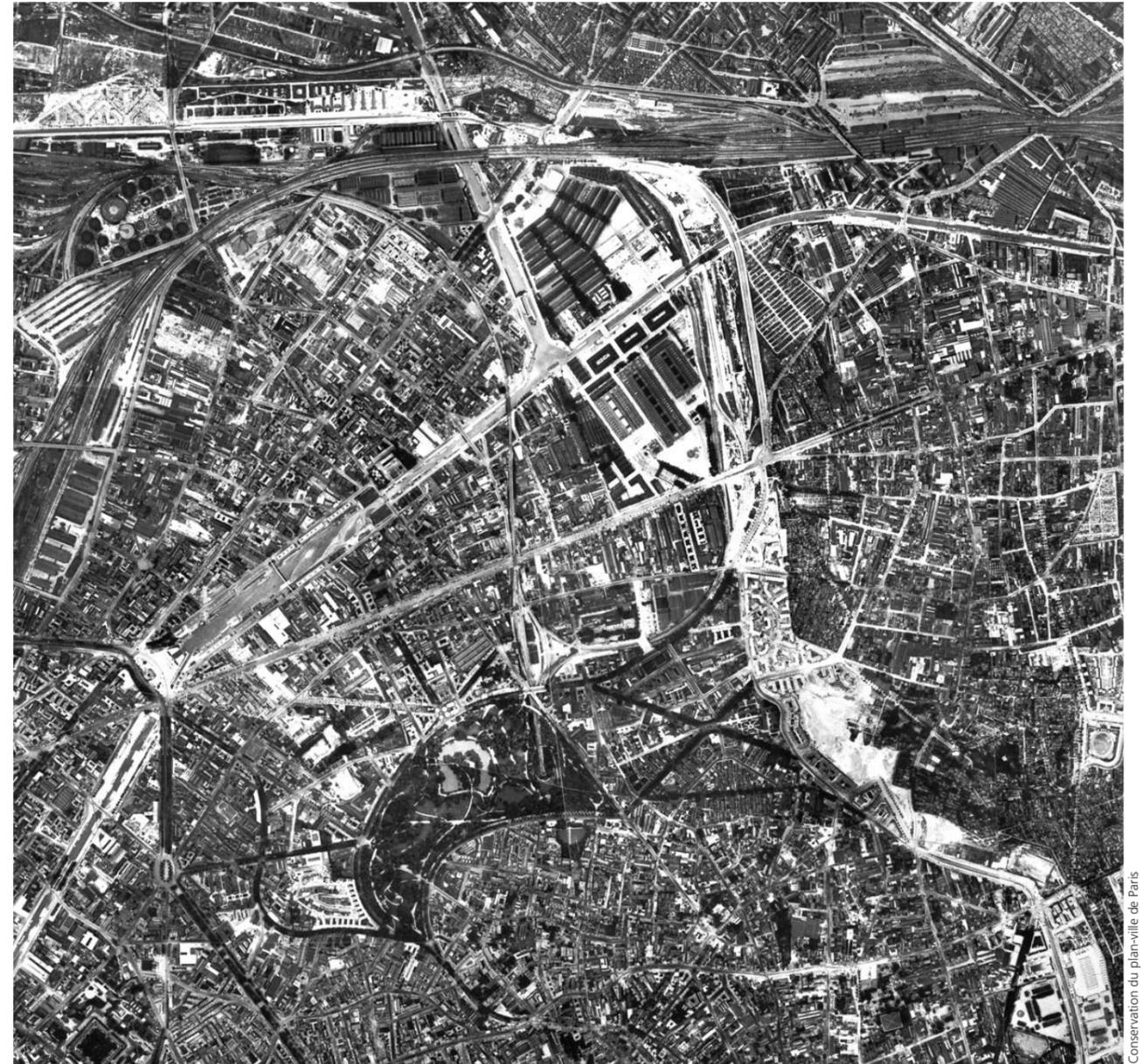
RAPPEL HISTORIQUE

Au cours des ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles, des manifestations importantes ont conditionné la formation d'un territoire dont l'héritage de certains cloisonnements empêche encore aujourd'hui à certains quartiers de se développer.

La construction des fortifications de Thiers en 1841 a marqué, durant 80 ans, une séparation nette entre Paris et ce qui devenait la banlieue. Détruites en 1919, elles vont libérer un vaste territoire de 35 km par 128 mètres autour de Paris où seront construits les grands immeubles collectifs HBM, soit l'équivalent d'une ville circulaire de 120 000 habitants. Sur l'ancienne zone de servitude militaire, sont installées et s'installeront des habitations informelles dont l'état se débarrasse au début de la Seconde Guerre pour des raisons « stratégiques ». À partir de 1953, seront aménagés les terrains de sport, des équipements et des jardins publics nécessaires pour épauler la « reconstruction » du très grand ensemble dit la « zone verte » autorisé par la loi Lafay.

La construction des Chemins de Fer, du rôle primordial pour le développement des activités industrielles et le transport des personnes a scindé des territoires dont certaines parties enclavées sont aujourd'hui problématiques.

Par la suite le développement de l'automobile a engendré la construction des autoroutes qui pénètrent l'agglomération et du boulevard Périphérique (1957-1973) qui de manière involontaire a créé une barrière infranchissable séparant de nouveau Paris des territoires de la Première Couronne.



Conservation du plan-ville de Paris

Autour de 1940



1831-1832- d'après la Carte de la Banlieue de Paris, à l'extérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux. Le projet de l'enceinte édiflée en 1841 est représenté. Minutes IGN.



1936- d'après la Carte de France, « type 1922 ». IGN.



1998- d'après la Carte IGN « TOP 25 ». IGN.

Sur chacune des cartes, représentées en noir, sont reportées en rouge le tracé des manifestations importantes de la période ultérieure. Ce qui permet de saisir les incidences provoquées par le passage des infrastructures sur un territoire actuel.

1831-1832

L'enceinte de Thiers à laquelle on associe les annexions du territoire des communes comprises à l'intérieur en 1860 représente les limites administratives du Paris actuel. La présence de l'enceinte faisait obstacle à la circulation: plusieurs voies étaient désormais interrompues avec des possibilités d'échanges réduites à 52 passages, ménagés au travers des portes, des barrières et des poternes. Aujourd'hui, les passages à travers la barrière que constitue le Périphérique sont encore du même ordre.

Le report des lignes de chemin de fer construites à la période ultérieure, entre 1856 et 1862, permet de distinguer les voies qui ont été interrompues à cette occasion. Pour le secteur qui nous intéresse, on notera particulièrement l'interruption de la rue des Fillettes (1) au passage de la Petite Ceinture reliant l'actuelle place Hébert à la rue du Landy

(seule voie transversale qui franchit la Plaine Saint-Denis). Avec le passage du faisceau de la gare de l'Est, la rue d'Aubervilliers (2) s'est infléchie, ce qui perturbe sa lisibilité et sa pratique de voie de grande liaison.

1936

À partir de 1919, le dérasement de l'ouvrage seul des fortifications a permis de conserver une continuité de la maille entre Paris et la périphérie. On le voit par exemple en bas de la carte entre la Porte de Pantin et la Porte des Lilas.

Cette « couture » n'a pas existée entre l'actuelle Porte de la Chapelle et Porte de Pantin. Les grandes emprises industrielles liées au fer et aux canaux, comme les Abattoirs, les Magasins Généraux, les Gazomètres, l'Usine à Goudrons,, et toute l'activité industrielle de la Plaine Saint-Denis, n'ont pas permis aux « zoniers » de s'installer et d'établir des liaisons domestiques plus tenues entre Paris et la Banlieue.

Certaines de ces grandes emprises restent infranchissables, encore aujourd'hui; d'autres ont été

reconverties comme le Parc de la Villette pour former de nouvelles centralités.

Le report du boulevard Périphérique montre comment il est venu s'inscrire dans un tissu zonier qu'il a de nouveau déchiré. Il fabrique un enchevêtrement complexe avec les réseaux existants, et accentue les difficultés de communication par exemple Porte de la Villette dont on voit à la page suivante comment elle est hachée par la succession des infrastructures qui la traversent.

Les boulevards militaires présentent une discontinuité à la Porte de la Villette où le réseau ferroviaire les sectionne.

1998

Avec le boulevard Périphérique, le maillage des voies s'est appauvri, on le voit au niveau de chacune des Portes où les « bretelles » d'insertion ont coupé des passages. On remarquera que la rue des Fillettes a de nouveau été rognée.

Le boulevard des Maréchaux présente une chicane qui les fait disparaître au droit de la Porte de la Villette.



A. Suard, J. Gauthier

Bâti 1830



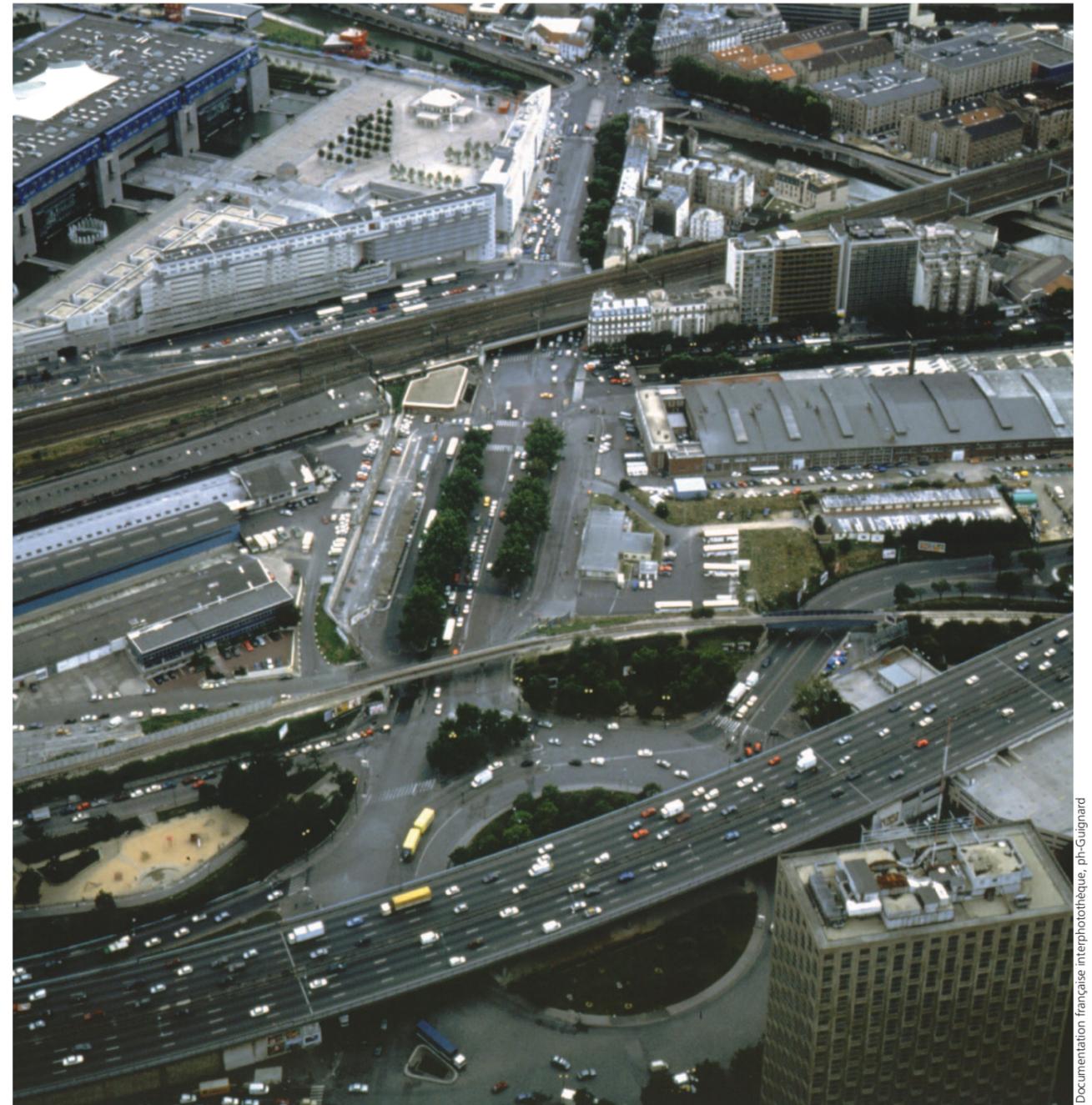
A. Suard, J. Gauthier

Bâti 1936



A. Suard, J. Gauthier

Bâti 1974



Documentation française interphotothèque, ph-Guignard

Porte de la Villette 1995

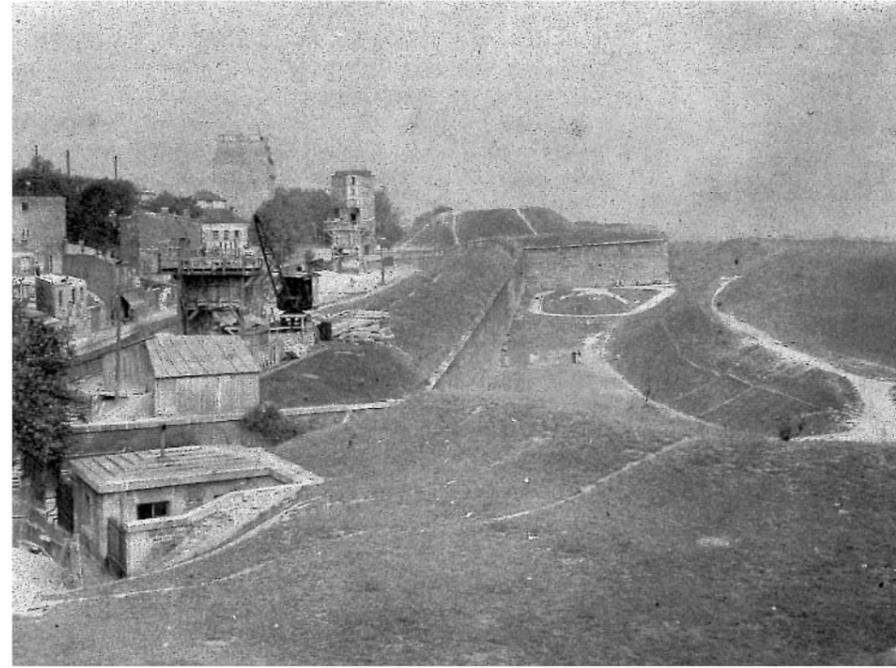
Porte de la Villette

Évolution du Bâti entre 1830 et 1974

En 1936, à l'heure où l'enceinte dérasée laissait place à la « ceinture verte », le quartier de la Villette et des Quatre Chemins à Aubervilliers res-

taient séparés par le passage du rail et des canaux, dédoublés des grandes emprises comme les Abattoirs.

1914 - Les fortifications constituent un long accident linéaire qui sépare radicalement un intérieur d'un extérieur, Paris de la Banlieue. Son tracé provoquera la rupture de certaines routes et chemins pour favoriser les passages aux Portes, désignées encore comme telles aujourd'hui et de manière bien réelles.



Des Fortifs au Périf. Ed. Picard.

Vue de l'enceinte de Thiers vers 1914

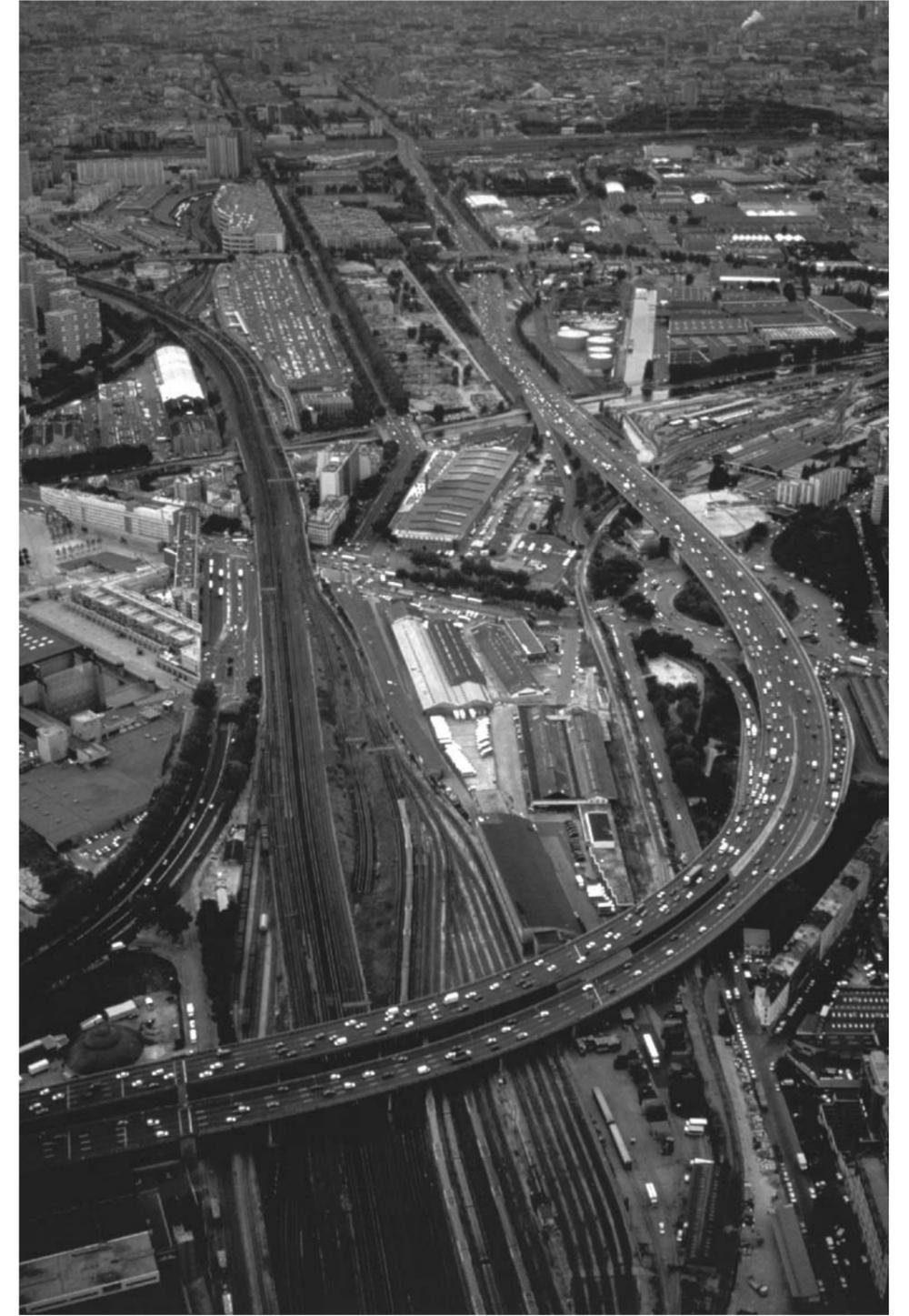
1950 - Les vues plongeantes permettent d'appréhender la complexité géométrique que provoque le croisement des infrastructures, laissant à leurs abords des terrains aux formes assez difficiles à exploiter. Le passage du boulevard périphérique ne fera qu'accentuer ce phénomène.



IGN

1950- vue de la Porte de la Villette vers la Porte de la Chapelle

1995 - L'enchevêtrement des réseaux est d'une complexité fascinante vu d'avion. La pratique depuis le sol est difficile, surtout pour le piéton qui pour traverser les « barrières » est contraint de passer par les dites « Portes », véritable carrefour de l'automobile.



1995 - vers la Porte de la Villette

INFRASTRUCTURES ET ESPACES PUBLICS

Selon leur disposition physique, en infrastructure, en superstructure ou au niveau du sol naturel, les différents réseaux peuvent devenir des supports pour établir des relations entre des quartiers séparés. L'exemple de la couverture de la A1 manifeste ce renversement de situation: la saignée de l'autoroute qui formait une coupure franche à fortes nuisances est devenu un espace public reliant les deux rives de l'Avenue Wilson.

Autour de la porte d'Aubervilliers, le passage du boulevard Périphérique en tranchée permettrait la réalisation d'une couverture à niveau avec les deux rives et de générer des espaces publics reliant la nouvelle façade d'activités de la Plaine Saint-Denis et la frange des HBM à Paris.

Les canaux, on le sait, sont un support privilégié pour les pratiques douces, à vélo ou à pieds. Les croisements avec le boulevard Périphérique, les voies ferrées et le boulevard des Maréchaux restent des lieux singuliers parfois inquiétants qui dans leur état actuel ne favorisent pas les parcours. Ces portions doivent être aménagées en priorité pour établir les liaisons entre la parc de la Villette et sa périphérie immédiate et lointaine.

Hormis les capacités de déplacements qu'apporterait un Tramway en rocade, ce nouveau transport en commun permettrait de changer l'identité du boulevard des Maréchaux qui reste aujourd'hui une voie de délestage du boulevard Périphérique. Le passage des bus en site propre existant est une première réponse qui encourage une pratique de desserte à l'échelle de l'habitant à l'encontre des grands flux automobiles. En revanche, la continuité des boulevards est interrompue au passage du Chemin de Fer à la Porte de la Villette. Le prolongement de l'ancien Chemin de Ronde est brisé. Le passage en baïonnette sous les voies ferrées ne font qu'intensifier les difficultés d'échange et surtout la lisibilité de la structure spatiale de la ville.

Les terrains qui jouxtent les faisceaux ferrés offrent selon leurs destinations, bâtis ou non-bâtis, des possibilités de renforcer la structure des espaces publics et des voies. En conservant les capacités de transport par le Fer, l'exemple du réaménagement (à l'étude) de la Gare Evangile montre qu'en remettant en jeu les grands entrepôts Calberson Ney et Macdonald, il est possible de compléter le maillage des voies, de désenclaver et de relier les quartiers existants (La Chapelle, Évangile, Charles Hermite)



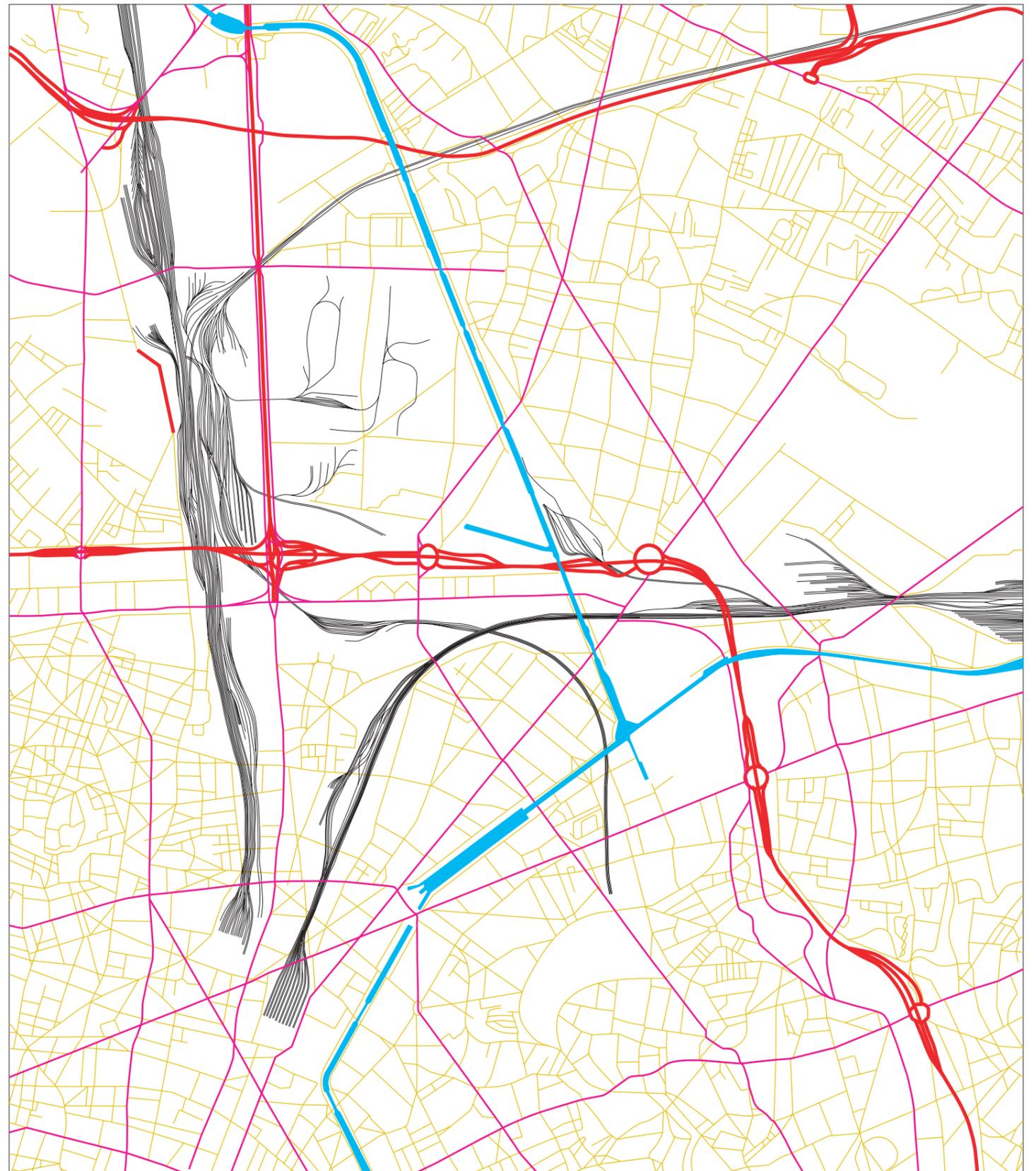
Porte de la Chapelle - 2000



Porte d'Aubervilliers - 2000



Porte de la Villette - 2000



HIERARCHIE DES VOIES

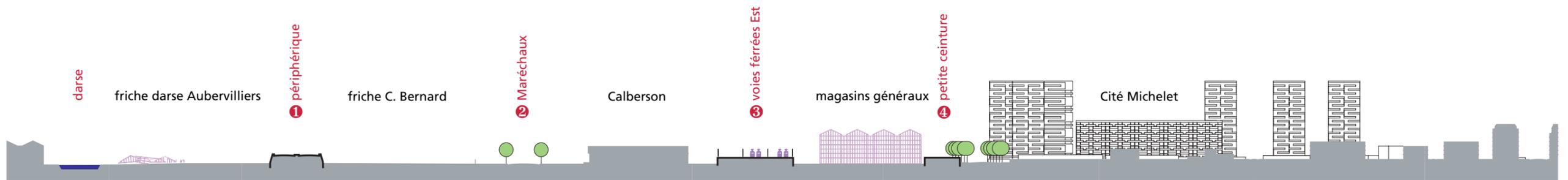
- | | | |
|--|---|---|
|  canaux |  voies ferrées |  voies secondaires |
|  infrastructures routière |  voies primaires | |



1 Vue du boulevard périphérique depuis la Porte d'Aubervilliers vers la porte de la Villette



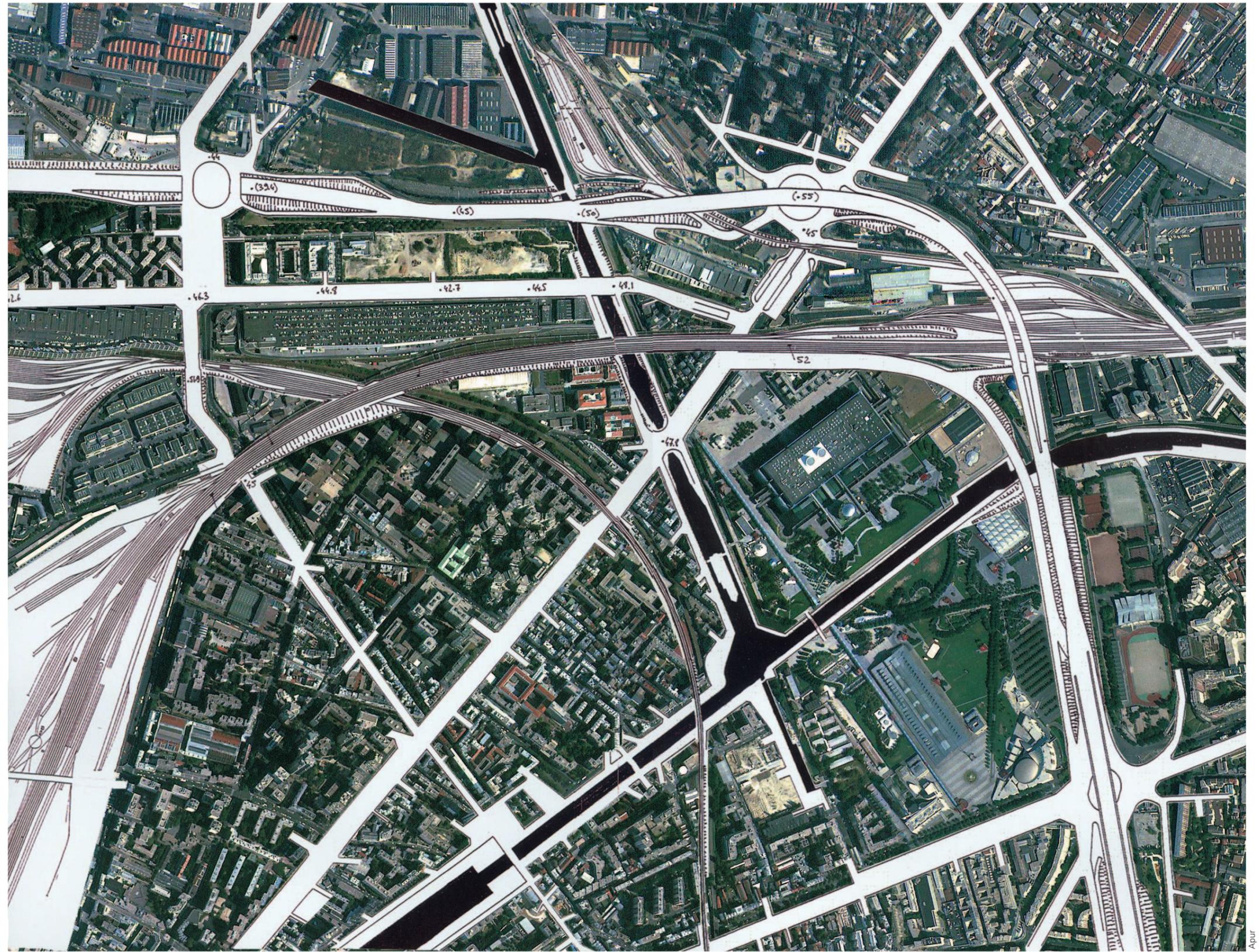
2 Boulevard Macdonald, à droite le bâtiment Calberson



3 Faisceau de la gare de l'Est



4 Petite ceinture



Le découpage du territoire

LE CADRE URBAIN

Le grand paysage du Nord-Est de Paris est tributaire de sa géographie. A la Plaine de France au nord s'opposent au sud les collines de Montmartre et de Belleville. Les principaux tracés d'infrastructures radiales adoptent ainsi une organisation en éventail afin de pouvoir converger pour passer aisément par le col, entre les collines. Ceci est vrai pour les réseaux ferrés du nord et de l'est, mais également pour l'ensemble des grands tracés de l'ancien régime, autant d'avenues plantées, que furent les nationales 1,2 et 3 rayonnant vers le centre de Paris.

À ce grand dispositif en arc de cercle, le tracé des canaux est venu ajouter deux axes de composition majeure : le Bassin de la Villette rayon tracé entre Stalingrad et les horizons du Parc de la Villette, entre la rotonde de Ledoux et les Grands Moulins de Pantin, le Canal Saint-Denis tendu depuis la basilique de Saint-Denis jusqu'au sommet de Belleville, Place des Fêtes.

L'interface entre Paris et les communes limitrophes présente des caractères communs. Très grandes parcelles d'abord issues des champs ouverts de la plaine, investis par l'industrie lourde ayant laissé place, dans Paris surtout, à un phénomène de type grands ensembles ; puis, plus éloigné des limites communales, un parcellaire serré – jardins clos et petits lotissements naguère – où se concentrent peu à peu les tissus mixtes et denses des quartiers traditionnels.

Le paysage hérité comporte donc d'une part des éléments de grande valeur. Les canaux et le Parc de la Villette, les grands tracés rectilignes, les centres pittoresques à la Chapelle, à la Villette, aux Quatre Chemins et autour des mairies d'Aubervilliers et de Pantin.

D'autre part, ce paysage est handicapé par la fragmentation brutale due aux infrastructures rail et voies rapides, enfin à la rareté de l'espace public se conjugue un domaine bâti conçu pour l'industrie avec des bâtiments démesurés ou par l'industrie, ses tours et ses barres...

Ces tracés structurent, découpent et parfois isolent des morceaux de territoire qui comportent différents tissus : les grandes emprises d'activités ou commerciales se concentrent autour des canaux, aux abords des voies ferrées et sur l'étendue de la Plaine Saint-Denis. Héritées du développement industriel qui s'est exercé depuis 1850, certaines emprises ont subi des mutations qui ont modifié radicalement la nature des tissus : c'est le cas, par exemple de l'ensemble des 16 tours de 18 étages de la Cité Michelet construites dans les années soixante sur les terrains d'une usine à gou-

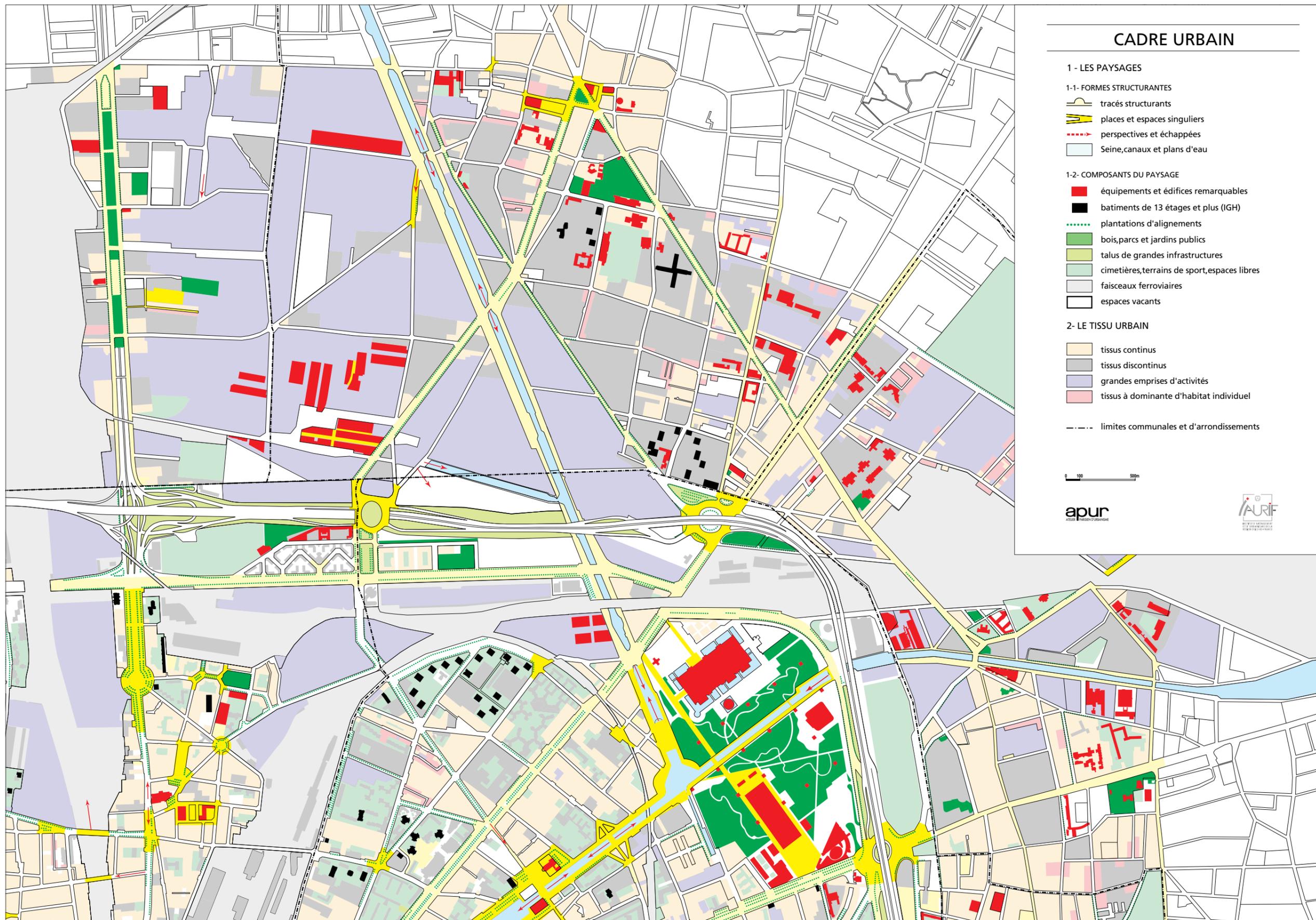
dron, ou de l'aménagement du Parc de la Villette à la place des abattoirs. Avec les Magasins Généraux (à Paris et dans la plaine) s'opère un autre type de transformation qui permet des changements d'affectation (activités de stockage en bureaux) en conservant la générosité d'un tissu lâche et aéré.

Les grands terrains libres le long de la darse d'Aubervilliers, l'ancien hôpital Claude Bernard, les mutations possibles de l'ancienne Gare Evangile et de la Gare des Mines, participent à l'évolutivité de ce territoire au bord des infrastructures, avec comme principal enjeu les synergies d'une interface entre Paris et les communes limitrophes.

Les tissus continus (des immeubles de rapport alignés sur l'espace public) caractérisent plutôt des centres anciens, autour de la mairie d'Aubervilliers, des Quatre Chemins, du centre de Pantin et à Paris, entre l'avenue de Flandre et le canal. Toutefois, ils présentent une image fragmentaire due à l'urbanisation qui s'est formée progressivement, au hasard des opportunités foncières. Ainsi, des bâtiments de grande hauteur, en composition libre, jalonnent le territoire. Certains servent de repère, comme la tour Daewoo qui permet d'identifier la Porte de la Villette depuis des vues lointaines, ou la tour de Flandre pour le 19e.

On remarque la présence des cimetières parisiens de Pantin - Bobigny tracé en 1886 sur les terrains inhabités qui séparaient le Fort des voies ferrées. Cette " poche " a la vertu d'offrir un espace de respiration qui mériterait d'être davantage planté.

Le patrimoine industriel est un atout caractéristique de ce territoire, dont on notera des témoignages réemployés ou non, comme la Grande Halle de la Villette, les Magasins Généraux, les Moulins de Pantin... D'autres entités remarquables appartiennent au patrimoine contemporain, comme l'opération de logements de Pouillon à Pantin, ou le bâtiment brutaliste conçu par Kalisz dans les années soixante-dix, au bord du Canal de l'Ourcq. Plus modeste, mais susceptible de conforter des lieux de vie, on notera le marché couvert du vieil Aubervilliers qui fonctionne face au dégagement d'une grande place.



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
-  cimetières, 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

0 100 500m

apur
Agence d'Urbanisme de Paris

AURIF
AGENCE D'URBANISME
RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

LA VIE URBAINE

Les lignes de métro (M5, M7) et les bus (B65) assurent une continuité entre Paris et les communes limitrophes en franchissant les portes pour atteindre des centres de vie urbaine au delà du boulevard Périphérique.

La désignation des aires de vie urbaine s'instaure essentiellement autour des commerces et services de proximité attenants aux logements.

Les différents centres se situent essentiellement autour des voies radiales (prolongement de l'avenue de Flandre et Jean Jaurès) et aux croisements avec l'artère transversale (RD20) qui relie la mairie d'Aubervilliers à la mairie de Pantin.

À Paris, le quartier de Flandre bénéficie du réaménagement récent de l'avenue du même nom avec, entre autre, un terre plein central qui accueille un grand marché.

Autour de la porte d'Aubervilliers, à proximité des logements sociaux, des commerces et un marché forain constituent une micro-centralité qui souffre encore de son isolement.

Le centre historique d'Aubervilliers, au croisement de l'avenue Victor Hugo (venant de la porte d'Aubervilliers) et de l'avenue de la République, concentre les institutions, les équipements publics, les commerces et les jardins publics. Irrigué par les bus, la desserte de ce quartier souffre des aléas de la circulation difficile à certaines heures.

Autour du carrefour des Quatre Chemins desservi par la ligne 7 du métro « Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins », se déploient des alignements commerciaux le long de l'avenue de la République et de la RN2 conforté par la présence du marché forain sur les trottoirs. Néanmoins, la trémie de la voie qui passe sous le carrefour des Quatre Chemins crée une barrière infranchissable entre les deux rives de l'avenue Jean Jaurès (RN2). On notera que ce lieu d'échange concerne les communes d'Aubervilliers et de Pantin dont la limite administrative se trouve sur la RN2.

Depuis les Quatre Chemins l'avenue Edouard Vaillant, menant vers la mairie de Pantin (prolongement de l'avenue de la République), franchit les voies ferrées pour rejoindre au carrefour avec le canal de l'Ourcq un centre autour duquel s'organisent des bâtiments institutionnels comme l'hôtel de ville, la cité administrative, le centre national de la danse, la piscine et la gare RER E.

Le long de la RN3 (avenue Jean-Lolive) se concentrent les commerces de proximité, le marché forain et la galerie commerciale desservie par la

ligne 5 du métro.

Les Magasins Généraux présentent la particularité d'être une emprise privée qui est desservie, de l'intérieur, par les services publics : les bus de la ville et la poste. Des restaurants et des cafés assurent leur service durant la semaine ce qui, génère un certain type de vie urbaine.

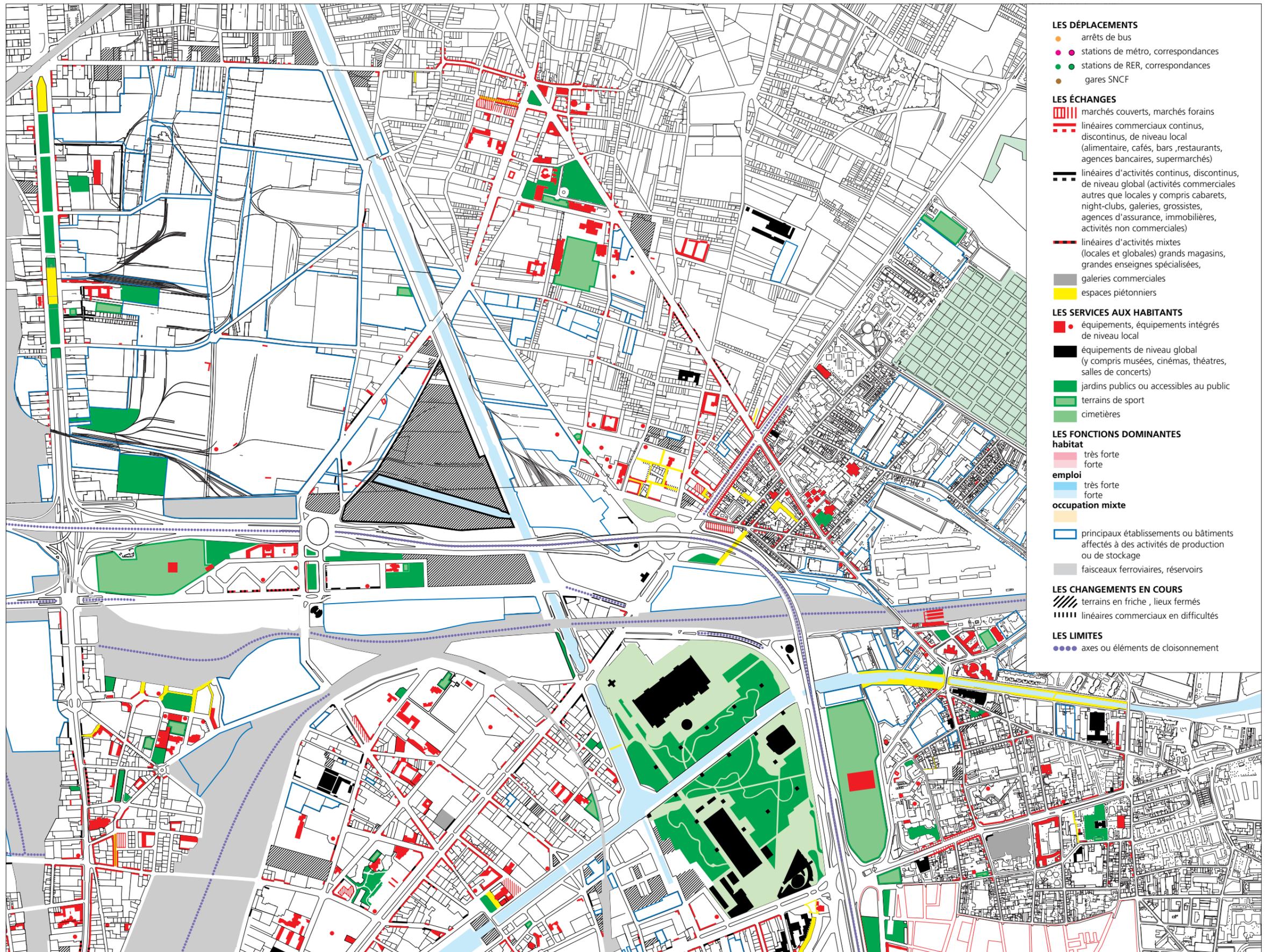
Des relations entre ces différents lieux de vie doivent être renforcées en améliorant le franchissement des portes :

- il faut relier l'avenue de Flandre à l'avenue Jean-Jaurès à Aubervilliers - Pantin au travers de la Porte de la Villette.
- il faut relier l'avenue Jean-Jaurès (Paris) à l'avenue Jean-Lolive au travers de la Porte de Pantin.

On notera l'importance de la voie tangentielle qui relie de manière transversale (RD20) la mairie d'Aubervilliers, les Quatre Chemins, la mairie de Pantin et la perturbation causée par l'interruption du boulevard des Maréchaux au niveau de la porte de la Villette qui complexifie les échanges dans un espace très peu lisible.

Le Parc de la Villette génère une attractivité à l'échelle des villes riveraines et au delà, avec des équipements de portée nationale. Lové dans la boucle du périphérique, le Parc n'est ouvert sur Pantin que par un passage discret le long du canal. Toutefois, la présence du stade Jules-Ladoumègue, la Halle au cuir, l'opportunité de reconnexion des Grands Moulins de Pantin offrent des possibilités d'extension capables de fédérer le long du canal des relations de pratiques plus ouvertes.

Les canaux restent des supports précieux aux pratiques douces, capables de relier des points distants en traversant le paysage à la manière d'une coupe en long sur Paris et son agglomération. Pour permettre ce parcours, des portions doivent être requalifiées, notamment au passages sous les infrastructures qui ceinturent Paris.



- LES DÉPLACEMENTS**
- arrêts de bus
 - stations de métro, correspondances
 - stations de RER, correspondances
 - gares SNCF
- LES ÉCHANGES**
- ▤ marchés couverts, marchés forains
 - ▤ linéaires commerciaux continus, discontinus, de niveau local (alimentaire, cafés, bars, restaurants, agences bancaires, supermarchés)
 - ▤ linéaires d'activités continus, discontinus, de niveau global (activités commerciales autres que locales y compris cabarets, night-clubs, galeries, grossistes, agences d'assurance, immobilières, activités non commerciales)
 - ▤ linéaires d'activités mixtes (locales et globales) grands magasins, grandes enseignes spécialisées,
 - galeries commerciales
 - espaces piétonniers
- LES SERVICES AUX HABITANTS**
- équipements, équipements intégrés de niveau local
 - équipements de niveau global (y compris musées, cinémas, théâtres, salles de concerts)
 - jardins publics ou accessibles au public
 - terrains de sport
 - cimetières
- LES FONCTIONS DOMINANTES**
- habitat**
- très forte
 - forte
- emploi**
- très forte
 - forte
- occupation mixte**
-
- principaux établissements ou bâtiments affectés à des activités de production ou de stockage
- faisceaux ferroviaires, réservoirs
- LES CHANGEMENTS EN COURS**
- ▨ terrains en friche, lieux fermés
 - ▨ linéaires commerciaux en difficultés
- LES LIMITES**
- axes ou éléments de cloisonnement

DÉPLACEMENTS

La desserte par transports en commun

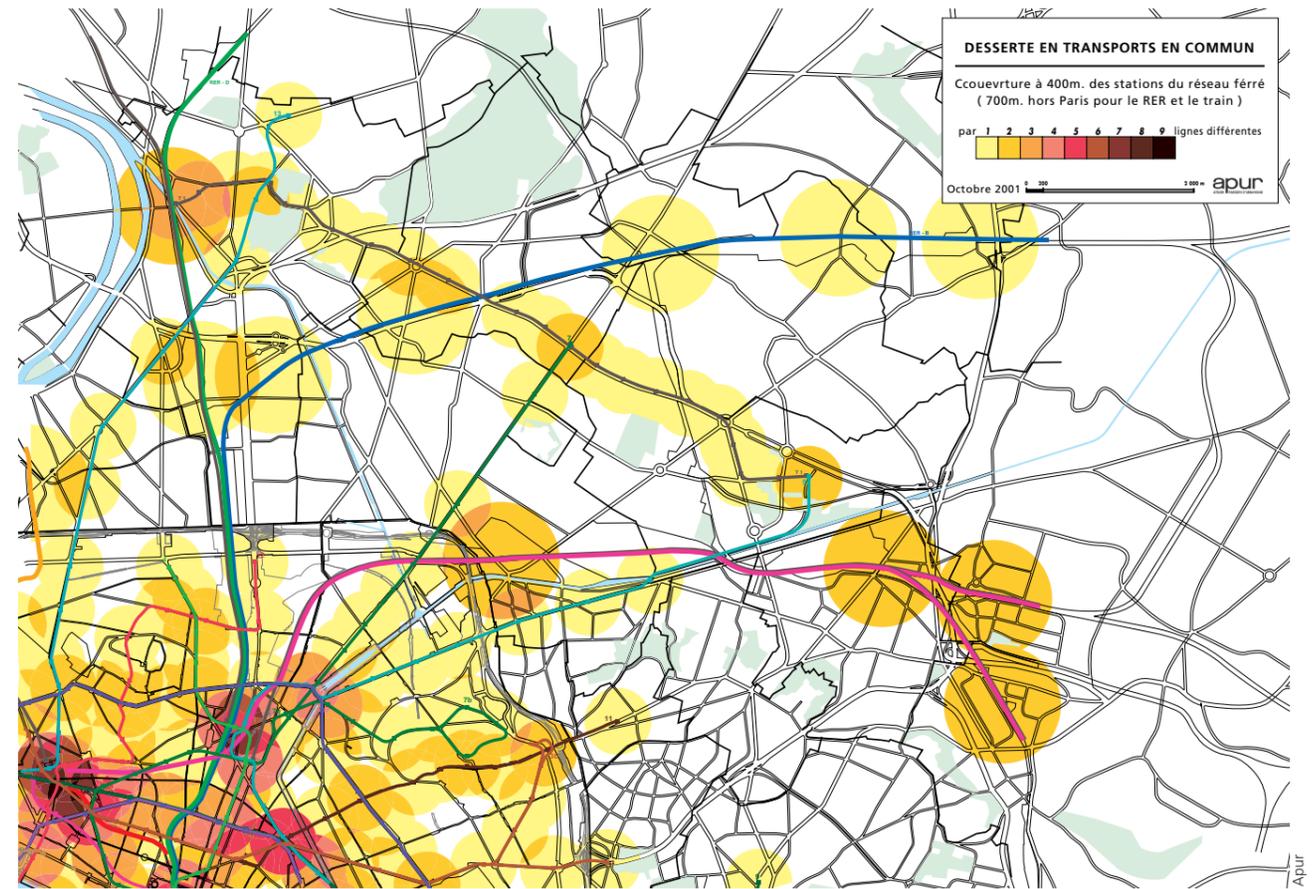
Le secteur Nord-Est est marqué par la structure radioconcentrique de Paris. D'une part les lignes sont plus dense dans Paris, d'autre part les tracés rayonnants s'écartent en s'éloignant et laissent de très vastes secteurs hors desserte.

Les lignes 5, 7, 11 se prolongent toutefois vers Bobigny, la Courneuve et les Lilas. La ligne 12 arrive à la porte de la Chapelle et sera prolongée vers le centre de la Plaine Saint-Denis et Pont de Stains à Aubervilliers.

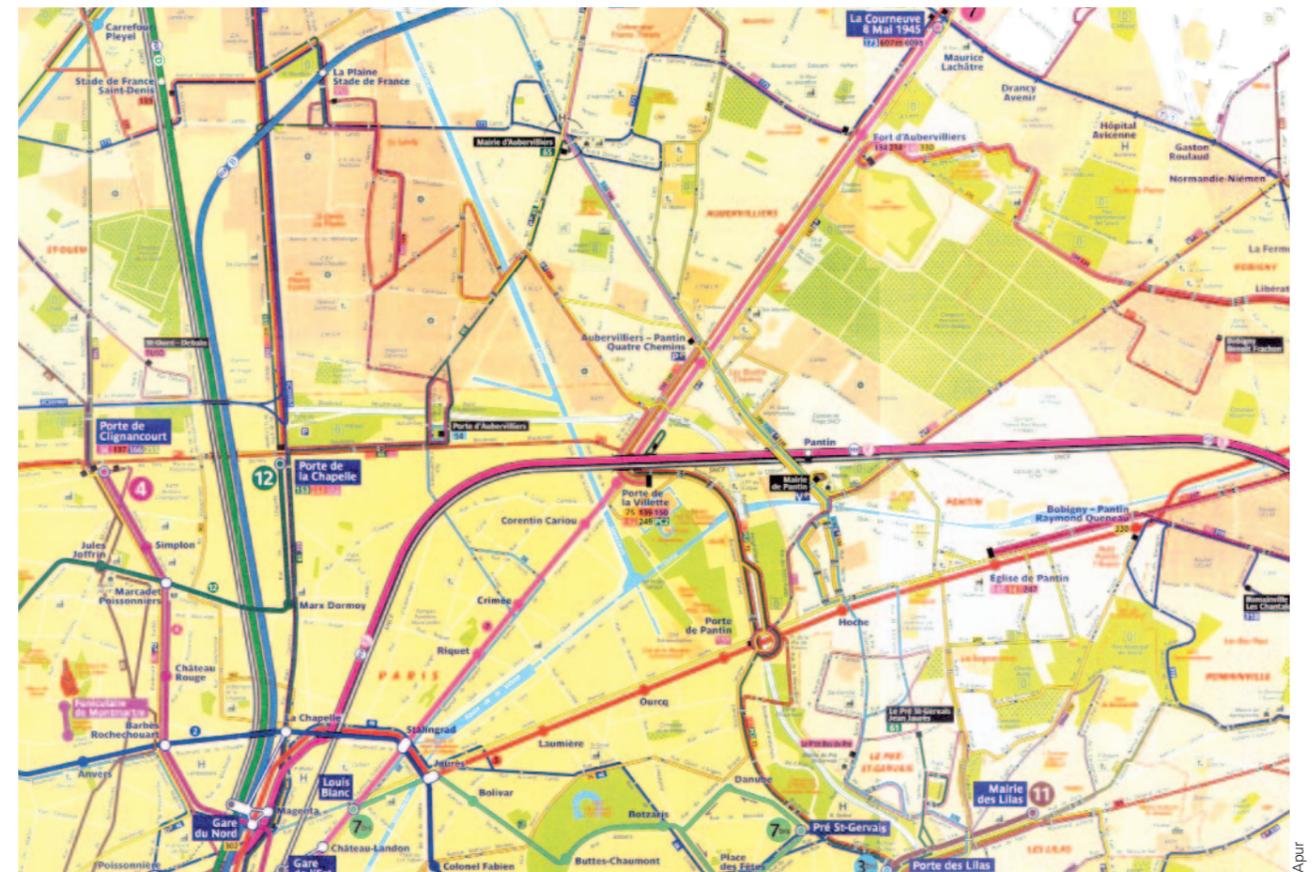
Les lignes RER B, D, E traversent le secteur mais n'en distribuent que les franges autour du stade de France et les gares parisiennes. Un arrêt de Eole est prévu au centre du secteur d'étude, station Evangile. Une ligne de tram Evangile-Villetaneuse, T3, reliera cette station au Grand Stade et au delà ; elle sera maillée sur la ligne 12 du métro, le RER D et le tram T1 Saint-Denis-Bobigny.

Le réseau de bus est assez développé. Seule la ligne 65, toutefois, assure la liaison entre Aubervilliers et Paris-Gare de Lyon. Quelques liaisons Noctambus assurent une liaison directe Châtelet-Petite Couronne.

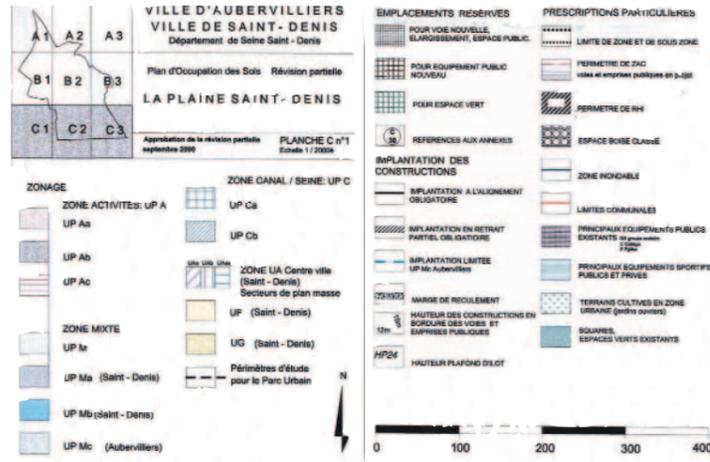
Outre le PC, des navettes sont mises en place pour relier le centre du secteur (Magasins Généraux) à la ligne 12 actuelle.



BUS En journée de 7 h à 20 h 30 environ	
Lignes de Paris	Lignes de banlieue
<ul style="list-style-type: none"> 68 Porte de Clignancourt - Châtelet de Vincennes - Saint-James et Bois - Gare d'Aubervilliers 65 Marie de Liane - Gare de la Villette - Porte de la Chapelle 75 Porte de la Villette - Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 	<ul style="list-style-type: none"> 173 Porte de Clignancourt - Porte de la Chapelle 174 La Défense - Porte de la Chapelle 177 La Défense - Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 221 Gare d'Aubervilliers - Porte de la Chapelle 234 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 247 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 249 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 303 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 318 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 334 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 346 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 358 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 361 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 367 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 377 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 386 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 395 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 407 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 408 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 409 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 410 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 411 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 412 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 413 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 414 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 415 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 416 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 417 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 418 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 419 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 420 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 421 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 422 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 423 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 424 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 425 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 426 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 427 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 428 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 429 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 430 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 431 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 432 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 433 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 434 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 435 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 436 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 437 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 438 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 439 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 440 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 441 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 442 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 443 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 444 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 445 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 446 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 447 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 448 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 449 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 450 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 451 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 452 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 453 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 454 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 455 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 456 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 457 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 458 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 459 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 460 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 461 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 462 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 463 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 464 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 465 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 466 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 467 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 468 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 469 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 470 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine
Lignes de banlieue	Services urbains RATP
<ul style="list-style-type: none"> 102 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 105 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 115 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 116 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 121 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 122 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 123 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 124 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 125 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 126 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 127 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 128 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 129 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 130 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 131 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 132 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 133 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 134 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 135 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 136 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 137 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 138 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 139 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 140 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 141 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 142 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 143 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 144 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 145 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 146 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 147 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 148 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 149 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 150 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 151 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 152 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 153 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 154 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 155 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 156 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 157 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 158 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 159 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 160 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 161 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 162 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 163 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 164 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 165 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 166 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 167 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 168 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 169 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 170 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 	<ul style="list-style-type: none"> Service urbain des Lilas Service urbain de la Plaine Saint-Denis Service urbain de Bobigny Service urbain de Saint-Denis
Lignes de Paris	Lignes de banlieue
<ul style="list-style-type: none"> 85 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 96 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 	<ul style="list-style-type: none"> 268 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 318 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 322 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 323 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 324 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 325 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 326 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 327 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 328 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 329 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 330 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 331 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 332 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 333 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 334 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 335 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 336 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 337 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 338 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 339 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 340 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 341 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 342 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 343 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 344 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 345 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 346 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 347 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 348 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 349 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 350 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 351 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 352 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 353 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 354 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 355 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 356 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 357 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 358 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 359 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 360 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 361 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 362 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 363 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 364 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 365 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 366 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 367 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 368 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 369 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 370 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine
Services urbains RATP	Services urbains de la Plaine
<ul style="list-style-type: none"> Service urbain de la Plaine Saint-Denis Service urbain de Bobigny Service urbain de Saint-Denis 	<ul style="list-style-type: none"> Service urbain de la Plaine Saint-Denis Service urbain de Bobigny Service urbain de Saint-Denis
Lignes associées RATP - Cif	Services urbains de Bobigny
<ul style="list-style-type: none"> 111 Bobigny - Porte de la Chapelle 	<ul style="list-style-type: none"> Service urbain de Bobigny
En soirée de 19 h à 23 h environ	Services urbains de Saint-Denis
<ul style="list-style-type: none"> 85 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 96 Porte de la Chapelle - Porte de la Plaine 	<ul style="list-style-type: none"> Service urbain de Saint-Denis



PLAN D'OCCUPATION DES SOLS



Plan d'occupation des sols de la ville de Paris

Le zonage

Zone	COS		toutes activités, bureaux en pied d'immeuble
	habitation en étage	activités, bureaux en étage	
Zone UA			
secteur UAa	3,5	1,5	COS 4 applicable: une SHON égale à la superficie du terrain + tierce de hauteur et au premier sous-sol (exemple dans le secteur UCc)
secteur UAb	3,5	1,5	
Zone UC			
secteur UCa	3	0,5	
secteur UCc1	2	0,5	
secteur UCc2	2	2	
secteur UCd	3	0,5	
Zone UF	3,5	3,5	
Zone UH			
secteur UHa	3	1,5	
secteur UHb	3	1	
secteur UHc	3	0,5	
Zone UI		3,5 (activités seules)	
Zone UL			
Zone UM			
secteur UMMa	1,5	0,25	4
secteur UMMb	3	0,5	4
Zone UN			
Zone UO			
Zone UP			
secteur UPa			
secteur UPb			
secteur UPc			
Zone ND			

Secteurs ayant conservé la réglementation antérieure à 1994

1UCa – 2UHb – 3UHb – Ma – SU – Mb

RNU

POS Boileau

Les emplacements réservés

- espace vert public
- équipement public
- élargissement ou création de voie

Localisation de certaines règles

Gabarits enveloppes

- hauteur verticale – 9 m
- hauteur verticale – 10 m
- hauteur verticale – 12 m
- hauteur verticale – 15 m
- hauteur verticale – 17,5 m
- hauteur verticale – 20 m
- hauteur verticale – 23 m
- hauteur verticale – 25 m
- hauteur verticale – art. 10.2 du règlement

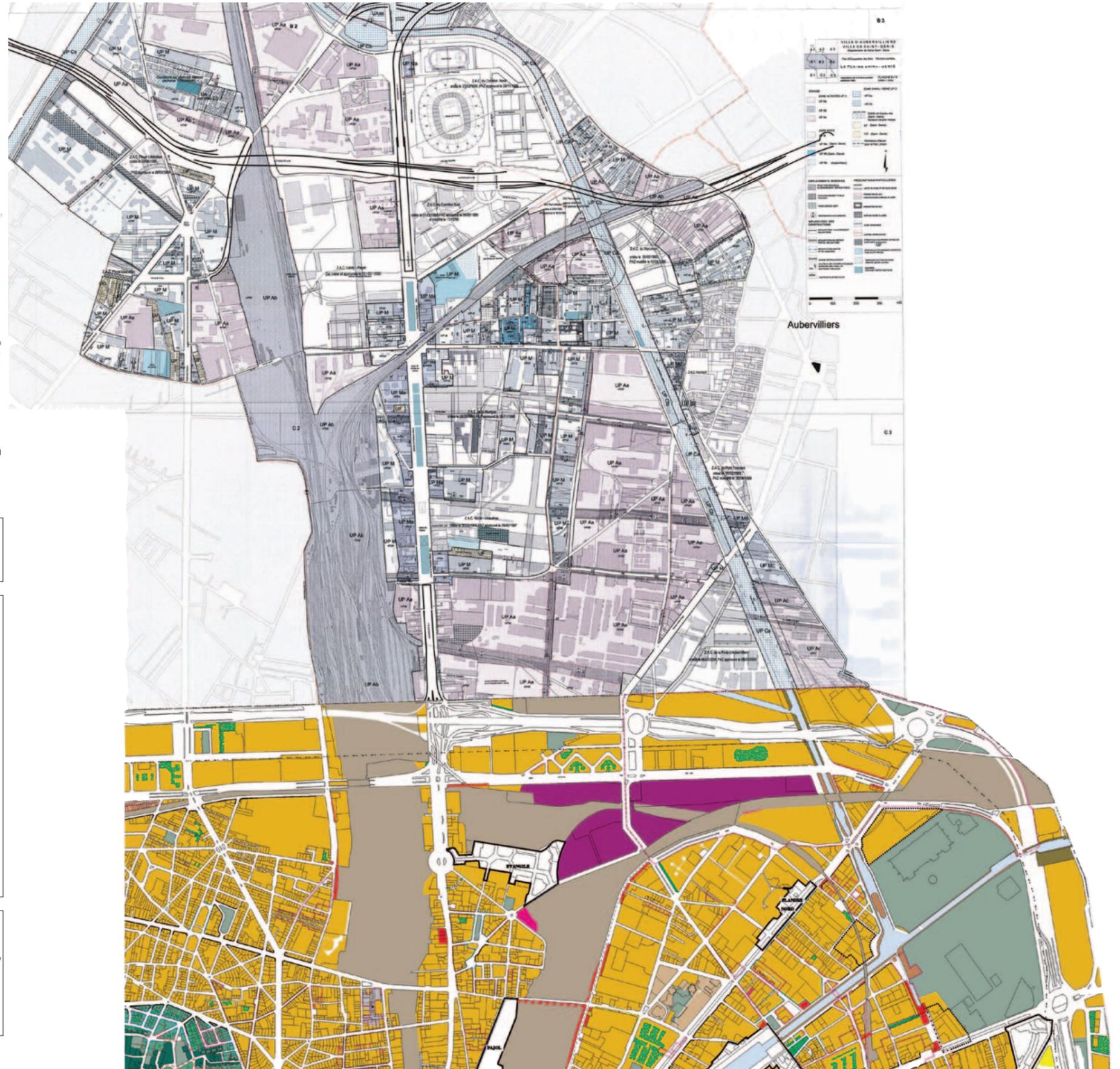
NB: les pointillés indiquent les façades assujetties aux règles de la hauteur ci-dessus et soumises en outre à la règle d'implantation des constructions à 6 m de l'axe de la voie (article 6 du règlement).

- façade d'architecture ordonnancée
- périmètre de prescription spéciale
- zone non aedificandi
- zone non altius tollendi
- espace vert intérieur à protéger
- espace boisé classé (ND)
- hors espace boisé classé (ND)
- servitude d'alignement
- servitude d'allée piétonnière

Les périmètres

- plan annexe
- secteur de plan masse
- plan de sauvegarde et de mie en valeur – PSMV
- zone d'aménagement concerté – ZAC
- résorption de l'habitat insalubre et restauration immobilière
- droit de préemption urbain renforcé
- programme d'aménagement d'ensemble

Novembre 2000



LE PROJET : UNE INTERFACE COMMUNE PLAINE SAINT-DENIS – PARIS.

D'une séparation radicale à une osmose aux différentes échelles du territoire.

La **séparation** entre Paris et ses communes limitrophes se manifeste ici par la rareté du maillage des voies et l'hypertrophie des emprises industrielles. Or il est possible aujourd'hui de s'appuyer sur ces grandes unités foncières, appartenant notamment à la SNCF et aux Magasins Généraux, pour engager la transformation de l'interface.

Une osmose aux différentes échelles.

Plusieurs types de connexions sont à développer :

- à l'échelle du grand paysage: la mise en valeur des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, ancrés l'un et l'autre dans le parc de la Villette;
- à l'échelle intercommunale: le renforcement des transports et le retraitement des portes communes entre Paris, Saint-Denis, Aubervilliers et Pantin;
- à l'échelle des quartiers: des liens proposés en franchissement des barrières actuelles et en particulier celles du Périphérique dont deux segments pourraient être couverts Porte d'Aubervilliers;
- la vocation des programmes futurs pourrait participer à ce désenclavement: les ZAC d'Aubervilliers et le Parc du Millénaire, par le commerce et les emplois; la station Évangile d'Éole au contact des pôles d'habitat dense comme l'îlot Curial-Cambrai (Cité Michelet).

Les gares de l'Évangile et des Mines réaménagées de part et d'autre du Périphérique fourniront l'opportunité de rapprocher le pôle d'emploi des Magasins Généraux du quartier dense de l'Évangile, tout en désenclavant la Cité Charles Hermitte et la Porte d'Aubervilliers par des programmations garantissant la mixité.

Le renforcement de la ceinture verte de Paris en couverture du Boulevard périphérique est également de nature à procurer une zone de loisirs, de détente et de sport à ce grand pôle d'emplois.

D'une accumulation d'infrastructures lourdes à un projet transversal régénérateur.

Les **infrastructures** hachent le territoire de l'interface: voies ferrées, Boulevard périphérique et même Boulevards des Maréchaux sont autant de handicaps que l'absence de transports en commun aggrave encore. **Un projet transversal**, la requalification des Boulevards Maréchaux, avec à terme, la couverture du Périphérique pourrait contribuer à

la régénération de l'ensemble du territoire.

• Requalifier les Maréchaux

Dans la perspective dégagée par le projet de « Boulevard des sports » imaginé pour la candidature de Paris aux Jeux Olympiques en 2000, il est proposé de reconsidérer les rives du Boulevard grâce à la suppression ou à la reconversion des entrepôts Ney et Mac Donald, d'une part, des entrepôts Bertrand et de la préfecture de police d'autre part, Porte de la Villette.

Porte de la Villette, le Boulevard des Maréchaux disparaît aujourd'hui sous l'emprise SNCF. Il est proposé de rétablir le tracé continu et lisible des boulevards en franchissement supérieur des emprises ferroviaires, ce qui permettrait simultanément d'ouvrir le Parc de la Villette vers Pantin. Les souterrains préjudiciables à la vie locale pourraient enfin être supprimés sur les boulevards.

• Couvrir et franchir le Boulevard périphérique

L'opportunité foncière de la Gare des mines permettrait la reprise du profil en long nécessaire dans des conditions techniques et financières assez favorables. De nombreux franchissements sont à mettre en place: en prolongement de la rue des Fillettes vers Paris, en prolongement de la rue de Cambrai vers Aubervilliers.

• Un projet pour les transports en commun

L'interface Paris-Plaine se trouve dans une situation d'isolement critique entre les lignes de métro 12 et 7 distantes ici de 2 kilomètres. C'est pourquoi le prolongement de la ligne 12 avec les stations Gardinoux – Pont de Stains apparaît particulièrement importante pour le secteur au nord.

Le sud doit être desservi par la station Évangile d'Éole. Les deux lignes seront ensuite maillées par le tram Évangile – Villetaneuse. Le projet de tramway sur les Maréchaux permettrait enfin de subdiviser utilement le maillage, puisque Éole et la ligne 12 sont distants de 1 km 300.

Des projets de Portes – agrafes vertes entre Paris et ses voisins.

Les études ont porté en particulier sur les portes centrales du secteur: Porte d'Aubervilliers – Porte de la Villette. Le problème de la Porte de la Chapelle demeure particulier tant du point de vue du paysage que de la vie locale. L'objectif de jonction entre la couverture de l'Autoroute A1 et l'avenue de la Porte de la Chapelle passe par une étude technique difficile, qui reste à développer, sur l'échangeur.

La Porte de Pantin en revanche doit pouvoir être améliorée, notamment en prolongeant en ligne

droite le trottoir parisien (qui donne accès à la Cité de la Musique) jusqu'à l'entrée de Pantin, avenue Jean Lolive (RN3).

Porte d'Aubervilliers

Le projet montre ici les prolongements de la partie déjà réalisée dans Paris au droit de la porte elle-même. Cette vaste figure, comparable à la Porte Dorée dans son esprit et à l'avenue de l'Observatoire dans ses dimensions, pourrait assurer grâce à son orientation et sa forme la réciprocité d'une porte commune. Elle réunit les avenues des Magasins Généraux et Victor Hugo d'Aubervilliers aux rues de Crimée dans le 19^e et de l'Évangile dans le 18^e. Ce grand tracé qui devra bénéficier d'un traitement paysagé exemplaire, viendra accompagner le renouvellement urbain et l'ensemble du secteur. Sa mise en œuvre pourra être réalisée en dernière phase, pour ne pas provoquer des problèmes d'insécurité. Il accueillera également le tramway Évangile-Villetaneuse joignant au passage Éole à la ligne 12. Les rives de cette figure seront constituées de programmes alternant les activités des Magasins Généraux au nord, aux tissus mixtes existants et à prolonger au sud. La croisée entre la figure et le Périphérique couvert constituera place Skanderberg un lieu paysagé majeur.

Porte de la Villette

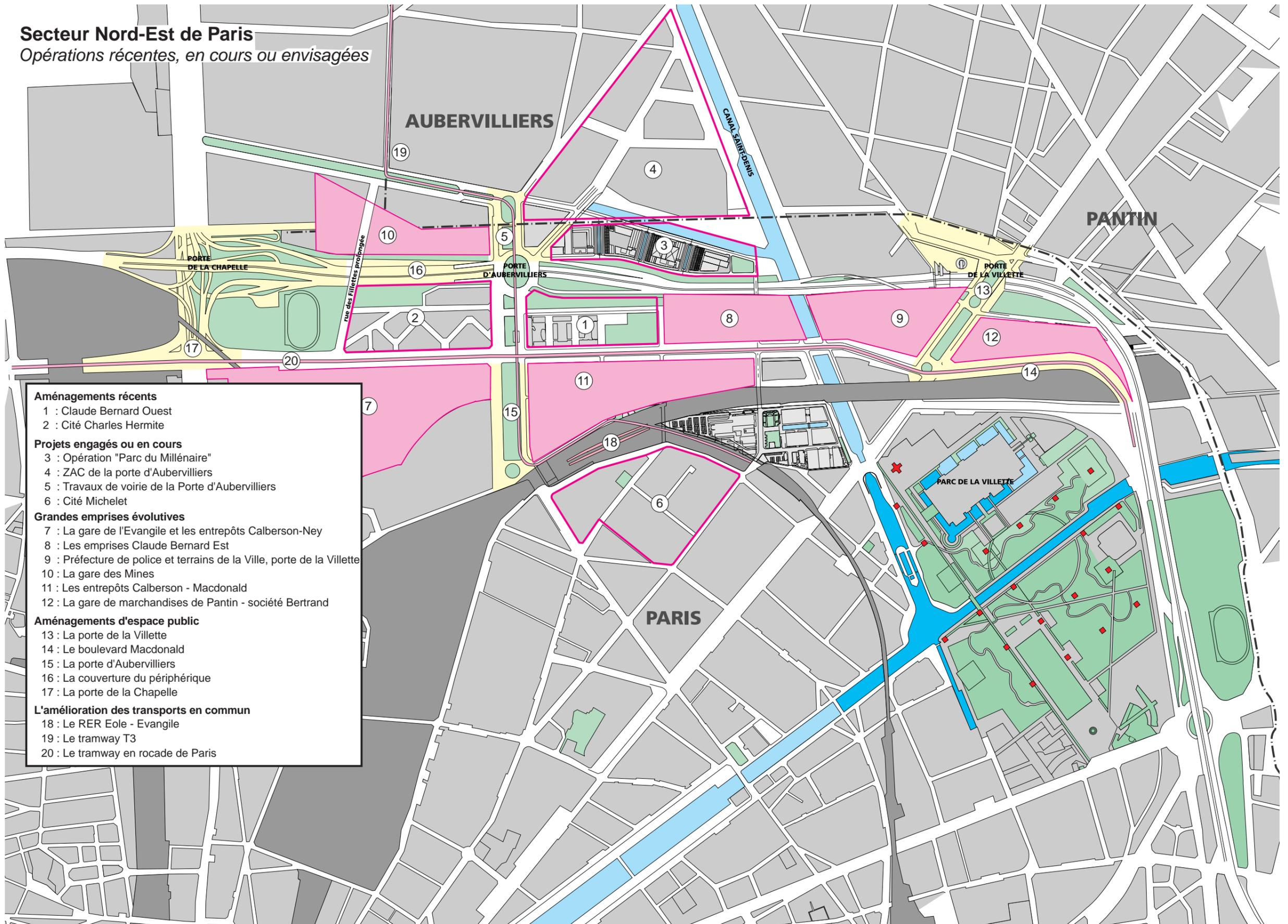
L'état actuel de la Porte de la Villette appelle une intervention volontariste. Il s'agit d'un espace difficilement lisible car il est fractionné par les infrastructures ferroviaires et viaires. Il est également difficilement praticable par les piétons tant le dispositif routier est dilaté et fréquenté, notamment au droit du rond point de la Porte.

Les objectifs d'aménagement sont les suivants:

- restituer l'unité de composition du grand axe transcommunal rue de Flandre – avenue Jean-Jaures à Pantin (ancienne route des Flandres – Nationale 2);
- redresser et redessiner le Boulevard des Maréchaux;
- discipliner les bretelles du Périphérique;
- prolonger le Parc de la Villette au contact du canal de l'Ourcq vers la mairie d'Aubervilliers;
- subordonner tous les aménagements à la priorité de l'usage piétonnier intercommunal.

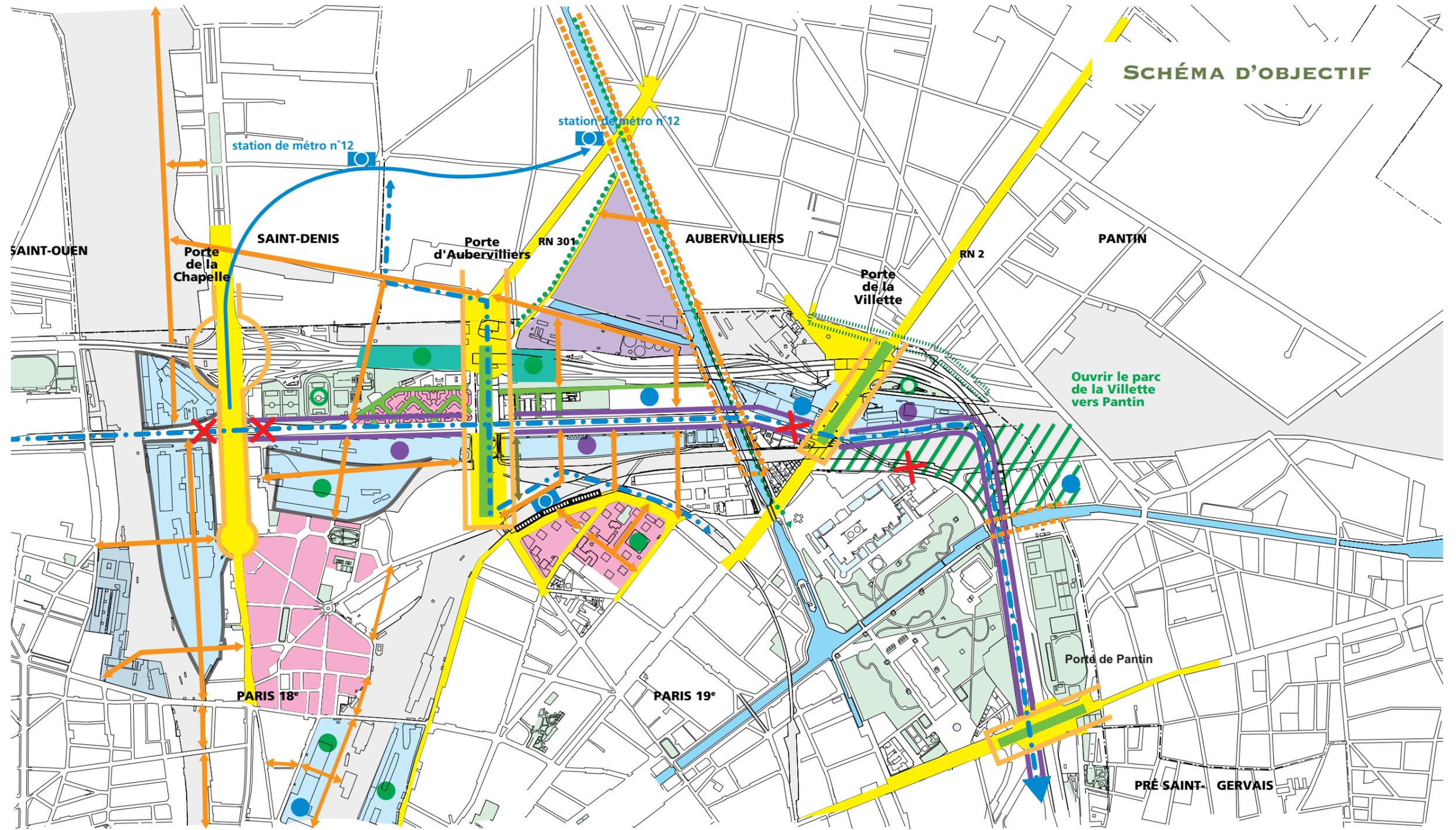
L'avenue de la Porte de la Villette enfin pourra être libérée de la voie ferrée qui la barre (proposée en sous-sol, au dessus du métro). Elle est redessinée avec ampleur en déclinant le thème de l'« agrafe verte » déjà retenu à la Porte d'Aubervilliers afin d'exprimer une identité pour l'ensemble de ce secteur.

Secteur Nord-Est de Paris
Opérations récentes, en cours ou envisagées



- Aménagements récents**
- 1 : Claude Bernard Ouest
- 2 : Cité Charles Hermite
- Projets engagés ou en cours**
- 3 : Opération "Parc du Millénaire"
- 4 : ZAC de la porte d'Aubervilliers
- 5 : Travaux de voirie de la Porte d'Aubervilliers
- 6 : Cité Michelet
- Grandes emprises évolutives**
- 7 : La gare de l'Evangile et les entrepôts Calberson-Ney
- 8 : Les emprises Claude Bernard Est
- 9 : Préfecture de police et terrains de la Ville, porte de la Villette
- 10 : La gare des Mines
- 11 : Les entrepôts Calberson - Macdonald
- 12 : La gare de marchandises de Pantin - société Bertrand
- Aménagements d'espace public**
- 13 : La porte de la Villette
- 14 : Le boulevard Macdonald
- 15 : La porte d'Aubervilliers
- 16 : La couverture du périphérique
- 17 : La porte de la Chapelle
- L'amélioration des transports en commun**
- 18 : Le RER Eole - Evangile
- 19 : Le tramway T3
- 20 : Le tramway en rocade de Paris

SCHÉMA D'OBJECTIF



Améliorer les liaisons entre les quartiers de Paris et les villes riveraines

- couvrir le boulevard périphérique
- mettre en valeur l'espace public des portes majeures et secondaires
- mettre en valeur les canaux
- créer de nouvelles liaisons
- zone éligible au fond européen au titre de l'objectif 2

Renforcer la desserte en transport en commun et mieux partager l'espace public

- redonner une qualité spatiale et d'usage au boulevard des Maréchaux
- envisager la suppression des passages souterrains
- prévoir l'implantation du tramway
- requalifier les espaces publics
- créer une piste cyclable ou renforcer les circulations douces
- créer une nouvelle station
- prolonger la ligne de métro n°12

Mettre en valeur la ceinture verte et faciliter l'usage des équipements

- créer ou réaménager les squares les jardins et terrains de sports
- établir une continuité de traitement des mails et des rues de desserte
- requalifier les voies en limite intercommunale
- Prolonger le parc de la Villette

Améliorer la qualité de vie dans les ensembles de logements

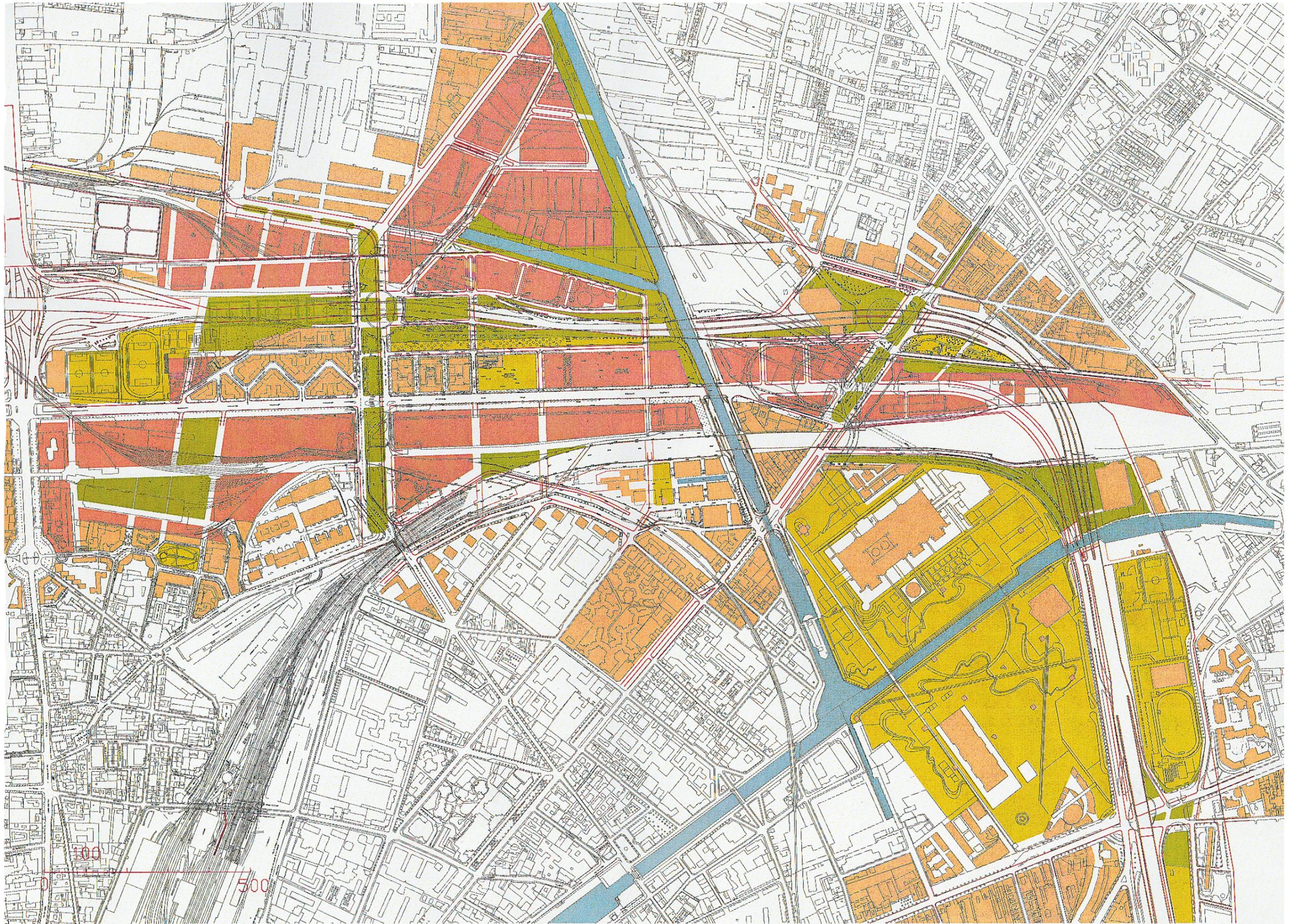
- protéger les immeubles de logement du bruit
- poursuivre ou développer l'action sociale / redéfinir le statut et les usages des espaces libres / recomposer le bâti

Augmenter la mixité d'occupation

- reconvertir les grandes emprises sous-utilisées
- développer des programmes d'activité
- zone de développement économique
- créer une continuité de logements
- créer ou rénover les équipements d'échelle régionale et locale
- réfléchir à l'implantation de pôles de logistique urbaine

PROPOSITIONS





CONVENTION POUR L'ANNÉE 2001

Entre la Région Ile-de-France et l'Atelier parisien d'urbanisme

Article 2.1

LES SEUILS DE LA CAPITALE **Étude de l'interface Paris-Petite Couronne** **D - Secteur de la Porte des Lilas**

Études Complémentaires

Décembre 2001

Un demi-siècle après l'arasement de l'enceinte de Thiers, qui enfermait Paris, fut mis en place un élément qui sépara à nouveau, physiquement et pour longtemps, les habitants des communes riveraines et ceux de Paris. La dernière et la plus infranchissable des barrières – involontaire, car conçue pour faciliter les circulations – a été mise en place avec le Boulevard Périphérique.

La Mairie de Paris a engagé un programme pour la couverture de certaines de ses sections, qui s'y prêtent particulièrement.

La mise en œuvre de trois premières séquences a été inscrite dans le cadre du « Contrat de Plan État-Région 2000-2006 », au titre du programme de requalification urbaine.

Le budget prévu est à la charge de l'État et de la Région pour 35 % chacun, et des collectivités locales intéressées pour les 30 % restants.

Les secteurs retenus sont situés porte de Vanves (14^e et 15^e arrondissements), portes des Ternes et de Champerret (17^e arrondissement), et **porte des Lilas** (19^e et 20^e arrondissements).

SOMMAIRE	p 2	Le secteur de la Porte des Lilas
	p 4	Le concept de ceinture verte
	p 5	Cadre urbain et vie urbaine
	p 7	Histoire d'une séparation
	p 10	Inventaire de la situation
	p 15	Diagnostics
	p 16	Enjeux
	p 17	Objectifs
	p 18	Propositions
	p 22	Le dessin de la Porte des lilas

LE SECTEUR DE LA PORTE DES LILAS

Le quartier de la Porte des Lilas et de ses abords peut être considéré comme symbolique au plan des relations urbaines et du lien entre Paris et les communes riveraines, en l'occurrence Les Lilas, Le Pré Saint-Gervais et Bagnole. Une zone d'aménagement concerté avait été créée en 1993, sur un territoire couvrant 24 hectares. Cette ZAC n'a pratiquement pas été engagée, en raison des diverses difficultés de mise en œuvre qu'elle a revêtues. De plus, cette opération d'aménagement ne prenait pas en compte un élément qui s'avère essentiel à tout projet urbain dans ce secteur: la couverture du boulevard périphérique.

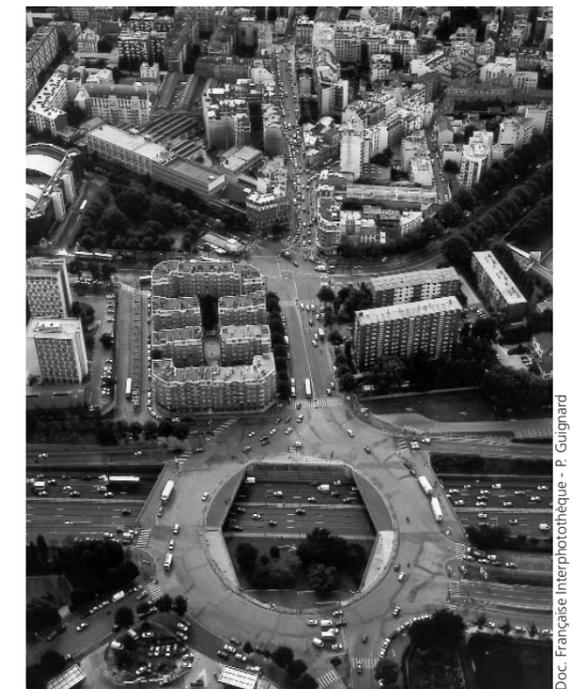
Le contrat de plan État-Région pour la période 2000-2006 a prévu le financement des couvertures du boulevard périphérique à la Porte des Lilas.

C'est pour cette raison que la procédure liée à la ZAC doit être revue dans son ensemble, à partir d'une concertation large et soutenue associant dans un comité de pilotage des élus, des associations et les services techniques des communes concernées.

Cette conjoncture nouvelle a conduit l'Atelier Parisien d'Urbanisme à reprendre des études préliminaires, à partir d'une relecture du site (géographie, histoire, cadre urbain et vie urbaine) étendue à un diagnostic urbain et à un schéma d'objectifs d'aménagement.



Vue aérienne du nord-est de Paris - la Porte des Lilas dans son environnement

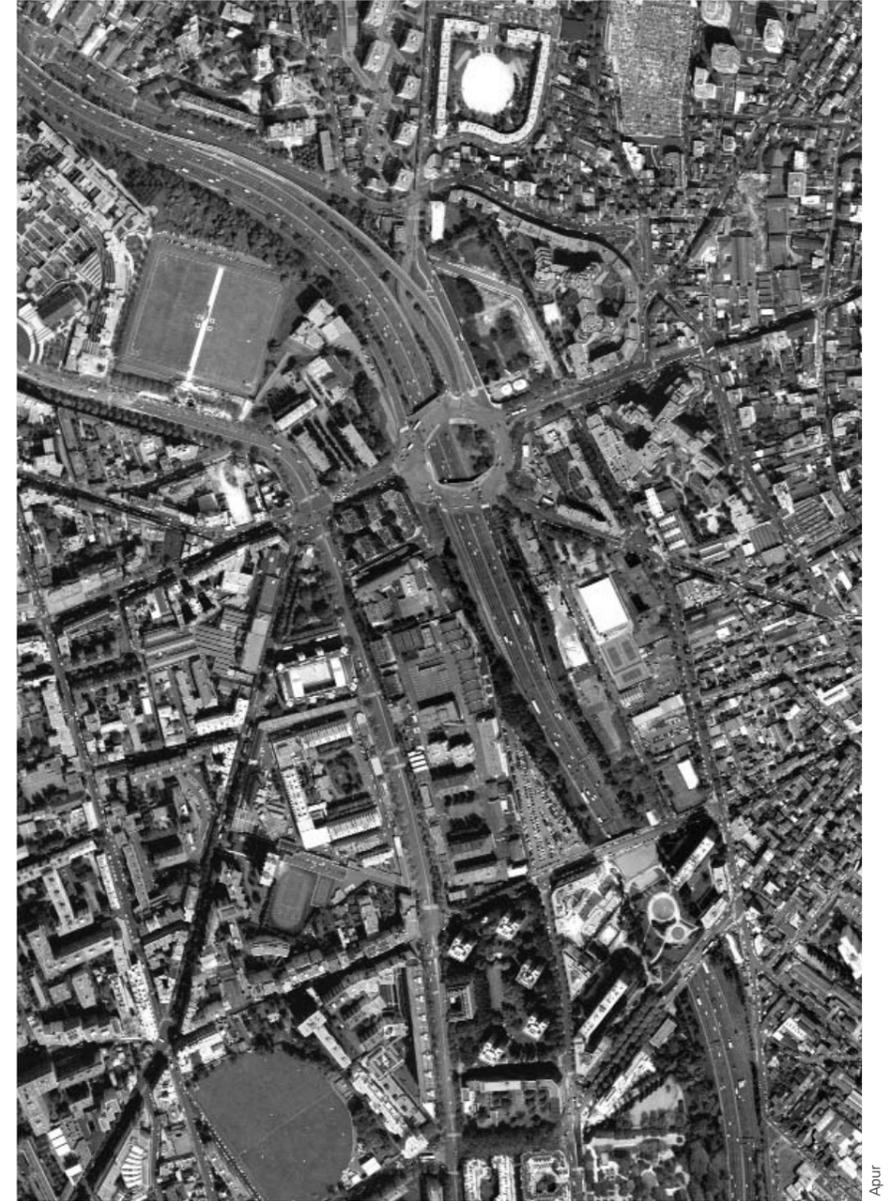


Porte des Lilas, la place du Maquis du Vercors et le boulevard périphérique



Doc. Française Interphotothèque - P. Guignard

1992 - En amont de la Porte des Lilas, le boulevard périphérique en tranchée, est traité à la manière d'un parkway, et se glisse entre des constructions systématiques



Apur

Vue aérienne de la Porte des Lilas et ses abords

LE CONCEPT DE CEINTURE VERTE

À partir du 10 septembre 1840, la construction de la fortification dite de Thiers coupe arbitrairement en deux la plupart des communes limitrophes de Paris. En 1860, le territoire contenu à l'intérieur des fortifications est rattaché à Paris, ce qui confère un statut parisien aux fragments des communes ainsi incluses. Les parties exclues demeurent en l'état, souvent construites, même dans la « zone » militaire, pourtant réglementée par une interdiction de construire, non appliquée dans les faits. un grand débat se tient dès le début du siècle : faut-il terminer la capitale en la bornant ou bien l'ouvrir sur un plus grand Paris ? L'idée d'une ceinture de parcs fait son chemin.

Si la guerre arrête un temps la polémique, à partir de 1919 la fortification est dérasée, et remplacée par la ceinture des logements HBM, qui se trouve ici en contact direct avec le tissu de banlieue.

Le projet de la ceinture verte, vaste étendue, parallèle au premier ensemble annulaire des logements HBM, a fait l'objet d'une représentation globale due à Bonnier et Forestier, pour la direction de l'extension de Paris, en 1924.

Mais en 1940 encore, la ville de Paris est en continuité littérale, rues, bâti, population, avec la banlieue immédiate.

C'est dans le Paris occupé qu'on réalise une couronne d'espaces libres non aménagés, en nettoyant le terrain d'emprise de toute occupation humaine.

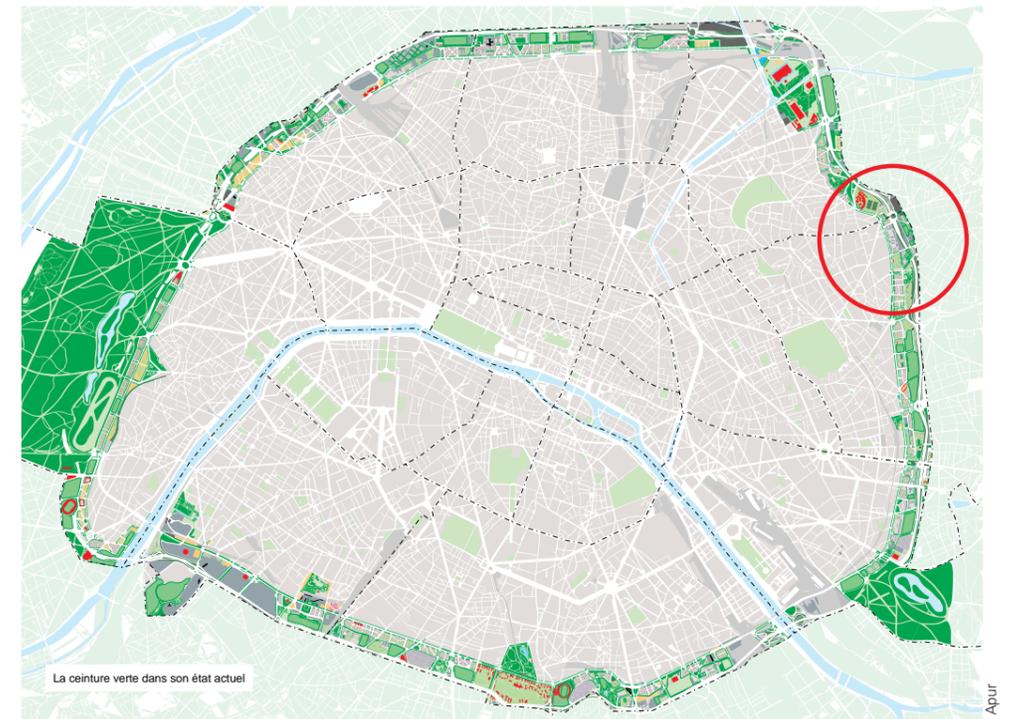
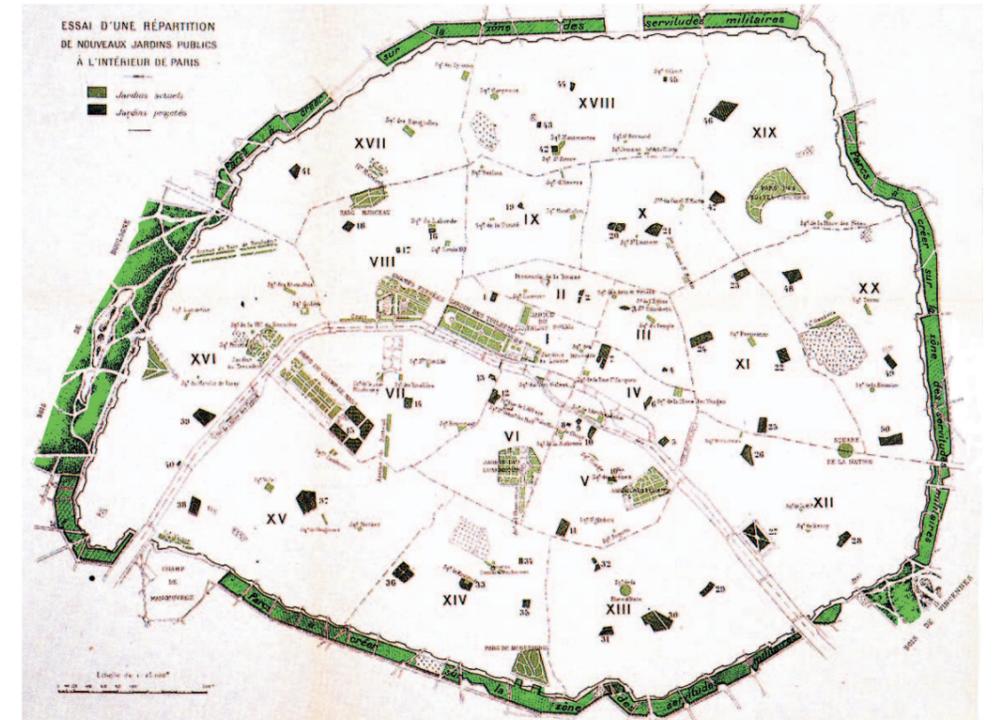
Le vaste terrain vague annulaire qui résulte de cette intervention perdure jusqu'aux années 1950, constituant pour les Parisiens un vaste terrain d'aventures, une nouvelle « promenade des fortifs », une « Ceinture Verte » de fait, où se développe un réseau fin mais dense d'itinéraires spontanés, marquant les chemins des piétons entre Paris et les communes limitrophes.

À partir de 1953 le besoin pressant de logements dans Paris entraîne à travers la « loi Lafay » la réalisation d'un très « grand ensemble » sur les terrains récemment libérés, dévolus en principe à la ceinture verte. À cette occasion et pour compenser, les terrains vagues tout autour de Paris sont aménagés pour accueillir terrains de sports, équipements et jardins publics ; mais dans le même temps le Boulevard Périphérique s'implante sous la forme d'un « parkway » compatible, dans l'esprit de ses promoteurs, avec la ceinture verte.

En réalité, la ceinture verte fédératrice a vécu. Une fréquentation extrême par l'automobile du boulevard périphérique comme de l'ensemble voisin des boulevards des Maréchaux sépare physiquement les habitants de la Couronne et ceux de Paris. La dernière et la plus infranchissable des barrières est le Boulevard Périphérique.

Dès 1987-1988, l'APUR et l'IAURIF entament une série d'études sur « la couronne de Paris, anneau central de l'agglomération » ; effectuées à la

Louis Bonnier et Marcel Poète, 1913 : « Essai d'une répartition de nouveaux jardins publics à l'intérieur de Paris »



La Ceinture Verte dans son état actuel

demande du Maire de Paris et du Président du Conseil Régional, elles ont été conduites en contact avec les Communes intéressées. Dès 1988, le conseil de Paris a été saisi d'un schéma d'intention global intitulé Schéma d'Objectif pour l'Aménagement de la Couronne dans Paris. S'agissant de la Région, les réflexions issues de ce travail ont pu contribuer, à travers le Projet

Régional d'Aménagement de février 1989, à la mise en lumière de l'enjeu stratégique d'un « anneau central de l'agglomération », qui reste à développer.

Différentes contributions se sont également référées à cette étude, comme le SDRIF de 1994, et plus récemment (novembre 2000) l'étude de l'APUR : « Les seuils de la capitale ».

CADRE URBAIN ET VIE URBAINE

Ces planches montrent les grandes lignes structurantes du paysage urbain de part et d'autre de l'interface parisien.

C'est sur une géographie importante, fondatrice du site puisque délimitée par le plateau de Romainville que s'est inscrit dans un territoire resté longtemps rural. Une trace profonde s'y inscrit commencée par l'enceinte bastionnée de 1840 et sa zone non aedificandi, remplacée par un anneau d'habitations et achevée par le percement du boulevard périphérique.

Cette position en hauteur, en belvédère, offre certains points de vues remarquables au nord vers les buttes de Corneilles et de Montmorency et au sud vers la vallée de la Seine et les frondaisons du bois de Vincennes.

Le réseau étoilé des tracés structurants à Paris vient buter sur les boulevards des Maréchaux et ne trouve généralement pas de développement identique dans l'espace urbain des communes limitrophes; la trame viaire développe des caractéristiques plutôt modestes que l'on retrouve parfois dans certains secteurs côté Paris (Surmelin-Pixéricourt).

Exprimée très fortement en amont et en aval du secteur de la porte des Lilas, la ceinture verte est absente du paysage, elle est remplacée par l'infrastructure routière en tranchée ouverte associée à de larges talus.

L'organisation des tissus urbains est différente de part et d'autre de l'interface parisien :

Au patchwork urbain parisien mêlant des tissus continus, des tissus discontinus en forte majorité et quelques petits ensembles d'habitations individuelles, côté communes limitrophes on trouve de grandes étendues homogènes de tissus continus (rues de Paris, de Romainville, de Noisy-le-Sec), de tissus à dominante d'habitat individuel au contact du fort de Romainville et de la ville de Bagnolet; au contact de Paris, une frange de tissus discontinus fait émerger des silhouettes de bâtiments de grande hauteur.

Fortement représentés côté Paris, la plupart des édifices remarquables ont un rayonnement dépassant celui du quartier (hôpital Robert Debré, piscine des Tourelles, Archives de Paris...).



Cadre urbain



Vie urbaine

HISTOIRE D'UNE SÉPARATION

De la ville ouverte à la ville fortifiée

Un extrait d'une carte de la première moitié du XVIII^e siècle (Roussel 1732) fait figurer les premiers éléments à l'origine de l'espace urbanisé aujourd'hui dans le secteur de la porte des Lilas. L'espace parisien du XVIII^e siècle est caractérisé d'abord par le fait qu'il s'agit d'un espace ouvert pour la première fois depuis le XII^e siècle. On passe en effet sans obstacle et sans contrainte de la ville à la campagne.

C'est bien au delà des faubourgs du XVII^e siècle, établis sur les chemins de croissance de Paris, rue d'Oberkampf, du faubourg du Temple, que l'on trouve, établis sur le rebord occidental du plateau de Romainville, des établissements humains, Belleville et Ménilmontant villages et hameaux ruraux agglomérés à de grandes propriétés seigneuriales, le parc de Ménilmontant et le parc des Bruyères.

Plus loin à l'est, sur le rebord oriental du plateau, le village de Romainville émerge d'un territoire à vocation essentiellement agricole.

La création de l'enceinte fortifiée, destinée à protéger la capitale efficacement, a été déclarée d'utilité publique par ordonnance royale en date du 10 septembre 1840. Thiers entreprit de 1841 à 1845 la construction de la dernière enceinte, établie très au large de l'enceinte fiscale de 1784. C'est une situation insolite pour la plupart des communes de la petite banlieue qui se retrouvent englobées dans une couronne comprise entre deux enceintes.

L'urbanisation développée hors de l'enceinte des Fermiers Généraux n'est pas encore présente aux abords de la porte de Romainville (future porte des Lilas), urbanisation interrompue par l'emprise des anciens parcs démembrés depuis peu de temps.

En dehors des fortifications, la commune des Lilas n'est pas encore formée.



1841 - Plan directeur de l'enceinte et des forts de la ville de Paris



1890 - Commune des Lilas

Paris, ville ouverte de nouveau

Désenclavé tardivement à la fin du XIX^e siècle, le secteur laisse encore malgré tout de larges étendues sous-développées.

Le territoire au-delà des bastions a vu la naissance de la commune des Lilas en 1860, qui à partir du prolongement de la rue de Belleville développe une organisation urbaine proche de celle de Paris.

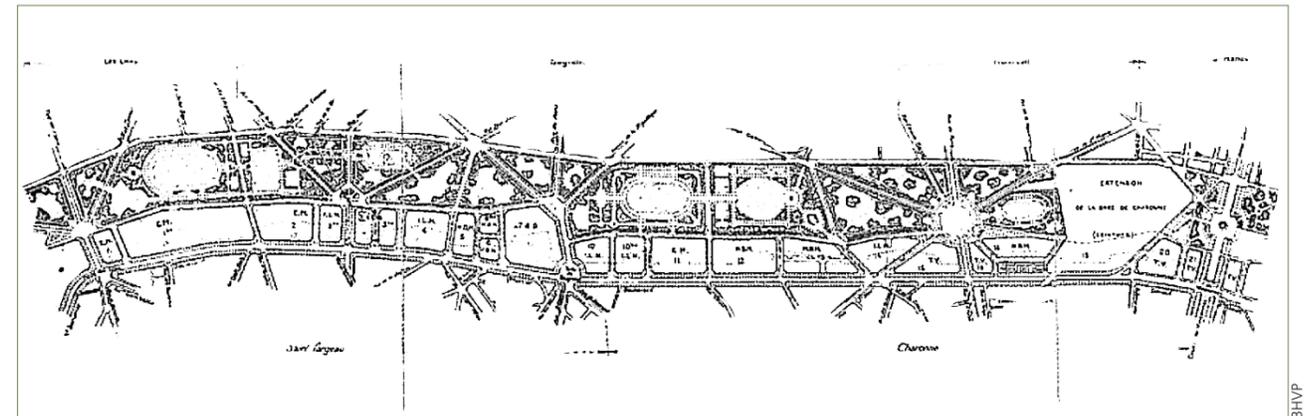
Le changement radical apporté par l'arasement de fortifications de Thiers laisse apercevoir, sur l'ancienne zone non aedificandi, un immense tissu continu bas, émanation des communes riveraines de Paris et contigu à l'espace des anciens bastions. La séduisante conception d'un espace urbain de nouveau ouvert laisse cependant la place au-delà du boulevard militaire élargi, à un anneau composé d'habitations collectives et équipé d'équipement sanitaires sociaux.

La ceinture verte, un projet inachevé

Au modèle de ceinture verte du projet de 1924, que Louis BONNIER et J.C.N. FORESTIER ont développé, accroché aux HBM, s'est substitué progressivement à partir des années 1940 une bande « d'oxygène » où le sport est érigé au rang de modèle idéologique et qui prend le pas sur l'idée de promenade et d'espaces de jardins.

Puis les besoins pressants de logements dans Paris après la seconde guerre mondiale entraîne la réalisation de centaines de logements sur les terrains de la « zone », libérés et dévolus en principe à la ceinture verte.

Ainsi, les cités Fougères et Fonck virent le jour, précédant le boulevard périphérique en tranchée, traité à la manière d'un parkway au tracé souple, en lieu et place de la mythique ceinture verte. Du côté des communes riveraines et au contact de Paris, une frange urbaine vient remplacer un tissu jugé obsolète à l'époque; elle fait émerger des silhouettes de bâtiments de grandes hauteurs en accentuant, au contact de la rue de Paris, la coupure séparant les arrondissements parisiens des communes riveraines.



1924 - Direction de l'extension de Paris (Louis Bonnier, J.C.N. Forestier), avant-projet d'aménagement de l'enceinte fortifiée et de la zone 20^e arrondissement de la Porte des Lilas à la Porte de Vincennes



1931 - Porte de ménilmontant, ILM en chantier et la zone non-aédificandi



1953 - Vue d'ensemble du plan d'aménagement du secteur n° 6 de la ceinture verte de Paris - Dufort, Secarp, Delachère



1945 - Vue aérienne, la « zone » au contact de Paris



1973-1990 - Plan topographique des abords de la Porte des Lilas, Paris et communes riveraines

Collection B. Leboudec

INVENTAIRE DE LA SITUATION

• une géographie particulière

De la porte de Pantin à la porte de Bagnolet, la ceinture parisienne affronte la présence d'une topographie particulière, le massif des Buttes-Chaumont, couronné par le plateau de Romainville.

C'est au contact de l'entrée de ce plateau, plus exactement sur le rebord de celui-ci, que se trouve situé la porte des Lilas, anciennement dénommée porte de Romainville.

Cette position en belvédère depuis la corniche du Pré-Saint-Gervais, offre des panoramas de grand intérêt. La vue s'ouvre au nord vers les buttes de Corneilles et de Montmorency. Au premier plan, un paysage bâti hétérogène s'inscrit dans la Plaine de France

Au sud, les "twins" de la porte de Bagnolet percent devant les frondaisons du Bois de Vincennes émergeant du tissu urbain dense.

Au second plan, les avancées de la plate-forme de la Beauce dominant la vallée de la Seine.

• une ceinture particulière

A la porte des Lilas, la morphologie habituellement en place pour la ceinture parisienne est absente.

Au modèle ordinaire des 3 anneaux concentriques (HBM, ceinture verte, boulevard périphérique) s'est substitué une morphologie particulière que l'on retrouve à la porte Champerret et à la porte de Montreuil : l'infléchissement du boulevard périphérique sur sa portion longeant la commune des Lilas et son implantation non contiguë à la limite administrative parisienne.

Ainsi l'infrastructure routière frôle la limite intérieure de l'ancienne zone non-aedificandi et laisse à l'extérieur de son passage, côté Lilas, une portion d'anneau, en territoire parisien.



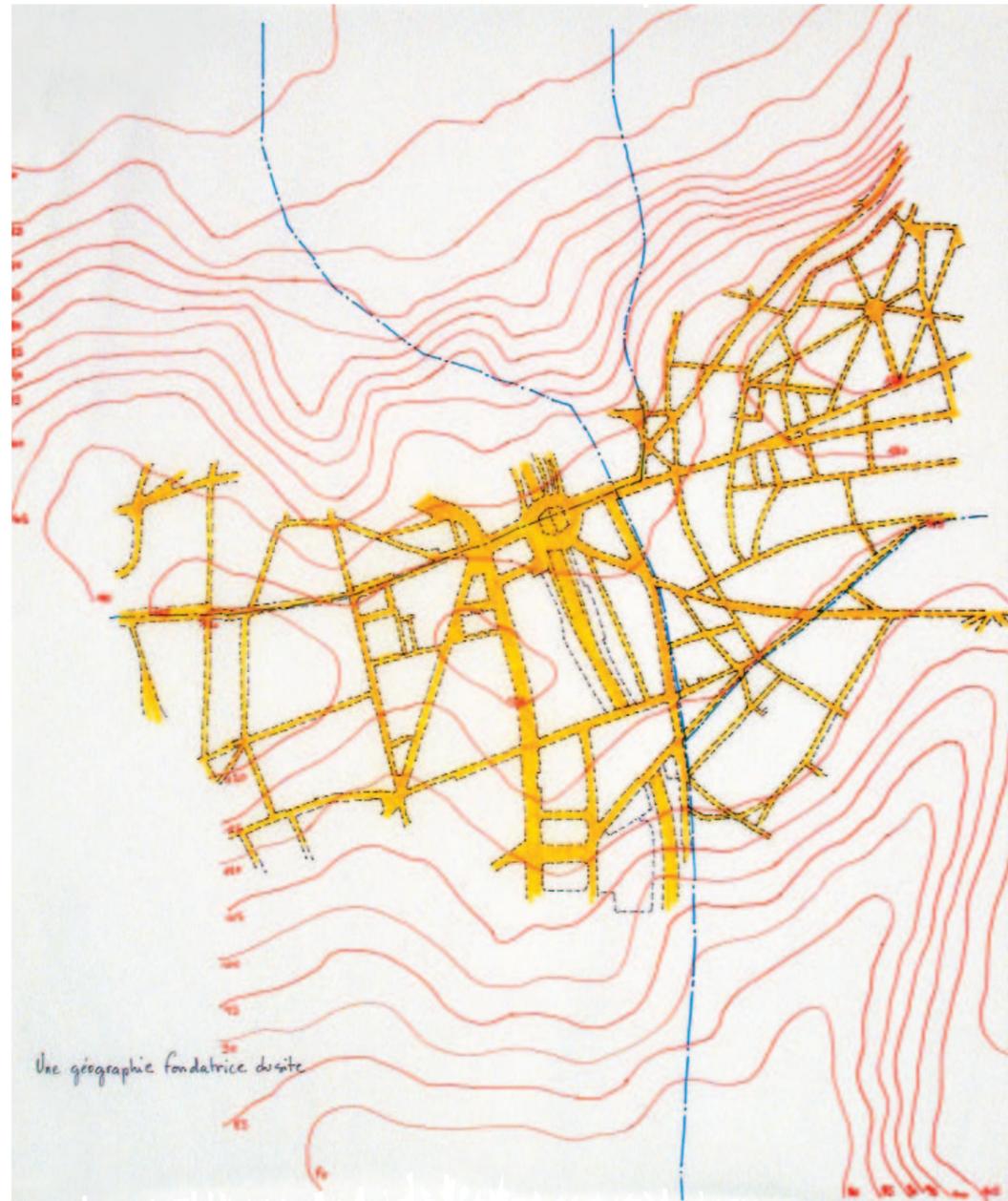
Sur les rebords du plateau de Romainville...



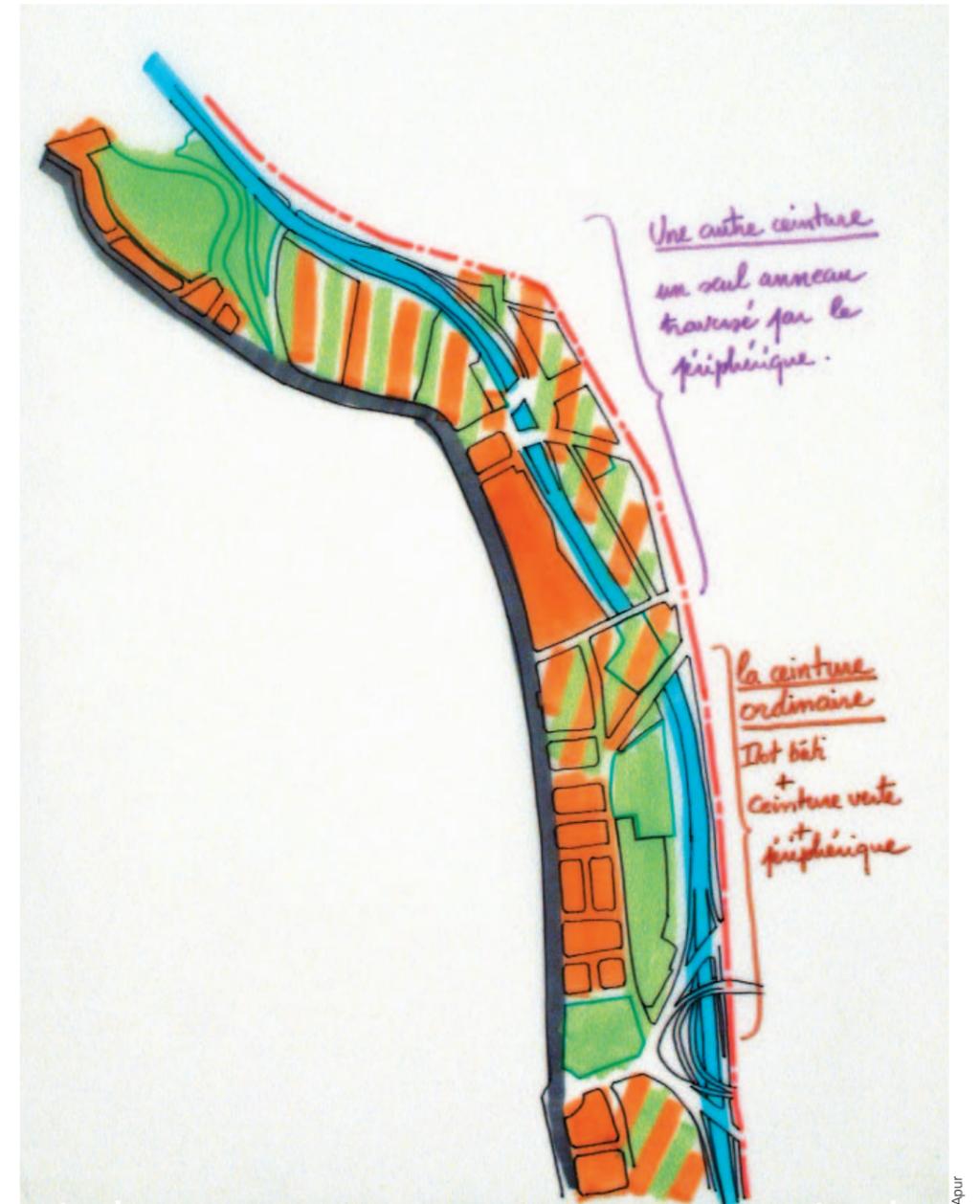
...une position en belvédère ouvre des vues de grands intérêts



Le boulevard périphérique au contact des logements HBM, laisse une frange parisienne à l'extérieur de son passage



Une géographie fondatrice du site...



... et l'abandon du modèle ordinaire

• une programmation particulière

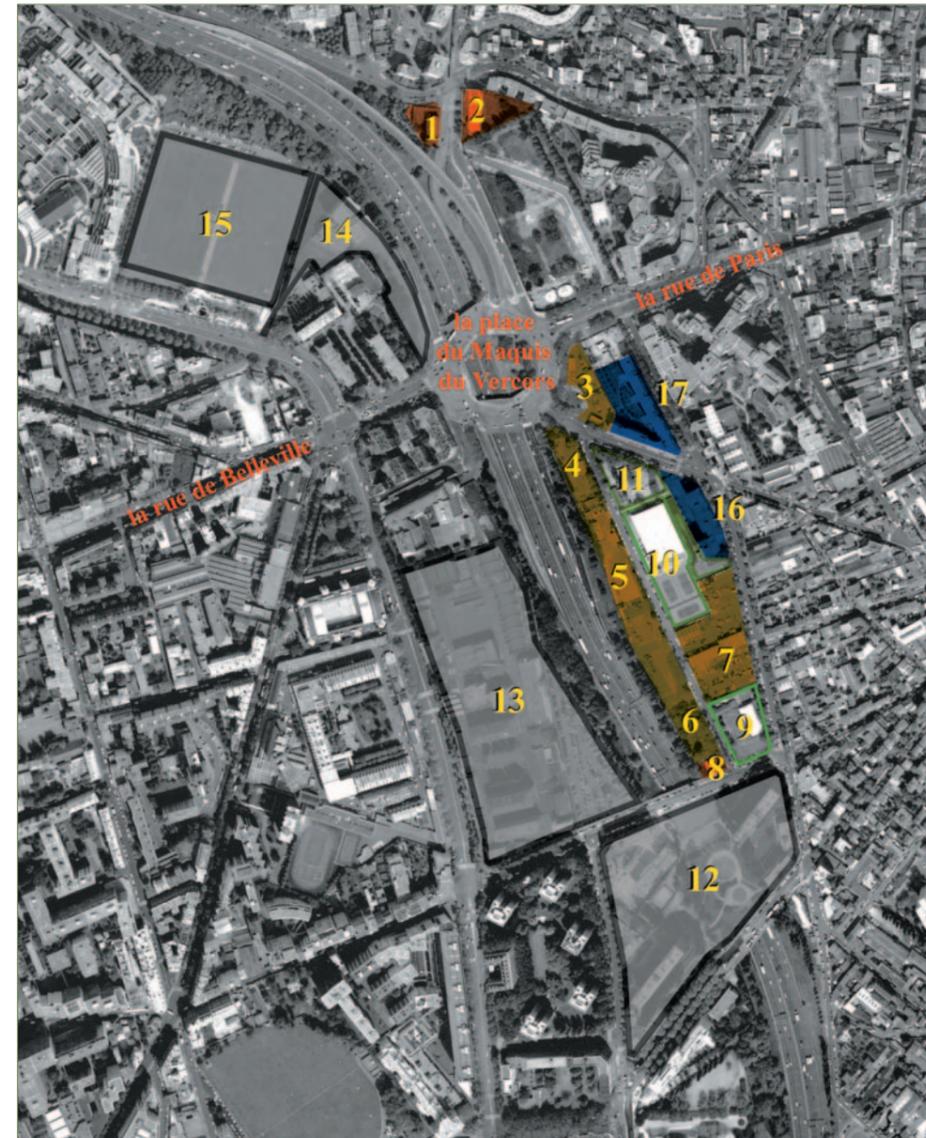
Aux abords de la porte des Lilas, on ne trouve pas les programmes habituellement en place sur la ceinture.

En lieu et place de l'anneau de logements sont implantés un grand hôpital, un réservoir d'eau, des emprises réservées à l'État, une caserne, des îlots de logements abondamment plantés puisque agencés en plan ouvert.

Face aux archives de Paris, seul émerge, à l'angle du boulevard Mortier et de l'avenue de la Porte des Lilas, un îlot HBM typique de la ceinture parisienne.



L'emprise de la Ligue de Tennis de Paris...



Localisation des programmes existants aux abords de la Porte des Lilas

- 1 Crèche
- 2 Rectorat
- 3 Station service (2 250 m²)
- 4 DPJEV (1 800 m²)
- 5 DPE (hivernale, 5 400 m²)
- 6 Dépôt voirie (2 100 m²)
- 7 DPE (déchèterie, 5 400 m²)
- 8 Centre d'Adaptation Psycho Pédagogique
- 9 Club de Lutèce (2 terrains, 1 couvert)
- 10 Ligue de tennis de Paris et terrain de jeux (3 couverts, 3 découverts)
- 11 Boulodrome (2 600 m²)
- 12 Cité Fougères (600 logts)
- 13 Caserne Mortier
- 14 Archives de Paris
- 15 Réservoir des Lilas
- 16 Logements OPAC (110 logts)
- 17 Logements SAGI (150 logts)



...des services municipaux...



...des îlots abondamment plantés...



...et quelques logements

• **une ceinture verte absente**

La ceinture verte issue du projet de 1924 est toutefois présente en amont et en aval des abords de la porte des Lilas, dans des séquences associant étroitement le boulevard périphérique en formant des entités paysagères de qualité.

Elle s'affiche d'ailleurs sur le boulevard des Maréchaux par l'intermédiaire d'îlots atypiques, groupe scolaire, constructions agencées en plan libre; au droit de la porte des Lilas, la ceinture verte est absente de la morphologie et du paysage de la ceinture, car explicitement remplacée par l'infrastructure routière en tranchée ouverte associée à des talus larges et plantés. Côté commune des Lilas, des équipements sportifs sont comme des premiers jalons d'une ceinture verte en devenir.



Une ceinture verte qui s'affiche au travers d'une parcelle privée...



...une fracture paysagère...



...et aussi sur des espaces publics de qualité, une rue...



...le square Fleury ...



...mais une ceinture verte qui est aussi remplacée par l'infrastructure routière en tranchée ouverte

• une rue de faubourg en pointillé

Le boulevard périphérique, au caractère territorial, se raccorde à l'avenue de la Porte des Lilas et au réseau de voirie local par l'intermédiaire de quatre bretelles d'échange et d'un vaste rond-point diffuseur.

Ce débordement fonctionnel de l'infrastructure sur l'environnement local rend difficile la continuité des tracés et la production d'usages urbains. Les rues de faubourg, Belleville et Saint-Fargeau côté Paris disparaissent au contact de la ceinture pour réapparaître côté Lilas par le tracé des rues de Paris et de Villegranges.

Parce que la ceinture ordinairement en place est absente, avec les ruptures d'échelles qui généralement l'accompagnent, la liaison entre le tissu urbain parisien et celui des communes riveraines revêt une importance plus immédiate et ce au travers de la rue de faubourg rapidement retrouvée.



La rue de Belleville, axe structurant des quartiers de Paris et des communes riveraines, ...



...disparaît au contact de l'échangeur avec le boulevard périphérique...



...pour réapparaître côté Lilas, rue de Paris...



Un lieu nommé place du Maquis du Vercors...une place?

DIAGNOSTICS:
« UN ESPACE PÉRI-URBAIN »

La ceinture parisienne est habituellement caractérisée par la coexistence de deux systèmes, autonomes et/ou complémentaires, celui de la grande échelle et de l'étendue paysagère et celui des espaces de proximité et des usages urbains.

A la porte des Lilas, la ceinture est essentiellement marquée par la grande échelle qui domine le paysage. Le boulevard périphérique, par son inscription longitudinale, les flux importants de circulation et les espaces qui lui sont associés (talus, ceinture verte, grands îlots) ont généré un espace sans limite, appréhendé comme une étendue.

A la porte des Lilas, en dehors de l'infrastructure routière, il n'existe pas de forme identifiable ayant un potentiel structurant. Seule émerge une grille d'équipements publics (métro, square, piscine, école) au contact de la rue de Belleville et des commerces locaux situés en dehors de la ceinture parisienne.

On trouve cependant quelques lieux de la « proximité urbaine », squares, équipements sportifs, équipements scolaires, positionnés au contact des rares voies établissant des relations entre quartiers.

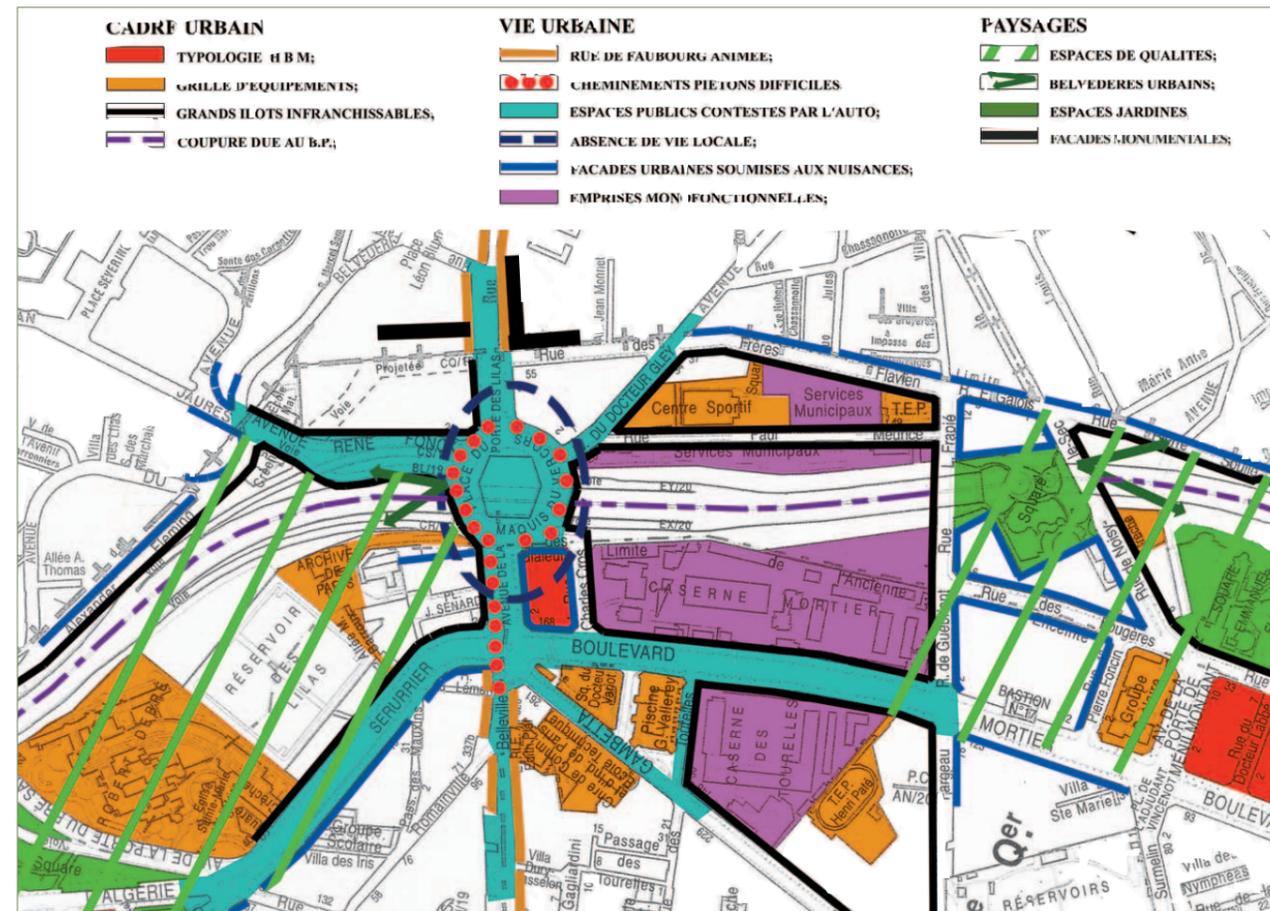


Des îlots aux limites imperméables...



...et aux activités consommatrices d'espaces...

Les abords de la porte des Lilas s'identifient en cela à un lieu de la péri-urbanité où l'idée d'une infrastructure routière qui traverse la ville ordinaire, sans vraiment s'en préoccuper, semble desservir une autre ville plus adaptée à son échelle.



Esquisse d'un schéma de diagnostic: « un espace péri-urbain »



...des espaces publics contestés par l'hégémonie...



... de l'automobile, avec des cheminements piétons difficiles

ENJEUX :
**« CONTESTER
 LA PÉRI-URBANITÉ
 DU LIEU »**

Le projet de la couverture du boulevard périphérique de la Porte des Lilas à la Porte de Ménilmontant s'inscrit pour partie dans le contrat de plan État-Région pour l'Île-de-France 2000-2006. Un amendement adopté par le conseil de Paris du 29 janvier 2001 décide d'un complément de couverture de 210 mètres en bordure de la caserne Mortier.

Ce complément de couverture conduit à la réalisation de tunnel d'une longueur totale supérieure à 800 mètres.

Il faut donc profiter de la couverture du boulevard périphérique pour :

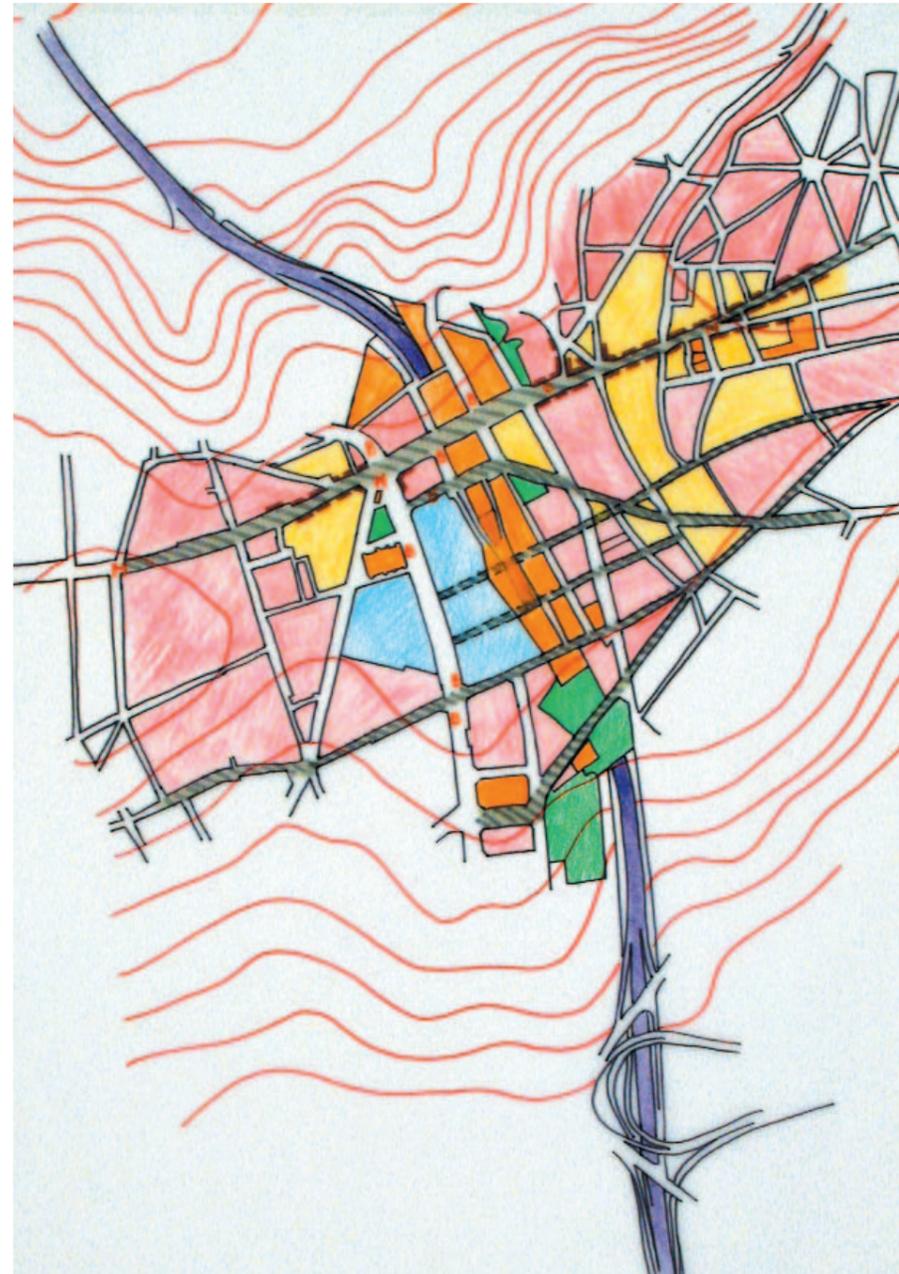
mettre en place les conditions d'une nouvelle identité du lieu

- au profit du cadre urbain, désenclaver le secteur et mettre en place une continuité urbaine,
- au profit de la vie urbaine, renouer avec des usages urbains et mettre en place des espaces publics fédérateurs,

- au profit du paysage, mettre en place le morceau de ceinture verte manquant.

Inscrire les problématiques des abords de la porte des Lilas dans celles, plus large, de la couronne parisienne

- ouvrir Paris sur son aire métropolitaine et projeter un morceau d'urbanité,
- réconcilier le grand paysage et l'échelle locale et investir dans la protection de paysages.



La transversalité, un nouveau modèle



Les terrasses, un site et une topographie révélés au regard du territoire

OBJECTIFS:
« DE LA RUPTURE À LA RÉCONCILIATION ? »

Aujourd'hui, les abords de la Porte des Lilas ont acquis les potentialités d'un espace urbain, mis à mal par l'automobile avec ses installations et ses flux, mais sont séparés physiquement des communes voisines.

Cette situation de revers, de périphérie, est venue se substituer peu à peu à un paysage de grande qualité.

La couverture du boulevard périphérique constitue donc une opportunité de requalification urbaine et de redynamisation des quartiers parisiens et des communes riveraines.

La transformation de l'image et des usages des abords de la Porte des Lilas doit avant tout réconcilier des territoires séparés par l'histoire de la ceinture parisienne, projeter un cadre bâti de qualité pour mieux constituer des lieux identifiables et agréables à vivre, s'appuyer sur les atouts paysagés et géographiques du site, notamment la position de belvédère urbain.

Ouvrir Paris sur son aire métropolitaine

- désenclaver la ceinture parisienne;
- desserrer les contraintes techniques existantes;

Projeter une urbanité

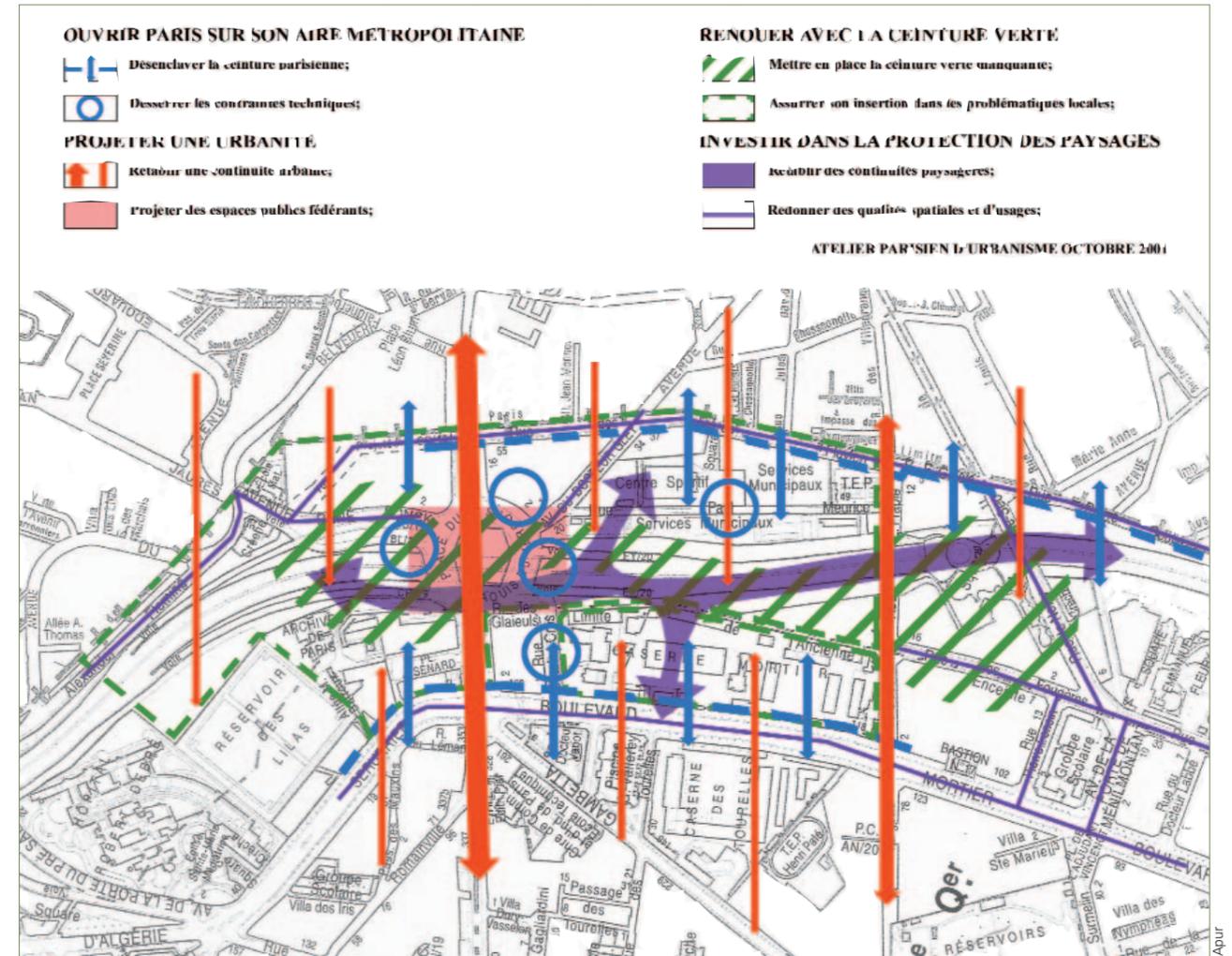
- rétablir une continuité urbaine interrompue par l'infrastructure;
- projeter des espaces urbains fédérateurs;

Renouer avec le projet de la ceinture verte de 1924

- mettre en place le morceau de ceinture verte manquant;
- assurer son insertion avec les problématiques locales;

Investir dans la protection des paysages

- rétablir des continuités paysagères;
- redonner des qualités spatiales et d'usage aux espaces publics.



Esquisse de schéma d'objectifs: « de la rupture à la réconciliation »

PROPOSITIONS

Commentaire des esquisses d'aménagement

Une première esquisse tente une illustration du schéma d'objectifs à long terme. Elle s'inspire, en parallèle à la définition de la couverture du périphérique, des thèses développées par Jean-Claude Nicolas FORESTIER sur la définition et l'interprétation de la Ceinture de Paris au cœur de la couronne parisienne.

Cette esquisse met donc à profit le système de parcs et jardins déjà existant dans la ceinture et la couronne pour développer un outil complémentaire au plan de la ville, l'espace libre comme lieu de confluence au sein du projet urbain.

Le projet repose sur 2 principes :

- La définition d'axes de composition paysagère
- La définition des sections du périphérique à couvrir

1+1 = un référent paysager et un axe

Ce concept de départ, appliqué à la Porte des Lilas et à ses abords et sa mise en perspective avec l'histoire du lieu, se trouve confronté à la manifestation des signes du passé dans le temps présent et à la nécessaire distinction aujourd'hui entre le permanent et l'éphémère, le superficiel et l'artificiel.

Pour répondre à cette ambition, deux types de structures différentes mais complémentaires sont projetés : une structure paysagère et une structure construite.

Ces deux structures rendent perceptible la géographie fondatrice du site, chacune à leur manière et inventent des paysages alternant le tout artificiel et le tout naturel.

- La structure paysagère s'articule principalement autour du référent paysager mis en place entre les deux extrémités du plateau sous la forme d'un boisement linéaire dense.

Ce « bois » linéaire prend en compte la spécificité géographique du territoire : un site de plateau délimité clairement, où les vues lointaines accrochent les buttes de Corneilles et de Montmorency au nord, les tours Mercuriales de la porte de Bagnolet et le bois de Vincennes au sud.

Il se présente comme un élément de l'ordre du paysage, une trame végétale forte comme première action d'urbanisation ; il tente d'établir un rapport intelligible entre le territoire et les divers agencements ou constructions humaines, entre

perception et usage.

Un grand jardin "habité" est associé à ce bois, où le végétal n'est pas forcément ici présent en densité mais plutôt présent par la façon de s'agencer, comme des tapis verts, boulingrins, surfaces simples où peuvent figurer des activités de plein-air.

- La structure construite présente avant tout des lignes et des volumes construits à vocation de centralité sur l'avenue de la Porte des Lilas et la place du Maquis du Vercors.

Ne pas étaler la ville mais la densifier voire l'intensifier, la structure construite est limitée sur une petite partie des terrains disponibles, en partie sur la dalle de couverture du périphérique dont la définition pourrait reprendre celle de la terrasse, en partie sur les terrains de l'ancienne Cité René Fonck.

La silhouette construite s'élève pour se heurter à celle de la ville existante afin de se singulariser et créer un quartier en front de périphérique.

Un périphérique en pointillé

La localisation des sections à couvrir du périphérique repose sur l'idée d'une reconquête de l'image de celui-ci par des usages s'accommodant de sa présence.

Bien que d'usage monofonctionnel, le boulevard pourrait tendre vers un nouveau statut d'espace mixte, multifonctionnel : habiter près du périphérique, se promener sur ses bords, faire du sport au-dessus.

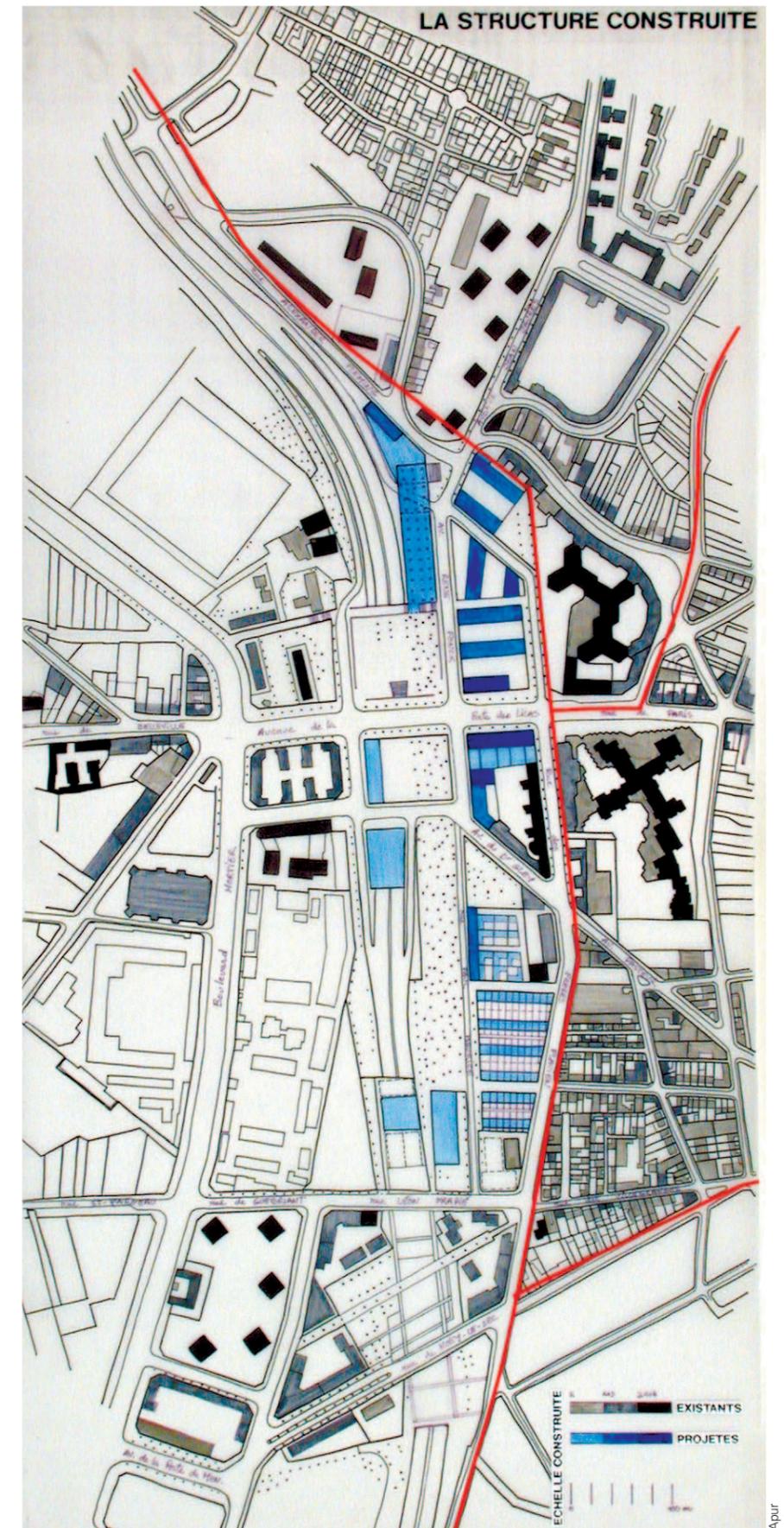
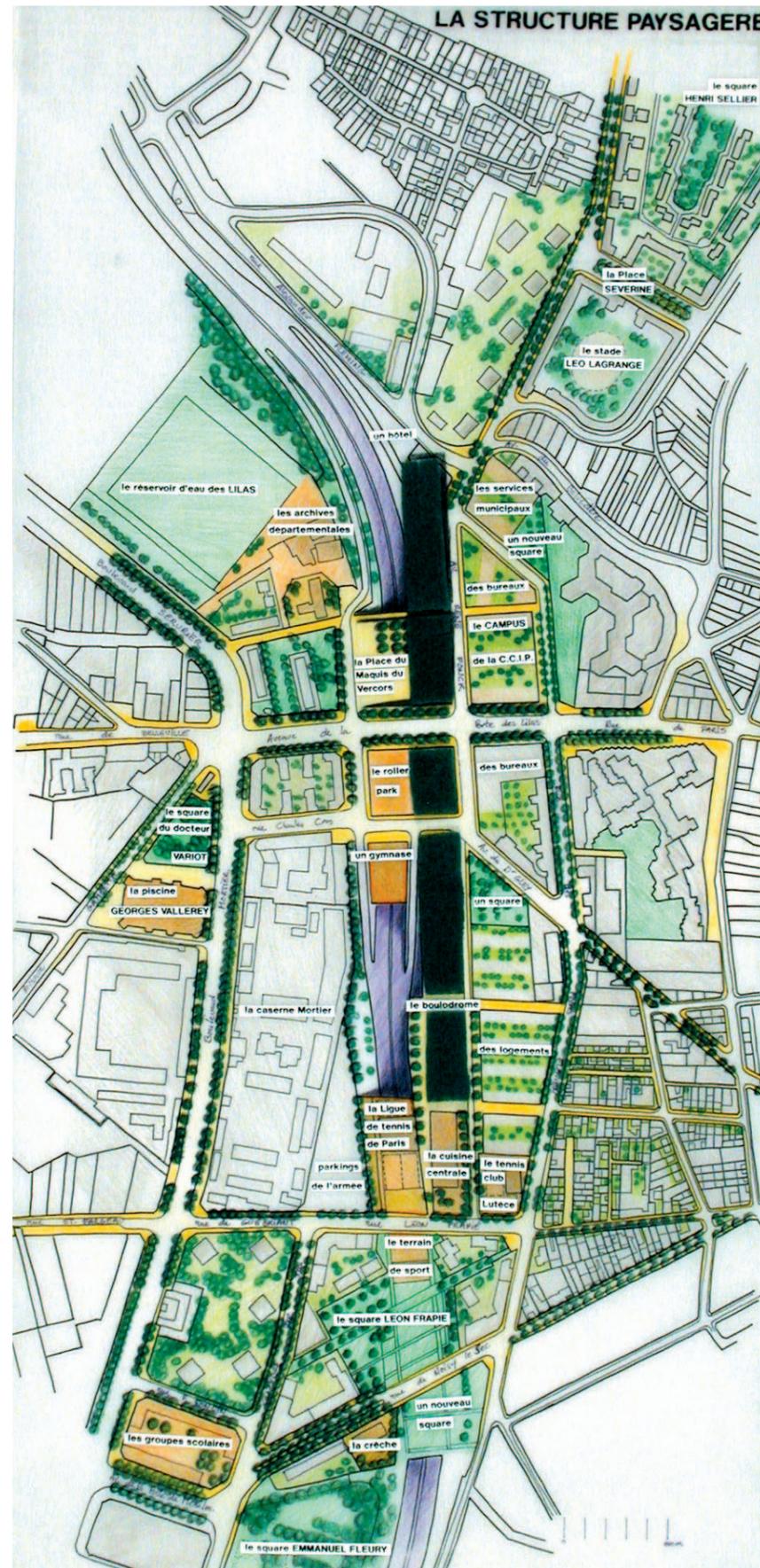
Les différentes couvertures font par endroit disparaître complètement le boulevard et la ville peut donc reprendre ses aises.

Les rares franchissements d'aujourd'hui sont élargis de chaque côté d'une petite épaisseur (50 m environ), recevant un square, un équipement public, ou des logements et cache ainsi la vue des chaussées ou les reporte plus loin.

Comme le principe du bois linéaire, ces dispositifs sont autant d'obstacles visuels au contact de la ville, qui offre ainsi la possibilité de s'arrêter et de profiter du grand espace libéré par le passage du boulevard.

Finalement, le passage du boulevard périphérique se caractérise ici par une trace en pointillé laissée dans l'espace de l'ancienne zone de servitude militaire.

PROPOSITIONS
DÉCEMBRE 2000
COUVERTURE PARTIELLE

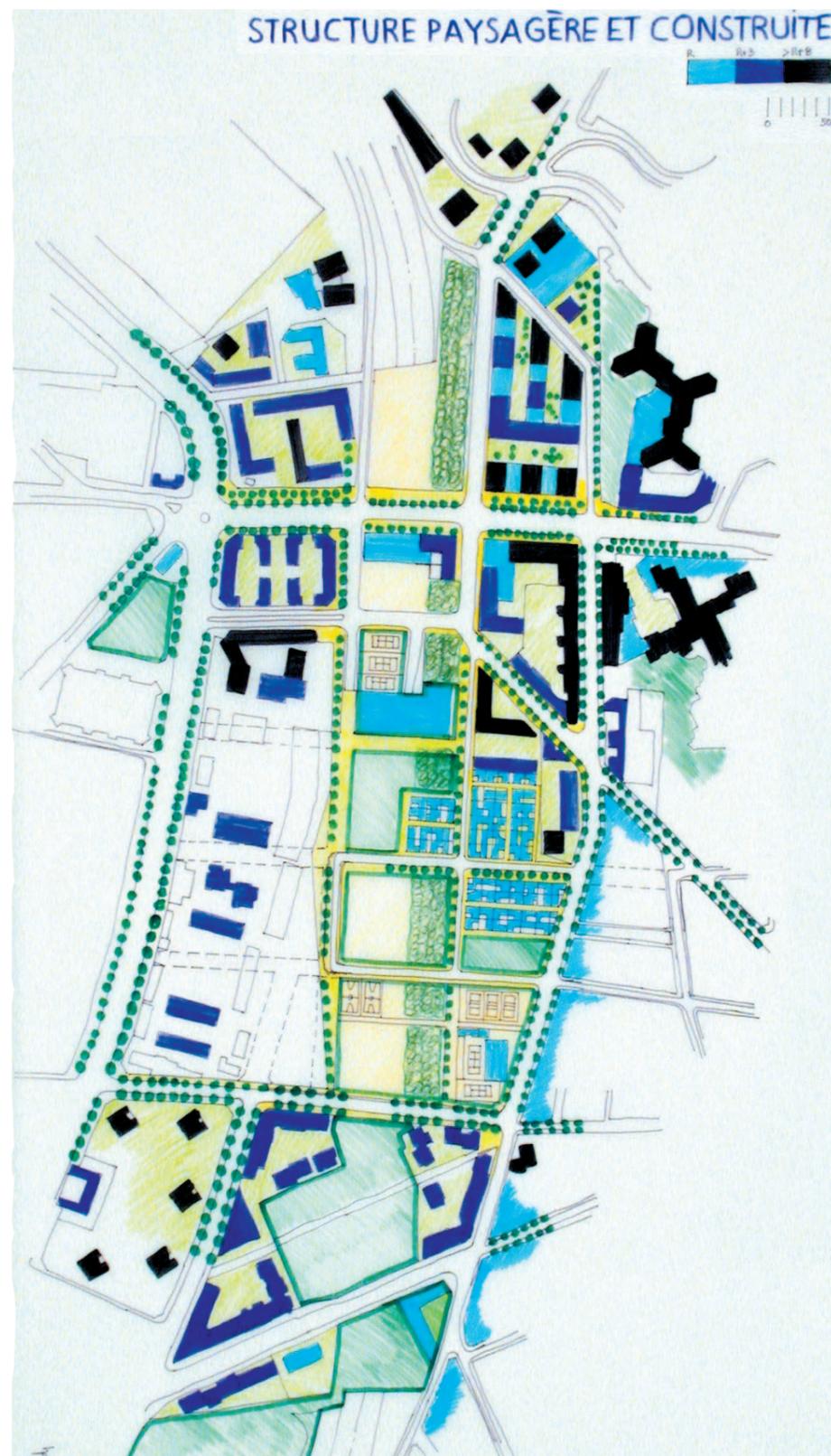




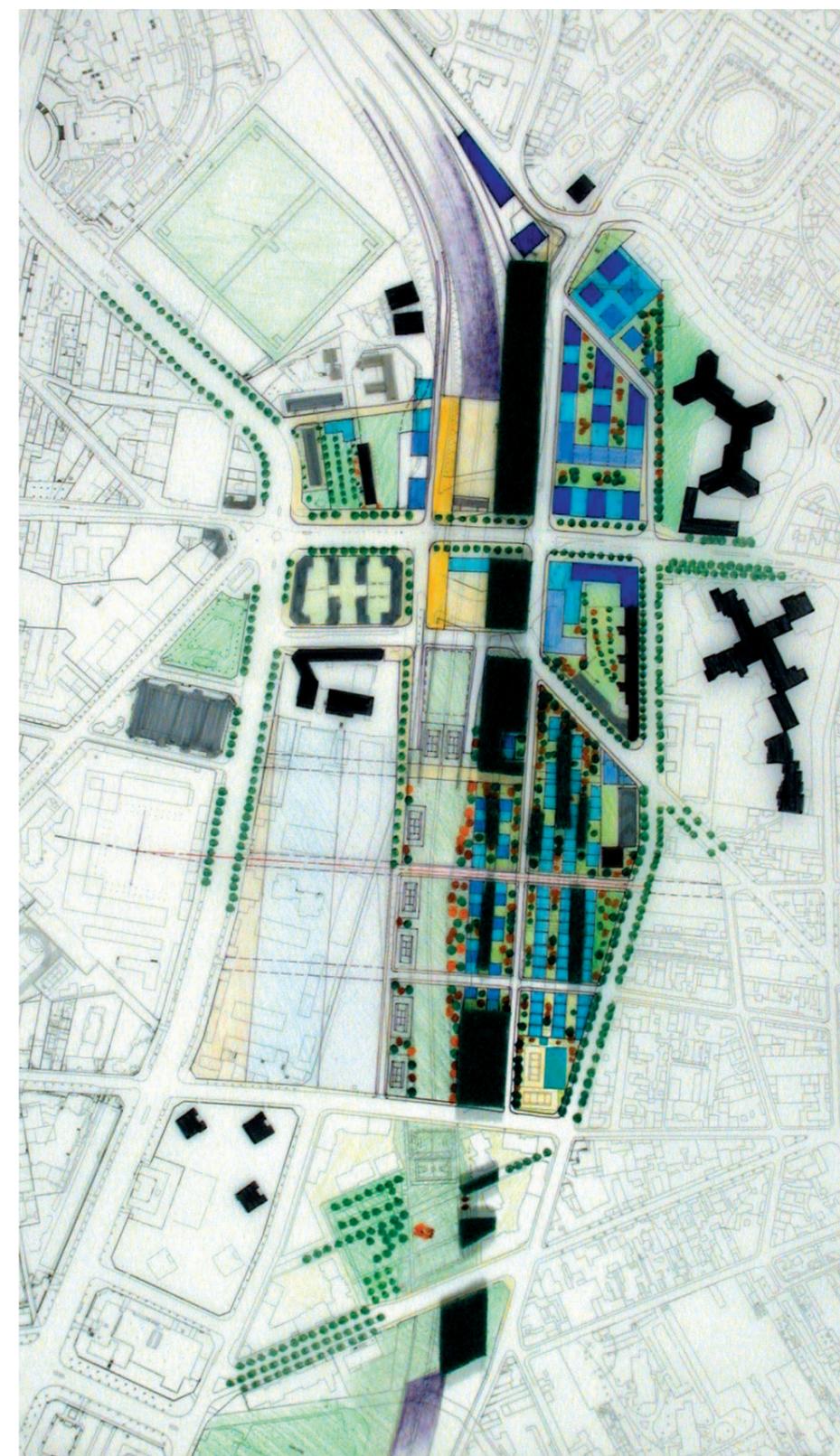
Apur

Espaces publics et paysage

PROPOSITIONS
MAI 2001
COUVERTURE TOTALE



Une ceinture verte fédérante



Un tissu de petite échelle en continuité des Lilas

LE DESSIN DE LA PORTE DES LILAS OCTOBRE 2000

Le contexte urbain - le contexte réglementaire

Le PAZ et le lot D, point modal de la composition

- Aujourd'hui, la base d'un projet sur le lot D s'appuie sur le PAZ approuvé en 1992 et qui précise l'assiette constructible, la hauteur maximum des bâtiments sur ce lot.

- L'assiette constructible, indiquée au PAZ prévoit l'alignement sur la rue des Frères Flavien, l'alignement le long de l'avenue de la porte des Lilas, un alignement nouveau sur la place du Maquis du Vercors.

- La capacité volumétrique des immeubles à construire sur le lot D est orientée par le PAZ vers des points hauts sur les faces de l'îlot à édifier, 143 NGF côté Lilas, 136 NGF côté place du Maquis du Vercors

(112 NGF cote du terrain naturel), et ce afin d'obtenir une « saturation » des volumes bâtis en front de rue.

- Cette « saturation » doit isoler le cœur de l'îlot du périphérique trop proche des habitations déjà édifiées. Les volumétries exprimées au PAZ équilibrent ainsi les masses à construire par rapport aux groupes d'immeubles particulièrement monumentaux existant sur les communes limitrophes.

Les nouvelles orientations - couverture du périphérique (nouvelle philosophie - nouveaux alignements)

Le projet de couverture du boulevard périphérique sur le secteur de la porte des Lilas concerne dans le contrat de Plan deux sites distincts et indépendants :

- De part et d'autre de la place du Maquis du Vercors, ainsi que l'espace central de l'actuel échangeur, totalisent un linéaire d'environ 300 mètres.

- Plus au sud, de part et d'autre du site de la cité Fougères en réhabilitation actuellement par l'OPAC pour un linéaire d'environ 100 mètres.

La superficie totale des couvertures est estimée à environ 16 000 m². Cette superficie importante offre de nouvelles perspectives d'aménagement pour le secteur de la porte des Lilas et tendrait également comme on l'a vu à en revoir la philosophie générale concernant l'aménagement pour le secteur de la ZAC elle-même.

La couverture du boulevard périphérique, notamment au droit de la porte des Lilas va, au-delà des bénéfices qu'elle apportera sur le plan acoustique et visuel, pour constituer un puissant facteur de revalorisation urbaine. Ainsi la place du Maquis du Vercors située au milieu de ce dispositif doit, par la réorganisation de l'impact du diffuseur, devenir un véritable « échangeur de pratiques urbaines ».

L'impact des couvertures sur les terrains jouxtant aujourd'hui le périphérique est, sans ambiguïté, déterminante à plus d'un titre, notamment au droit de l'avenue de la porte des Lilas et de la place du Maquis du Vercors, (donc pour le lot D).

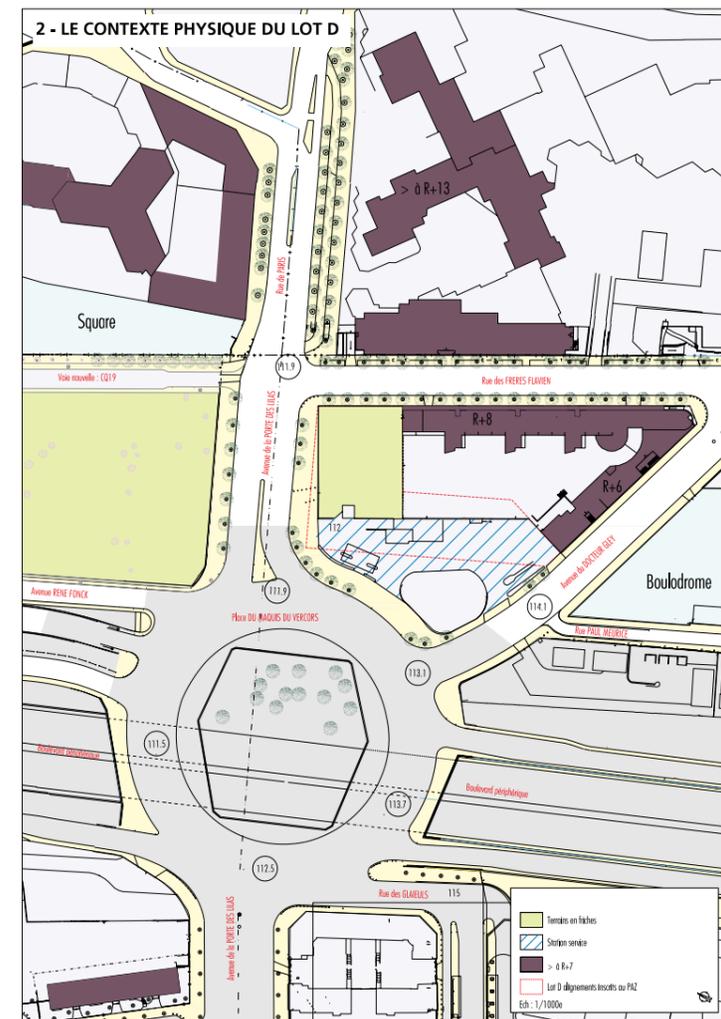
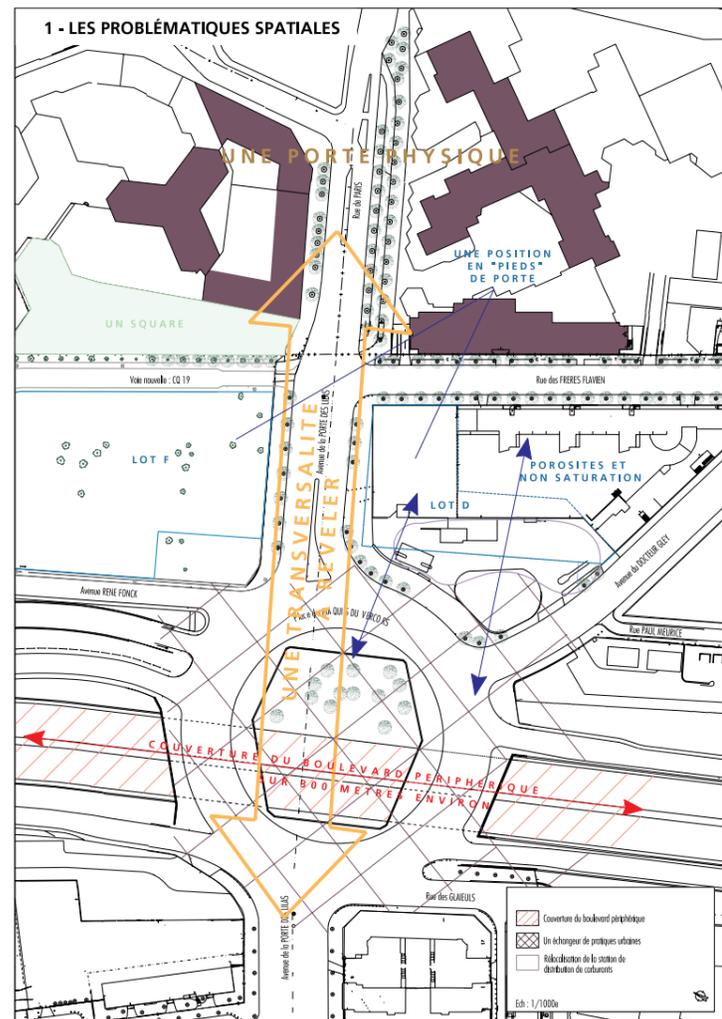
- Le renversement sémantique de « porte » en « axe structurant » exprime non plus l'idée d'une limite mais au contraire une idée de continuité; continuité urbaine et paysagère.

Pour cela, de nouveaux alignements sont destinés à répondre aux enjeux des coupures urbaines, notamment au contact de la place du Maquis du Vercors.

Grâce à la couverture du boulevard périphérique au droit de la place elle-même, on peut donc déterminer un nouvel alignement en net avancée de celui inscrit aujourd'hui au PAZ (de l'ordre de 15 à 20 mètres).

De même, de nouveaux gabarits en front de place, soulignent la volonté de ne pas exprimer de nouveau les signes physiques d'une « porte » déjà présents à travers des réalisations puissantes côté communes riveraines.

Ces nouveaux gabarits, à l'opposé du concept de « saturation des volumes bâtis » exprimé au PAZ de 1992 sont une conséquence de la mise en place des couvertures sur le boulevard périphérique. Ils permettent la découverte d'espaces où peuvent coexister des paysages urbains, aux événements multiples, riches, étonnants.



LE LOT D: vers un phasage possible

Le lancement du lot D, imminent au moment de cette étude, dans sa totalité programmatique et dans les dispositions réglementaires inscrites au PAZ va donc à l'encontre de nouvelles orientations concernant l'aménagement du secteur porte des Lilas. De plus, des risques juridiques sont présents dans le cas d'un programme mixte, souhaitable, mêlant activités et hôtellerie.

La mise en œuvre d'une partie modifiée du programme, les bureaux, à partir d'un phasage du lot D d'origine apparaît acceptable voire illustrative de la nouvelle démarche. Il peut être décrit de la manière suivante:

Cette première phase s'appuie sur le PAZ actuellement en vigueur sur la ZAC.

- L'assiette constructible indiquée au PAZ et qui prévoit des alignements sur les voies bordant le lot D est respectée.
- Le développement du linéaire de façade sur la place du Maquis du Vercors atteindra la moitié du linéaire inscrit au document graphique du PAZ.
- Les capacités volumétriques des constructions futures respectent les cotes maximum NGF inscrites au PAZ. Sur l'avenue de la porte des Lilas, la cote 143 NGF est inchangée.
- Cette phase offrirait pour une solution bureaux et commerces, environ 9 500 m² SHON.
- La station service actuelle voit une partie de son aire de distribution de carburant relocalisée.

Le projet illustre deux logiques complémentaires.

La première tient à la position particulière du lot D, comme placé au pied des immeubles monumentaux disposés côté Lilas. La seconde inscrit en façade sur l'avenue de la porte des Lilas un volume haut (R +8) issu de la logique de l'« axe structurant » et permet d'exprimer l'enjeu de coutures urbaines rétablissant une tension entre les deux segments de la voie de faubourg.

Une seconde phase, expression d'architectures libérées du bruit:

Cette seconde phase trouve un développement en façade sur la place du Maquis du Vercors en avancée de l'actuel alignement prévu au PAZ (15 à 20 mètres).

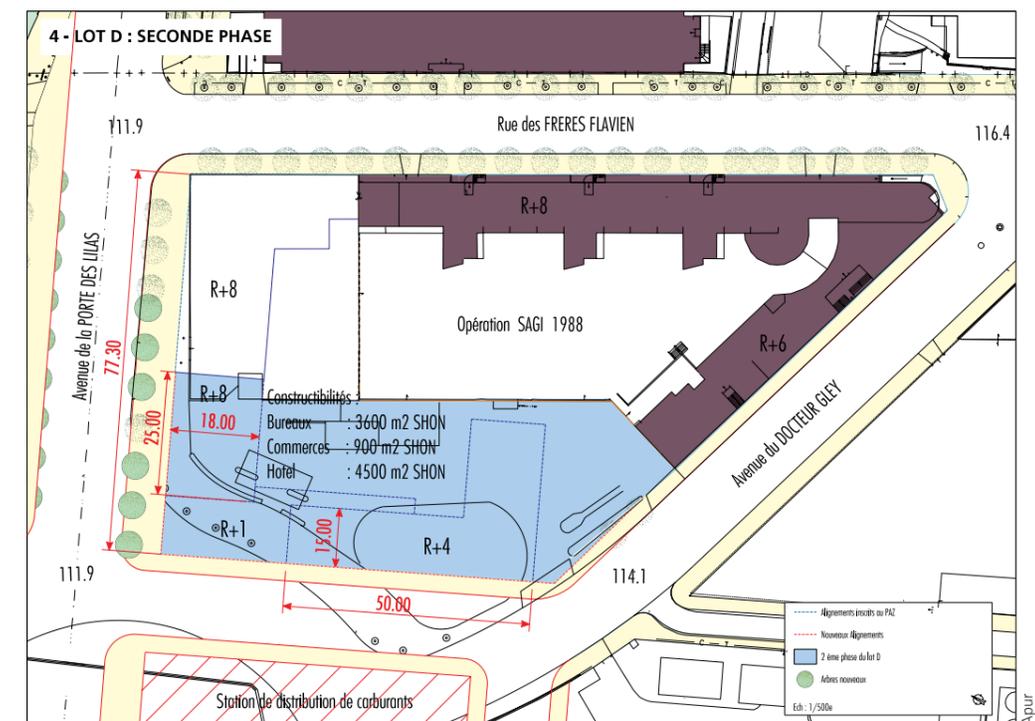
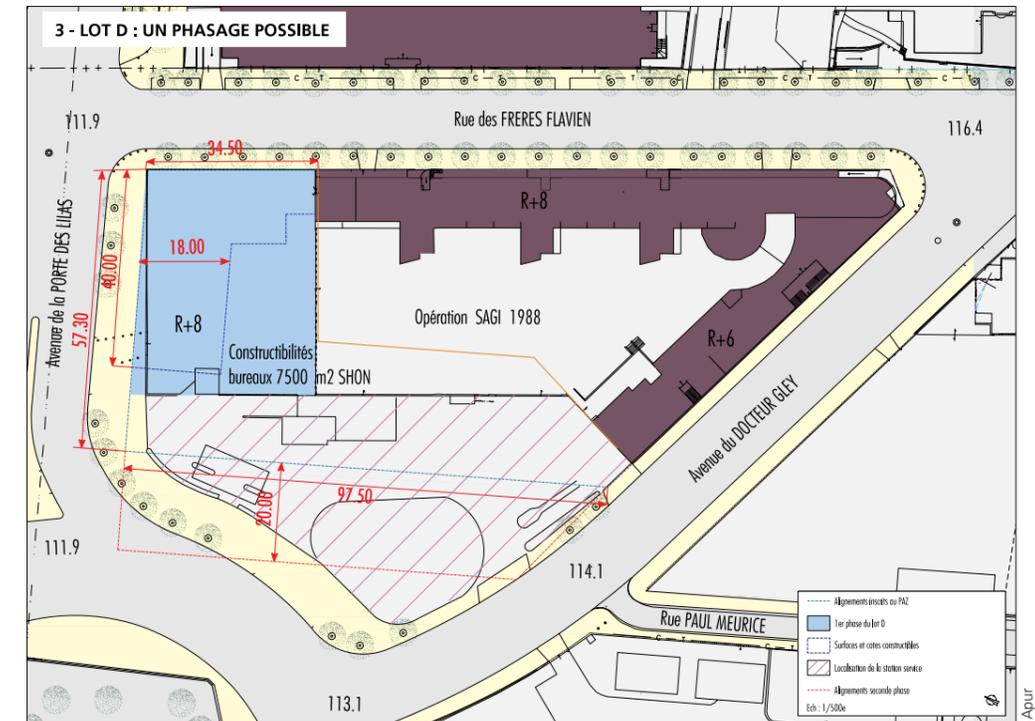
Les capacités volumétriques de cette phase tiennent compte de celles de la première phase, notamment

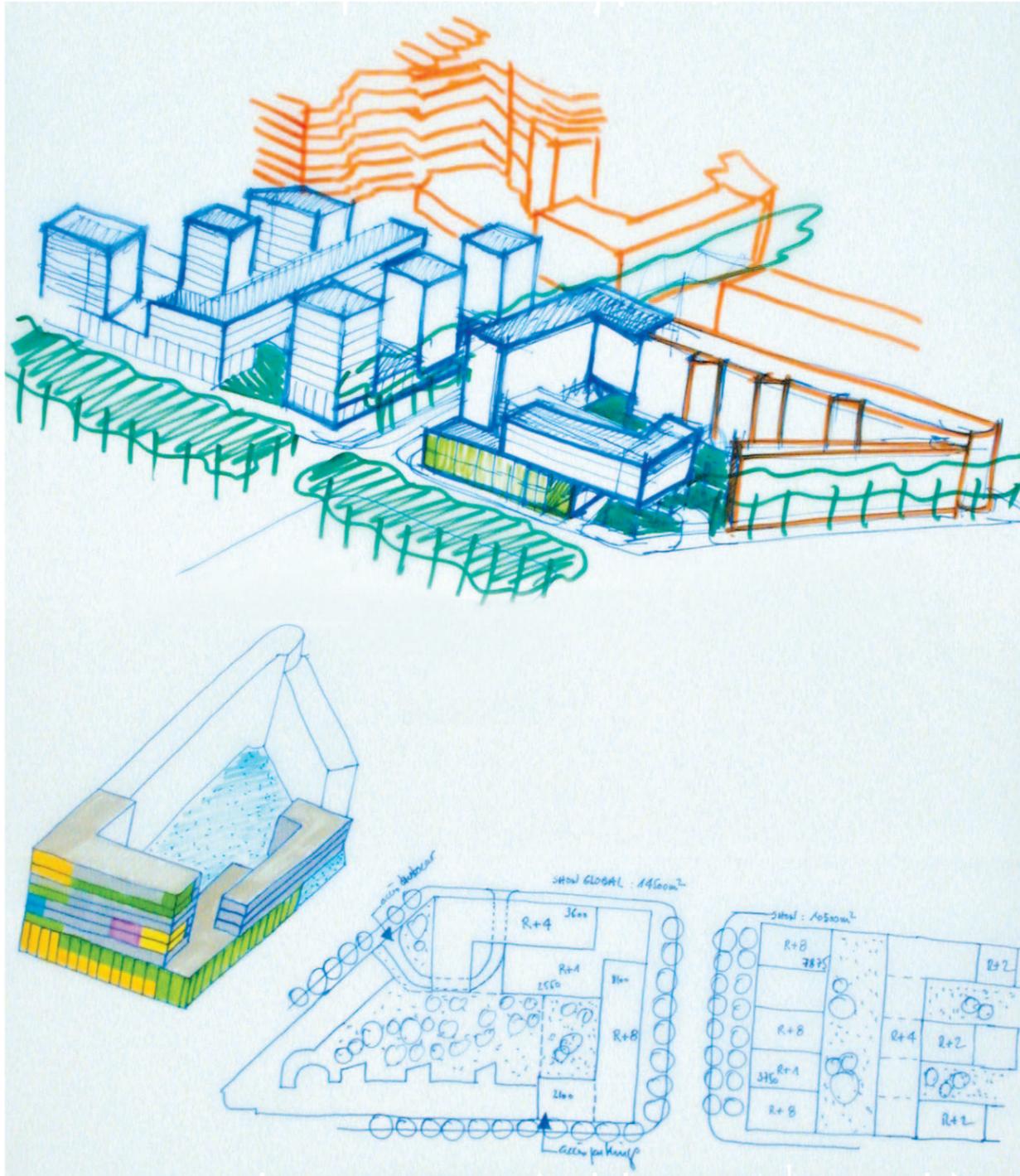
en reconduisant un volume à R +8 en façade sur l'avenue. Une seconde construction à R +4 en L, détachée de l'immeuble de la SAGI vient compléter un dispositif volumétrique varié et perméable aux vues.

Le maintien de la station service n'est pas compa-

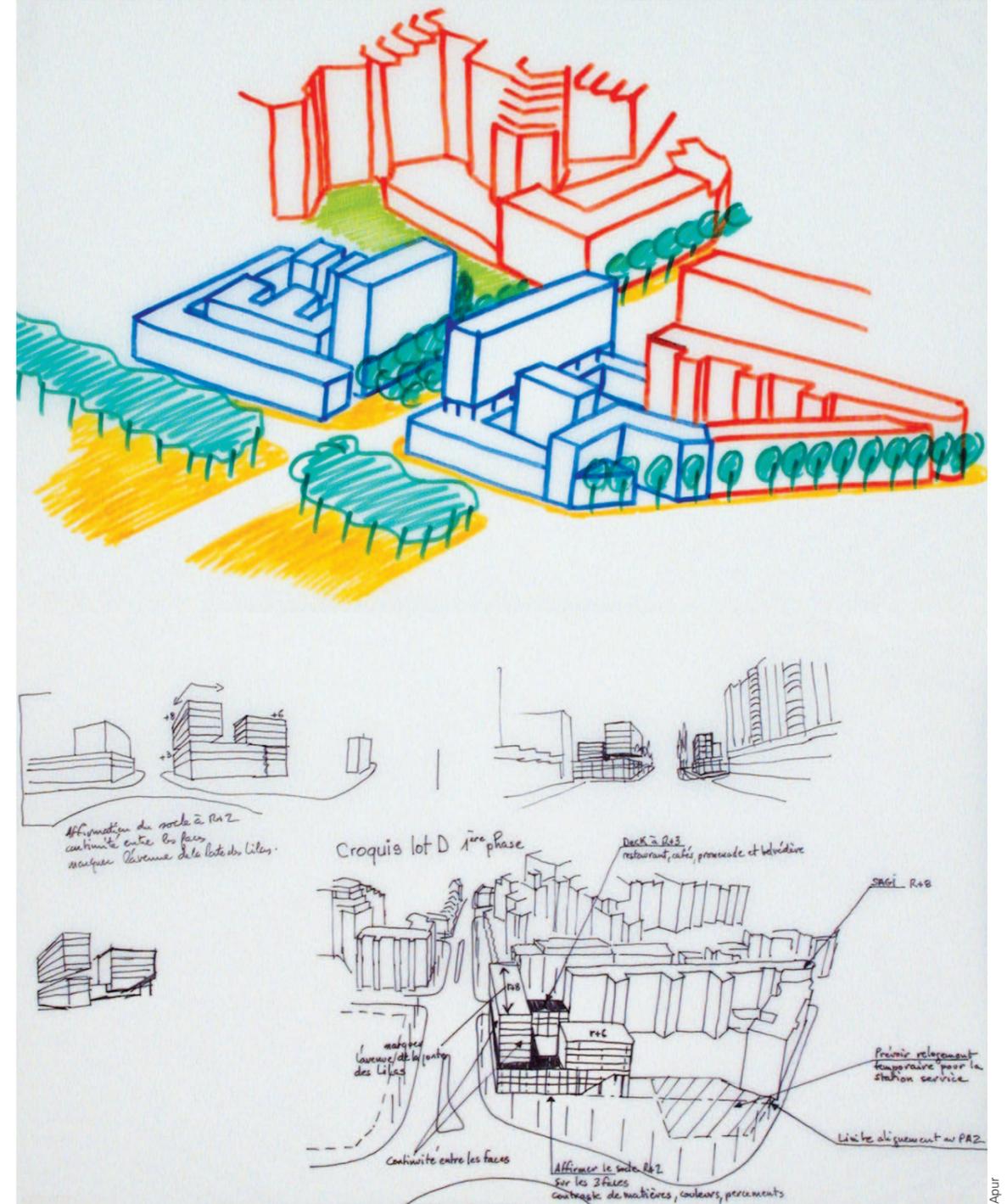
tible avec la seconde phase du lot D (au vu des données actuelles sur les implantations de station de distribution de carburants en milieu urbain).

Cette seconde phase offrira environ pour une solution hôtel + brasserie, 6 700 m² SHON. Une relocalisation de la station service apparaît nécessaire, et





Schémas perspectifs lots D et F (bureaux et hôtellerie)



Schémas perspectifs lots D et F (bureaux, hôtellerie et CCIP)

LE LOT F: au nord de la nouvelle porte.

Afin de tester les nouvelles potentialités, une simulation a été menée à partir d'une demande intéressante, l'implantation d'un projet d'école de la CCIP sur le site de la Porte des Lilas.

L'aménagement du secteur de la porte des Lilas a pour objectif de mieux relier la capitale aux communes limitrophes en effaçant certaines barrières et en redonnant la cohérence souhaitable à certains espaces délaissés.

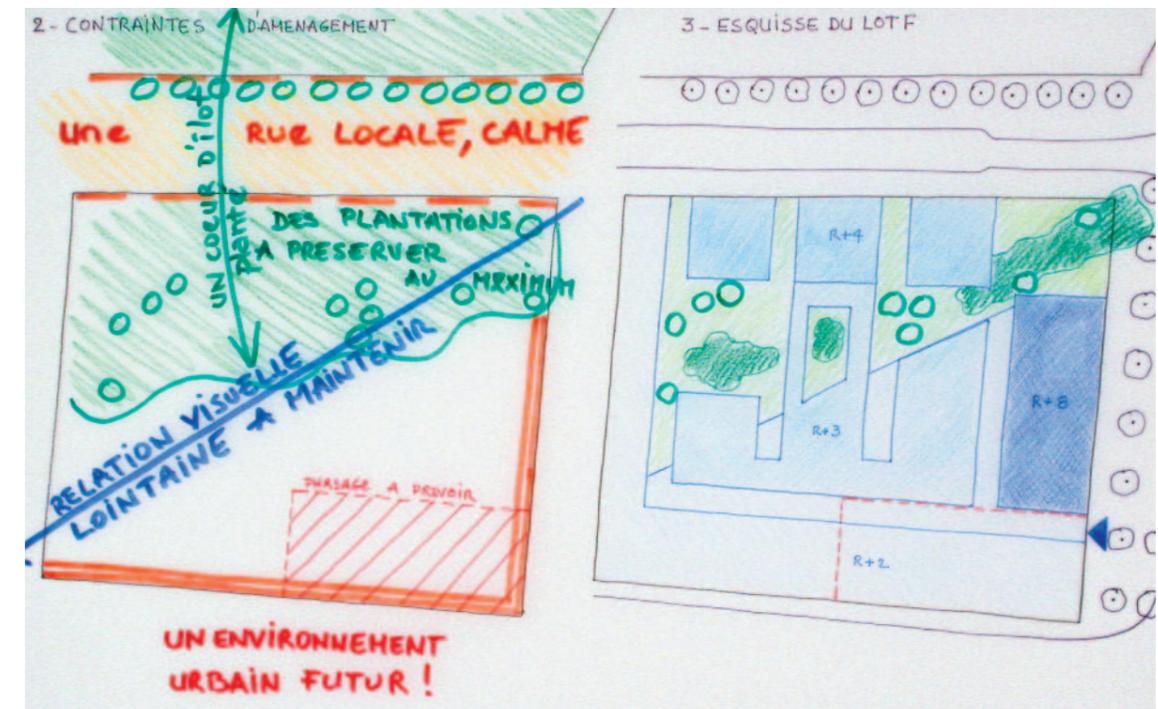
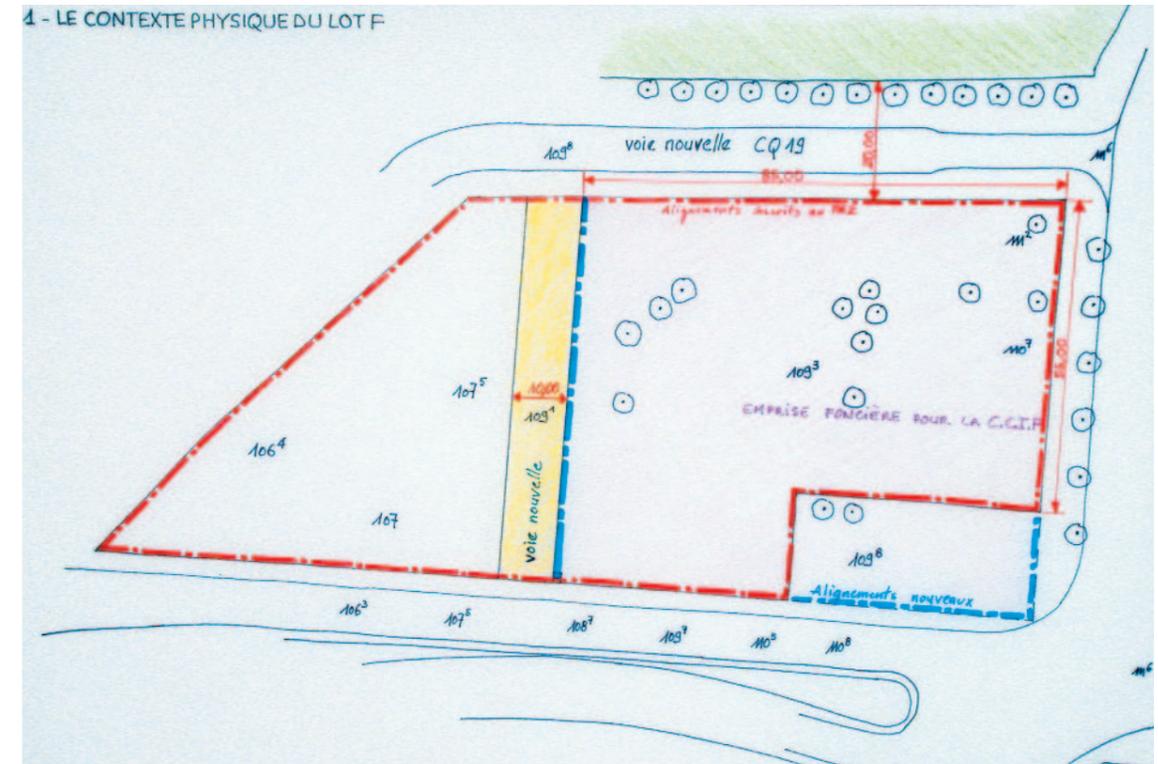
Cette demande s'inscrit directement du schéma d'objectifs de la couronne de Paris de 1988.

Ce schéma a particulièrement développé trois thèmes:

- recomposer et embellir les espaces publics des portes parisiennes;
- préserver la ceinture verte et développer des équipements;
- engager sur certaines emprises des opérations mixtes d'aménagement.

Implantation du campus de la C.C.I.P. au cœur de la ZAC de la porte des Lilas:

- l'accueil de programmes économiques et tertiaires sur ce site, situés à un point haut, visible de la couronne de Paris et commodément accessible apparaît aujourd'hui comme un axe ambitieux d'un développement principal de cette partie de la capitale.
- cette ambition acquise, n'a pas lieu de faire renoncer aux grands objectifs qui ont été formulés dans le schéma de la couronne de Paris concernant l'ouverture de projet vers les communes limitrophes, l'amélioration des espaces publics, la préservation de la ceinture verte.



Apur

Apur

**ÉTUDES
SUR L'INTERFACE
PARIS - LES LILAS
DÉCEMBRE 2000**



Restitution de la ceinture verte de 1924



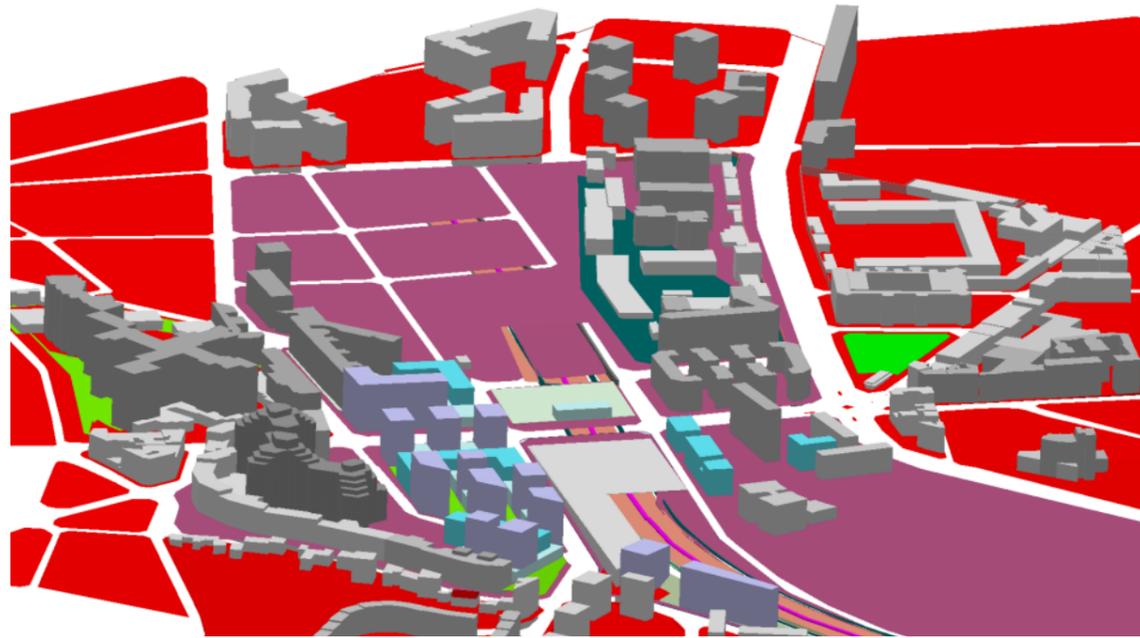
La ceinture verte habitée (type Cité Internationale)



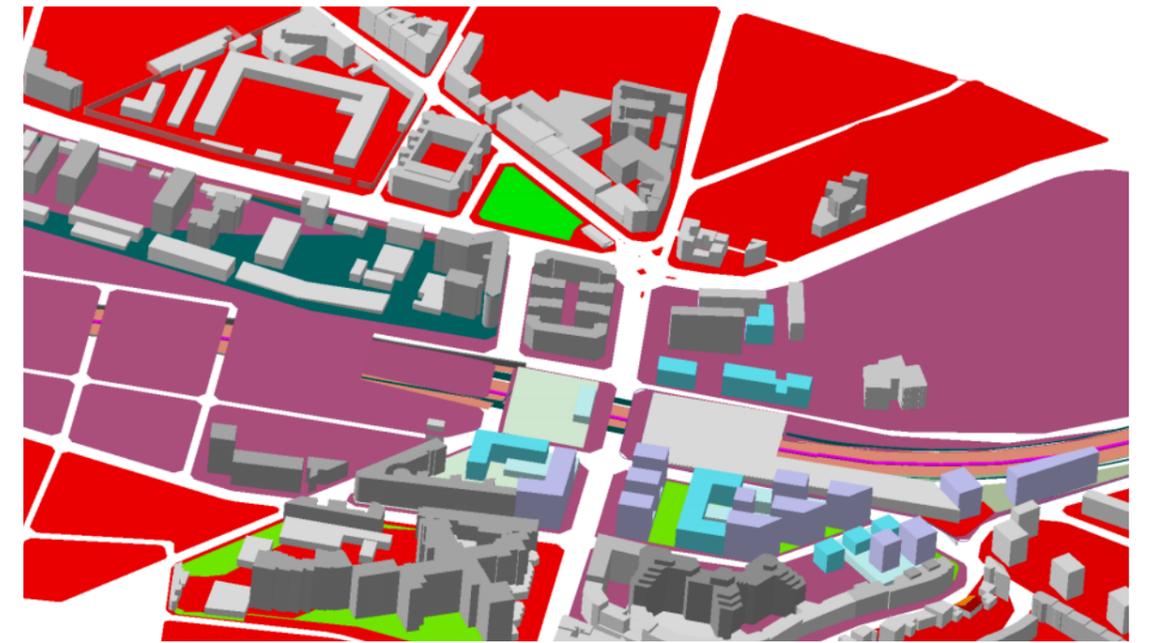
Prolongement du tissu de faible densité de la ville des Lilas



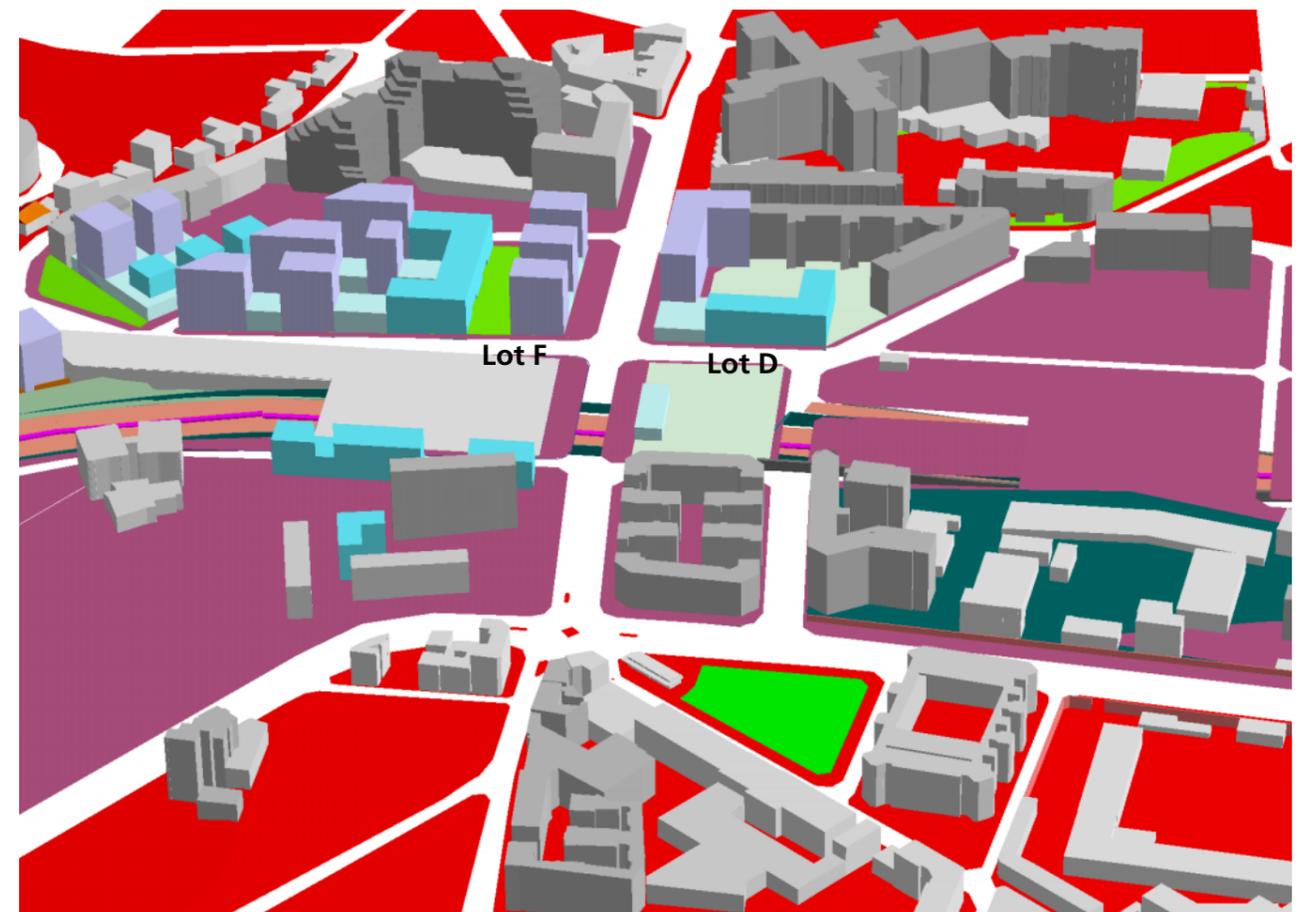
La ceinture verte fédératrice des quartiers parisiens et des Lilas



Perspective depuis les communes riveraines, Pré-Saint-Gervais



Perspective depuis les communes riveraines, Les Lilas



Esquisses montrant l'esprit d'un traitement possible de la nouvelle Porte incluant des possibilités de construire différemment sur la base du document réglementaire existant.

Perspective depuis la rue de Belleville vers les communes riveraines