

PARIS PROJET

aménagement urbanisme avenir

numéro 13.14

LE RÉGLEMENT
DU P.O.S.
ET LE PAYSAGE
DE PARIS



PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

REVUE PREPAREE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR) association déclarée

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR : Président: le Préfet de Paris M. Jean Taulelle

Membres:

LA VILLE DE PARIS REPRESENTEE PAR :

Le Président du Conseil de Paris: M. Bernard Lafay - Le Préfet de Police: M. Jean Paolini - MM. Berlemont, Estier, Frédéric-Dupont, Magaud, Romani, Rocher. Conseillers de Paris - Le Directeur Général de l'Aménagement Urbain à la Préfecture de Paris: M. Raoul Rudeau.

LE DISTRICT DE LA REGION DE PARIS
REPRESENTE PAR :

Le Préfet de la Région Parisienne - Délégué Général: M. Lucien Lanier - MM. Pierre Bas et Paul Faber: membres du Conseil d'Administration du District, Conseillers de Paris.

L'ETAT REPRESENTE PAR :

Le Ministre d'Etat chargé de l'Intérieur ou son délégué
Le Ministre de l'Economie et des Finances ou son délégué
Le Ministre de l'Equipement ou son délégué
Le Secrétaire d'Etat à la Culture ou son délégué

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

M. Pierre-Yves Ligen, assisté de Jean-Louis Subileau.
Conception et réalisation artistique: Pierre Doyonnax, Angelo Gobbi, et Catherine Le Berre.
Publicité: Renée Dubec
Administration et diffusion: Myriam Berthier.

Adresse: 17, bd Morland - Paris 4^e - Tél. 887.98.24 - C.C.P. 31.308-15 La Source - Atelier Parisien d'Urbanisme - Le Numéro: 10 F - abonnement 4 numéros : 35 F.

COUVERTURE

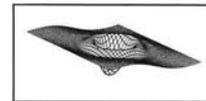
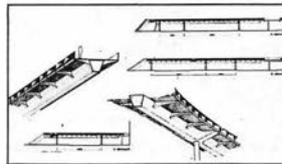
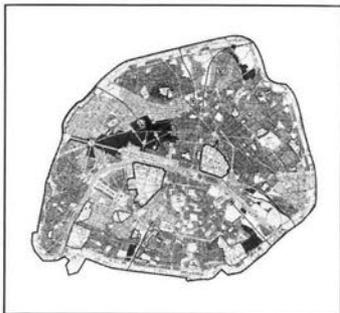
Boris VIGNE

PHOTOGRAPHIES:

Documents Apur: p. 5. 34. 35. 39. 40. 41. 44. 45. 53. 54. 55. 57. 73. - Agence Violet: p. 12. 98. 99. 118. 124. 125. 135. - Interphotothèque: p. 9. 13. 46. 47. 64. 85. 111. - Préfecture de Police: p. 10. 11. 15. 43. 61. 65. - I.G.N.: p. 19. 20. 21. 22. 36. 78. 136. - André Martin: p. 7. 59. - Alain Perceval: p. 8. 89. 128. - François Loyer: p. 24. 25. 33. 51. - Boris Vigne: p. 5. 126. - Daniel Furon: p. 5. - Jean-Claude Vaysse: p. 92. 94. 97. 101. 104. 105. 110. 127. 130. 131. 137. - Ha-Phong: p. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 119. 123.

Paris-Projet possède le caractère d'une revue consacrée à l'exposé et au commentaire d'un effort de recherche et de réflexion et ne doit en aucun cas être regardée comme une sorte de « Journal Officiel de l'administration », dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait la position et engagerait la responsabilité.

Le préfet de Paris, président du conseil d'administration de l'APUR.



	Pages
LE RÈGLEMENT DU P.O.S. ET LE PAYSAGE URBAIN	4
Les éléments constitutifs du paysage parisien: la rue, l'îlot, la parcelle	8
L'évolution des formes urbaines au travers des règlements traditionnels	24
Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris: le règlement de 1967	36
L'élargissement de la conception de mise en valeur du paysage parisien: du Paris historique au Paris constitué	48
Les apports nouveaux de la réglementation du P.O.S.	66
L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE SAINT LAZARE	90
UNE ZONE POUR LES PIÉTONS A L'OPÉRA	126
PAYSAGE URBAIN ET PERSPECTIVES AUTOMATIQUES	138

LE REGLEMENT

DU P.O.S.

ET LE PAYSAGE

DE PARIS

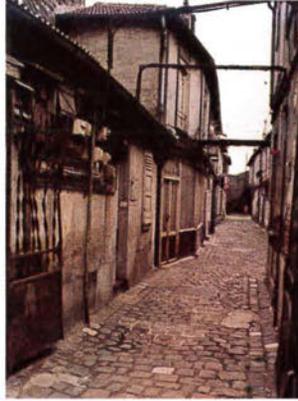
Paysage et Règlement, qui songerait à associer spontanément ces deux mots? L'un semble tout de finesse, de sensibilité, de subtilité, de variété, quand l'autre évoque l'injonction, la rigidité, l'uniformité, l'ennui. N'est-ce pas depuis que l'on prétend, sous prétexte d'urbanisme, associer l'inconciliable et maîtriser l'évolution des paysages ou en faire surgir de nouveaux au travers de dispositions réglementaires, que le cadre urbain s'est détérioré de façon spectaculaire? L'erreur fondamentale des urbanistes n'est-elle pas de vouloir enfermer la vie dans les normes?

Déterminer des densités de construction admissibles en fonction de la surface des terrains et de l'équipement d'un quartier est, à la rigueur, la seule intervention du planificateur urbain qui soit reconnue légitime. Les autres règles n'auraient pour effet que d'étouffer l'imagination et de limiter les possibilités de création de l'architecte. A propos de la plupart des servitudes qu'édictent les plans d'urbanisme pourrait être formulée une condamnation aussi catégorique que celle qu'exprimait récemment un architecte M. Roland Morand, dans une «Libre Opinion» du journal *Le Monde* (27 novembre 1974), sur l'une d'entre elles, celle du gabarit: «agissant lourdement sur la forme, défini de façon aveugle quel que soit le contexte urbain (et l'on sait combien le paysage urbain est varié),

jamais en situation donc, le gabarit comporte une esthétique implicite: celle de l'uniformité niant les temps forts, le rythme architectural... un même chapeau pour toutes les têtes. Toute une laideur «dix-neuvième siècle» est née du respect du gabarit».

Ainsi, il est rare que la perception d'un paysage urbain agréable renvoie l'esprit de l'observateur au règlement d'urbanisme qui a présidé à son élaboration. Le mérite en est jugé revenir aux architectes qui l'ont édifié ou, plus confusément, au «génie» d'une époque. Plus justement, mais de façon trop sommaire le plus souvent, l'observation d'un tissu urbain intéressant incite à l'examen des caractères de la société qui l'a produit.

Au contraire, un ensemble urbain disloqué par des constructions nouvelles maladroitement, ou trop morne dans le systématisme de ses formes, ressenti comme une sorte de négation du paysage, est tenu, presque à coup sûr par l'homme de l'art, et fréquemment par le critique, comme l'inévitable produit d'une «bêtise», d'une «froideur» et d'une «monotonie» inhérentes à tout règlement d'urbanisme. Si la responsabilité de la dégradation du cadre urbain est attribuée à la spéculation, le règlement est alors accusé de complicité à l'égard des impératifs de rentabilité économique ou jugé inefficace puisque objet de multiples dérogations.



Il n'est donc pas caricatural de dire que le règlement d'urbanisme ne sort de l'ignorance dans laquelle il est le plus généralement tenu que pour être dénoncé comme l'un des facteurs essentiels de la mort des paysages urbains.

Cette méconnaissance du règlement d'urbanisme ou cette interprétation uniformément négative de son rôle sont pourtant largement injustifiées. Il est possible d'affirmer qu'indépendamment de grandes compositions architecturales échappant par définition à des règles pré-établies, une part notable des paysages urbains de Paris qui concourent presque autant que les ensembles monumentaux à son image, à son agrément, à ses contrastes comme à son homogénéité, est le produit direct des règlements d'urbanisme successifs qui les ont modelés.

Sous les formules abstraites des règles, leur présentation administrative, leurs définitions géométriques, se révèlent les formes qu'elles ont engendrées.

Faire voir, au sens littéral du terme, les effets d'un règlement d'urbanisme est naturellement une entreprise difficile et ambitieuse. C'est pourtant une tâche opportune au moment où le Plan d'Occupation des Sols, approuvé par le Conseil de Paris dans sa délibération du 19 décembre 1974, va être soumis à l'enquête publique.

Le propos de cet article de PARIS-PROJET est donc de tenter de mieux faire ressortir l'enjeu que présente pour l'avenir du cadre urbain de Paris la formulation et l'application des nouvelles dispositions d'urbanisme que prévoit ce document qui régira pour de nombreuses années les constructions nouvelles susceptibles de s'édifier dans la capitale (sauf le cas particulier de zones d'aménagement concerté, pour lesquelles d'ailleurs on peut penser que la référence aux prescriptions du P.O.S. sera le plus souvent la règle).

La portée et la spécificité des directives du P.O.S. à cet égard ne sauraient cependant, en raison d'un abord inévitablement difficile du texte et des plans, se dégager pleinement d'une simple lecture commentée de ce document. D'autre part, du fait de l'objectif qu'elle s'est fixée de procéder à la plus large prise en compte des éléments constitutifs du paysage parisien tel qu'il existe aujourd'hui, la réglementation nouvelle requiert, pour être bien comprise, la connaissance des règlements qui l'ont précédée et de leurs effets, et l'analyse de la diversité des tissus urbains de la capitale.

Ce n'est que replacé dans ce contexte que l'apport nouveau du P.O.S. peut être véritablement saisi et que ce document d'urbanisme peut être jugé au regard de l'une de ses préoccupations essentielles: la protection et la mise en valeur du cadre urbain de la capitale.

Aussi, avant d'exposer les principales règles définies dans le P.O.S. à cet effet, était-il naturel de présenter d'abord les caractères structurels du paysage urbain qu'il s'agit de prendre en compte ou de préserver à la faveur de la modernisation du cadre bâti et des réalisations nouvelles, puis d'analyser les prises de positions successives des règlements d'urbanisme à cet égard.





Les éléments constitutifs du paysage parisien : la rue, l'îlot, la parcelle

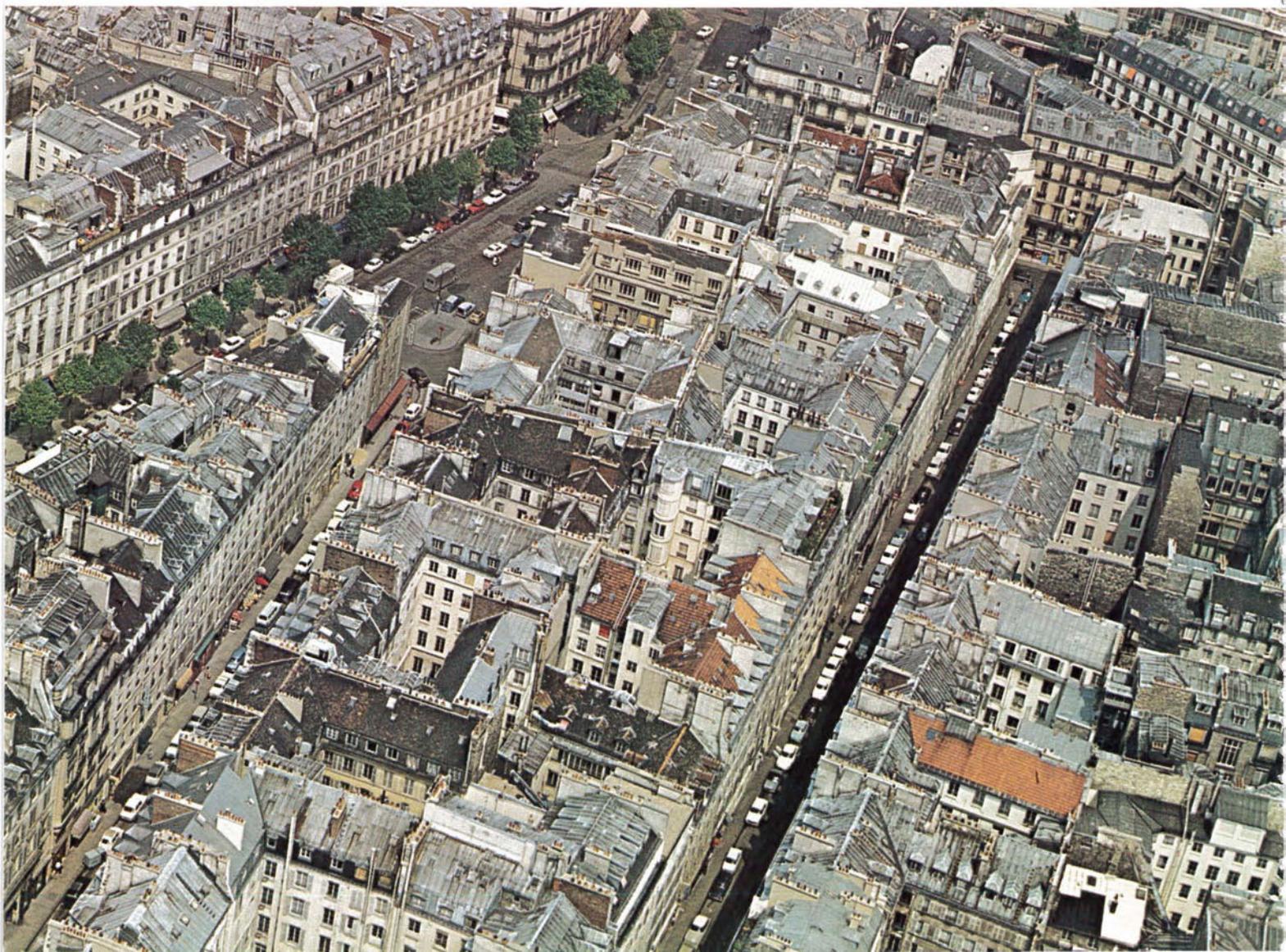
L'impression d'incohérence et de disharmonie souvent ressentie en face des réalisations immobilières récentes, l'insatisfaction que l'opinion exprime à l'égard des formes prises par les modifications du cadre urbain ont généralement eu pour motivation ou pour cible les constructions de grande hauteur et, singulièrement, les «immeubles-tours».

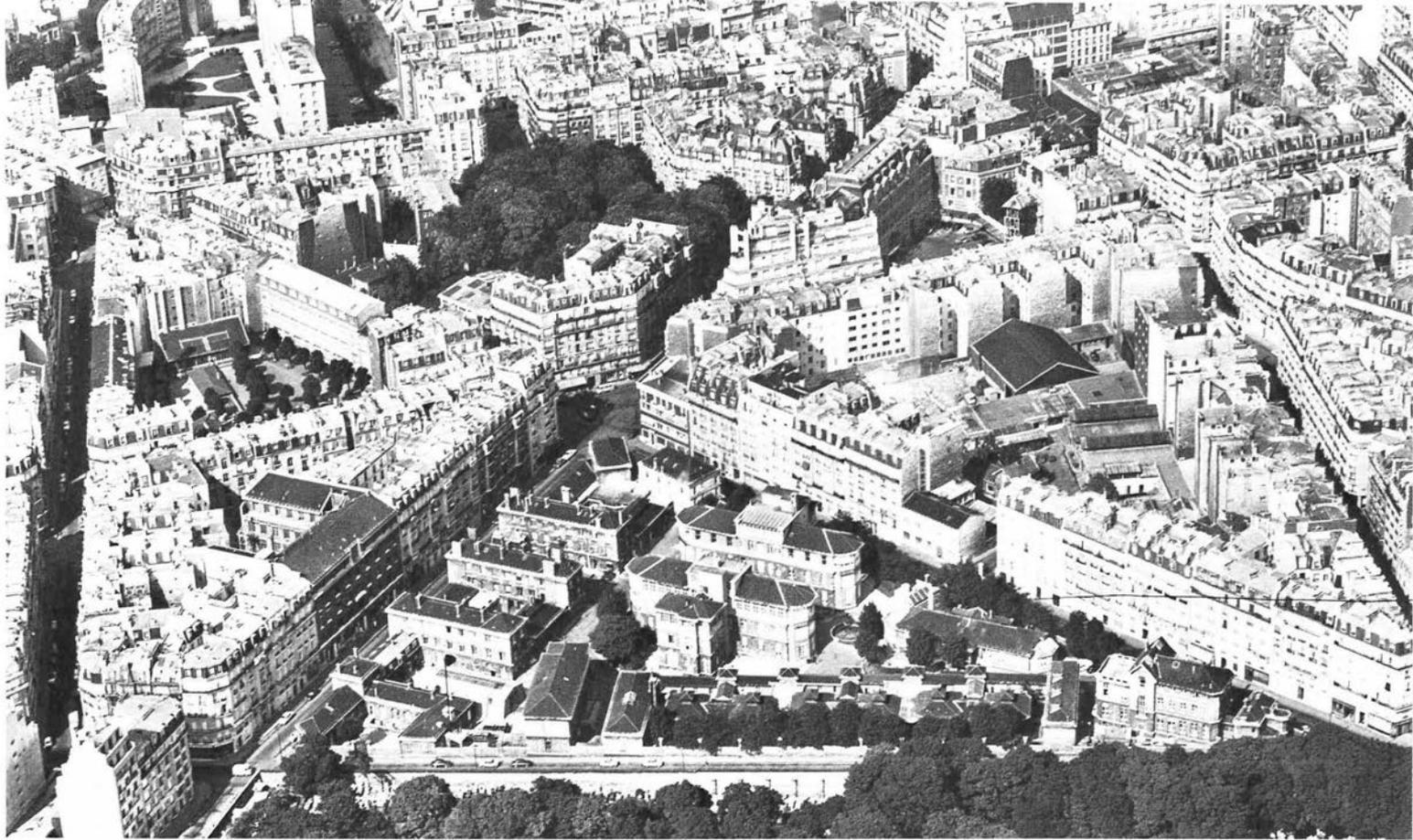
Il est certain que la transgression parfois anarchique, souvent brutale, des «plafonds» que la longue histoire de la formation de Paris avait donnés à ses différents quartiers a constitué la

rupture la plus visible, et — à tort ou à raison — la plus contestée, avec les caractères évidents de la composition du site de la capitale telle qu'elle était perçue et appréciée. Cependant, si l'on s'interroge, avec le moins de subjectivisme possible, sur les éléments fondamentaux de la structure qui avaient assuré à la ville la diversité et pourtant l'homogénéité de ses tissus en ménageant — malgré certains effets malheureux de voisinage — une cohérence globale du paysage parisien, c'est encore davantage sur d'autres principes régissant

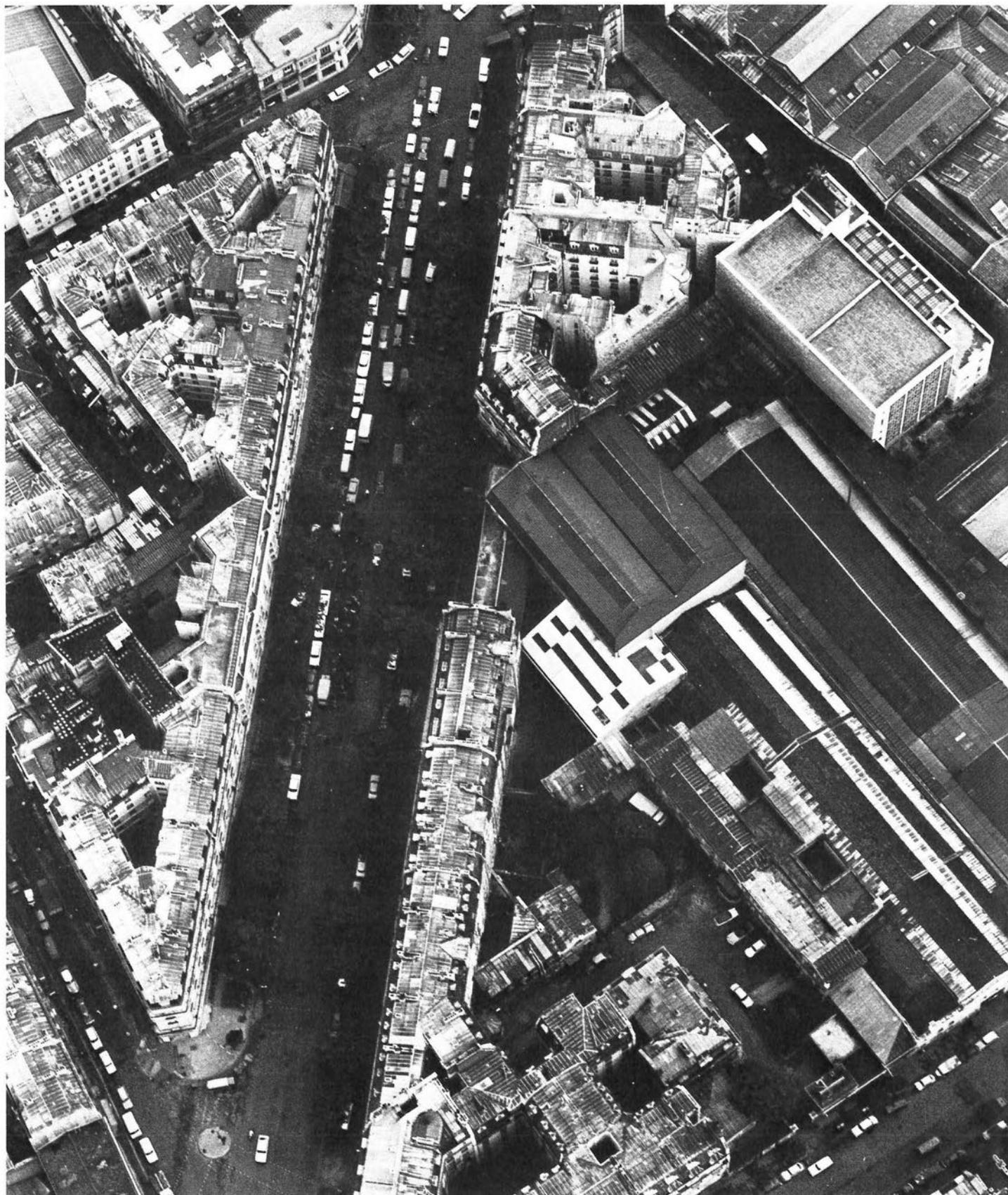
l'organisation de l'espace qu'il convient de mettre l'accent.

Il est possible, sans trop réduire la réalité de ce paysage, *de résumer à trois ces éléments de base de la composition urbaine traditionnelle de Paris: la rue, l'îlot, la parcelle.* Ensemble, ils constituent la trame de la ville, son système premier d'organisation. Leur interrelation est telle qu'ils ne peuvent d'ailleurs être mieux définis que par les rapports de complémentarité qu'ils entretiennent entre eux.





*Trois tissus parisiens fortement organisés à partir de la rue mais possédant chacun une structure interne et une disposition parcellaire très spécifiques:
page de gauche: quartier Restauration des rues Tronchet et Godot-de-Mauroy;
ci-contre: îlots du vieux centre de Paris dans le quartier des Halles;
ci-dessus: quartier des abords du square Carpeaux (XVIII^e arrondissement) constitué dans le dernier tiers du XIX^e siècle.*



Une frange régulière d'immeubles borde l'avenue de la République; le cœur des îlots est rempli par des bâtiments industriels et des habitations modestes.

De part et d'autre du boulevard Saint-Michel: un petit îlot triangulaire où les cours ne constituent qu'un espace résiduel entre les immeubles «haussmanniens» tournés vers la rue; un îlot régulièrement constitué en bordure, mais occupé d'une façon assez disparate à l'intérieur.

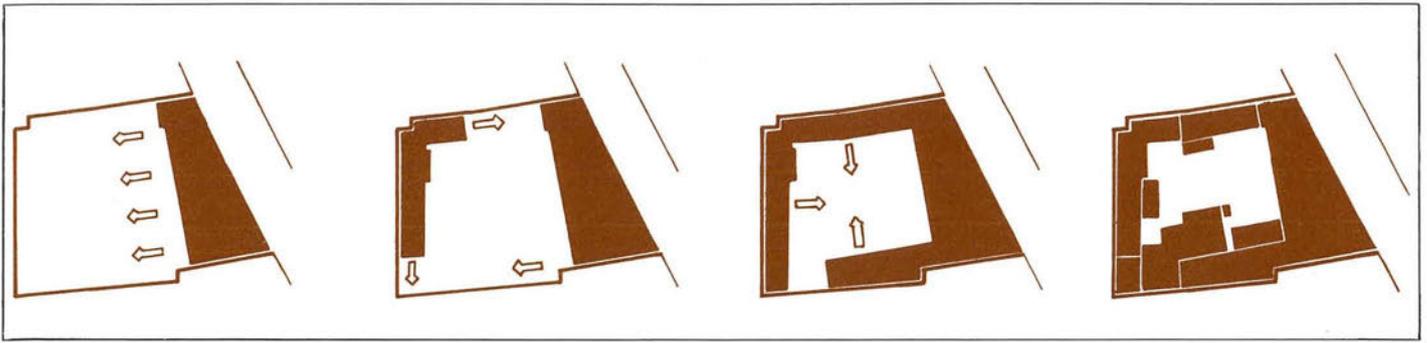


Schéma du mode de remplissage d'une parcelle.

de la rue à l'îlot:

Jusqu'à la moitié de ce siècle, la ville s'est constituée autour de la rue. Urbaniser, c'était d'abord construire le long des chemins, en mitoyenneté, des maisons contiguës formant peu à peu une bordure continue.

L'espace de la ville s'est naturellement développé initialement le long des voies de pénétration. Ainsi sont nés les faubourgs. Longtemps, la

plupart des villages de la périphérie, qui devaient être plus tard englobés dans Paris, n'ont été que des villages-rues.

Dans un second stade d'évolution et de densification, des voies intercalaires ont été créées dans l'espace interstitiel, au départ très lâche, compris entre les axes principaux. Ainsi sont nés des îlots dont seule la bordure était d'abord construite, formant une sorte de couronne de bâtiments au contact de la rue. A l'intérieur de cette maille, l'espace demeurait libre pour

d'autres usages.

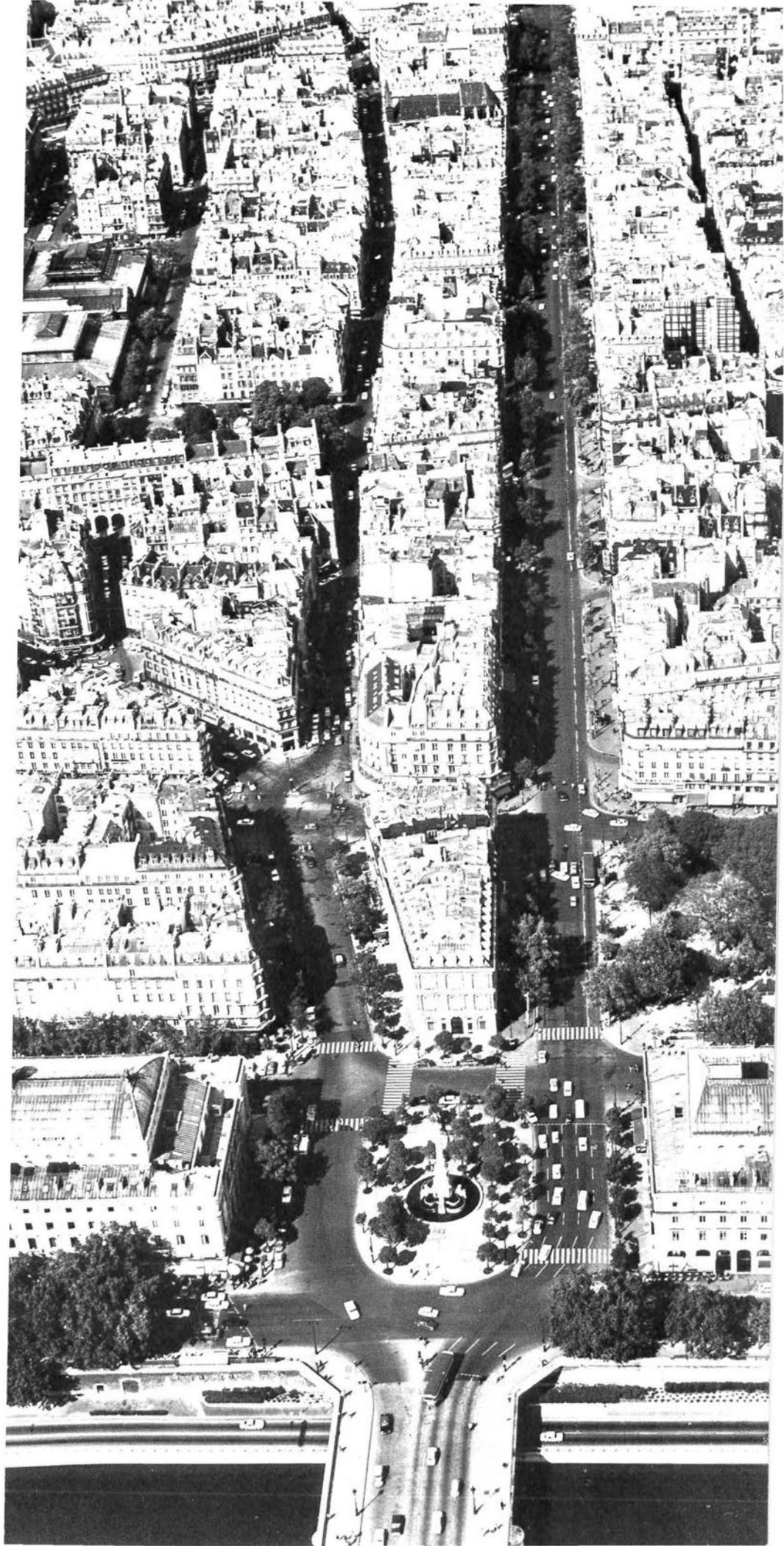
Cependant, peu à peu, la pression de la demande pour une utilisation du sol plus intensive a conduit à édifier des constructions de plus en plus nombreuses dans ce creux de l'îlot qui s'est, en quelque sorte, rempli de l'extérieur (la rue) vers l'intérieur.

On peut encore aujourd'hui lire l'histoire d'un tissu urbain de Paris dans la structure du réseau des voies et dans le degré d'occupation des îlots qui le composent.





◀ Ces deux tissus, constitués à deux siècles et demi de distance, emploient les mêmes solutions de composition urbaine dans deux contextes du même type: ici, au XVII^e siècle, la «butte aux gravois» (dominant d'une dizaine de mètres son environnement au confluent des rues de Cléry et de la Lune), à l'approche du boulevard de Bonne-Nouvelle; là, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le revers nord de la Butte Montmartre (dix mètres de dénivellation séparent les rues Caulaincourt et Lamarck dans la partie visible sur la photo). La même réponse est donnée à l'absorption de la pente par le système des voies établies en éventail. Seule l'échelle a changé: un réseau resserré et étroit a fait place à un réseau plus régulier et plus largement dimensionné.



▶ La grande percée haussmannienne du boulevard de Sébastopol a été tracée parallèlement au cours des rues Saint-Denis, Quincampoix et Saint-Martin; les immeubles qui la bordent se sont adossés «en placard» au tissu préexistant, de telle sorte que, malgré la brutalité de cette intervention, une certaine cohérence entre les divers éléments du quartier a été assurée.



L'importance traditionnellement attachée à la rue, valorisatrice du patrimoine (cf l'expression «avoir pignon sur rue»), a fait des tissus les plus anciens, ceux du quartier des Halles ou de Maubert par exemple, les espaces où les voies publiques sont les plus nombreuses et les plus ramifiées, et par conséquent, où les îlots sont les plus petits.

Le quartier Saint Séverin (V^e arrondissement) ne contient pas moins de onze îlots dans un rectangle de cent cinquante mètres sur deux cent cinquante mètres. De très nombreux îlots des secteurs plus tardivement et moins complètement urbanisés de la ville (les XIII^e, XV^e et XIX^e arrondissements par exemple) présentent à eux seuls une dimension équivalente ou supérieure. Ce n'est qu'au cœur des quartiers de la périphérie que l'on retrouve un fort découpage du tissu par la maille des rues: on compte, dans une aire de superficie grossièrement comparable à celle de Saint Séverin, dix îlots dans le petit centre existant autour de l'église

Saint Lambert (XV^e arrondissement) et sept îlots dans celui établi autour de Notre Dame de Clignancourt (XVIII^e arrondissement).

Ainsi, jusqu'à une période récente, le cœur de la vie urbaine s'est distingué par la richesse et la variété de son système de voies.

Le degré de «remplissage» des îlots révèle de même assez directement un stade de formation du tissu urbain: les tissus anciens, au fil des ans, ont vu disparaître presque tous les espaces initialement libres en cœur d'îlot; les tissus haussmanniens ont le plus souvent procédé d'emblée à un investissement complet de l'ensemble de l'îlot; au contraire dans les quartiers tardivement urbanisés, en particulier dans la périphérie Est et Sud de la ville, l'intérieur de l'îlot est souvent demeuré peu construit et abrite fréquemment des hangars, des petites bâtisses, des ateliers, qui sont naturellement devenus, du fait de leur faible densité construite, les terrains de prédilection de la construction nouvelle.

Le rythme du parcellaire présente une importance essentielle pour la définition du paysage urbain. La taille des parcelles parisiennes, étroites et allongées dans le Paris ancien, s'est progressivement agrandie, mais cette évolution s'est déroulée sans porter atteinte à la cohérence générale de la rue et des façades qui la bordent (ci-dessus, la rue du faubourg Saint-Antoine; ci-contre, le cours de Vincennes).



l'organisation parcellaire

Cette constitution progressive ne s'est pas faite au hasard. Elle a reposé sur la distribution de l'espace en propriétés foncières individualisées: les parcelles. C'est dans les limites tracées par celles-ci, suivant leur forme particulière et leur disposition par rapport à la voie, que les bâtiments ont été réalisés. Dès lors, ce sont elles qui ont déterminé la répartition finale entre les espaces construits et les espaces libres désormais morcelés. C'est leur taille en bordure de voie qui a modelé la longueur des façades et, par suite, le rythme de la rue. Si, de ce fait, le parcellaire est un facteur déterminant du paysage urbain, il demeure cependant moins immédiatement perceptible que le réseau des rues. Sa trame est le plus souvent ignorée du promeneur. Elle se révèle pourtant très lisible sur une photographie aérienne ou sur un plan cadastral.

La variété de ses formes est grande à travers la ville, comme celle du maillage des voies avec laquelle elle compose. Au cœur historique de la capitale et dans ses faubourgs les plus anciens, les parcelles sont une foule resserrée. Elles se pressent le long des voies, étirées et étroites. Dans les quartiers construits au XIX^e siècle, elles sont rangées de façon régulière, et plus largement dimensionnées sur la rue. Dans la périphérie Nord-Est, Est et Sud, au contraire, elles présentent un dessin lâche, inégal et apparemment complètement anarchique. Petites ou moyennes en bordure de voie, elles sont souvent très dilatées en cœur d'îlot.

Dans le cas des lotissements, comme celui de Grenelle dans le XV^e arrondissement, qui procèdent d'une politique volontaire, l'urbanisation a naturellement été en général plus rapide et organisée d'une façon plus systématique. Mais, jusqu'à une période récente, elle a eu recours à la fixation sur le sol des mêmes éléments de base constituant la structure traditionnelle du tissu parisien: ouverture de voies nouvelles formant des îlots répartis en lots parcellaires.

Nous sommes donc bien là en présence du mode constant d'expression de la ville à travers les diverses époques et de ce qui, finalement, a préservé l'unité et la diversité de son cadre à travers les évolutions du domaine bâti.

Le paysage de Paris c'est d'abord ces quelque 5 000 îlots découpés en quelque 80 000 parcelles, leur forme, leur taille et leurs lignes directrices.

la permanence des lignes directrices de la trame viaire et de la trame parcellaire

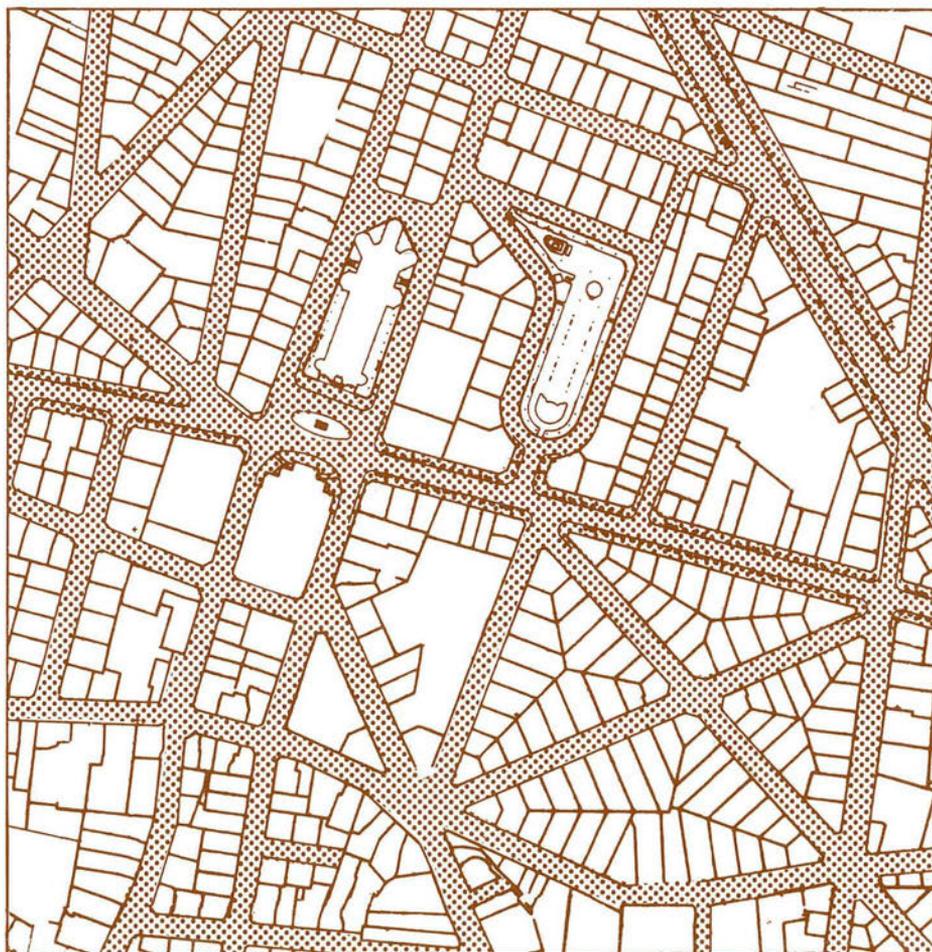
La permanence remarquable du tracé et de l'activité des voies de Paris et celle des grandes directions de son système parcellaire ont été les principaux facteurs d'harmonisation du paysage urbain de la capitale à travers l'histoire de sa constitution.

1) *La formation des rues de Paris*, comme l'a montré Bernard Rouleau (°) procède d'un «lent enracinement des itinéraires de passage et de trafic» dont le réseau, progressivement fixé, à été complété, et plus souvent, de ce fait, bouleversé dans ses fonctions que nié dans son tracé.

(°) Bernard Rouleau «le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions». Mémoires et documents. - C.N.R.S. 1967

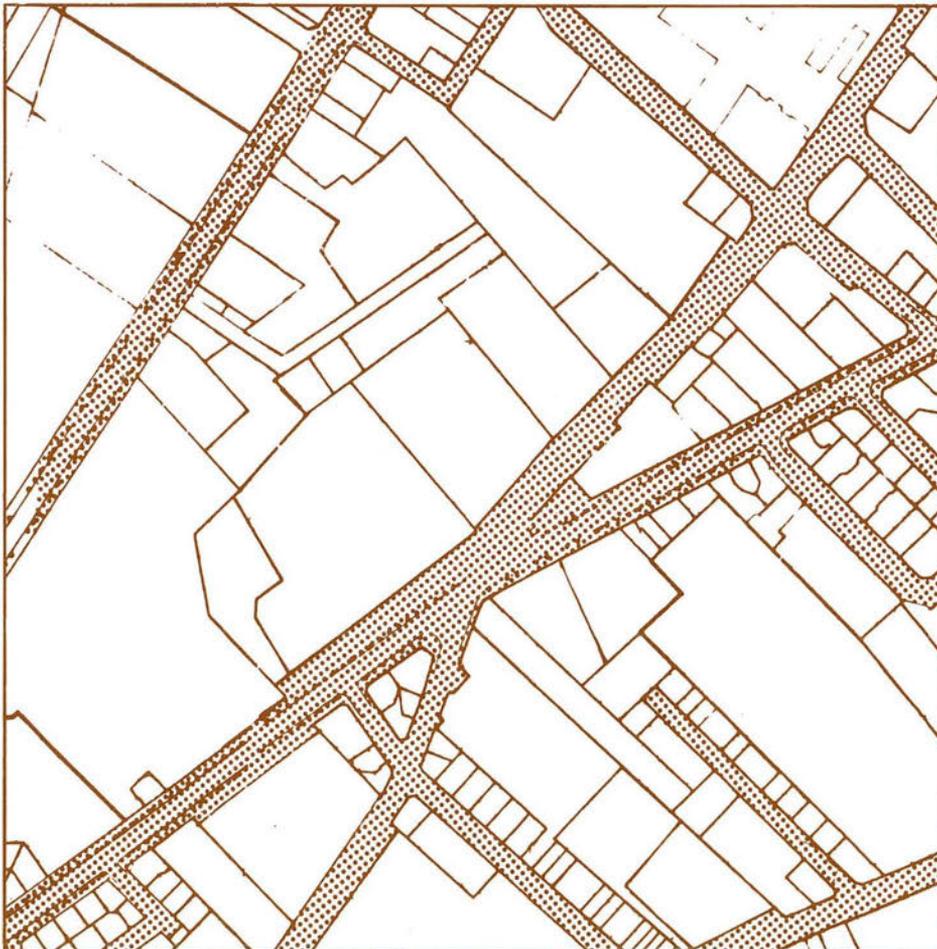
Présentés à la même échelle, ces plans cadastraux, en rendant apparente la maille inscrite sur le sol par les limites séparatives entre propriétés, montrent clairement la variété des tissus de la capitale.

Autour de la place Jules-Joffrin et de l'église Notre-Dame-de-Clignancourt l'espace est découpé par un système de voies et de parcelles à géométrie très régulière, typique du tissu constitué durant la seconde moitié du XIX^e siècle.





Cette succession très ordonnée de parcelles étroites de faible surface indique clairement la présence d'un groupe de maisons individuelles modestes, le lotissement «Liberté-Egalité» établi dans le XIX^e arrondissement sur une ancienne zone de carrières.



Dans le Sud du XV^e arrondissement (avenue F. Faure, rue de Lourmel), le parcellaire est resté lâche et a connu peu de redivision foncière, manifestant ainsi une urbanisation tardive et incomplète. Certaines grandes parcelles ont cependant été loties autour de voies ou impasses nouvelles dans les années 1900. Les autres, le plus souvent occupées par des activités industrielles, sont, du fait de leur taille, le terrain d'assiette favori des programmes immobiliers modernes.

Ainsi, pour ne parler que du Paris périphérique que l'on distingue souvent de manière trop tranchée du «Paris historique», comme s'il était ignoré qu'il possède aussi une histoire, il est notable que la plupart des voies qui constituent aujourd'hui encore les artères les plus vivantes de ses quartiers procèdent directement des plus anciens chemins.

Le tracé de certaines de ces rues était déjà formé à l'époque gallo-romaine: l'actuel faubourg Saint Antoine, la rue de la Chapelle, la rue de Flandre, les rues de Vaugirard, Lecourbe et de la Tombe-Issoire sont issues de cette époque...

Sous Philippe-Auguste existaient déjà les chemins qui allaient devenir les rues centrales de nombreux quartiers de la couronne: rues de Charonne et de Bagnole, rues de Montreuil et d'Avron, rue de Passy, rues de Lévis et de Tocqueville, rue des Poissonniers, rues du Faubourg du Temple et de Belleville, rues de Torcy et des Roses...

Dans les plans du XVI^e siècle, apparaissent les rues de Ménilmontant, de la Croix Nivert, d'Auteuil et de la Pompe, Legendre, la Jonquière et Marcadet, de Maistre et des Abbesses,

Folie Méricourt et Popincourt, etc.

Certaines voies actuelles procèdent des chemins menant de village à village ou paroisse: les rues Poncelet et des Dames conduisaient de Monceau à l'Abbaye des Dames de Montmartre, la rue Rebeval menait de Belleville à Saint Laurent, la rue Blomet allait de Vaugirard à Meudon et Issy, etc. La rue des Haies menait à Charonne et son nom vient du paysage agreste qu'elle parcourait. La rue de la Mare et la rue des Cascades liaient Belleville à Ménilmontant en suivant la courbe de niveau.

Cependant, c'est naturellement moins l'époque de formation des voies que celle de leur *urbanisation* qui importe pour comprendre le tissu urbain d'aujourd'hui.

A cet égard, on est aussi frappé par l'ancienneté de l'établissement de nombreux tissus urbains périphériques particulièrement vivants à l'heure actuelle.

Dans le «dictionnaire historique des rues de Paris» de J. HILLAIRET, on note que la rue du Faubourg du Temple, «chemin de Belleville», constituait déjà sous Henri IV et Louis XIII la principale rue de ce faubourg de

Paris qui commençait à se former. La rue Popincourt était entièrement bâtie en 1672; la chaussée de Charonne devint rue et fut bâtie dès le début du XVII^e siècle; la rue de Belleville existait déjà en tant que rue en 1670; la rue du Faubourg Saint Antoine était presque entièrement construite en 1652...

Beaucoup de voies qui, actuellement encore, constituent les centres de quartier, en particulier pour le commerce quotidien, étaient hier les «grandes rues» des anciens villages. Plusieurs d'entre elles, semble-t-il, et parmi les plus animées ou attractives d'aujourd'hui, en portèrent vraiment le nom: la rue de Flandre fut appelée «grand rue de la Villette» en 1791, la rue de Bagnole «grand rue de Charonne», «grandes rues» encore la rue de la Chapelle de 1675 à 1877, la rue de Passy jusqu'en 1867, la rue d'Auteuil...

A ce canevas initial peu à peu fixé au fur et à mesure de l'évolution de la ville, et composé pour l'essentiel à partir de chemins d'accès à Paris, de sentiers ruraux et de grandes voies stratégiques (les boulevards issus des fortifications) ou de prestige (les Champs Élysées, le Cours de



L'organisation du quartier de l'Europe (l'un des grands lotissements de la Restauration avec les Batignolles, Passy et Beaugrenelle) a été conçue suivant un réseau en étoile découpant l'espace en îlots triangulaires très caractéristiques de l'urbanisme du Paris du XIX^e siècle.



Vincennes, l'avenue de Breteuil), est venu se surajouter au cours du XIX^e siècle un réseau plus régulièrement dessiné, puis plus ample, procédant d'une ouverture volontaire de terrains nouveaux à l'urbanisation, souvent à des fins spéculatives.

Mais il est rare que les créations nouvelles n'aient pas pris appui sur la structure préexistante de la trame des voies.

Prenez l'exemple du plus vaste des lotissements parisiens de la première moitié du XIX^e siècle: celui de Grenelle. Il est frappant, remarque Bernard ROULEAU, de voir comment les promoteurs l'ont conçu: «il est bien entendu orthogonal, avec un système de rues partant des Fermiers Généraux et un autre allant de Vaugirard à la Seine. Aux intersections, quelques places...» «En réalité, le plan a été tracé en tenant compte et avec le *souci de conserver les principaux chemins* qui traversaient la plaine de Grenelle», ce qui explique le tracé de la rue de Lourmel, de la rue Emeriau, de la rue de Javel, de la rue de la Croix Nivert...

Le lotissement des Batignolles met en place une structure du même type



Le quartier des Batignolles (photo et plan ci-contre) est un lotissement à destination d'un habitat plus modeste, dessiné, comme celui de Grenelle, suivant un plan grossièrement orthogonal à partir des voies plus anciennes (rue Legendre au Nord, rue des Dames au Sud). Les parcelles et les rues sont plus étroites que dans les quartiers «bourgeois» de la capitale.

entre d'anciennes voies, la rue Legendre et la rue des Dames. Le lotissement du quartier Saint Vincent de Paul, dit, à l'origine, «nouveau quartier Poissonnière», également implanté sous la Restauration, sur l'enclos Saint Lazare, procède au raccordement de voies déjà existantes: ainsi relie-t-il la route de Meaux aux quartiers de l'Ouest, en traçant une partie de notre actuelle rue Lafayette aboutissant rue de Montholon et permettant, par la rue Saint Lazare et la rue de la Pépinière, de gagner les Champs Elysées. Il prolonge la rue d'Hauteville et lui donne son décor en perspective par l'édification de l'église Saint Vincent de Paul devant laquelle est créée une place hexagonale. A partir de ces éléments est constituée une structure en étoile qui connaît un succès considérable dans le Paris moderne. Le lotissement François 1^{er} (1823) est réalisé suivant cette structure, comme celui de la plaine de Passy (place Victor-Hugo) ou celui de l'Europe. Rambuteau, et surtout Haussmann, devaient cependant profondément innover en étant les premiers sinon à concevoir (il y avait eu le plan des Artistes au XVIII^e siècle).



Le parcellaire du quartier de la Réunion est révélateur d'un secteur longtemps tenu à l'écart du mouvement d'urbanisation et voué aux activités rurales, comme en témoignent le nom de la rue des Haies, qui le parcourt d'Est en Ouest suivant un tracé capricieux de sentier campagnard et la forme oblongue des unités foncières.



Dans le Nord-Est de la ville, aux abords des vastes emprises ferrées (ici celles de la gare de l'Est), s'étendent de grands îlots essentiellement consacrés aux activités industrielles et d'entrepôts: les projets d'aménagement ne peuvent guère, contrairement aux cas précédents, s'appuyer sur une structure de l'espace préexistante. Aussi devraient-ils comporter simultanément à tout mouvement d'urbanisation la constitution d'un réseau de voies et d'espaces publics nécessaires au développement de toute vie urbaine véritable.



*Entre Belleville (au Nord) et Ménilmontant (au Sud)
des pentes raides descendent vers le cœur de Paris.
Près de 40 mètres de dénivellation
séparent les parties Nord-Est (rue des Rigoles, rue des Pyrénées)
et Sud-Ouest (l'église Sainte Croix de Ménilmontant) du quartier
représenté sur la photo aérienne et le plan parcellaire.
La trame des sentiers ruraux
qui reliaient les deux villages suit grossièrement les courbes de niveau
et leurs noms (rue des Cascades, rue de la Mare
et rue des Rigoles) indiquent le ruissellement des eaux,
alors que l'organisation des parcelles s'est faite suivant la direction de la pente.
Cette étroite adaptation du système viaire
et du système foncier au relief devrait former
l'un des principes directeurs des aménagements
à entreprendre dans cette partie sensible de la ville.*

du moins à entreprendre la réalisation d'un réseau nouveau à l'échelle de la ville tout entière; systématisation de la ligne droite dans un Paris qui, selon le plan de Verniquet, avait un réseau presque entièrement courbe, création de voies de grande largeur: c'est un réseau d'un autre ordre qui se superpose désormais au canevas obtenu de l'évolution naturelle et des entreprises particulières spéculatives de la Restauration.

Cependant, sauf dans la partie Nord Ouest de la couronne, où Haussmann a implanté ex nihilo une structure nouvelle sur la plaine de Monceau, l'œuvre du Second Empire, à cette exception importante près, a peut-être finalement moins marqué les arrondissements périphériques que ceux du centre. Elle a essentiellement consisté à opérer quelques raccordements entre les communes annexées en 1860, du type de la grande liaison Michel Bizot — rue des Pyrénées — avenue Simon Bolivar, à ouvrir quelques radiales comme le boulevard Barbès ou le boulevard Voltaire et à créer quelques centres de quartier autour des églises (telle l'église Notre Dame de Clignancourt) ou des mairies (telle la mairie du XIX^e arrondissement)...

La III^e République devait poursuivre cette œuvre, en particulier en achevant les voies intercommunales: la petite rocade Convention — Vouillé — Alésia — Tolbiac, par exemple.

Mais, en réalité, comme l'étude de Bernard Rouleau tend à le montrer, «on peut dire que dans toute la zone annexée (en 1860) les structures urbaines et en particulier les structures commerciales principales, restent encore les structures linéaires de 1835»...

Dans les XIV^e et XV^e arrondissements, 75 % des voies sont antérieures au XIX^e siècle et nous sont parvenues plus ou moins élargies et rectifiées.

Ces quelques notations ne visent pas naturellement à être exhaustives, elles veulent seulement mettre en lumière le caractère très progressif et cumulatif du développement des rues dans une partie de Paris dont l'ancienneté de la structure est souvent cachée, quand elle n'est pas effacée ou malmenée par les constructions du siècle présent. Elles tendent à illustrer l'intérêt que pourraient trouver les aménagements nouveaux à utiliser et développer cette trame issue d'une adaptation complexe au relief et aux habitudes de passage.

2) Bien que moins immédiatement perceptible, la *prégnance du parcellaire ancien* et de l'histoire foncière sur l'organisation des tissus telle qu'elle peut être observée aujourd'hui n'est pas moins frappante, non plus que sa vertu organisatrice. A première vue, sauf dans le cas d'une urbanisation par lotissement, la trame foncière présente pourtant un dessin anarchique, l'aspect d'une mosaïque indescriptible. Mais, en fait, comme l'a montré G. HANNING (°), il s'agit souvent d'un ordre établi à l'origine dans une économie rurale de l'espace et qui repose sur «une relation directe entre le sillon et la topographie (pour maîtriser l'écoulement des eaux suivant un tracé perpendiculaire à la ligne de plus grande pente)».

L'une de ses vertus premières réside dans cette adaptation au site géographique. Il suffit de regarder attentivement le parcellaire établi sur les pentes de Belleville et de Ménilmontant pour s'en persuader.

Cette évocation agreste pourrait paraître bien éloignée de notre propos si la persistance du parcellaire, dans ses lignes directrices, n'était si notable au cours des phases de l'urbanisation.

«Lorsque le paysage se transforme du rural à l'urbain, au morcellement et au remembrement près, la parcelle subsiste et impose le système géométrique de ses formes aux volumes élevés sur sa surface. L'urbanisation spontanée respecte les règles foncières de division du sol... Ainsi, la *trame foncière*, qui conserve une remarquable permanence à travers les âges constitue le *principe organisateur des paysages*, tant dans le découpage continu de l'espace au sol que dans la configuration des volumes plantés ou construits» (°).

Bien d'autres systèmes sont cependant venus se superposer ou se juxtaposer à cet ordre rural initial, qu'il s'agisse des grandes compositions de l'âge classique, des opérations immobilières réalisées sous l'Ancien Régime ou au lendemain de la Révolution sur les grands domaines monastiques ou seigneuriaux et sur les «biens nationaux», des grands lotissements de la Restauration et de l'époque haussmannienne. Mais, chacun d'entre eux a procédé à une organisation de l'espace suivant une structure définie par la rue, l'îlot et la parcelle: et c'est la configuration et l'agencement particuliers de ces éléments toujours présents qui déterminent la qualité spécifique de

chacun de ces tissus telle qu'elle nous apparaît aujourd'hui.

Cette importance du système parcellaire, manifestée par sa constante observance ou par sa re-création, tient naturellement à ce qu'il constitue l'expression du mode d'appropriation du sol, et que de ce fait, il est le terrain d'assiette des règles d'urbanisme (droits de construire, prospectus, etc.).

Ainsi, ses effets se sont-ils trouvés très directement traduits dans le cadre bâti aussi longtemps que le remembrement parcellaire n'a été pratiqué sur une vaste échelle que de façon exceptionnelle, au contraire de ce qui se passe aujourd'hui pour des raisons économiques, techniques ou conceptuelles.

L'expérience de ce mode de constitution du paysage urbain dont nous héritons à travers plusieurs siècles et beaucoup de styles architecturaux, nous permet d'en découvrir la vertu première: l'avantage du respect, sur une longue période, de la structure urbaine définie à partir de ces éléments fondamentaux d'organisation de l'espace que sont la rue, l'îlot et la parcelle, est de maintenir une organisation cohérente du paysage, à l'échelle de la ville comme à celle de la rue, à travers toutes les modifications et mutations immobilières nécessaires. L'observance des grandes lignes du parcellaire, le respect du tracé et de l'échelle des rues, lors des réalisations nouvelles, permettent «l'intégration de la partie à l'ensemble et la composition successive du nouveau par rapport à l'existant» (°) qui sont les qualités les plus évidentes de l'histoire urbaine de Paris et sans doute les plus absentes du plus grand nombre des réalisations immobilières des dernières décennies.

(°) G. Hanning «la composition urbaine», Cahiers de l'I.A.U.R.P. — volume 35

(°) G. Hanning (idem)

L'évolution des formes urbaines au travers des règlements traditionnels

A partir de cette trame parcellaire et viaire, qui constitue le fond sur lequel il s'édifie, le paysage prend sa forme par l'application aux constructions nouvelles de règles d'implantation et de volume. Tel qu'il est perceptible, le cadre urbain est vraiment le résultat d'une composition entre le système d'organisation de l'espace au sol et le règlement qui définit les capacités constructibles.

Or, il est remarquable qu'à travers leur variété, les règlements successifs qui ont régi la construction nouvelle dans Paris jusqu'à une époque assez récente aient tous utilisé *un même vocabulaire de base de la composition urbaine* dont l'emploi seul différait, créant ainsi des styles particuliers mais sans discontinuité radicale.

Pendant plusieurs siècles, une négociation progressive entre la structure du tissu et les dispositions réglementaires a été la règle. Le règlement n'a prétendu qu'à une adaptation partielle de la trame foncière et viaire; il s'est borné à régulariser le cours de quelques voies.

Quand un ordre nouveau a été superposé au réseau ancien, comme cela a été le cas à partir de Rambuteau et d'Haussmann, il a néanmoins revêtu certains caractères communs avec le mode traditionnel de distribution de l'espace à l'intérieur de l'îlot, en l'organisant à partir de la rue.

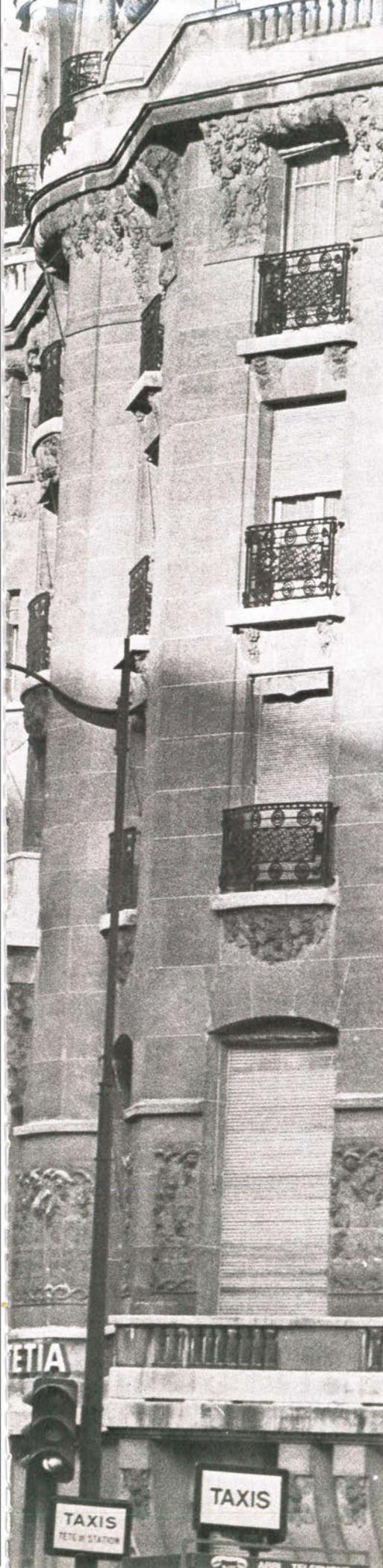
L'examen des diverses règles définissant le volume des bâtiments montrera une évolution très progressive et, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, sans rupture profonde véritable, des prescriptions imposées aux constructeurs qui s'inscriront toutes dans le cadre d'un urbanisme reposant sur la *priorité accordée à la réalisation d'un alignement construit sur la voie publique*.

Historiquement, les premières dispositions réglementaires ont en effet eu trait à la rue, du fait de son importance majeure dans le processus de constitution de la ville. Et, c'est de même à propos de l'existence et du

rôle de la rue comme élément fondamental du tissu urbain que les conceptions en matière d'urbanisme se sont le plus divisées et opposées au cours du XX^e siècle.

La rue, c'est d'abord un tracé très lisible défini par la continuité du domaine bâti riverain. Jusqu'au règlement de 1902 compris, l'application des dispositions réglementaires s'est opérée dans cet esprit et a conduit à la réalisation d'une bordure complète des îlots; ce trait commun caractérise les divers règlements que nous appellerons traditionnels (1784, 1859, 1884 et même 1902), tandis que les prescriptions de hauteur et de forme de façade se sont adaptées au fur et à mesure à l'évolution des techniques du bâtiment et aux transformations du mode économique-financier de production des immeubles.







l'objet initial de la réglementation: régulariser le cours des voies

Le premier texte réglementaire est un *mandement du 14 mai 1554* signé par Henri II, «ordonnant la démolition des maisons qui sont hors de l'alignement dans Paris» (et, en particulier, en la rue de la Ferronnerie où Henri IV sera assassiné). Ce mandement, explique Bernard ROULEAU, «s'il n'a guère été appliqué, marque la prise de conscience d'un état de fait: si les délimitations communes des parcelles sont immuablement fixées dès le Moyen Age, et aussi strictement que de nos jours, par des actes notariés, aucun règlement n'a jusqu'alors interdit d'empiéter sur le domaine public. D'où la déformation et le resserrement progressif du réseau».

Dans le même esprit, l'ordonnance du 22 septembre 1590 porte «défense à tous maçons, charpentiers, menuisiers de rien entreprendre sur la voirie sans la permission du Voyer ou de ses commis». Allant plus loin, la puissance publique envisageait, à la fin du XVIII^e siècle, de prescrire le redressement des voies et leur mise à un gabarit minimum proportionné à la nature de leur rôle dans la ville. Ainsi, une *«Déclaration du Roi sur les alignements et ouvertures des rues de Paris» du 10 avril 1783* «ordonne qu'à l'avenir il ne puisse être ouvert ou formé en la ville et faubourg de Paris aucune rue nouvelle (...) que les dites rues nouvelles ne puissent avoir moins de trente pieds (9,75 mètres) de largeur; (...) et que) pareillement, toutes les rues dont la largeur est au-dessous de trente pieds (9,75 mètres) de largeur; (et que) pareillement, toutes des reconstructions de maisons et bâtiments situés sur les dites rues».

Ainsi, peu à peu, les rues de Paris, qui s'étaient développées au fil du temps à partir du canevas des chemins ruraux et des voies de pénétration, allaient voir leur cours régularisé. Un répertoire de voies de différentes largeurs se créait sur le territoire de la capitale assurant la formation d'un paysage très varié.

Nombreuses sont encore dans Paris — et même majoritaires dans beaucoup de quartiers, y compris dans la périphérie — les rues de 9,75 mètres ou 10 mètres de large dont la

dimension et le tracé ont été fixés à partir de cette époque.»

En adoptant le système métrique, la Révolution allait appliquer à la voirie son œuvre rationalisatrice et définir *une première typologie des voies*, qui se retrouve aujourd'hui inscrite sur le sol de Paris.

D'après le Décret du 13 Germinal de l'An V:

- les voies les moins importantes ne peuvent être portées à plus de dix mètres par voie d'alignement,
- les rues formant prolongement des grandes routes du premier ordre ne peuvent être fixées à moins de 12 mètres et celles du second ordre à moins de 10 mètres.

Le plan d'alignement du 25 Nivose de l'An V complète cette classification en prévoyant:

- une largeur de 6 mètres pour les «petites communications»,
- une largeur de 8 mètres pour les «communications transversales»,
- une largeur de 10 mètres pour les «communications intermédiaires»,
- une largeur de 12 mètres pour les «traverses intérieures»,
- une largeur de 14 mètres pour les «grandes routes qui conduisent d'une extrémité à l'autre de Paris».

Jusqu'en 1833 et la Préfecture de Rambuteau, la plupart des voies ne bénéficieront que d'une largeur modeste (8 mètres, 9,75 mètres ou 10 mètres, 12 mètres et exceptionnellement 14 mètres). On se préoccupera cependant de rendre leur cours rectiligne, ce qui donnera à Paris l'un des aspects majeurs de son ordonnance.

Avec Haussmann, la plupart des voies nouvelles réalisées porteront à son expression extrême ce caractère géométrique, à la fois par leur régularité de tracé, leur longueur, le soin apporté à les placer dans la perspective de monuments, leur plus grande ampleur. La majeure partie des rues sera construite suivant une largeur de 18 mètres ou davantage. Les boulevards et avenues avoisineront 30 mètres ou, plus exceptionnellement, en particulier dans l'Ouest, 40 mètres. L'avenue du Bois (actuelle avenue Foch) atteindra le record de 120 mètres.

Le dessin d'une voie ne prend véritablement forme que lors de *l'implantation des bâtiments* qu'elle est appelée à desservir. Les règles et les pratiques qui président à cette implantation constituent donc un élément important de la définition visuelle du tracé de la rue.

C'est notamment au quartier du Marais qu'historiquement les premières mesures d'alignement se sont appliquées. Elles avaient pour objet principal d'éviter que les constructions privées n'empiètent sur le domaine public de la voie. Puis, au fil des siècles, leur mobile s'est inversé et elles ont eu pour but, au contraire, d'assurer l'élargissement de la rue en mordant sur les propriétés individuelles qui la longent. Le souci de faciliter la circulation automobile a conduit à les généraliser sans une attention suffisante aux caractères du tissu concerné. On voit sur la carte ci-contre que dans ce qui est devenu le secteur sauvegardé du Marais des mesures de retrait frappaient sans discernement monuments et ensembles historiques. De telles dispositions sont aujourd'hui — à quelques exceptions près — heureusement abandonnées.

Au XVI^e siècle les maisons avaient tendance à s'élever au plus près possible de l'axe de la voie, puisque les empiètements sur celle-ci étaient nombreux au point d'entraîner, pour les combattre, une réglementation de l'alignement. A partir de l'établissement de celle-ci, fixant en fait les cotes de l'emprise publique, l'édification des immeubles en bordure de la limite désormais officialisée de la voie devait être la pratique courante. A tel point qu'elle ne paraît pas avoir dû être explicitement réglementée pendant le XIX^e siècle, sauf sous la forme de servitudes publiques d'architecture telles que les servitudes d'ordonnement prescrites pour la rue de Rivoli ou celles de l'époque haussmannienne.

Ainsi, jusqu'aux lendemains de la Première Guerre Mondiale, y a-t-il adéquation générale du tracé réglementaire de la rue et du tracé de ses bordures construites. Sur ce point capital, les règles et les pratiques de la seconde moitié du XX^e siècle allaient être profondément différentes.

la définition des gabarits de façade marque le paysage de la rue aux diverses époques

Le *tracé des rues* et leur largeur ne sont évidemment que deux des éléments qui donnent à la voie son caractère. Une importance au moins aussi grande doit être attachée à son *profil* et à son *échelle*, qu'elle tient de la hauteur des façades qui la bordent, et à son *rythme* qui est déterminé par la taille du parcellaire riverain. Si ce dernier élément ne relève que très indirectement de la réglementation d'urbanisme, le premier en constitue, au contraire, un aspect important et le plus ancien après la définition de l'alignement.

C'est naturellement, pour des raisons d'éclairage et d'hygiène que l'idée d'établir un rapport réglementaire entre la largeur de la voie et la hauteur des constructions qui se sont élevées sur ses flancs s'est imposée. Malgré sa formulation abstraite, ce rapport définit en fait le paysage de la rue, sa respiration.

Dès le XVII^e siècle, des servitudes d'ordonnement avaient fixé la hauteur des immeubles dans le cadre de la réalisation de certains ensembles urbains comme la place des Vosges ou la rue Dauphine. Mais, on trouve, pour la première fois semble-t-il, cette prescription capitale généralisée dans la «Déclaration du Roi sur les alignements et ouvertures de Paris» du 10 avril 1783. C'est à cette date qu'une notion nouvelle — par rapport à celle d'alignement conçue au XVI^e siècle — apparaît. Elle sera désormais reprise et abondamment développée dans tous les textes ultérieurs. Dans les rues de 30 pieds (9,75 mètres), la hauteur est fixée à soixante pieds (19,50 mètres) pour les constructions en pierre et moellon et à 48 pieds pour les maisons en pans de bois (soit 15,60 mètres); dans les rues de 24 pieds (7,80 mètres), elle est limitée à 48 pieds pour les maisons du premier type. Pendant trois quarts de siècle environ, alors que Paris allait beaucoup se développer, ces cotes ne devèrent guère changer.

Pour bien juger de cette question essentielle de l'échelle des rues, il est nécessaire de décrire rapidement au préalable en quoi consiste ce que les techniciens appellent le *gabarit* des bâtiments (sommets du toit ou des terrasses) — sauf dans les larges du cheminement n'est que très rarement définie par la faitage des bâtiments (sommets du toit et des terrasses) — sauf dans les larges avenues ou en cas de retrait important des constructions. Les caractères de l'immeuble traditionnel parisien et les lois de la perspective sont tels que les corniches réalisées au sommet de la partie verticale, plus ou moins proéminentes selon les styles, arrêtent le plus fréquemment le regard et déterminent le paysage de la voie, ses lignes de fuite.

Selon les époques, la forme du gabarit, c'est-à-dire de cette enveloppe des immeubles au droit de la rue, a varié. On peut considérer cependant qu'elle se compose toujours d'une partie verticale surmontée d'une ligne brisée ou d'un arc de cercle, dont les caractéristiques géométriques ont évolué dans le temps, et qui, à l'origine, enferme les combles. Cette partie oblique est elle-même limitée à une certaine hauteur par une horizontale qui marque le sommet de la construction. La définition cotée et la combinaison des formes de chacun de ces éléments du gabarit déterminent fortement la physionomie particulière des bâtiments construits aux diverses époques.

L'examen des différents gabarits prescrits au fil du temps dans Paris permet ainsi grandement d'expliquer le caractère des divers paysages urbains et de mettre en lumière l'une des principales règles de leur composition.

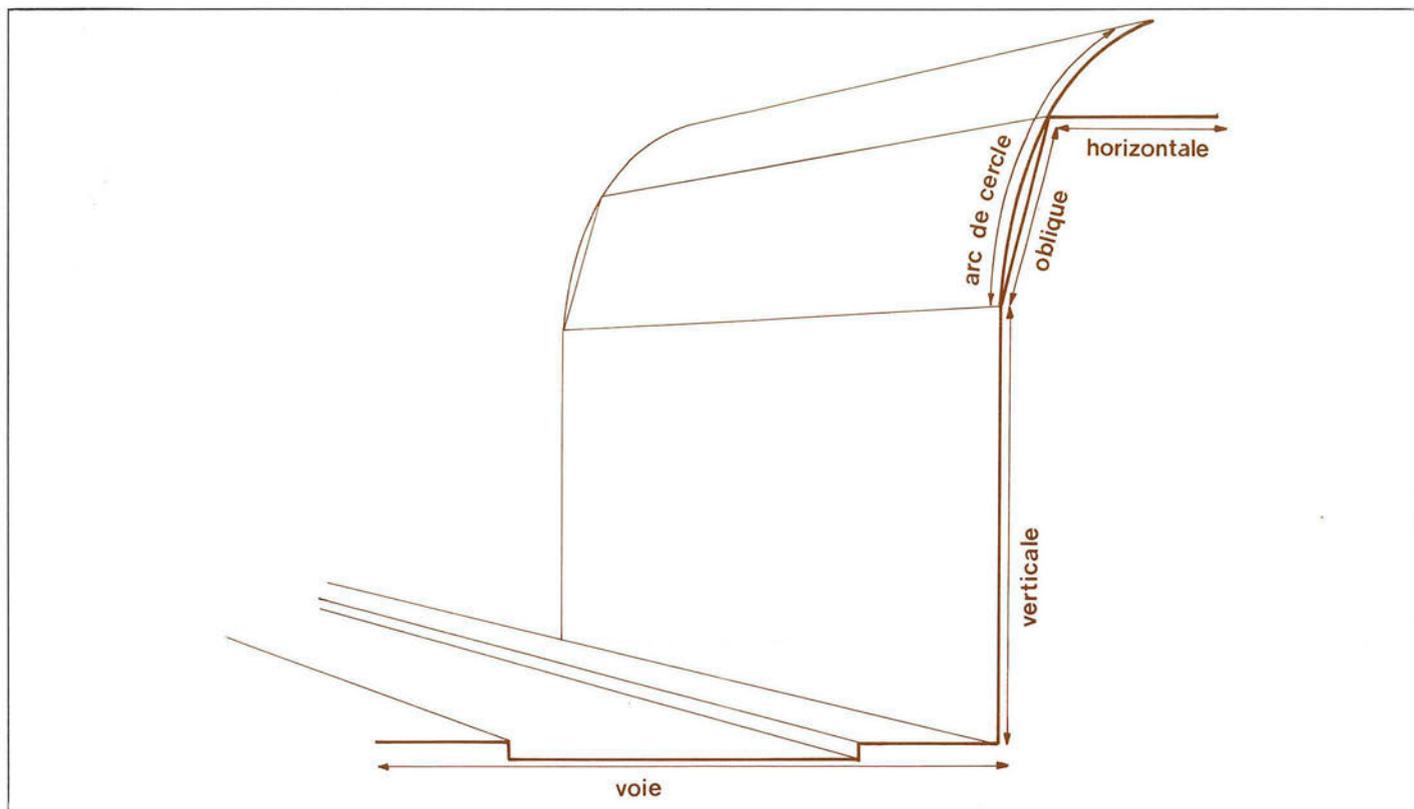
Deux enseignements majeurs peuvent être tirés d'une analyse attentive des textes réglementaires relatifs aux gabarits et des paysages familiers des rues de la capitale.

D'une part, à l'*échelle de la rue*, bien que les constructions qui la bordent aient le plus souvent été édifiées à des moments différents de son histoire, une *harmonie de silhouette* s'est la plupart du temps maintenue du XVIII^e siècle jusqu'aux dernières décennies du XIX^e siècle.

Ceci tient à la grande parenté de définition qui caractérise les gabarits prescrits dans les règlements successifs, en particulier en ce qui concerne la partie verticale des façades. C'est au niveau des combles et de la toiture que les premières manifestations sensibles d'exhaussement ont été autorisées à partir de la fin du XIX^e siècle, et que sont ainsi apparues les difficultés de voisinage entre bâtiments d'époques différentes.

D'autre part, à l'*échelle du quartier*, les tissus urbains traditionnels issus des règlements des XVIII^e et XIX^e siècles se caractérisent par une très grande variété du volume des rues et des avenues qui le composent. Or, *il est important de noter que cette diversité d'échelle a été obtenue grâce à l'observance d'une hauteur à peu près constante des édifices quelle que soit la largeur de la voie*. Les petites rues en paraissent plus étroites et les avenues et boulevards plus amples. C'est la succession et la rencontre d'espaces publics de volumes différents qui créent la richesse du paysage urbain et lui donnent le rythme de sa composition, et non les changements dans l'échelle des édifices.

Ces deux observations sont importantes car elles permettent de saisir *comment, pendant plus d'un siècle, ont pu être obtenues, à la fois, l'unité du paysage de la rue et la diversité du paysage des quartiers*. Elles doivent non seulement conduire à mieux déterminer les conditions d'insertion des constructions nouvelles ponctuelles à l'intérieur du tissu existant, mais aussi aider à définir un système de volumes pour certains quartiers urbains nouveaux.



Définition des éléments composant le gabarit de façade. Les graphiques des deux pages suivantes montrent l'évolution, au fil des règlements, des prescriptions imposées en cette matière (documentation D.U.L. Préfecture de Paris).

S'il est remarquable que l'homogénéité des hauteurs d'aplomb des constructions se soit grossièrement maintenue à Paris du XVIII^e siècle jusqu'aux dernières décennies du XIX^e siècle, cette continuité entre les dispositions réglementaires est pourtant rarement relevée. Il est peu fréquemment constaté que l'urbanisme haussmannien n'a guère innové en matière de gabarit, sauf à accorder un étage de plus sur les voies larges. C'est pourquoi il faut d'abord souligner que de 1784 à 1884 nous sommes en présence d'une même famille de règlements.

Mais, naturellement, il s'est tout de même opéré une évolution progressive de la taille des bâtiments, en particulier à la faveur de la généralisation de l'immeuble de rapport sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire et avec la poussée de la spéculation à Paris au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e. Cette évolution n'a pas abouti cependant à un changement d'échelle comparable à celui qui devait se produire au XX^e siècle. Elle a affecté, peut-être plus sensiblement que leur hauteur, la longueur des façades sur rue: de 10

mètres environ au XVII^e siècle, le linéaire s'étire progressivement jusqu'à 15/20 mètres sous la Restauration, 20/25 mètres sous Haussmann, 25 ou 30 mètres à la Belle Epoque. Mais, cette dimension du parcellaire ne relève pas du règlement.

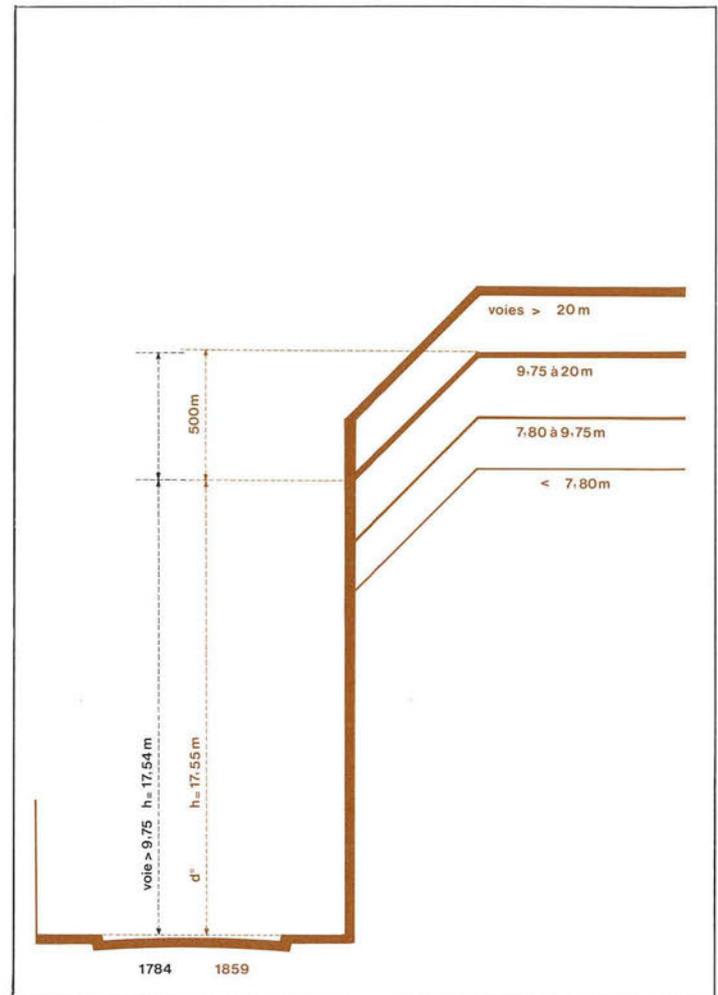
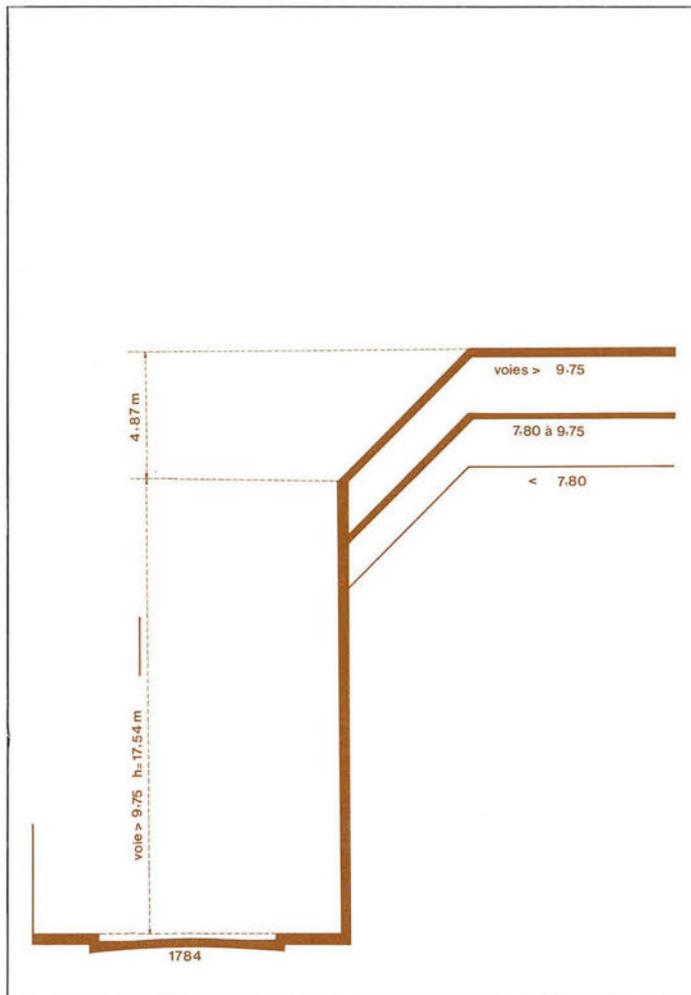
Des transformations ont aussi été apportées, de façon très progressive, à la hauteur et à la forme du gabarit des bâtiments. Si, sur ce point, le règlement d'Haussmann (1859) ne fait qu'adapter les dispositions appliquées depuis le XVIII^e siècle, la Troisième République marque le véritable début de l'exhaussement des immeubles, d'une façon peu sensible en 1884, d'une manière plus importante en 1902.

1) *L'ordonnance du 25 août 1784, les textes de l'époque révolutionnaire, les décrets du 15 juillet 1848 et du 22 août 1859* définissent un gabarit des immeubles donnant sur la rue dont l'enveloppe est sensiblement identique à travers le temps pour les voies de même largeur, et, à chacune des époques considérées, très peu différenciée selon les types de rues les plus courants (10 m, 12 m, 18 m). La hauteur de la partie du bâtiment élevée à la verticale de la voie est fixée à:

- 11,70 m pour les voies de moins de 7,80 m de large,
- 14,62 m pour les voies dont la largeur est comprise entre 7,80 et 9,75 m,
- 17,54 m pour les voies d'une largeur supérieure à 9,75 m.

Non seulement, du fait de la *continuité des dispositions réglementaires*, les problèmes de raccordement d'échelle entre bâtiments d'époques différentes élevés le long d'une même rue ne se posent que dans le cas — assez fréquent toutefois — où le constructeur n'utilise pas la totalité de l'enveloppe qui lui est officiellement octroyée, mais encore, ils sont réduits entre immeubles édifiés sur des voies de largeur différente, puisque la hauteur autorisée ne varie couramment que d'un étage entre les voies-types de l'Ancien Régime (7,80 m à 9,75 m) et les voies-types du XIX^e siècle (12 ou 18 mètres). *Cette très faible modulation du gabarit est probablement la raison majeure de l'unité d'échelle des rues de Paris.*

Cependant avec l'apparition des voies plus larges sous la Préfecture d'Haussmann, avenues et boulevards, une règle supplémentaire est créée en



1859 pour les voies de 20 mètres et plus. La hauteur des façades peut y être portée à 20 mètres, à condition qu'il ne soit pas élevé plus de 5 étages carrés au-dessus du rez-de-chaussée. Un étage de plus va donc apparaître sur les voies larges. Ce sont les immeubles construits dans le cadre de cette règle, avec leur corniche à 20 mètres et leurs 5 étages droits, qui ont façonné l'image de l'architecture du Second Empire, sinon de l'architecture parisienne elle-même.

Au-dessus de la partie droite des façades, les divers règlements autorisent l'édification d'un volume construit qui doit être compris dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faite du bâtiment située au maximum à 4,87 mètres ou 5 mètres au-dessus de la verticale. Un sixième étage réalisé en comble vient ainsi s'ajouter aux niveaux «carrés» du bâtiment et parachever la physionomie de l'immeuble parisien.

2) C'est, curieusement, en autorisant un premier gonflement du volume de cette partie supérieure des bâtiments que le *règlement de 1884 inaugure le*

rehaussement progressif des constructions qui va caractériser toute la période suivante de l'histoire de l'architecture parisienne. Si elle est prometteuse, la nouveauté du premier règlement de la III^e République reste cependant modeste. En effet la hauteur de la verticale demeure très voisine de celle autorisée par les règlements précédents:

- 12 mètres pour les voies au-dessous de 7,80 m,
- 15 mètres pour les voies de 7,80 à 9,74 m,
- 18 mètres pour les voies de 9,74 m à 20 m,
- 20 mètres pour les voies de 20 m et plus.

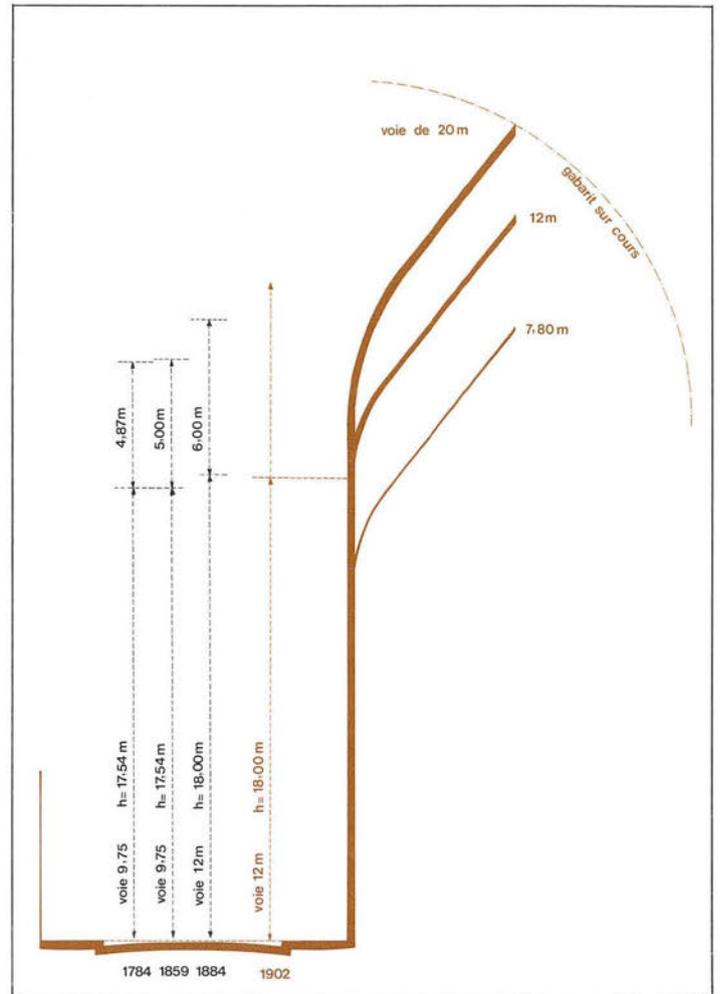
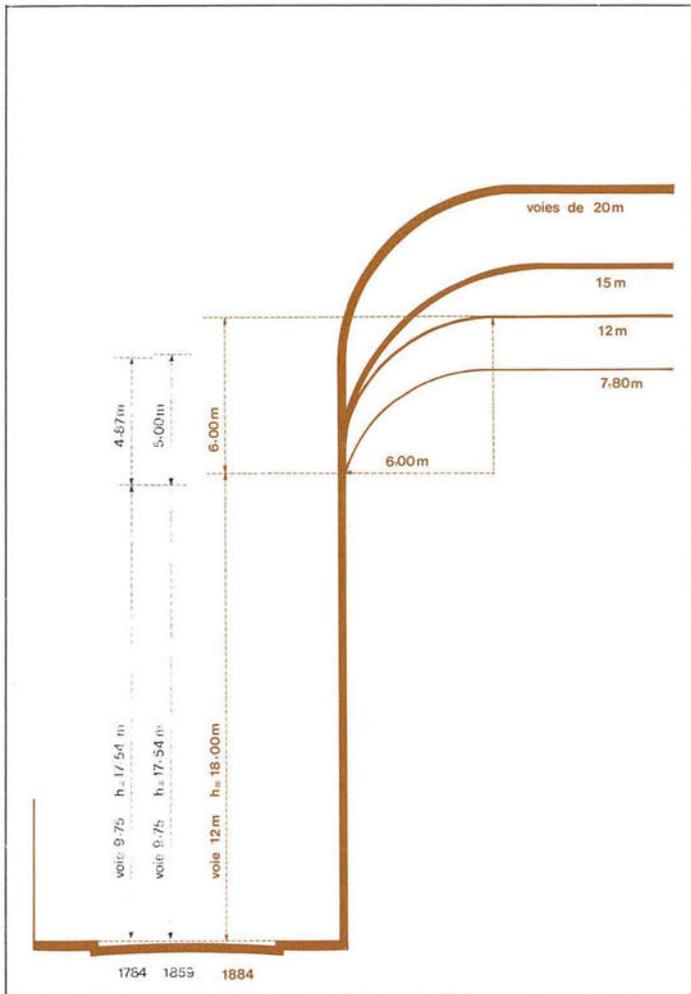
La rupture avec les règlements antérieurs n'apparaît qu'*au-dessus de la corniche*. Là, une forme de gabarit sensiblement différente des précédentes est adoptée. Désormais, la verticale du gabarit est prolongée par un arc de cercle et non plus une oblique, ce qui va permettre dans les voies larges l'édification d'un étage plein supplémentaire, et non plus seulement de combles, au-dessus de la partie droite de l'immeuble. Le

règlement stipule clairement que sept étages sont tolérés au-dessus au rez-de-chaussée (contre 5 plus un comble sous le Second Empire).

Une autre nouveauté — qui allait faire école — apparaît dans le règlement de 1884. Pour la première fois une formule de calcul lie la hauteur du bâtiment à la largeur de la voie sur laquelle il s'édifie. Cette formule ne s'applique encore qu'à la partie supérieure du bâtiment: «le profil du comble ne peut dépasser un arc de cercle dont le rayon sera égal à la moitié de la largeur légale ou effective de la voie publique, sans que ce rayon puisse être jamais supérieure à 8,50 mètres».

3) C'est *au début du vingtième siècle que la rupture d'échelle avec les immeubles traditionnels va être véritablement consacrée*. La fièvre de construction, le début de généralisation de l'ascenseur vont conduire à un exhaussement important des édifices.

Le décret du 13 août 1902 étend à l'ensemble du gabarit la notion de proportionnalité mathématique entre la largeur de la voie et la hauteur des



immeubles riverains, et renforce encore l'importance des parties de bâtiment élevées au-dessus de la verticale.

Si, grâce au maintien de la construction à l'alignement, le règlement de 1902 s'apparente encore, par ses effets sur le tracé des rues, à ceux qui l'ont précédé, il s'en différencie ainsi nettement par le volume et le modelé des immeubles qu'il a engendrés.

Pour la partie verticale de l'édifice, il est substitué aux trois ou quatre hauteurs-types définies précédemment en fonction de la largeur des rues une hauteur réglementaire modulée suivant une formule dont l'énoncé n'est pas d'une clarté aveuglante. L'article mérite d'être cité, comme exemple à ne pas suivre par les rédacteurs de règlement: «dans les voies qui ont au moins 12 mètres de large, la hauteur ne peut excéder 6 mètres augmentés de la largeur réglementaire de la voie. Dans les voies de 12 mètres de largeur et au-dessus, la hauteur ne peut excéder 18 mètres, augmentés du quart de la partie de voie dépassant 12 mètres, sans que, dans aucun cas, cette

hauteur puisse dépasser 20 mètres au-dessus du point d'attache».

Ainsi, dans les petites voies, la verticale est-elle légèrement moins haute que sous les règlements précédents: 14 mètres par exemple pour une rue de 8 mètres de large contre 14,62 m ou 15 m aux XVIII^e et XIX^e siècles. Au contraire elle est plus élevée pour les voies de bonne largeur: 19,50 m pour une rue de 18 mètres précédemment. La modulation des hauteurs entre immeubles construits sur des voies de largeur différente s'accroît, et avec elle les difficultés de raccordement d'échelle aux angles des rues.

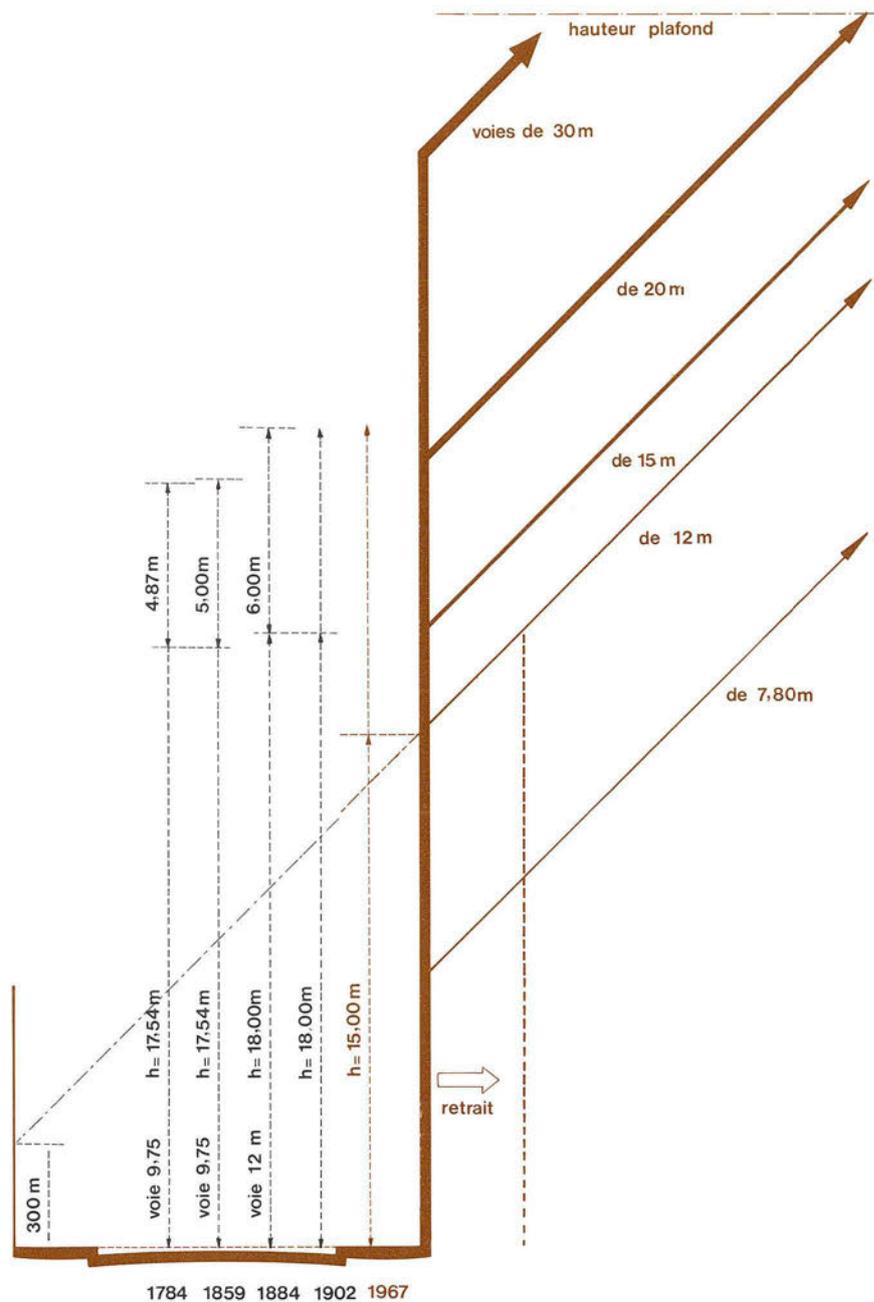
Deux éléments supplémentaires aggravent les problèmes de rapprochement entre les produits des règlements successifs, et marquent profondément le paysage des rues de Paris issues de cette époque. Il s'agit de la généralisation de l'usage des saillies, bow-windows et lucarnes, et de l'extension d'une forme de toit en arc de cercle. L'aspect extérieur des immeubles s'en trouve alourdi — ou, dans le meilleur des cas, animé — et

leur échelle, réelle et perçue, en est accrue.

D'une part, en n'étant plus limité par une horizontale, comme en 1884, mais en pouvant être prolongé par une tangente à 45° sur toute l'épaisseur du bâtiment, l'arc de cercle va être traduit physiquement dans la forme de l'édifice et lui donner ce couronnement rebondi très caractéristique.

Le rayon de l'arc de cercle peut désormais atteindre 6 mètres dans les voies de moins de 12 mètres et il est ensuite égal à la moitié de la largeur de la voie sans jamais pouvoir excéder 10 mètres. Les immeubles pourront ainsi comprendre jusqu'à huit ou neuf niveaux.

D'autre part la générosité des saillies autorisées sur la façade des bâtiments (elles sont proportionnelles à la largeur de la voie et comprises entre 60 cm et 1,20 m pour les voies de plus de 10 mètres) va avoir pour effet visuel d'exhausser le profil du bâtiment sur la rue, même si la verticale demeure limitée à 20 mètres comme précédemment, et donner l'impression que la quasi-totalité de l'édifice est élevée à l'aplomb de la voie.



Les gabarits dans le règlement de 1967.

L'ensemble de ces mesures a produit une architecture très caractéristique, comme celle du boulevard Raspail ou de la partie Est du boulevard Haussmann par exemple.

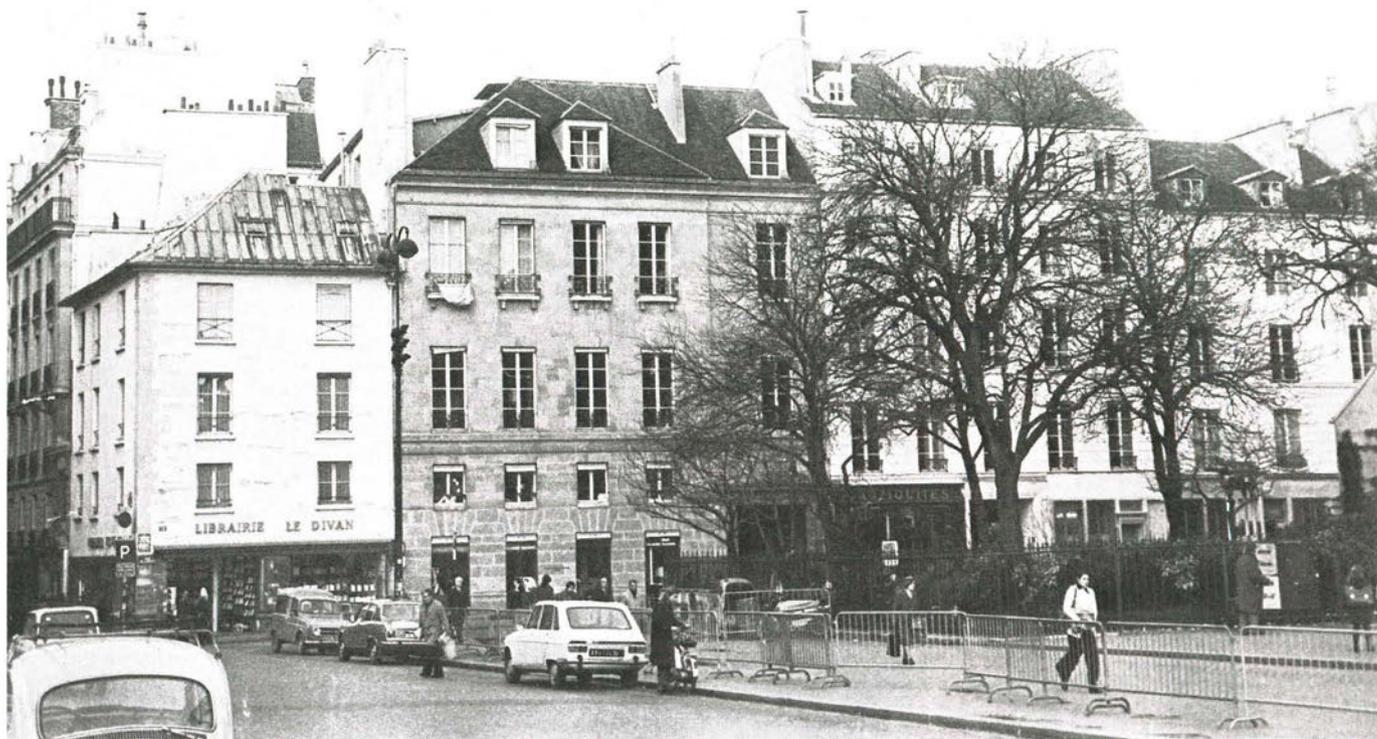
A la dominante horizontale de l'immeuble haussmannien, soulignée par une ligne de corniches et de balcons très marquée, succède donc une certaine dominante verticale qui est lisible dans la structure de l'immeuble post haussmannien, malgré l'épaisseur des formes, et grâce au mouvement des façades marqué par les saillies.

4) Dans aucun des règlements que nous venons d'évoquer, la hauteur des plafonds ne fait l'objet d'une règle spécifique. Il se déduit simplement de l'application des gabarits.

A la fin du XVIII^e siècle, il peut avoisiner 20 mètres dans les voies les plus importantes. En 1859, la règle nouvelle applicable aux voies larges de 20 mètres et plus, conduit à un plafond de 25 mètres. En 1884, il peut atteindre 28 mètres dans les avenues du même type. Enfin, l'exhaussement se confirme en 1902, les immeubles

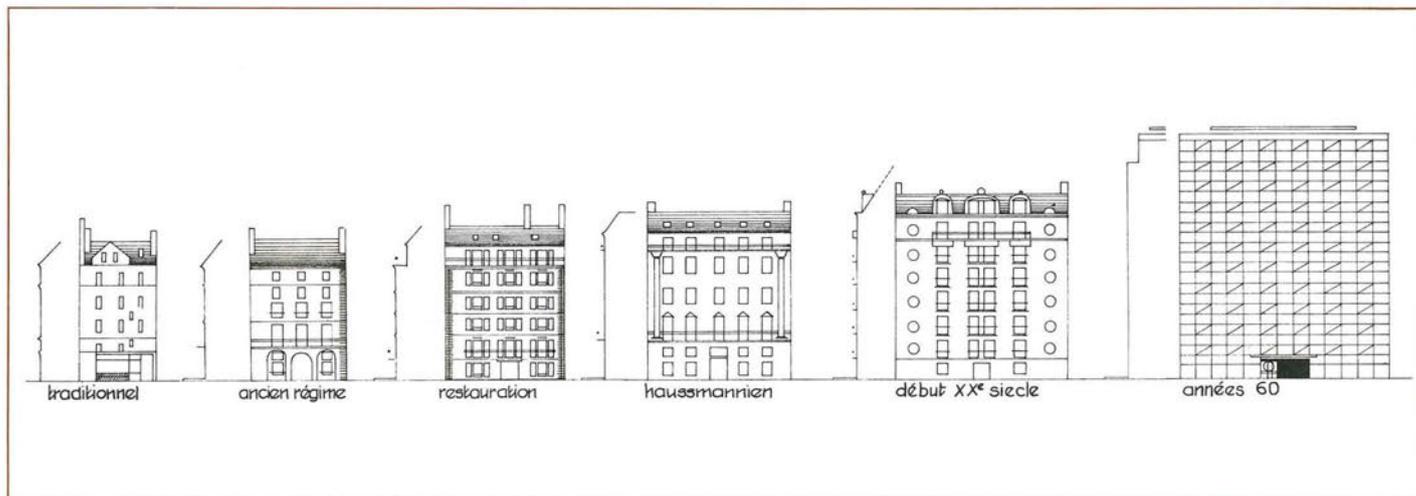
pouvant dès lors monter légèrement au-dessus de 30 mètres.

En un peu plus d'un siècle, une dizaine de mètres a été gagnée. L'époque contemporaine ira beaucoup plus vite et bien au-delà. Les ruptures d'échelle engendrées par cette progression rendront nécessaire l'édiction de dispositions réglementant les hauteurs maximum des constructions qui, tenant compte des divers niveaux historiques des toits de Paris et de leur localisation, viendront compléter les règles de gabarit et s'ajouter à leurs effets.



Place Saint Germain des Prés, un groupe d'édifices composé de maisons traditionnelles et d'immeubles de rapport illustre l'élévation progressive, mais sans discontinuité trop brutale, du gabarit des façades parisiennes.

De l'immeuble traditionnel à l'immeuble haussmannien, ces croquis-types ne révèlent pas de rupture notable d'échelle. L'époque contemporaine connaît par contre un changement plus radical de taille et de masse des édifices, accentué par les novations dans la technique et les matériaux de construction.



la complexification croissante des règlements: la réglementation des cours:

L'évolution des règlements est, naturellement, marquée par leur complexité croissante. Au fil du temps, des critères de plus en plus nombreux concourent à la détermination du volume constructible et de son implantation.

Ainsi, longtemps, la construction des bâtiments à l'intérieur de la parcelle est-elle restée libre, dans la mesure toutefois où elle respectait, par rapport aux propriétés voisines, les règles du Code Civil telles qu'elles sont formulées dans ses articles 676 - 677 - 678 et 679 (1).

Le caractère restreint de ces exigences juridiques explique l'extraordinaire densité et le resserrement intérieur du domaine bâti qui s'est édifié dans la ville tout au cours du XIX^e siècle.

Ce n'est que vers la fin du XIX^e siècle que s'esquissa une première réglementation qui, à l'intérieur d'une même propriété cette fois, visait à assurer une *dimension minimale des cours*.

Le règlement de 1884 comprend un titre II traitant des *cours et courettes*. Pour les bâtiments ne dépassant pas 18 mètres de hauteur, les cours sur lesquelles prennent jour les pièces d'habitation doivent avoir au moins 30 m² de surface. Elles doivent présenter une largeur moyenne non inférieure à 6 mètres pour les bâtiments dont la hauteur excède 18 mètres. Le règlement de 1902 reprend des dispositions du même type.

Néanmoins ces mesures restent notoirement insuffisantes et ne permettent pas — d'autant que le plafond des constructions s'est élevé d'une dizaine de mètres en un siècle — un ensoleillement et une aération suffisants des habitations.

Essentiellement fondé sur le respect de l'alignement et le souci d'un certain ordonnancement des façades sur rue des bâtiments, et négligeant volontiers les parties des constructions qui ne sont pas en contact avec l'espace public, l'urbanisme du XIX^e siècle et celui de la Belle Epoque, ont modelé un tissu urbain dans lequel la structure interne des îlots, tout en étant



plus régulière, est aussi dense et aussi remplie que celle produite dans la ville ancienne par un bourrage progressif de l'intérieur des parcelles.

L'examen de la carte des densités construites et de celle des coefficients d'emprise des bâtiments confirme la parenté, au regard du degré d'occupation du sol, entre les tissus du centre historique — ceux qui entourent les Halles par exemple — et les tissus du Paris du dix-neuvième siècle — tel le quartier de l'Opéra —. C'est contre ce bourrage excessif des parcelles et contre la sensation d'étouffement qu'il a pu engendrer que les urbanistes du XX^e siècle allaient réagir sans nuance.

*A l'intérieur
des immeubles post-haussmanniens,
les cours prennent souvent
l'aspect de puits
n'assurant qu'un minimum de lumière
et d'aération
pour les pièces secondaires
des appartements
parfois cossus en façade.*

(1) Celles-ci donnent à tout propriétaire d'un mur non mitoyen joignant l'héritage d'autrui, le droit de pratiquer dans ce mur des jours et fenêtres à fer, maille et verre dormant qui ne peuvent être établis qu'à 26 décimètres au-dessus du plancher du sol de la chambre qu'on veut éclairer et 19 décimètres pour les étages supérieurs, et doivent ménager des vues droites égales au moins à 19 décimètres et des vues obliques de 6 décimètres.



Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris : le règlement de 1967

La tentation du rejet de la forme traditionnelle de la ville que les divers règlements de la capitale avaient contribué à maintenir, tout en l'adaptant progressivement, jusqu'aux lendemains de la guerre de 1914, allait se faire de plus en plus forte au cours du XX^e siècle, chez les théoriciens tout d'abord, puis chez les responsables de l'urbanisme.

Ce mouvement d'idées s'est épanoui entre les deux guerres et manifesté physiquement à partir de la reconstruction. Son expression la plus connue est la charte d'Athènes parue en 1941 mais établie en 1933 lors d'une assemblée des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (C.I.A.M.). Selon celle-ci, « la plupart des villes étudiées offre aujourd'hui l'image du chaos: ces villes ne répondent aucunement à leur destinée qui serait de satisfaire aux besoins primordiaux biologiques et psychologiques de leur population ».

Manifestant dans cette ligne de pensée l'accomplissement d'un changement total de conception, *le règlement du Plan d'Urbanisme Directeur de Paris approuvé en 1967, mais appliqué dès 1961, s'affirme comme radicalement différent de tous ses devanciers*. Il mérite d'être examiné d'autant plus soigneusement que les effets de ses dispositions se sont multipliés dans la ville, du fait de grand mouvement immobilier donc ce document d'urbanisme a été le contemporain et l'organisateur, et qu'ils sont nettement perceptibles en raison de l'hétérogénéité de leurs caractères par rapport à l'environnement.

Le règlement de 1967 est essentiellement axé sur une tentative de refonte radicale du paysage urbain tel qu'il se présente dans la plus grande part des tissus urbains situés hors du centre. Il exprime une conception modernisatrice de la ville dont il est nécessaire de connaître le projet afin de saisir la portée du jeu de règles d'urbanisme mis en place pour lui



Quand les opérations conduites suivant les principes du règlement du P.U.D. ont affecté un grand nombre de parcelles, un nouveau type de tissu urbain, possédant sa cohérence spécifique, a pu prendre forme. Cette photo aérienne des abords des rues de la Santé, Vergniaud et de l'Amiral-Mouchez en montre la qualité principale: une emprise au sol plus faible des bâtiments et, corrélativement, l'existence d'espaces libres plus importants que dominent malheureusement le plus souvent des constructions massives.

donner corps, et dont le contexte économique et technique doit également être présent à l'esprit de l'observateur. La conception modernisatrice du cadre urbanistique et architectural répond aux nécessités de l'industrialisation de la construction dans une période de pénurie de logements et de forte croissance urbaine. L'élévation de grands volumes simples s'accorde en effet à la fois aux procédés modernes de fabrication en série et à la concentration croissante des structures de financement du logement, génératrice de programmes toujours plus importants. Comme il est normal, les idées sur le paysage urbain ont changé en même temps que se modifiaient les conditions de production de la ville.

Quels sont donc les caractères de ce nouveau cadre urbain appelé à se substituer au «chaos» de la ville ancienne?

Dans le rapport de présentation du Plan d'Urbanisme Directeur la volonté de rupture avec les formules traditionnelles est nettement exprimée. L'exigence de protection, dans une telle conception, se trouve pratiquement réservée au «centre historique» défini à peu près selon les limites du Paris du XVIII^e siècle. Il s'agit partout ailleurs de dépasser «l'urbanisme d'alignement qui règle, essentiellement depuis Henri IV, les rapports entre domaine public et domaine privé» et qui par conséquent a concouru au développement des constructions en bordure de voie et à la fermeture des îlots urbains.

Mais il faut aussi innover par rapport à «l'urbanisme d'îlot» apparu entre les deux guerres «où l'espace central — grand espace libre privé collectif — était considéré comme un poumon autour duquel se distribuaient les maisons». Une seule de ses caractéristiques est à conserver: l'affranchissement de la construction par rapport aux contraintes parcellaires.

Rompant avec ces formules, il convient plutôt de reprendre les conceptions qui se sont manifestées dans «les travaux de reconstruction, influencés par les doctrines connues sous le nom de Charte d'Athènes, (et qui) introduisaient l'urbanisme d'ensemble, où les réalisations s'inscrivent dans le cadre de vastes plans à étapes successives» et où les projets sont orientés «vers les constructions de grande hauteur, aux lignes volontairement dépouillées, avec

un souci d'orientation et d'unité de composition».

«D'où ces trames orthogonales, ces immeubles-tours destinés à pallier par des accents verticaux la monotonie des grandes horizontales, ces compositions rompant volontairement avec le conformisme des lieux avoisinants».

Toutefois, le Plan d'Urbanisme Directeur reconnaît que cette conception d'urbanisme a produit certains «abus quant à la hauteur à la disproportion d'espaces libres difficiles à entretenir» et qu'en conséquence il faut l'infléchir «vers la recherche de vastes compositions d'ensemble restant à l'échelle de l'homme». Ces correctifs ne modifient cependant pas l'idée essentielle qui marque la rupture avec les conceptions anciennes et selon laquelle «la trame urbaine n'est plus définie par les rues, mais par l'ordonnance des constructions, elle-même guidée par des considérations fonctionnelles». Dans l'énoncé de cet objectif du plan directeur de 1967, nous percevons naturellement l'écho des déclarations nombreuses de Le Corbusier contre la rue: «le nombre des rues actuelles est déterminé par la plus lointaine histoire; la protection de la propriété a presque sans exception sauvegardé le moindre sentier de la bourgade primitive et l'a érigé en rue, même en avenue. *Le chemin des ânes, le chemin des hommes*». Aussi recommandait-il que «l'urbanisme abandonne la «rue-corridor» actuelle et, par le tracé de lotissements nouveaux, crée, sur une échelle autrement vaste, la symphonie architecturale qu'il s'agit de réaliser... La rue-corridor à deux trottoirs, étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître, les villes ont le droit d'être autre chose que des corridors». Le Plan d'Urbanisme Directeur de 1967 reprend, presque terme pour terme, cette affirmation de la nécessité d'une redéfinition du cadre urbain, répondant aux impératifs d'hygiène, de fonctionnement, de production industrialisée de l'habitat moderne.

Dans la conclusion de son rapport de présentation, il est noté que «l'aspect de la ville changera. On ne s'y déplacera plus entre des murs parallèles, dans des couloirs, les rues, mais dans des espaces où alterneront bâtiments et plantations. En dehors de certaines voies, où une architecture ordonnancée ou obligatoire reste valable par sa qualité ou sa valeur historique, les façades se présenteront diversement au regard. Les logements

seront éloignés du bruit, les centres commerciaux groupés dans des bâtiments bas facilement accessibles aux piétons...»

Ainsi, c'est tout le système de formes de la ville qui est appelé à se modifier en profondeur. L'espace public n'est plus cet espace «vide» strictement souligné et circonscrit par le «plein» des constructions. C'est désormais un espace multiforme et ouvert, quasi indéfini, sur lequel viennent se poser les pleins des bâtiments.

Toute la dialectique de la perception change, et aussi celle de la vie urbaine. L'espace public ou semi-public est considérablement élargi, ses bornes ne sont plus clairement perceptibles et il s'oppose sans intermédiaire à l'espace privé de l'intérieur du logement. L'espace commun de l'immeuble ou de l'îlot, offert à l'intérieur même de l'espace privé des habitations comme lieu de calme et d'isolement, disparaît.

Le remodelage de la trame de la ville, dans la mesure où il repose sur une conception «d'urbanisme d'ensemble», est évidemment difficile à opérer par l'intermédiaire du seul encadrement des constructions ponctuelles. Son ambition est mieux à la mesure des opérations de rénovation d'vergure. Aussi le règlement du Plan d'Urbanisme Directeur, pour atteindre ses buts, devait-il s'efforcer, par un jeu d'incitations, d'aboutir au plus grand nombre possible de regroupements de parcelles ou, mieux, d'aménagements d'îlots, à l'occasion des réalisations privées.

Pour mener à bien son premier objectif qui est «d'assainir, d'aérer, de décongestionner Paris», ce document préconise en effet «l'aménagement des îlots, possible pour les deux tiers d'entre eux, et tout spécialement grâce aux plans de rénovation». Plus de 1 500 hectares dans Paris sont ainsi jugés devoir relever d'une procédure de destruction puis reconstruction quasi intégrales. De telles opérations, quel qu'en soit le cadre, doivent aboutir à former un «tout cohérent».

C'est pourquoi s'il est nécessaire, pour la simplicité de l'analyse, de présenter chacune des dispositions réglementaires séparément, il est indispensable à la bonne compréhension de leur portée concrète de les replacer dans toutes les possibilités de combinaison qu'elles entretiennent entre elles, et qui sont incomparablement plus nombreuses et plus ouvertes que dans les règlements précédents.

La définition d'un droit de construire maximum:

La volonté de «laisser les architectes libres de disposer les volumes avec plus de souplesse» afin de modeler un nouveau visage de la ville ne peut être complètement mise en œuvre que si la collectivité dispose d'un moyen réglementaire lui permettant de contrôler et de limiter la quantité des volumes construits.

Aussi le règlement du P.U.D. a-t-il forgé un *nouvel outil* (correspondant au plot ratio en vigueur à Londres dès cette époque), le coefficient d'utilisation du sol — ou C.U.S. — dont le principe a été repris et généralisé quelques années plus tard par la loi d'orientation foncière qui a fait du coefficient d'occupation du sol — C.O.S. — l'une des règles centrales des Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.).

«Jusqu'ici, note le rapport de présentation du P.U.D., on s'en remettait aux seuls gabarits de construction qui dépendaient de la largeur des voies et des dimensions des parcelles. Toutefois, en raison de l'extrême variété de ces facteurs, il n'était guère possible de se rendre exactement compte des conséquences globales de cette réglementation. L'expérience acquise, après une longue application a permis d'en révéler les insuffisances. En sorte que cet urbanisme de façades et de courettes doit être pour le moins complété». Il va l'être par l'intervention d'*«un élément quantitatif qui limite le degré d'utilisation du sol*. Sa définition est simple: compte tenu d'une superficie de terrain donnée, il suffit de la multiplier par ce coefficient pour obtenir la superficie de plancher autorisée». La difficulté réside dans la fixation de ce coefficient. Le Plan d'Urbanisme Directeur a adopté un coefficient de 3 «qui est celui de l'ensemble de Paris» (1), pour la majeure partie des zones de Paris (zones d'habitation, administrative et universitaire). Dans la zone d'affaires, le coefficient d'utilisation du sol a été porté à 3,5.

Il faut noter que la définition en coefficient d'utilisation du sol de ce droit de construire n'est pas exactement

équivalente à celle qui a cours aujourd'hui sous la forme du coefficient d'occupation du sol.

Le C.U.S. est sensiblement plus généreux que le C.O.S., dans la mesure où il n'intègre pas les surfaces de plancher construites au rez-de-chaussée et non affectées à l'habitat. Un C.U.S. de 3 peut ainsi correspondre effectivement à un C.O.S. de 3,75, et un C.U.S. de 3,5 à un C.O.S. de 4,25.

Si le C.U.S. est apparu constituer un moyen simple et efficace de régulation des densités, l'expérience de son application au tissu parisien depuis 1960 a montré que le niveau auquel il avait été initialement fixé était probablement trop élevé. Mais, surtout, l'application d'un droit presque identique à travers toute la ville (3, à l'exception de la zone d'affaires: 3,5) a produit *des effets très contrastés*. Si les parties les plus densément construites de la capitale (centre historique, couronne Nord-Ouest) n'ont connu qu'un mouvement immobilier extrêmement réduit, de vastes secteurs de la périphérie, particulièrement au Sud et à l'Est, comprenant nombre de grandes parcelles faiblement occupées, ont fait l'objet d'une densification très rapide et très importante (XV^e, XIII^e, XIX^e arrondissements par exemple). L'analyse des résultats obtenus en application d'un C.U.S. unique a montré ainsi la nécessité de définir des droits de construire modulés en raison même des caractéristiques d'occupation du sol très diverses des secteurs auxquels ils s'appliquent, si l'on veut atteindre l'objectif que s'était fixé le P.U.D.: «agir avec mesure et prudence» afin de ne pas apporter de «perturbations sérieuses» dans les tissus existants.

Cette règle nouvelle, qui permet de «prévoir avec précision les limites du développement urbain et les besoins en équipement» en déterminant précisément le volume constructible, ne pouvait cependant, sous peine de «laisser les constructeurs modifier radicalement le paysage urbain», se substituer à elle seule à toutes les dispositions traditionnelles. Mais,

(1) L'analyse ultérieure des données du cadastre à l'aide de l'informatique a permis de mieux approcher la réalité des indices de l'occupation du sol existante dans la capitale. La moyenne des indices des parcelles parisiennes est de 3,5 environ en 1968-70. Mais les grandes parcelles étant aussi les moins denses, l'indice moyen d'occupation du sol de Paris est assez sensiblement inférieur à 3: il s'établit à 2,5 environ pour toute la ville et descend au-dessous de 2 dans de nombreux quartiers de la périphérie Est et Sud. (cf. la carte des C.O.S. observés à l'îlot dans Paris-Projet 10-11).

complétée par l'édition d'une mesure nouvelle, les plafonds de hauteur, elle devait autoriser — dans le cadre du P.U.D. — une souplesse beaucoup plus grande dans la définition et l'application des règles d'implantation et de gabarit des immeubles.

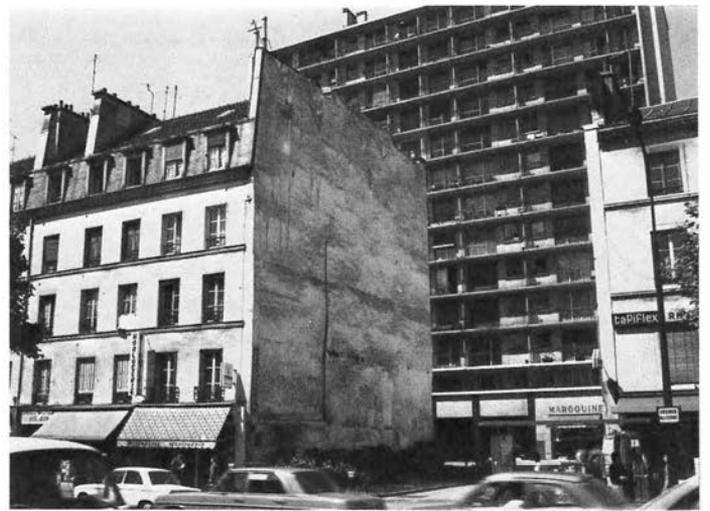
l'affranchissement de l'implantation des constructions par rapport à la rue:

Le faible attachement à l'égard de la rue — dans les quartiers déjà bien construits — ou son franc rejet — dans la périphérie de Paris — se manifestent par un assouplissement considérable des règles d'implantation des bâtiments nouveaux par rapport à la voie.

Dans les travaux préparatoires au règlement de 1948 (jamais publié) sont développées *la notion de retrait volontaire* possible des constructions par rapport à la rue ou à l'emprise publique, et celle d'implantation obligatoire de tout bâtiment à 6 mètres au moins de l'axe de la voie.

Le règlement de 1967 reprend ces dispositions. Non seulement la construction à l'alignement n'est pas imposée — nous avons vu que jusque-là, elle découlait plus d'une pratique que d'une réglementation stricte —, mais il est fait expressément mention de la liberté pour le constructeur de retraiter son opération par rapport à la rue. Aucune dimension limite n'est fixée à ce retrait. La seule prescription édictée est celle de l'aménagement obligatoire des espaces libres ainsi dégagés. Trois types de mesures ont ainsi conduit à briser l'alignement de fait des rues de Paris et leurs effets se sont avérés cumulatifs:

En premier lieu, et alors que, du fait des largeurs prescrites dans les anciens règlements, de très nombreuses rues de Paris sont calibrées à 9,75 m ou 10 m, *l'obligation d'implanter toute construction nouvelle à 6 mètres au moins de l'axe de la voie*, et donc d'élargir celle-ci à terme à 12 mètres, allait porter atteinte à la continuité du linéaire d'un grand nombre de voies. Une multitude de petits redents de 1 ou 2 mètres devaient être



Pour respecter une mesure d'élargissement de la voirie, pour agrandir le prospect de l'immeuble et en élever plus haut la façade, ou pour construire un bâtiment orthogonal dans un parcellaire oblique par rapport à la voie, les constructeurs ont souvent complètement ignoré tout souci d'insertion de leur immeuble dans l'environnement de la rue, même si la réglementation en vigueur, par exemple du fait de l'ampleur des retraits imposés, ne rendait pas celle-ci impossible.

créés du fait de cette règle. Par exception, une autorisation préfectorale, pouvait seule permettre une implantation à 4 mètres de l'axe de la rue.

Beaucoup plus considérable allait se révéler l'effet des mesures autoritaires d'élargissement de voirie consignées dans les *plans d'alignements*. Conçus depuis une très lointaine époque, alignements approuvés et alignements projetés s'étaient multipliés au fil des ans et avaient trouvé une motivation supplémentaire dans le développement de l'usage de l'automobile. Les dimensions réglementaires nouvelles des rues avaient eu tendance à s'accroître considérablement. De nombreuses voies supportaient ainsi des alignements doublant leur largeur ou accroissant celle-ci de 50 % ou davantage. De plus, l'application au coup par coup d'un alignement projeté qui pouvait varier dans le temps, se dilater, aboutissait souvent à un manque de cohérence des implantations nouvelles non seulement par rapport à

l'alignement de fait initial de la voie mais aussi entre les alignements des bâtiments récents.

Cette dispersion des implantations d'immeubles était renforcée par l'adjonction fréquente à ces retraits obligatoires, du *retrait volontaire, autorisé et même encouragé par le règlement*.

Le retrait volontaire devait en effet être d'autant plus courant que le gabarit des constructions était désormais lié arithmétiquement à leur prospect réel, c'est-à-dire à la distance qui les sépare des immeubles leur faisant face.

En se reculant par rapport à la voie, le constructeur pouvait ainsi surélever d'autant le faîte de sa construction. La seule limite à cet exhaussement était la prescription réglementaire fixant la hauteur-plafond, notion désormais distincte de celle du gabarit proprement dit.

La portée de cette distinction allait se révéler d'autant plus grande sur l'implantation des bâtiments que les gabarits étaient assez fortement réduits sur les voies petites et moyennes par

rapport à ceux des règlements antérieurs, au moment même où, au contraire, les plafonds fixés par le plan autorisaient des hauteurs beaucoup plus importantes que celles qui découlaient précédemment de l'application des mesures réglementant l'élévation des façades. Pour échapper aux restrictions appliquées au gabarit à l'alignement et tirer parti du caractère généreux des hauteurs plafonds, tout constructeur était ainsi conduit à chaque fois que la dimension et la forme de sa parcelle lui en offraient la possibilité, à s'écarter de la rue et à construire au centre, si ce n'est au fond de son terrain. Les conditions d'une double rupture du paysage traditionnel de la rue étaient ainsi réunies et rendues solidaires: dislocation du tracé de la rue, dislocation de sa silhouette bâtie.

une large modulation des gabarits:

Ces dispositions réglementaires procèdent d'une conception qui dénonce volontiers «les pestilences de la rue». Selon la Charte d'Athènes, «le premier devoir de l'urbanisme est de se mettre en accord avec les besoins fondamentaux des hommes», c'est-à-dire de proscrire «l'étroitesse des rues, l'étranglement des cours (qui) créent une atmosphère aussi malsaine pour le corps que déprimante pour l'esprit». En conséquence, elle retient «ce postulat: le soleil, la verdure, l'espace sont les trois premiers matériaux de l'urbanisme».

En conformité avec ces idées, le règlement du 1967 a cherché à édicter des gabarits plus propres à assurer l'ensoleillement que les formules traditionnelles et en particulier à proscrire le cas des bâtiments relativement élevés (15 ou 18 mètres) bordant des rues étroites (10 ou 12 mètres), comme il était d'usage d'en édifier autrefois.

Sur les larges avenues, l'on n'observe guère de retraits volontaires, en particulier du fait du prospect important dont bénéficie le constructeur à l'alignement de fait de la voie; mais si le tracé de celle-ci est respecté, le plafond des constructions existantes est largement crevé. Avenue Georges-Bernanos, l'immeuble neuf domine de près de quinze mètres ses voisins.





Boulevard Jules-Ferry, dans la partie couverte du canal Saint-Martin, un immeuble de 45 mètres de hauteur est manifestement hors d'échelle par rapport à l'environnement.

Voulant assurer un ensoleillement grossièrement équivalent quel que soit le cas de figure (mais sans tenir compte de l'orientation), le règlement de 1967 établit une proportionnalité stricte entre la hauteur de la partie verticale des bâtiments et la largeur de leur prospect réel (c'est-à-dire la largeur de la rue augmentée éventuellement de celle du retrait de l'édifice par rapport à l'alignement), proportionnalité exprimée dans la célèbre formule $H = L (1)$. L'application de celle-ci conduit à des hauteurs réglementaires de verticale sensiblement inférieures dans les voies étroites et très supérieures dans les voies larges à celles qui résultaient des règlements précédents.

Dans les rues de moins de 12 mètres le règlement de 1967 reprend strictement la formule $H = L$, qui n'est cependant guère appelée à jouer puisque les immeubles doivent être implantés au moins à 6 mètres de l'axe de la rue.

Pour les voies de largeur moyenne la hauteur d'aplomb maximum de la façade est égale au prospect réel, mais, cette fois, augmenté de 3 mètres ($H = L + 3$). Ainsi, dans une rue de 12 mètres ne peut-elle s'élever à plus de 15 mètres si le bâtiment est édifié à l'alignement, alors qu'elle pouvait atteindre 17,54 m au XVIII^e et au début du XIX^e siècles, 18 m en 1884 et 1902. Les disharmonies qui devaient en

résulter se révélèrent très graves (découverte de pignons ou retraits volontaires destinés à contrecarrer en hauteur les effets de cette disposition mais au prix de l'incohérence du tracé de la rue).

Dans les voies larges ou aux abords des espaces publics, il allait en être de même, mais cette fois par l'excès des hauteurs autorisées. La verticale peut en effet atteindre 30 mètres (soit dix de plus que dans les règlements haussmanniens et post-haussmanniens) dans les voies de 27 à 30 mètres, et est à nouveau strictement égale au prospect ($H = L$) dans les voies supérieures à 30 mètres, sans toutefois pouvoir dépasser 32 mètres, excepté dans la périphérie, où elle n'est limitée que par le plafond, soit 37 mètres.

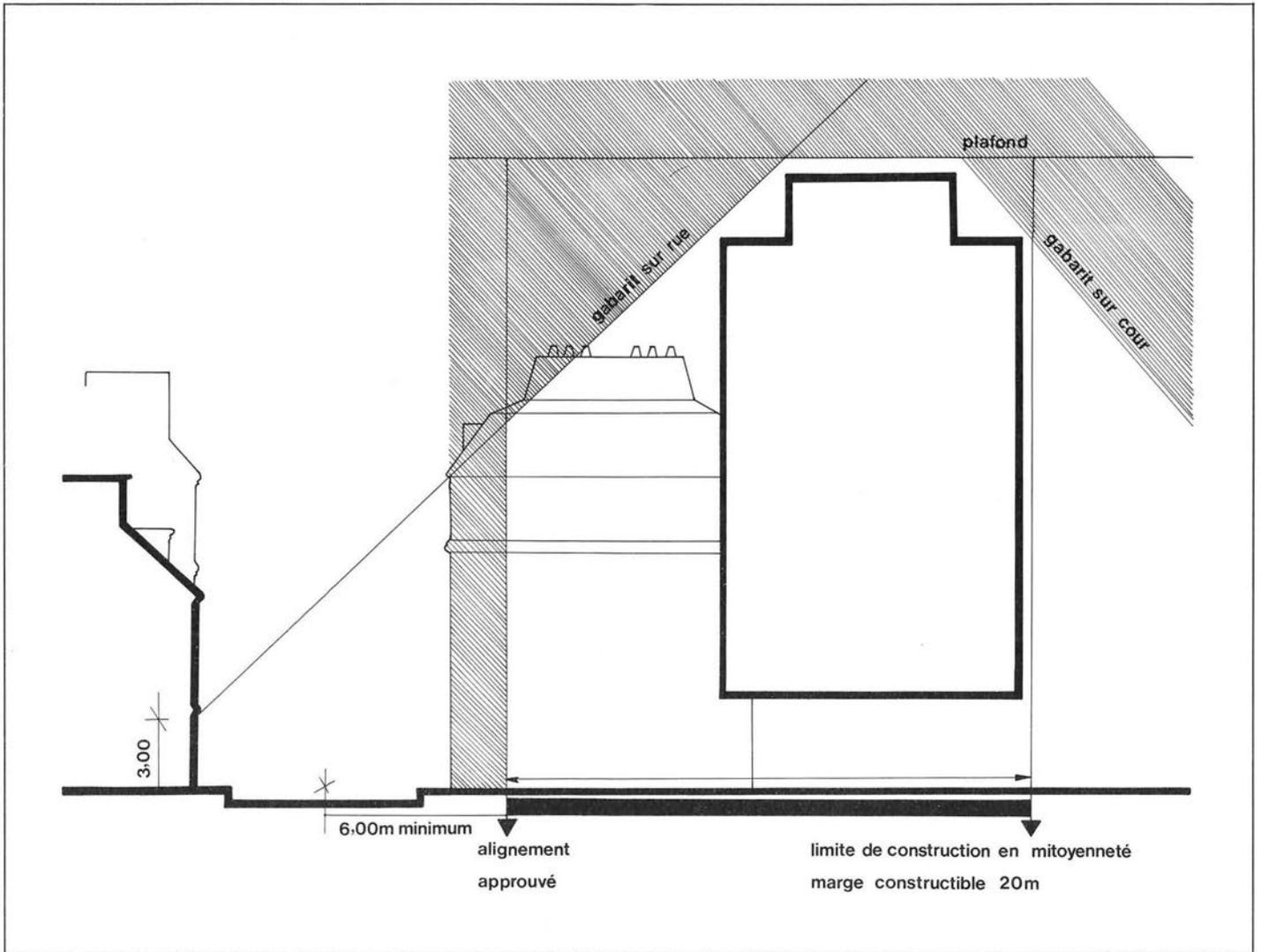
Ainsi, au-delà de 18 mètres de prospect, le règlement de 1967 apparaît-il beaucoup plus généreux que ses prédécesseurs. Rappelons que, longtemps, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la verticale ne dépassa pas 17,55 mètres, même dans les voies larges. Un doublement de l'échelle devient donc possible en 1967 par rapport à cette époque. Rappelons aussi que le règlement de 1859 limitait la verticale à 20 mètres dans les rues les plus importantes et que celui de 1902 avait repris cette règle, même si la forme du gabarit qu'il autorisait réduisait la portée visuelle de cette limitation.

Le système institué par le règlement de 1967 a donc conduit à une remise en cause complète de la rue, soit qu'il ait engendré des retraits de bâtiments dans les voies moyennes ou étroites du fait d'une définition restrictive de la verticale à l'alignement, soit qu'il ait produit des immeubles construits à l'alignement mais beaucoup plus élevés que les édifices voisins dans les voies d'une largeur supérieure à 18 mètres — comme certains exemples, boulevard Malesherbes ou sur le canal Saint-Martin, en témoignent —.

Une insertion dans l'environnement tout aussi difficile devait s'observer dans la partie des immeubles édifée au dessus de la verticale de façade. A ce niveau le règlement de 1967 allait induire une forme caractéristique de construction, variante de celle produite par le règlement de 1902, qui doit être mise en rapport avec la transformation du type de faîtage des immeubles, les toits rebondis de la Belle Epoque étant remplacés par un jeu de terrasses superposées en décrochements successifs.

L'oblique autorisée est en effet inclinée à 45° et prolongeable jusqu'au plafond des hauteurs si la combinaison des prospects sur rue et sur cour laisse une épaisseur d'immeuble suffisante pour étirer de la sorte l'édifice en gradins.

(1) cf le graphique p. 32



Le schéma ci-dessus montre par un exemple théorique que la combinaison des diverses dispositions du règlement d'urbanisme de 1967 incite de manière générale le constructeur, pour exploiter au maximum les hauteurs-plafonds assez généreuses qui étaient fixées et dans la limite du respect du Coefficient d'Utilisation du Sol (C.U.S.), à implanter son bâtiment en retrait par rapport au tracé de la rue existante, au-delà même des alignements de voirie. Ainsi, les discontinuités en plan et les contrastes de gabarit vis-à-vis de l'environnement se trouvent-ils conjugués et conditionnés l'un par l'autre.

Ces photos des effets de mesures d'alignement: rue de Lagny (ci-contre) dans le XX^e arrondissement et rue de Charonne (ci-dessous) dans le XI^e arrondissement, illustrent les difficultés de raccordement entre les constructions nouvelles et les immeubles existants qui résultent de l'application ponctuelle de telles dispositions.



une rupture du plafond parisien:

Le règlement de 1967 définit pour la première fois des « hauteurs-plafonds »: celles-ci sont fixées à 31 m dans le Centre (rez-de-chaussée + 9 étages environ) et à 37 m dans la périphérie (rez-de-chaussée + 11 ou 12 étages). De nombreux plans d'aménagement de détail accompagnant le plus souvent des opérations de rénovation devaient autoriser dans la couronne un plafond plus élevé encore (de l'ordre de 45 m ou 50 m), ou, plus exceptionnellement, laisser la hauteur pratiquement libre de manière à ce que se constituent des paysages de caractère entièrement nouveau.

Même dans le cas du régime commun et pour le plafond réduit du centre, on peut remarquer que la hauteur maximum prescrite en 1967 n'est pas vraiment adaptée à l'environnement, si ce n'est celui né de l'application du règlement de 1902. Elle présente en effet un excédent de près de 10 m par rapport au sommet des constructions les plus anciennes, et de 6 m à 7 m par rapport à celui des constructions de l'époque haussmannienne.

Dans la périphérie, les ruptures sont plus grandes encore, puisque le plafond autorisé (37 mètres) conduit à un doublement de la verticale traditionnelle des constructions et à une surélévation d'une quinzaine de mètres de leur hauteur totale par rapport aux bâtiments du Second Empire. Les constructions dépassent ainsi le plus souvent de 4 à 5 étages leurs voisines.

Ainsi voyons-nous se mettre en place les éléments fondamentaux qui, dans le règlement de 1967, délimitent *l'emplacement optimal* (très variable selon les secteurs géographiques, la largeur des voies, la forme des parcelles) *permettant la réalisation du volume construit le plus important dans les formes les plus simples et, partant, les plus économiques*. En effet, comme le note clairement le Plan d'Urbanisme Directeur, « bien souvent il sera plus rationnel d'implanter les bâtiments loin des alignements, non seulement pour permettre par l'augmentation des prospects, de les élever plus haut, mais aussi pour les isoler du bruit des voies... Les constructeurs et les propriétaires savent bien que, sauf limitation de hauteur voulue pour des raisons de site, le bâtiment en hauteur est beaucoup plus rentable, compte tenu de la valeur du sol à Paris, que le bâtiment bas ». Ils rechercheront donc à édifier la plus grande surface de plancher possible dans un volume

simple permettant d'obtenir un coût de construction minimum.

Prenons un exemple dans la périphérie: le plafond est de 37 mètres. S'il réalise une opération desservie par une rue de 18 mètres de largeur, et ne tient pas à édifier plus de 2 étages supérieurs en retrait, le constructeur ne peut bénéficier que d'une verticale de 21 mètres à l'aplomb de la rue. Il retirera donc volontairement son bâtiment de 7 à 8 mètres au moins par rapport à l'alignement de la voie tout en demeurant dans la bande constructible de 20 mètres à partir de la rue. Mais, que l'un des éléments change sur une parcelle voisine, et l'implantation de la construction nouvelle sera différente. Il y aura risque d'incohérence. C'est donc bien l'enchaînement des causes de destructuration de l'environnement dont la combinaison de ces règles est porteuse qui a produit la multiplication des redents malencontreux aussi bien dans le tracé de la rue que dans sa silhouette.

L'espoir d'aboutir à terme à un paysage plus ample, mais d'une cohérence nouvelle, devait être le plus souvent illusoire, du fait de la liberté laissée au constructeur de fixer lui-même l'implantation de ses bâtiments, en raison de ses propres objectifs. Dès lors, trop souvent, la forme de la ville allait se trouver déterminée par les contraintes de rentabilité.



La silhouette du paysage parisien a été profondément bouleversée par la réalisation parfois désordonnée d'immeubles de grande hauteur.



la première réglementation efficiente des espaces intérieurs

Le règlement de 1967 n'avait pas pour objectif formel — au contraire des règlements du XIX^e siècle — de réaliser un nouveau front de voie même largement dimensionné. Son but était d'aérer la ville, d'accroître l'importance des espaces dégagés. La préférence de ses auteurs allait naturellement à l'implantation des bâtiments la plus libre et la plus éloignée de la rue, c'est-à-dire à leur édification en cœur d'îlot ou au centre de parcelles remembrées.

La construction en mitoyenneté, jamais obligatoire mais pratiquement toujours possible en bordure de voie, était très exceptionnellement autorisée en limite des propriétés voisines dans le reste de la parcelle et seulement lorsqu'existait un mur mitoyen en bon état ou un contrat de cour commune conclu entre propriétaires de parcelles contiguës. Dans les cas de figure les plus courants, les bâtiments étaient édifiés à 6 mètres au moins des limites séparatives de la parcelle et devaient s'en démarquer à proportion de la hauteur des façades. Ainsi, le règlement de 1967 a-t-il induit de nombreux plans d'opérations similaires où les immeubles sont disposés en T sur la parcelle, une barre étant réalisée à l'intérieur du terrain perpendiculairement à l'immeuble construit face à la rue. Ce plan en T est très différent de l'habituelle distribution des bâtiments autour d'une cour

centrale qui constitue le modèle traditionnel de nombreux quartiers parisiens (cf. le faubourg Saint-Antoine ou le Marais) et le modèle haussmannien.

Grâce à la définition des *règles de gabarit et de prospect jouant à l'intérieur de la propriété*, le règlement de 1967 a permis d'assurer beaucoup mieux que ses prédécesseurs l'aération et l'ensoleillement des façades intérieures et le dégagement de parties libres au sol en cœur de parcelle. Celles-ci devaient toujours présenter une superficie supérieure à 150 m² (30 m² en 1884 et en 1902) et se trouvaient en fait modelées par l'application d'un prospect dimensionnant la cour qui ne pouvait être inférieur à 12 mètres. Il était égal à la hauteur de la verticale des bâtiments élevés sur cour (lorsque celle-ci était supérieure à 30 mètres), ou inférieure de 3 mètres seulement à celle-ci (lorsqu'elle était comprise entre 12 mètres et 29 mètres).

Les difficultés réglementaires rencontrées pour réaliser des constructions en mitoyenneté en arrière de la bande de terrain bordant la voie et la nécessité de satisfaire à ces règles minimales de prospect intérieur devaient naturellement rendre très insuffisamment ou très mal constructibles beaucoup de parcelles allongées et étroites héritées de l'ancien système foncier. Pour prendre un exemple concret, une parcelle de ce type mesurant moins de 45 mètres de largeur, ce qui est le cas le plus courant dans Paris, ne permettait pas de réaliser en cœur d'îlot un bâtiment de taille moyenne, soit d'une épaisseur de 12 mètres et d'une hauteur de 7 à 8 niveaux, c'est-à-dire une vingtaine de mètres à la verticale. Ainsi a-t-on

observé un très grand nombre de regroupements de parcelles, remembrements qui ont parfois détruit la cohérence du parcellaire, de sa direction et de son rythme.

En prescrivant la réalisation d'*espaces libres au sol* d'une taille minimum, le règlement de 1967 définissait, pour la première fois, des conditions d'utilisation et de traitement de cette surface dégagée.

Une délibération plus ancienne du 14 décembre 1950 avait pour la première fois prescrit la conservation des sujets plantés ou leur remplacement, et frappé de servitude non aedificandi les espaces plantés et les jardins représentés sur un plan.

En 1967, l'*emprise* des constructions, c'est-à-dire leur surface au sol, est limitée à 50 % de la surface de la parcelle dans la zone dite de «protection spéciale de l'habitat» et à 60 % dans les autres zones. Un minimum de 30 % d'espaces verts (25 % dans la zone d'affaires) est imposé, ainsi qu'un traitement particulier des espaces verts réalisés sur les dalles recouvrant les rez-de-chaussée.

Il n'est certes pas question de nier l'importance de la formulation et de l'application de ces règles nouvelles. Mais l'expérience contraint de constater qu'elles n'ont pas suffi à combler le vœu qu'exprimait le Plan d'Urbanisme Directeur que «l'aménagement de ces espaces libres en espaces plantés, judicieusement combinés avec l'implantation de bâtiments hauts, (rende) aux Parisiens, sans diminuer la densité moyenne actuelle d'occupation, la joie, en constante réduction depuis plus d'un siècle, et à peu près oubliée il y a quelques années encore, de vivre parmi les pelouses et les arbres». Et ceci, même s'il est vrai que «la proportion de sol non occupé (a été) infiniment plus grande» dans les opérations nouvelles qu'elle ne l'était dans les tissus anciens du centre, du Second Empire ou de la Belle Epoque.

Pour réaliser un tel programme, le Plan d'Urbanisme Directeur prévoyait d'ailleurs le réaménagement complet d'îlots, «possible pour près des deux tiers d'entre eux», et plus spécialement des plans de rénovation. Or, malgré l'importance de l'action publique, l'ampleur du mouvement immobilier depuis les années 1950, la fréquence des remembrements parcellaires, la refonte de la trame urbaine, ce remodelage du cadre urbain n'a



Prises à quelques années d'intervalle, ces photos aériennes des abords de la place des Fêtes montrent le caractère radical des transformations

pratiquement pas pu — en dehors d'îlots de rénovation — être mené complètement à son achèvement.

Beaucoup des principes et des préceptes du règlement de 1967 étaient sans doute susceptibles de constituer les bases de l'organisation d'un tissu urbain d'un nouveau type. Mais leur meilleur terrain d'expérience ne paraît pas avoir été l'espace de Paris, qui hérite de trop de contraintes ou de caractères acquis, et dans lequel — sauf exception — se présentent toujours un ou plusieurs «points durs» pour empêcher que ne se concrétise une image entièrement refondue du cadre urbain et que ne se déploie complètement la logique du nouveau système de formes prôné par le Plan d'Urbanisme Directeur.

En prenant le contre-pied des formules traditionnellement employées pour l'édification du domaine bâti parisien, le règlement de 1967 encourageait sciemment le risque d'une insertion difficile des immeubles nouveaux dans la trame et dans l'échelle anciennes dont les vertus d'organisation du tissu étaient trop délibérément oubliées, quand ce n'est niées. Cette tentative d'urbanisme volontariste et ambitieuse n'a donc conduit qu'à une réalisation très partielle du paysage urbain qu'elle projetait d'édifier. On ne peut ainsi presque nulle part — sauf dans quelques opérations importantes comme le Front de Seine — juger sur pièces de ses résultats tels qu'il étaient souhaités au départ. Demeurent, par

contre, dans Paris des exemples nombreux de destruction de la cohérence du tissu urbain, et spécialement trop de ruptures de la continuité de la rue et trop de disharmonies dans l'échelle des constructions.

C'est pourquoi il était nécessaire d'entreprendre, dans le cadre de la préparation du Plan d'Occupation des Sols, un important travail de révision et d'ajustement du règlement d'urbanisme de la Ville de Paris tirant la leçon du bilan de cette expérience de quinze années d'application des dispositions antérieures. Le rapport de présentation du P.O.S. le note avec franchise: «l'application (du règlement annexé au Plan d'Urbanisme Directeur approuvé en 1967, mais entré en



de structure urbaine que les opérations de rénovation ont engendrées.

vigueur dès 1961 au titre des mesures de sauvegarde) pendant plus d'une décennie a montré ses imperfections et ses lacunes. Certes, il présentait des règles relativement simples pour l'implantation des constructions, le gabarit ou le coefficient d'utilisation du sol. Mais cette uniformité de traitement des divers tissus ne tenait pas compte des aspects caractéristiques de plusieurs types de voies ou de quartiers modelés par les règlements antérieurs, notamment par l'ordonnance royale du 25 août 1784 ou par les décrets successifs des 27 juillet 1859, 23 juillet 1884 et 13 août 1902».

Mais si les insuffisances d'insertion des constructions nouvelles dans l'environnement, auxquelles l'application du règlement de 1967 a

souvent donné lieu, proviennent sans aucun doute de l'unicité de son corps de règles, elles sont probablement dues plus encore à l'hétérogénéité de ce corps de règles par rapport à tous ceux qui l'ont précédé.

Car, s'il est vrai que chacun des règlements évoqués plus haut a produit un tissu urbain particulier par certains aspects, il est non moins contestable qu'ils ont tous utilisé, suivant des modes variés, le même vocabulaire de base de la composition urbaine, dont certains éléments, en particulier la rue, méritent en milieu urbain dense, d'être réhabilités. C'est pour retrouver la structure de ce langage des formes urbaines qu'il est apparu nécessaire de *prendre la mesure de la variété des paysages urbains parisiens* hérités des

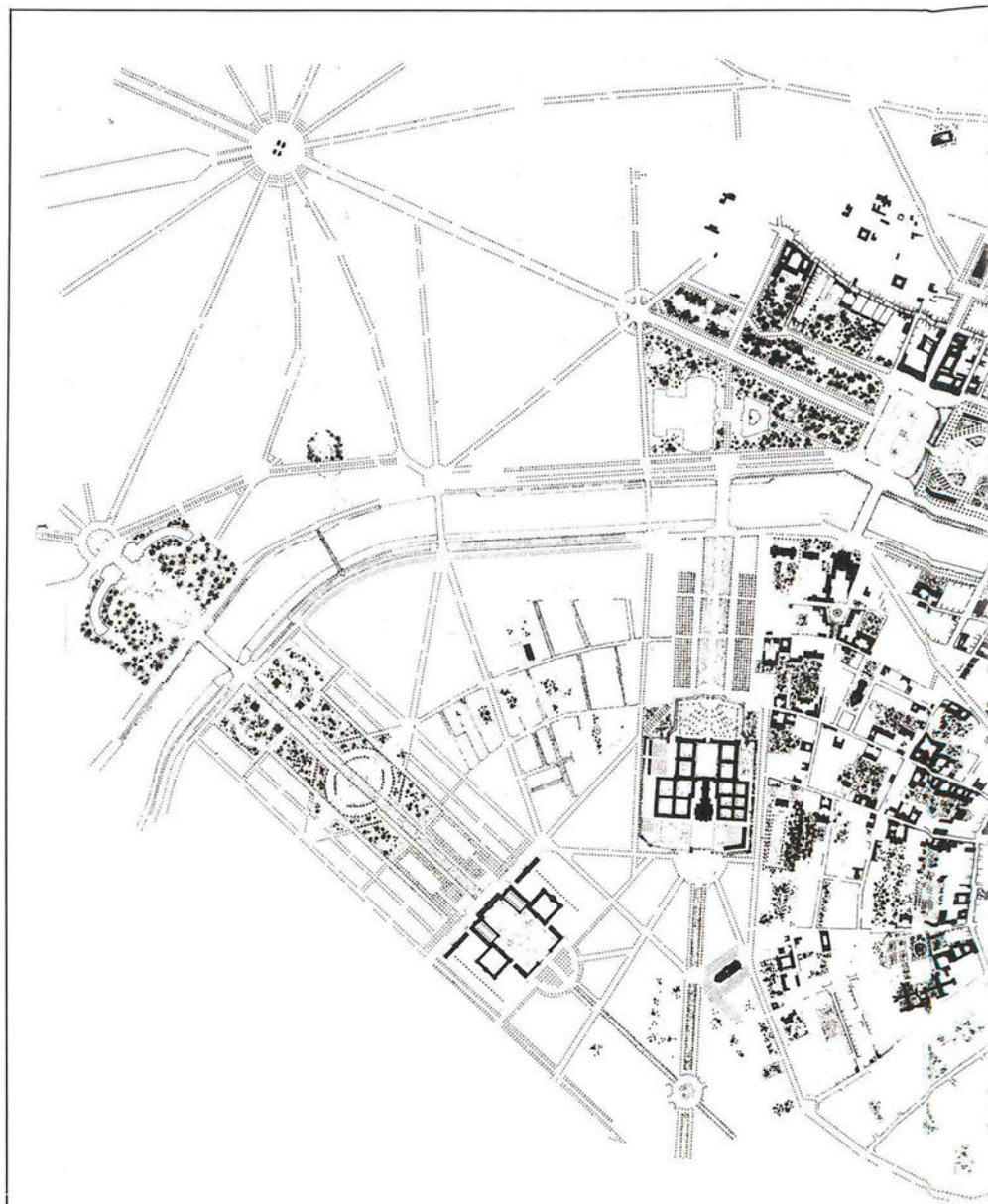
multiples combinaisons entre la trame viaire et parcellaire et les règlements d'urbanisme successifs. Cette considération a conduit à renoncer à l'élaboration de règles uniques à travers tout le territoire de la capitale, et à *inciter à l'établissement de règlements modulés suivant les caractères des tissus urbains dont ils traitent*. Ainsi, tous les tissus présentant une constitution suffisamment forte pour qu'il ne soit pas possible ou pas souhaitable de chercher à leur substituer une nouvelle forme urbaine ont-ils été répertoriés et le règlement s'est-il attaché à rassembler des dispositions propres à assurer la conservation des caractères fondamentaux de leur paysage.

L'élargissement de la conception de mise en valeur du paysage parisien : du Paris historique au Paris constitué

Elaborée au moment même où les conceptions de l'aménagement des villes font une place de plus en plus grande à la préservation du cadre urbain familier, la nouvelle réglementation du P.O.S. traduit et précise à la fois cet objectif renforcé. Son établissement a été l'occasion d'une meilleure prise de conscience de la variété des tissus urbains de la capitale et d'une réflexion sur les qualités de leur mode d'organisation qui méritent d'être mises en valeur lors de la modernisation du cadre bâti. En effet, de par son objet même, qui est de fixer le cadre d'édification des constructions nouvelles pour une dizaine d'années environ, le Plan d'Occupation des Sols oblige heureusement à dépasser une attitude passive de conservatisme intégral (ne plus toucher désormais à une seule pierre de Paris) pour adopter *une conception plus ouverte et plus active de la mise en valeur des caractères propres des quartiers de Paris*. Sauvegarder ne doit pas seulement signifier garder en l'état le domaine bâti du centre historique — même élargi — de Paris, mais aussi affirmer les lignes constitutives du paysage de la capitale au travers des nécessaires réalisations nouvelles.

Au cours des dernières années l'une des conclusions les plus nettes, les plus significatives et probablement les moins contestées des conceptions d'urbanisme concernant Paris a consisté en effet, par suite du jugement critique porté sur certains effets du fonctionnalisme et de l'hygiénisme, en un renforcement considérable des exigences de protection. Mais le contenu même de cette notion de protection s'est enrichi et diversifié et laisse place aux nécessités d'évolution du cadre urbain existant.

Le champ de la protection s'est peu à peu élargi dans son objet et dans



A P U R . C E N T R E H I S T O R I Q U E

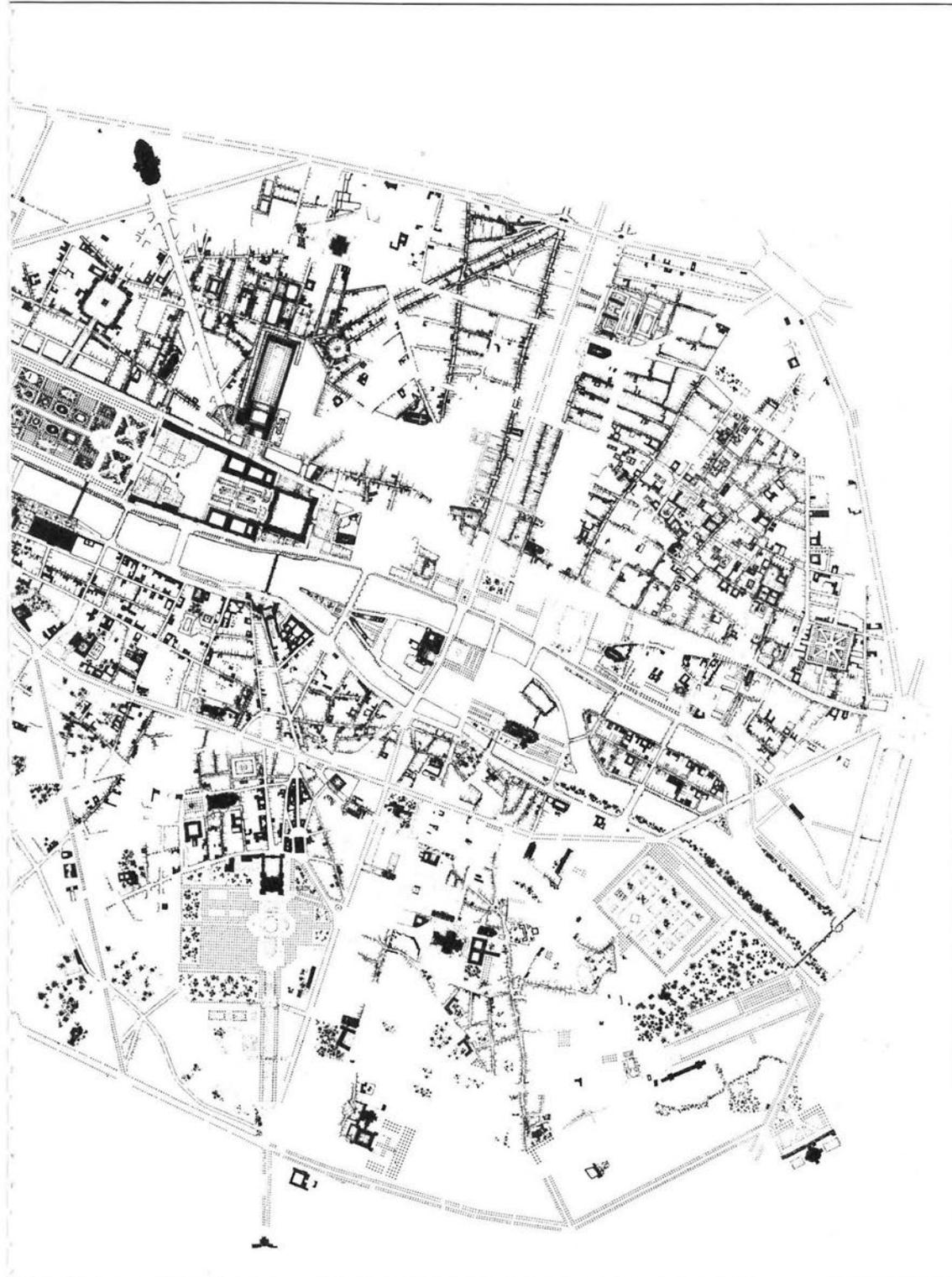
le domaine historique qu'elle couvre: du monument à l'ensemble urbain, et des quartiers les plus anciens aux tissus du siècle dernier.

La Restauration, le Second Empire, la Belle Epoque elle-même entrent tour à tour dans l'histoire architecturale de la ville. Mais, à ce stade il ne s'agit encore que d'une extension de la notion de conservation d'un patrimoine bâti de qualité.

C'est franchir un pas de plus, et entrer dans un domaine moins connu, que prétendre respecter et mettre en valeur, au-delà du cadre bâti, les éléments constitutifs du paysage urbain parisien de la périphérie: la trame de ses rues, les lignes directrices de son site et de son parcellaire, son épannelage. Ce sont ces notions, jugées précieuses pour l'édification des constructions nouvelles et

l'aménagement des quartiers parisiens, qui ont été regroupées sous le vocable de «*tissus constitués*».

Ces deux stades complémentaires d'élargissement de la notion de protection du paysage de la capitale méritent d'être présentés tour à tour car ils ont contribué de manière importante à la formulation des nouvelles règles du POS.



Présentés par ce plan, les grandes compositions urbaines classiques, la trame des voies anciennes et le rythme du parcellaire dans le centre historique de Paris ont naturellement constitué le domaine auquel s'est prioritairement attaché la politique de protection.

l'extension du champ historique de la protection

Jusqu'à une période récente les préoccupations de sauvegarde des monuments historiques et de leurs abords et de préservation de certains sites urbains avaient presque exclusivement concerné des périodes assez anciennes du processus de formation de la capitale. Ce choix était certes justifié par les menaces particulièrement sérieuses que leur âge même faisait peser sur ces bâtiments ou ces quartiers. Mais il reflétait aussi sans aucun doute une inclination de la culture et du goût qui portaient sur les productions architecturales et urbaines d'époques plus récentes un jugement sévère ou indifférent. C'est dire que les dispositions de protection avaient surtout pour objet des édifices, voire, plus rarement, des ensembles, dont la structure aristocratique de la société qui les a construits explique à la fois l'assez faible nombre et la très haute qualité. Aujourd'hui, de même que l'enseignement de l'histoire tend à intégrer des périodes de moins en moins reculées par rapport au moment où leur étude est entreprise, la sauvegarde des ensembles urbains tend à porter sur des quartiers dont l'édification remonte à une période de plus en plus rapprochée de celle où il est décidé de leur conservation. Rien n'est plus révélateur à cet égard que de remarquer que l'ordre de création ou de projet de création des secteurs sauvegardés à Paris suit exactement la chronologie de la formation des quartiers concernés.

C'est tout d'abord le Marais, avec sa grande architecture du XVII^e siècle, qui, sur 126 hectares, a été le premier érigé en secteur sauvegardé par arrêtés ministériels des 21 décembre 1964 et 16 avril 1965. Puis, c'est un quartier qui a connu son développement au XVIII^e siècle, le VII^e arrondissement, des Invalides à la rue des Saints-Pères, qui a fait l'objet en 1972 de la seconde mesure de cette nature, portant sur 135 hectares. Enfin, c'est aujourd'hui dans le quartier Saint-Georges, la «Nouvelle Athènes» (9^e arrondissement) constituée dans la première moitié du XIX^e siècle, que des études

préparatoires sont conduites dans cet esprit par le Secrétariat d'Etat à la Culture.

Voici, en effet, que le patrimoine hérité de l'ensemble du XIX^e siècle et du début du XX^e, qui était resté presque totalement hors du champ de la politique de protection des quartiers anciens, fait désormais l'objet de ce type de préoccupations.

Mais les conséquences méritent d'en être exactement appréciées. Malgré l'intensité du mouvement immobilier survenu au cours des dernières décennies, on peut dire en effet que Paris est encore aujourd'hui pour l'essentiel une ville du XIX^e siècle. Sous peine de figer totalement la ville ou de rendre inopérante, du fait même de son extension, la politique de protection du patrimoine de cette époque, il convient donc d'en définir avec discernement le champ d'application.

A cette fin, il faut d'abord s'attacher à évaluer de manière critique l'héritage architectural et urbain du XIX^e siècle, avant de décider en complète connaissance de cause des moyens les plus appropriés pour conserver à la capitale autre chose que des témoignages épars, désintégrés et privés de signification. C'est l'objet d'un recensement global qui est en cours à l'Atelier Parisien d'Urbanisme. Son établissement n'est pas aisé. Tout d'abord, les critères de référence qui permettraient de juger de la qualité plastique et architectonique des immeubles du XIX^e siècle sont à définir pour l'essentiel. On se trouve, en effet, non plus devant des édifices ou ensembles exceptionnels en nombre comme en qualité, mais devant un patrimoine d'un caractère nouveau, revêtant trois traits essentiels: importance quantitative, niveau moyen de qualité de la construction exceptionnellement élevé, uniformité de l'ordonnance urbaine.

Profitant de l'apport important de capitaux libérés par les bénéfices de la production industrielle et des échanges commerciaux, l'immeuble de rapport a connu, en effet, un essor considérable au XIX^e siècle, d'abord sous la Restauration et la Monarchie de juillet et principalement sous le Second Empire. C'est donc une architecture commune qu'il faut juger et décider ou non de conserver. Celle-ci a bénéficié de la croissance économique aussi bien que de l'amélioration des techniques: à partir du Second Empire se sont généralisés la taille mécanique de la pierre et l'usage de planchers à

solives métalliques. Les gains de coût permis par ce début d'industrialisation de la construction ont alors été reportés sur la richesse de l'ornementation des façades ou sur la décoration intérieure.

Ainsi s'est développé jusqu'au dernier entre-deux-guerre un type de construction qui, grâce aux progrès économiques et techniques, a pu multiplier, à l'usage d'une classe plus large, en l'adaptant souvent avec lourdeur ou ostentation, le modèle de mise en valeur du bâtiment aristocratique. De ce fait, la construction «bourgeoise» du XIX^e siècle a souvent atteint le niveau réservé à la construction de luxe dans la civilisation pré-industrielle.

Mais c'est probablement son souci d'ordonnement qui définit le mieux cette période. Le XIX^e siècle est incontestablement l'un de ceux qui, dans l'histoire, ont attaché le plus d'importance au traitement de l'espace urbain. C'est le visage entier de la ville qui est marqué par le rigoureux alignement haussmannien qui privilégie la cohérence de l'image urbaine par rapport à l'expression autonome des édifices particuliers. De telle sorte que c'est moins à la protection des bâtiments isolés de grande qualité ou originalité que l'on est conduit, mais bien plus à la conception du *nécessaire traitement des ensembles urbains*.

La cohérence du paysage de la rue constitue la qualité majeure du Paris du XIX^e siècle. rue du Bac (en bas à droite) une façade construite variée et d'une grande cohésion (fin XVIII^e, début XIX^e siècle); rue Saint-Lazare (en bas, à gauche) les immeubles Louis-Philippe soulignent, par leur fine modénature horizontale, la courbe de la voie; rue de Maubeuge (en haut), balcons, pilastres et souches de cheminée scandent par leurs lignes fermes le décor haussmannien.



l'extension du champ géographique de la protection: les tissus constitués

L'idée que, du fait de leur intérêt historique, archéologique et monumental, le cœur de la capitale, et même les «beaux quartiers» hérités du XIX^e siècle, appellent une politique de protection, est une idée qui ne rencontre plus guère d'objections aujourd'hui.

Cette attention toute particulière au cadre urbain du centre de Paris a trop souvent conduit, en contrepartie, à considérer les deux tiers de la ville qui l'entourent comme un espace neutre, indifférencié, sans qualité particulière. Ce partage binaire de la ville porte en lui un risque d'opposition et de heurts, à terme, entre deux paysages et deux formes de ville trop contrastés. Il pourrait aussi se révéler nuisible à la mise en valeur du centre lui-même, en conduisant à l'isoler dans un environnement urbain en mutation, telle une sorte de «cité interdite». Une vision moins contrastée des choses est ainsi la seconde évolution essentielle de la politique de protection des quartiers anciens.

Ainsi est-il progressivement admis tout d'abord que le centre historique de la ville ne se réduit pas à l'espace compris à l'intérieur de l'enceinte de Charles V, mais comprend en fait l'ensemble du territoire délimité par les boulevards, et la plus large partie des quartiers circonscrits par l'enceinte des Fermiers Généraux, encore que cette idée ne soit pas toujours facilement partagée quand il s'agit de l'Est de Paris: 11^e arrondissement, faubourg du Temple ou faubourg Saint-Antoine. Ainsi en vient-on surtout à considérer — et cette idée est admise avec encore plus de réticence — qu'au-delà des Fermiers Généraux, les quartiers de la périphérie ont aussi une histoire et possèdent dans certains de leur éléments des qualités d'espace qui méritent aussi d'être respectées.

Une enquête extensive effectuée à l'occasion de la préparation du Plan d'Occupation des Sols a cherché à reconnaître, dans l'ensemble de la couronne, *les tissus constitués*, c'est-à-dire ceux qui présentent un assez fort

degré d'homogénéité du parcellaire, une nette spécificité et une bonne lisibilité du paysage.

Ce travail a été entrepris de manière à rassembler les éléments nécessaires à une modulation par zone du règlement d'urbanisme dont l'urgence et le caractère indispensable étaient apparus clairement à l'examen des effets du règlement unique de 1967. Il s'est agi de reconnaître, comme le Schéma Directeur de Paris y invite, que le Paris périphérique, «dans son hétérogénéité et son désordre, comprend certaines unités de vie urbaine et des centres de quartier dont le rôle possible doit être dégagé et renforcé, afin de donner à cette vaste couronne une articulation, des lignes de force, une structure» et que ceux-ci doivent être «insérés dans les structures futures comme *catalyseurs de vie urbaine*». Car, «en ignorant cet apport du patrimoine urbain qui ne présente pas toujours une valeur archéologique ou esthétique évidente, on se priverait de l'appui d'*éléments de cohérence* que doit respecter l'évolution de la ville».

C'est ce facteur de cohérence qu'il a été cherché à faire apparaître en analysant les modes d'organisation des tissus les plus caractéristiques, le type d'implantation des bâtiments par rapport à la voie, leur volume, la configuration du parcellaire, sa correspondance avec les lignes de pente...

Le critère fondamental de référence a paru être celui de la qualité de la rue, dans son tracé, dans son échelle, dans son profil. C'est elle qui donne son identité au quartier, ramifiée souvent dans l'intérieur des îlots par des passages ou des cours qui prolongent ainsi l'espace public et lui donnent plus de force. Mais presque toujours l'intérêt de la rue, le plus aisément perceptible, renvoie à un élément sous-jacent à la constitution du tissu et essentiel: le parcellaire. Ce réseau, le plus souvent invisible au promeneur ou à l'habitant, est généralement établi de façon à exploiter au mieux le site et le relief qu'il épouse naturellement (ce qui est particulièrement remarquable au revers des «hauteurs» de Belleville ou de Ménilmontant).

Il a ainsi été possible de distinguer *les tissus dont le mode d'organisation — au moins par rapport à la voie — est établi* et où le processus d'urbanisation a réalisé une forme caractéristique

susceptible de servir de cadre satisfaisant à l'implantation de bâtiments nouveaux, et *ceux dont la structure demeure encore floue* par suite de la présence d'immenses parcelles, de «trous», de bâtiments industriels ou d'entrepôts qui, s'ils disparaissaient, ne laisseraient derrière eux que peu d'éléments propres à ordonner les constructions nouvelles.

Au regard de ces critères morphologiques d'examen des tissus de la couronne, et en prenant de plus en compte la qualité de l'animation urbaine qui s'y déploie et le caractère des populations et des activités qui y vivent, de nombreux ensembles intéressants ont été répertoriés. A l'observateur attentif, bien loin de représenter un vaste territoire indifférencié, la couronne des arrondissements périphériques apparaît composée de tissus constitués suivant plusieurs types bien caractérisés et donc la spécificité doit être maintenue à la faveur de l'aménagement.

les hameaux, villas et cités

Les plus étranges de ces tissus urbains, dans le cadre densément construit de la capitale, sont certainement les hameaux et villas qui subsistent nombreux dans la périphérie. Il s'agit d'espaces urbanisés par lotissement, situés à l'écart de la maille urbaine, desservis par des voies privées étroites, présentant généralement des espaces libres importants, une densité et une hauteur des constructions faibles le plus souvent (l'habitat individuel y subsiste encore, mais non exclusivement).

Cette forme d'organisation ne se rencontre pas seulement dans les villas, lieux «d'habitat bourgeois», telles que les hameaux du 16^e arrondissement, mais aussi dans des cités qui abritent des activités artisanales et dont la qualité d'espace est souvent grande. Elles sont nombreuses dans l'Est de Paris, par exemple autour du Père-Lachaise, mais elles subsistent encore dans le Sud (13^e arrondissement en particulier).

Hameaux et villas, cours et passages artisanaux constituent des îlots de calme dans Paris, ils permettent d'éviter l'uniformité des densités; c'est à ce titre qu'ils doivent être préservés, et non pour la qualité de leur architecture, souvent hétéroclite.



*Plus d'une centaine
de hameaux, villas et lotissements
font l'objet
dans le P.O.S. d'une
réglementation particulière
adaptée à chaque cas.
Elle concerne aussi bien
des groupes de pavillons modestes,
qui seraient dépourvus
d'intérêt partout ailleurs
que dans la capitale,
celui de la rue Santos Dumont
dans le XV^e arrondissement
par exemple,
que des ensembles plus riches
et plus plantés
comme le hameau Boileau
dans le XVI^e arrondissement.*



les tissus proches du système parcellaire rural

Face à la tendance à la densification au moins visuelle de la couronne, un autre type de tissu urbain apporte le même contraste souhaitable que les hameaux et villas. Il s'agit de quelques exemples d'une structure encore proche du système parcellaire rural qui s'est maintenue à l'écart des grandes voies traditionnelles de pénétration et des villages, et qui n'a connu que tardivement, dans la deuxième moitié du XIX^e sans doute, une urbanisation assez lâche et

quelque peu marginale. Celle-ci n'a pas bouleversé l'ancienne trame des terres cultivées et les orientations des sentiers qui les desservait ou reliaient entre eux les villages. Ainsi trouve-t-on le secteur des Haies-Vignoles-Orteaux, entre l'axe Avron-Saint Antoine et l'axe Charonne-Bagnolet; le secteur l'Ermitage-Cascades-de la Mare, entre Belleville et Ménilmontant. Cette origine historique explique la prégnance du parcellaire ancien dans la forme d'organisation que ces quartiers présentent aujourd'hui encore. Alors que les anciens villages, en s'urbanisant, ont perdu leur architecture originale, même quand ils

ont conservé leur structure, ces tissus ont souvent gardé leur style de construction de type «villageois», surprenant dans le Paris actuel.

Les caractères de ces tissus rendent leur traitement délicat. Les voies sont étroites, d'une largeur presque toujours inférieure à 10 ou 12 mètres, elles présentent un tracé capricieux en apparence, mais qui exploite le plus souvent les lignes constitutives du site (courbes de niveau, lignes de pente), ou elles créent par elles-mêmes un site urbain pittoresque, original en 1975 à l'intérieur de la capitale. Elles forment



un maillage assez lâche, complété par de nombreux passages.

La bordure de l'îlot est basse, et non homogène dans sa hauteur. La continuité visuelle de l'alignement est réelle, mais s'appuie en fait sur un linéaire assez souple comportant, entre les bâtiments sur voies, des cours, des entrées de passages...

Le parcellaire est généralement allongé et étroit sur rue, mais comporte, par suite des nombreuses redivisions foncières, quelques grandes parcelles en cœur d'îlot.

L'architecture conserve de nombreux éléments d'origine rurale

(porches, toits de tuiles plates). Elle est généralement recouverte d'un enduit de plâtre.

Si le «pittoresque» de ces tissus est certain, les activités qu'ils abritent et la population qui y loge sont généralement défavorisées et menacées dans leur maintien à Paris. Il est indispensable de prêter une particulière attention à ces caractères lors des aménagements qui y seront effectués. D'autre part, du fait de leur situation dans Paris, la préservation de ces tissus est souvent la condition de la sauvegarde de *sites parmi les plus sensibles* bien que les moins connus

de Paris, comme celui que forment les collines de Belleville et de Ménilmontant, avancées du plateau de Romainville. Toute rénovation, possible étant donné la qualité médiocre du domaine bâti de ces îlots, qui ne respecterait pas leur mode d'insertion dans le site, risquerait d'altérer profondément le caractère de la cuvette parisienne.

Elle ferait aussi disparaître des tissus qui, dans le mouvement de densification de la couronne, permettent d'éviter l'uniformisation croissante des quartiers périphériques de la capitale.



Le village de Charonne (page ci-contre) constitue le seul exemple manifestant aujourd'hui encore de manière tangible la présence et les caractères des anciennes petites agglomérations rurales établies autour de Paris et bientôt absorbées par la ville.



Sur la Butte aux Cailles (en haut) ou dans le secteur des rues des Cascades et de la Mare (en bas), ce n'est pas tant l'architecture des bâtiments qui mérite d'être conservée que l'esprit, les tracés et l'échelle très particuliers de ces quartiers qui assurent à la métropole moderne la variété de ses ambiances.

les tissus «organiques» à bordures continues

Le type de tissu qui caractérise le mieux la couronne parisienne ne marque pas de rupture dans son mode d'organisation avec la structure proche du système rural que nous venons d'évoquer, mais son degré de constitution, particulièrement sur les rives des rues, est beaucoup plus avancé. C'est pourquoi il peut être défini comme un *tissu à bordures continues et ordonnées*.

Si l'organisation des franges d'îlots donnant sur les voies principales est bien marquée leur composition interne, au contraire, reste souvent plus désordonnée et hétérogène (grande parcelle de cœur d'îlot par exemple, avec un étroit débouché sur la voie), moins achevée et moins dense. Rien de comparable, ici, dans l'intérieur des îlots, à l'utilisation complète et géométrique de tout l'espace par le tissu haussmannien.

Ce type de tissu est celui qui correspond le plus à l'image que l'on se fait généralement du *Paris populaire du XIX^e siècle*: la liste des voies qui l'illustrent évoque spontanément l'histoire collective de Paris et l'animation de la vie de quartier traditionnelle: Faubourg Saint-Antoine, Ménilmontant, Charonne, Belleville, La Chapelle, Batignolles, Passy, Grenelle...

Les plus anciens de ces tissus, contigus au Paris historique, comme le Faubourg Saint-Antoine, par exemple, ou certaines parties du 11^e arrondissement (Faubourg du Temple, Folie-Méricourt...) sont souvent assez apparentés aux quartiers centraux, en particulier par l'aspect de la rue, le rythme du parcellaire, l'âge des constructions, leur gabarit. Cependant, les îlots étant généralement de plus grande dimension que dans le centre, l'organisation interne en est différente: importance des cours successives, bordées de bâtiments étroits édifiés «en placard», ainsi que des passages artisanaux.

Une constitution assez poussée et assez homogène spécifie *les ensembles urbains élevés à la charnière du milieu du XIX^e siècle, souvent par lotissement*. C'est alors la réplique en périphérie, avec des moyens plus réduits et un plan moins régulier, de certains quartiers du centre construits sous la Restauration ou la Monarchie de Juillet (le secteur de la





Le secteur des rues François-1^{er}, Marbeuf, Pierre-Charron et de l'avenue George-V (VIII^e arrondissement) forme un ensemble haussmannien dont la grande homogénéité et le mode systématique d'organisation sont très lisibles sur cet extrait de plan parcellaire où sont indiquées (par une teinte plus ou moins foncée selon le nombre d'étages) les hauteurs des bâtiments.

Parmi les tissus constitués de Paris, les plus remarquables sont ceux où le cadre bâti et l'espace public qu'il définit se prêtent à l'animation de la rue et à la diversité des activités. Ci-contre le Faubourg St-Antoine.



Madeline par exemple ou de St-Vincent-de-Paul) ou même des versions pauvres de l'ère haussmannienne. Cette relative homogénéité des constructions, en particulier de leur hauteur, et l'assez fort degré d'occupation de l'îlot sont typiques du quartier de la Goutte d'Or, du quartier de Clignancourt, du quartier des Batignolles, du quartier Plaisance, du quartier de Grenelle...

Les voies dont le tracé remonte aux époques les plus lointaines, celles qui furent les axes de pénétration dans Paris, qui desservirent *les anciens villages* dont elles constituèrent le centre, tiennent souvent du processus progressif et organique de leur constitution un caractère moins homogène des constructions. C'est le cas, par exemple, des rues de Charonne et de Bagnolet, de Ménilmontant et de Belleville, de la rue de Charenton, pour ne citer que les plus connues d'entre elles. Les îlots bordés par ces voies, de grande dimension, présentent le plus souvent une occupation du sol assez hétéroclite.

Cette diversité des tissus à bordure ordonnée fait leur charme et leur intérêt. Mais celui-ci tient aussi largement à l'importance de la fonction commerciale qui s'y exerce en contact de la voie et de la fonction artisanale ou de petite industrie qui s'est établie à l'intérieur des îlots. La permanence de cette animation à travers l'histoire est d'ailleurs frappante. Beaucoup des voies qui le caractérisent sont ainsi,

comme il a été dit, les «grand'rués» des anciens villages.

La «*multi-fonctionnalité*» est aujourd'hui encore, au même titre que dans le centre historique, un caractère très important de ce tissu continu «organique» que l'on rencontre dans les anciens faubourgs ou villages et à leurs abords: Saint-Antoine, Ménilmontant, Batignolles, Grenelle, Plaisance...

Sous réserve des diversités que nous venons d'indiquer, les caractéristiques de ce mode d'organisation de l'espace paraissent être les suivantes:

- les voies sont de largeur moyenne: 12 m environ;
- la continuité visuelle de l'alignement est généralement complète, mais n'est pas rigide et semble parfois plus le produit d'un développement organique et le fruit des habitudes d'une époque que la conséquence d'un règlement strict d'ordonnancement. De ce fait, la hauteur des immeubles n'est pas toujours homogène. Elle est, en moyenne, de R + 3, R + 4.
- les bâtiments industriels et d'entrepôts ne donnent pas, généralement, sur les voies principales (à la différence du type de tissu proche du système rural), mais de nombreuses activités sont exercées en fond de parcelles ou sur les venelles secondaires;
- le parcellaire est généralement d'une taille assez faible sur voie, 10 à 15 m environ;
- les bâtiments sont en blocage recouvert de plâtre, certains en pierre

de taille, sans grand balcon; ils présentent une modénature fine.

L'aménagement de la ville doit reconnaître les *qualités éminemment parisiennes de ces tissus* et contribuer à mettre en valeur l'aspect très mesuré de leurs rues, bien à l'échelle de la vie de quartier, à préserver le profond mélange des fonctions qui y sont exercées: résidence, commerce, activités. En effet, par la mesure harmonieuse de leurs espaces, ils constituent *un cadre privilégié de l'animation* et méritent pour cela de voir leur structure reconduite dans ses grandes lignes à l'occasion des constructions nouvelles.

Beaucoup sans doute de ces tissus relèveront d'une politique de réhabilitation du logement, d'autant plus justifiée qu'ils présentent le plus souvent une densité construite assez élevée, tout au moins sur leurs bordures, et que les bâtiments qui s'y élèvent sont d'assez bonne qualité (le plan de bois ayant été progressivement abandonné lors de leur constitution). Les rénovations ponctuelles devront être assez strictement encadrées par les mesures prises dans le POS de manière à s'insérer sans rupture dans le paysage de la rue. Mais les rénovations d'envergure elles-mêmes, quand elles se révéleront nécessaires, pourraient, en s'inspirant des lignes constitutives des quartiers qu'elles sont appelées à moderniser et équiper, gagner sans doute considérablement en qualité et en caractère et devenir plus «parisiennes».

les tissus «systématiques», haussmanniens et post-haussmanniens, à bordures ordonnancées

Le quatrième type de tissu est celui qui présente les caractères les plus aisément reconnaissables. C'est la forme d'organisation la plus serrée, la plus rigide et la plus achevée, *l'ordre continu le plus strict*. Historiquement, c'est aussi le tissu le mieux daté. Il apparaît au moment où les règlements deviennent plus précis et contraignants (1859-1884-1902). Bien que des différences importantes existent entre ceux-ci quant au gabarit sur voie, en particulier entre le règlement de 1859 (plus proche de 1784) et celui de 1902, ils forment une famille unique se définissant par l'investissement régulier et systématique de l'ensemble de l'îlot par les constructions principales qui interdit le développement ultérieur de bâtiments adventices.

L'alignement est rigoureux, la hauteur des immeubles est constante, les corniches alignées (à 17,50 m ou 20 m le plus souvent) caractérisent le mieux ces ensembles par rapport aux autres types de tissus ordonnés. Le parcellaire est le produit d'un découpage régulier (15-20 m), les immeubles sont presque toujours en pierre de taille, les constructions parasites peu nombreuses ou inexistantes du fait de l'occupation très planifiée des parcelles.

Ce tissu est en principe le plus «dur», donc le moins vulnérable, même si, très développé dans l'Ouest, il peut être attaqué par la rénovation «de standing». Cependant, du fait de son caractère très homogène, c'est aussi l'un de ceux qui supportent le plus mal les interventions malheureuses: retraits, hauteurs trop fortes. Il est alors porté atteinte au seul élément intéressant de ce type de tissu, sa qualité née de l'uniformité, comme le montre l'exemple de l'immeuble Honeywell-Bull, boulevard Maiesherbes.

Une certaine monotonie a été reprochée au paysage urbain qui résulte de cette forme de construction et d'urbanisme. L'expérience montre qu'à supposer même que ce défaut soit incontestable, il est — à tout prendre — beaucoup plus supportable que l'effet de rupture qu'apporte — sauf opération d'ensemble — l'intrusion

ponctuelle d'un élément totalement disparate dans son échelle comme dans son mode de traitement.

L'analyse des qualités propres de chacune des grandes familles de tissu urbain qui composent Paris permet ainsi de mieux appréhender les éléments constitutifs du paysage parisien (forme du parcellaire, rythme et hauteur des façades, plafond des bâtiments) dans leur variété.

Elle ne doit pas être comprise comme la traduction d'une volonté purement conservatrice qui chercherait à bloquer par principe toute réalisation nouvelle dans les quartiers ainsi répertoriés. L'attention portée aux tissus de la périphérie dont la constitution est la plus remarquable a essentiellement pour objet de *guider les rénovations futures*, ponctuelles ou groupées, en définissant les meilleures conditions d'intégration des constructions nouvelles dans les tissus existants, avec lesquels, quelle que soit notre philosophie de la ville, il est obligatoire de composer. *Il ne s'agit pas de figer Paris dans son domaine immobilier souvent vétuste, il s'agit de déterminer les conditions d'une évolution cohérente des paysages de la capitale.*

C'est l'un des propos du P.O.S. dont il convient par conséquent de présenter maintenant les mesures réglementaires les plus significatives à cet égard.

L'exemple de la place des Ternes illustre bien le souci de l'ordonnance des places et des avenues et celui de l'ornementation des façades qui caractérisent l'urbanisme d'Haussmann et des débuts de la Troisième République.

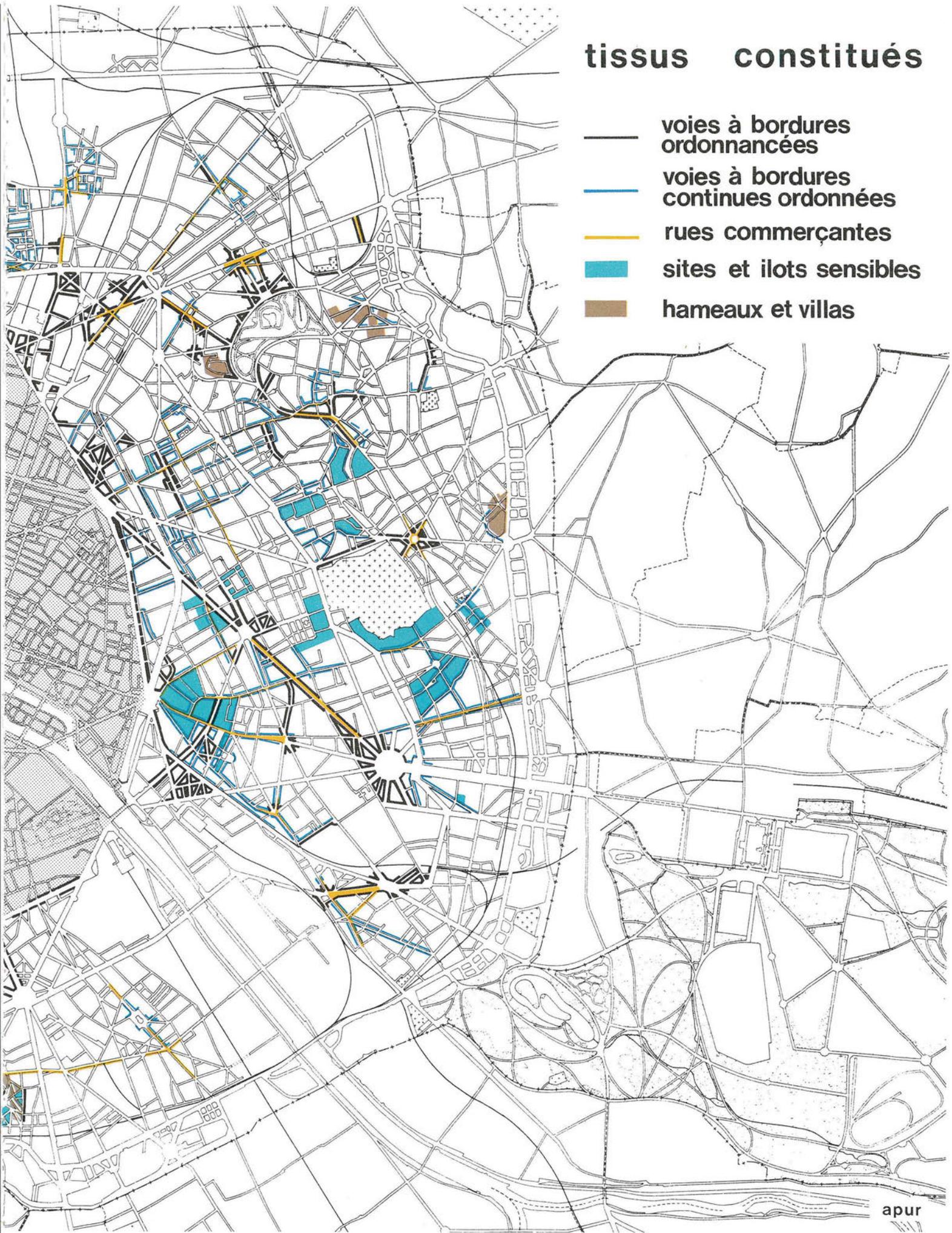


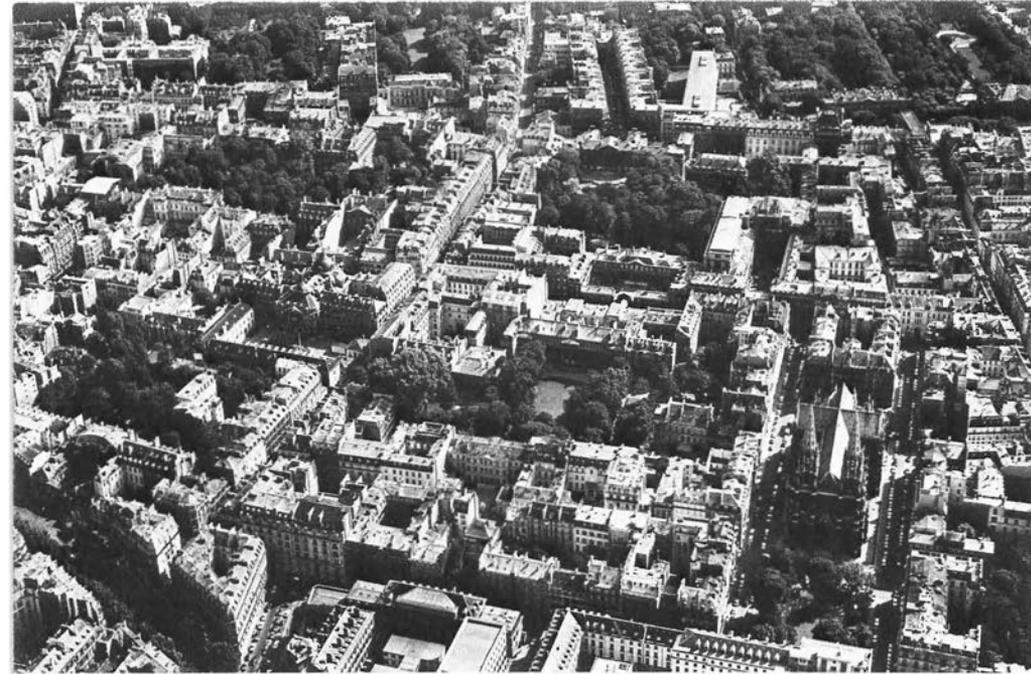




tissus constitués

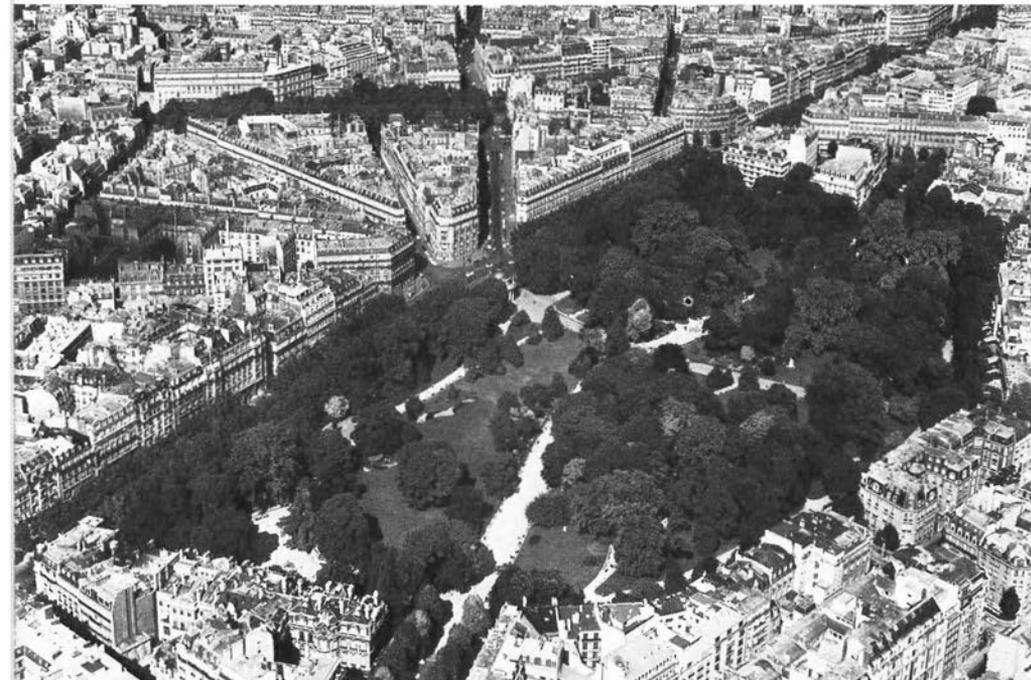
- voies à bordures ordonnancées
- voies à bordures continues ordonnancées
- rues commerçantes
- sites et ilots sensibles
- hameaux et villas





Dans le VII^e arrondissement, importance des espaces verts à l'intérieur des îlots.

De part et d'autre de la rue de Belleville, le tissu dense d'un quartier populaire du XIX^e siècle établi au-delà de l'enceinte des Fermiers Généraux.



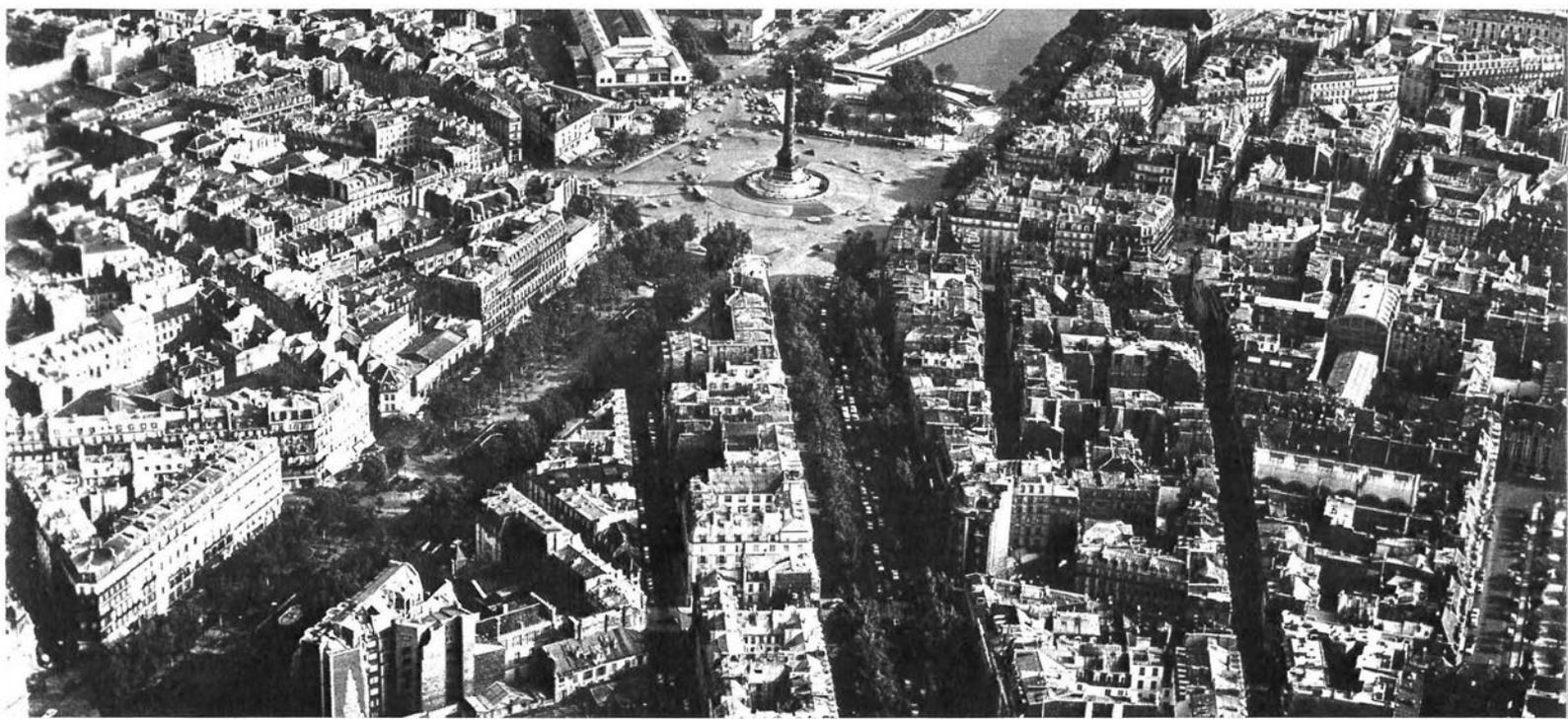
Autour du Parc Monceau, un des tissus haussmanniens les plus ordonnancés de la capitale.

La place de la Bastille, point de rencontre entre le centre historique et les anciens faubourgs.



Dans le XIII^e arrondissement, le plan libre d'un quartier rénové.

Près de la Porte de Champerret un groupe d'immeubles de l'entre-deux-guerres



Les apports nouveaux de la réglementation du P. O. S.

La réglementation du nouveau P.O.S., qu'il ne s'agit pas ici de commenter dans son entier mais seulement en ce qui concerne les dispositions réglementaires les plus novatrices pour le paysage urbain de la capitale, a été élaborée au cours de nombreuses séances de travail par un groupe ad hoc, formé entre les élus et l'administration, qui a conduit sa réflexion à partir des documents d'étude et des propositions préparées par la Direction de l'Urbanisme et du Logement de la Préfecture de Paris avec le concours d'autres services et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (1).

Elle reflète ainsi, à l'issue de cette procédure, des préoccupations très larges et d'importantes confrontations d'idées sur tout ce qui touche à l'avenir souhaitable des tissus urbains de la capitale dans la dizaine d'années d'application d'un P.O.S., à la fois dans leur «contenu» démographique économique et social et dans leur «contenant», leur domaine bâti, leur paysage.

Si, dans cette présentation, nous avons voulu mettre davantage l'accent sur les problèmes de traitement de la forme urbaine, après avoir traité des questions de population, d'emploi et de transport dans notre numéro 10/11, il est évidemment indispensable d'avoir à l'esprit les deux ordres de préoccupations pour comprendre la portée véritable du nouveau Plan d'Occupation des Sols.

Celui-ci procède en effet largement de la volonté de mettre en œuvre un nouvel équilibre entre une conception de l'urbanisme parisien rigoureusement modernisatrice et transformatrice, comme celle qu'exprimait en grande partie le Plan d'Urbanisme Directeur de 1967, et la conception «environnementaliste» par trop fixiste qui, en réaction contre les évolutions de Paris depuis 15 ans, s'est développée dans les années récentes.

L'attachement au paysage familier de la ville qui croît en raison même de l'accélération des mutations du cadre bâti, ne doit pas conduire à édifier en valeur en soi la permanence de tout élément de l'environnement urbain, et à

soustraire à toute transformation les deux tiers, sinon la totalité, de la ville.

S'il est nécessaire de retrouver et de mettre en valeur les qualités de la «ville des quartiers et des rues» et d'éviter dans la capitale tout urbanisme de grand ensemble, il n'est pas possible de condamner à priori toute

destruction ou toute construction nouvelle quand le parc immobilier de la capitale compte plus de quatre logements sur dix sans W.C. intérieur, quand, selon l'I.N.S.E.E., plus de 17% de la population vit dans des logements à surpeuplement accentué, quand les employés disposent souvent

LE ZONAGE

	C.O.S.				C.O.S.		
	HABITAT COMMERCES COLLECTIFS	BUREAUX	ACTIVITES		HABITAT	BUREAUX	ACTIVITES COMMERCES COLLECTIFS
ZONE UA	3,50	2,00	2,00	SECTEUR UMa	3,00	1,50	3,00
ZONE UC				SECTEUR UMb	2,50	1,50	3,50
SECTEUR UCa	2,70	1,00	2,70	SECTEUR UMc	2,00	1,00	3,50
SECTEUR UCb	2,70	1,00	2,70	SECTEUR UMd	1,50	1,00	3,50
SECTEUR UCc	1,80	-	1,80	ZONE UN			
ZONE UF	3,50	3,50	3,50	ZONE UR			
ZONE UH	3,00	1,00	2,00	SECTEUR URa	2,70	-	2,70
ZONE UI	-	-	3,50	SECTEUR URb	2,70	-	2,70
ZONE UL	-	-	-				

LES EQUIPEMENTS EXISTANTS

EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT	TERRAINS OU ETABLISSEMENT DE SPORT EXISTANT
ESPACE VERT PUBLIC EXISTANT	CIMETIERE
TERRAINS CONCÉDÉS DANS LES BOIS	

LES RESERVES

ELARGISSEMENT OU CRÉATION DE VOIE	ESPACE VERT PUBLIC
ALLEE PIETONNIERE	ESPACE VERT DE COMPENSATION (Loi du 7 Février 1953)
EQUIPEMENT PUBLIC	EQUIPEMENT SPORTIF
	VOIE EN TRÉFONDS

LES SERVITUDES

GABARITS DE PROTECTION	ZONE DE SERVITUDES NON AÉDIFICANDI
HAUTEUR VERTICALE : 12,00 m	ESPACE VERT INTÉRIEUR A PROTÉGER
HAUTEUR VERTICALE : 15,00 m	ESPACE BOISÉ CLASSÉ
HAUTEUR VERTICALE : 17,50 m	FUSEAU DE PROTECTION - ECHAPPÉE - PERSPECTIVE
HAUTEUR VERTICALE : 20,00 m	FAÇADE D'ARCHITECTURE CONTRÔLÉE OU ORDONNANCÉE
HAUTEUR VERTICALE : 23,00 m	
HAUTEUR VERTICALE : H < P + 3 < 23,00	
HAUTEUR VERTICALE : 25,00 m	

NB: Les pointilles indiquent les façades assujetties aux règles de hauteur ci-dessus et soumises en outre à la règle d'implantation des constructions à 6,00 m de l'axe de la voie (article 6 du règlement)

LES PERIMETRES

DE PLAN PERMANENT DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (P.P.S.M.V)	DE RESTAURATION IMMOBILIÈRE DE POS PARTICULIER ET PLAN ANNEXE DE MONTMARTRE
DE ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) ET DE RENOVATION CONVENTIONNÉE	DU TERRITOIRE ZONIER (Loi du 19 Avril 1919 modifiée par la loi du 10 Avril 1930)
DE ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRE (ZAD)	

de moins de 10 m² par personne dans des locaux parfaitement inadaptés pour exercer leur travail.

Le parc existant est, bien sûr, souvent réhabilitable et devra l'être. Les logements peuvent être, pour la plupart, équipés. Le desserrement des emplois peut créer de meilleures

conditions de travail. Mais il n'en reste pas moins que, pour conserver sa population résidante et pour maintenir son dynamisme et son ouverture sur la société internationale, la capitale devra connaître un mouvement de construction non négligeable. C'est ce mouvement que le Plan d'Occupation

des Sols a pour objet de contrôler, de discipliner et d'encadrer.

L'application de ses dispositions devrait démontrer dans les futures années qu'il est possible de poursuivre à un rythme plus tempéré la modernisation du domaine bâti de la capitale, et surtout de ses logements, sans entraîner une destruction de la vie et du cadre urbains, mais, au contraire, en les régénérant, et sans aboutir à une densification en résidents et en emplois — d'ailleurs démentie par toutes les données statistiques, même dans le contexte de fort mouvement immobilier des années 60, mais dont la croyance à la vie dure —.

Pour parvenir à cet objectif, le Plan d'Occupation des Sols formule essentiellement deux types de règles; d'une part, il définit les droits de construire qui ont été largement modulés suivant les secteurs géographiques de Paris auxquels ils s'appliquent et suivant les fonctions qu'ils concernent (habitat, bureaux, logements), d'autre part, il prescrit, par un jeu de dispositions adaptées à chaque grand type de tissu urbain, l'implantation, le volume, la hauteur des constructions et le traitement des espaces libres.

C'est par les indications de sa légende que se manifestent le plus clairement la nature et la portée d'un plan d'urbanisme. Leur établissement est sans doute — quoi qu'il puisse paraître — l'une des tâches les plus délicates de ceux qui ont la charge d'en élaborer. C'est la raison pour laquelle — malgré le caractère abstrait et ingrat de cette publication — la légende du P.O.S. de Paris se trouve ici présentée en quelque sorte en préface au commentaire de son contenu. Rien ne peut mieux permettre de comprendre ce que l'on peut attendre de ce document et ce que l'on ne doit pas y rechercher. Le P.O.S. définit presque uniquement des prescriptions de caractère foncier permettant à chaque propriétaire de parcelle de déterminer les droits qui s'y attachent du fait de la combinaison de règles successives: appartenance à une zone, définition de la constructibilité admise en fonction de l'affectation, prescriptions d'implantation et de volume, existence de servitudes... A l'inverse, le P.O.S. n'est pas à proprement parler un plan d'aménagement. Les zones qui ne doivent pas évoluer uniquement au gré d'interventions successives de caractère privé, mais pour lesquelles une intervention — sous une forme ou sous une autre — de la puissance publique est requise (secteurs sauvegardés, zones d'aménagement concerté, périmètres de rénovation, de restauration ou de grandes opérations) doivent faire l'objet de documents spécifiques plus précis, qui, établis sous le contrôle de la collectivité locale, en définissent cas par cas le contenu sous la forme soit de P.O.S. partiels, soit de Plans d'Aménagement de Zone (P.A.Z.), soit de schémas de secteurs.

(1) Conformément à la Loi d'Orientation Foncière et à ses textes d'application, la Commission d'élaboration conjointe du P.O.S. de Paris comprenait:

- pour le Conseil de Paris, au titre de la troisième Commission:
 - M. Rocher, Président, M. Romani et M. Claude Estier;
 - au titre de la 7^e Commission:
 - M. Tiberi, Président et M. Listambert;
 - au titre de la Commission des Affaires Culturelles:
 - M. Legaret Président et M. Frédéric-Dupont,
 - au titre de Rapporteur Général du Budget: M. Christian de la Malène:
 - pour l'Administration;
 - un représentant de la Préfecture de Région,
 - le Directeur Général de l'Aménagement Urbain,
 - le Directeur de l'Urbanisme et du Logement,
 - le Directeur de la Voirie,
 - le Directeur de l'APUR,
 - le Directeur des Finances et des Affaires Economiques,
 - le Directeur des Affaires culturelles.
- Un représentant permanent avec voix consultative du Ministère de l'Equipement.
- C'est la Direction de l'Urbanisme et du Logement, et singulièrement le Service des Etudes et Grande Opérations (SEGO) dirigé par M. Lebasnier, qui, sous l'autorité de M. Roussilhe, a assuré la préparation du travail de cette commission, le secrétariat de ses réunions, et la mise au point des divers types de documents résultant de ses décisions.

Des C.O.S. plus adaptés aux caractères des tissus urbains

Paris-Projet, dans son numéro 10/11, a déjà évoqué les règles de Coefficient d'Occupation du Sol (C.O.S.) qui définissent les potentialités constructibles d'une parcelle.

Nous en rappelons ici quelques caractéristiques, dans la mesure où le C.O.S., suivant le niveau auquel il est fixé par rapport à la densité du domaine bâti existant, est le facteur essentiel d'incitation ou de dissuasion de la construction nouvelle et donc de modification des éléments du paysage de la ville.

L'abaissement des droits de construire «bureaux» est considérable sur tout le territoire de la capitale — à l'exception du périmètre restreint du vieux centre des affaires où la réglementation autorisera une modernisation sans densification des locaux inadaptés —. Dans la zone d'affaires le C.O.S. «bureaux» est réduit à 2 alors qu'il s'élevait à 4,25 environ (C.U.S. 3,5). Partout ailleurs le bureau, quand il n'est pas frappé d'un C.O.S. nul (zone résidentielle), ne bénéficie plus que d'un C.O.S. de 1,5 à 1. Cette mesure va avoir pour effet de réduire pratiquement à l'exception les transformations du domaine bâti au profit de cette fonction, ce qui jouera en faveur du maintien des tissus urbains des VIII^e, XVI^e et XVII^e arrondissements formés pour l'essentiel au XIX^e siècle et contribuera à la préservation des ensembles de cette époque.

Au contraire, afin d'encourager les activités industrielles et artisanales dans Paris, les droits de construire qui leur sont applicables ont été fixés à un niveau élevé (3 et 3,5 dans les secteurs géographiques où elles sont importantes). Il n'en découlera pas cependant, du fait du mouvement économique général, un grand mouvement de construction propre à se traduire par des répercussions sensibles sur le paysage de la capitale.

C'est donc au droit de construire «logement» qu'il faut porter le plus d'attention, car c'est lui qui déterminera — plus encore que sous le régime du P.U.D. — l'essentiel des

transformations immobilières de la capitale. C'est la modulation de ce droit par secteur géographique qui reflète le mieux la volonté nouvelle de tenir compte des caractères des quartiers de Paris en y autorisant une construction plus ou moins facile et plus ou moins dense.

- 1) Trois types de zones, pour des raisons différentes, ont été affectés d'un C.O.S. «logement» d'une valeur assez élevée, quoique offrant des possibilités un peu inférieures à celles ouvertes par l'ancienne réglementation (CUS de 3, soit COS de l'ordre de 3,75).
— Dans la *zone d'affaires*, de l'Opéra à la Porte Maillot, où les densités construites observables sont fortes, le C.O.S. «habitat» est fixé à 3,5, de manière à permettre, sur les parcelles aujourd'hui moyennement denses ou portant des immeubles vétustes ou inadaptés, la réalisation d'immeubles voués à la résidence, et à lutter ainsi contre la dépopulation rapide.
— Un raisonnement analogue en faveur de la défense de la fonction résidentielle dans un secteur de forte densité immobilière, construit pour l'essentiel au XIX^e siècle et au début de XX^e siècle, a conduit à fixer le C.O.S. «logement» à 3 dans la *zone d'habitat prioritaire* entourant au Nord et au Sud la zone d'affaires: quartiers Grenelle, Necker, et Montparnasse au Sud, quartiers Ternes, Monceaux, Batignolles, Europe, Saint-Georges et Rochechouart au Nord, et dans un secteur homogène de l'Est de Paris: le quartier Bel Air.
Il faut observer que le C.O.S. de 3 est soit inférieur, soit du même ordre de grandeur que les densités existantes. Il n'est donc pas par lui-même incitateur et conduira surtout à des réalisations ponctuelles dans ce qu'on appelle parfois d'une image triviale mais significative les «dents creuses».
— Dans un tout autre contexte foncier et bâti, afin d'y favoriser la fonction résidentielle, le même C.O.S. «logement» assez élevé est affecté à des secteurs importants de la couronne d'arrondissements périphériques regroupés sous le terme de «*zone mixte U.M.a*»: le Sud du XV^e arrondissement (quartier Javel et quartier Necker);

une large partie du XIV^e arrondissement (quartier Petit-Montrouge), du XIII^e (quartiers Maison-Blanche, Salpêtrière), du XX^e (quartiers Charonne et Saint-Fargeau) et du XVIII^e arrondissement (quartiers Grandes-Carrières et Clignancourt). Un nombre de parcelles assez élevé de ces quartiers présente aujourd'hui une densité de construction inférieure au droit de construire déterminé dans le P.O.S. Le mouvement immobilier devrait donc s'y poursuivre, mais à un rythme ralenti du fait de l'abaissement sensible du C.O.S. «logement» (de 3,75 à 3) et drastique du C.O.S. «bureau». L'évolution nécessaire du domaine bâti pourra de ce fait y être mieux contrôlée sans y être complètement bloquée. Les autres règles d'urbanisme devront contribuer à la constitution d'un tissu urbain plus en rapport avec le paysage de Paris: elles y revêtent une particulière importance. Il semble en effet possible — les exemples de tissus urbains existants le prouvent et certaines études d'application tendent à le confirmer — de construire au C.O.S. de 3 dans un épannelage modeste de 25 ou 31 mètres et en respectant une implantation à l'alignement de la rue.

- 2) Dans quatre autres types de zones, les C.O.S. «logement» ont été réduits de manière beaucoup plus importante.
— Le droit de construire a été fixé à 2,70 dans une *zone dite «résidentielle»*, qui recouvre de larges parties de l'Ouest de la ville (dans le XVI^e arrondissement) entoure les grands parcs et (Monceau, Montsouris, Buttes-Chaumont). Il a été abaissé de façon à permettre la conservation ou la création d'un tissu assez aéré, comportant des espaces libres et des espaces verts intérieurs importants.
— C'est naturellement un tout autre objectif qui est visé par la réduction des droits de construire dans le *centre historique* (zone dite multifonctionnelle). La valeur très dissuasive du C.O.S. de 2,70 par rapport aux densités existantes — pour la plupart de l'ordre de 5 — a

été déterminée de manière à écarter de ces quartiers, dont le patrimoine bâti doit être conservé et mis en valeur, toute pression à la construction nouvelle — pression qui s'est, d'ailleurs, peu manifestée, dans un contexte pourtant plus favorable au constructeur, au cours des quinze dernières années —.

— Au contraire, de nombreux secteurs des *X^e et XI^e arrondissements* et de la *couronne périphérique Est et Sud* du fait de leurs caractéristiques d'occupation du sol (hétérogénéité des constructions, grandes parcelles en cœur d'îlot, nombreuses activités industrielles), se sont révélées particulièrement sensibles aux transformations immobilières et risquaient de connaître une rupture d'équilibre complète de leur milieu social et urbanistique dans l'hypothèse d'une poursuite de ce mouvement.

Aussi, afin de préserver à la fois leurs habitants, leurs activités et les grandes lignes de leur cadre urbain actuel — ils comprennent de nombreux tissus constitués ou intéressants —, le C.O.S. «logement» a-t-il été réduit à 2,50 dans les quartiers des *X^e et XI^e arrondissements* particulièrement riches en activités diverses, et à 2 dans les quartiers les plus populaires et les plus industriels de la couronne: Plaisance (*XIV^e arrondissement*), de la Gare (*XIII^e arrondissement*), de la Réunion, Belleville et Ménilmontant (*XX^e arrondissement*), la Chapelle et les abords du Bassin de la Villette (*XIX^e arrondissement*).

Cette disposition devrait permettre de rendre plus fréquent le choix des propriétaires en faveur de la réhabilitation des logements existants, moins tentant sur le plan foncier pour les industriels, le déménagement hors Paris de leurs entreprises.

Ce C.O.S. modéré se traduira aussi par une enveloppe des constructions nouvelles plus appropriée aux qualités propres des tissus constitués.

— Enfin, aux *abords des grandes opérations* envisagées par la puissance publique, un C.O.S. très bas pour la capitale — 1,5 — a été fixé, de manière à éviter toute spéculation foncière et toute réalisation prématurée pouvant compromettre à terme la bonne fin

d'un projet d'urbanisme. La cohérence des paysages nouveaux et la qualité de leur raccordement à la ville ne pourra que gagner à ce que les constructions soient différenciées dans ces secteurs (quartiers ou îlots riverains des abattoirs de la Villette, du secteur Sud-Est, des abattoirs de Vaugirard).

Une rapide analyse des droits de construire affectés aux diverses zones de la capitale montre ainsi que, même si ce n'est pas leur projet principal, les nouveaux C.O.S. déterminent des potentialités de construction qui s'accordent avec une politique de mise en valeur du cadre urbain parisien: le Centre Historique est soustrait à toute pression immobilière; celle-ci est réglée à un niveau très modéré dans les ensembles géographiques homogènes du *XIX^e siècle* du centre des affaires et de l'Ouest, et au seul bénéfice du logement; elle est considérablement abaissée sur le plupart des tissus constitués les plus populaires et les plus industriels du Sud et surtout de l'Est de la ville. Il s'agit donc d'un progrès très important par rapport à la réglementation ancienne presque uniforme sur l'ensemble du territoire et beaucoup trop généreuse.

des plafonds de hauteur réduits et plus modulés

Les mêmes défauts (faible modulation et générosité excessive) marquaient la réglementation des hauteurs plafonds sous le régime du P.U.D.

Rappelons que celle-ci comprenait deux grandes zones principales: le centre où le plafond était fixé à 31 mètres, la périphérie où il s'élevait à 37 mètres. De nombreux plans de détail permettaient en outre de dépasser cette hauteur (Italie, Montparnasse, Front-de-Seine, Hauts-de-Belleville, Saint-Blaise, la Chapelle, Riquet, etc.). Enfin, quelques fuseaux de protection étaient en principe garants de la perspective de certains monuments ou compositions urbaines d'importance majeure.

Cette question des hauteurs d'immeubles a été au centre de la remise en cause de l'urbanisme de la capitale, dans la presse comme dans l'opinion.

Elle a le plus souvent été réduite au problème des tours. Sans nier l'importance qu'a revêtue pour le paysage parisien la multiplication des immeubles de grande hauteur, on peut penser qu'il est arrivé que cet arbre cache la forêt. Sauf dans quelques secteurs (ceux que nous venons de citer) où les tours ont été élevées en grappe ou en rangée, avec plus ou moins de bonheur et, souvent, une trop grande indifférence aux qualités propres du site, les immeubles de grande hauteur n'ont apporté qu'une perturbation ponctuelle dans le tissu parisien.

L'esprit y est naturellement sensible car il embrasse volontiers tout l'horizon du paysage et aime à imaginer cette silhouette de Paris qu'il porte en lui comme symbole de la ville. Devant une grande métropole, une capitale, l'observateur ou l'habitant qui se sent par inclination architecte, un peu demiurge, croit pouvoir prendre la ville dans sa main.

Mais, d'une façon plus concrète, la quasi-totalité des perceptions du promeneur et de l'habitant a un horizon plus commun, plus fini: celui que trace l'échelle des immeubles riverains des voies et leur défilement à la vitesse de son pas. Aussi, pour réel qu'il soit par son impact sur l'image globale et les grands sites de Paris, l'effet des tours sur le paysage quotidien est probablement moins grave que la destruction du vélum parisien, non plus sous la forme d'une franche déchirure, mais par la multitude des coups et bosses que lui ont porté, dans le plus grand désordre, les immeubles de 12 à 15 niveaux.

L'exhaussement général du plafond des «toits» de la majorité des constructions courantes a contribué à l'empâtement du site de la capitale, d'autant plus qu'il s'est inscrit dans une tradition séculaire de surélévation. De 20 mètres environ sous l'Ancien Régime, le vélum est passé à 25 mètres sous Haussmann, à 27 mètres puis à 31 mètres sous la Troisième République. En étant porté à 37 mètres, dans les années 60, il consacre un quasi-doublement d'échelle en moins de deux siècles.

Le nouveau Plan des Hauteurs marque, pour la première fois en deux cents ans, une désescalade volontaire.

PREFECTURE DE PARIS
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN
DIRECTION DE L'URBANISME
ET DU LOGEMENT
SERVICE TECHNIQUE D'AMÉNAGEMENT

PLAN DE PARIS ZONAGE

LOIS - PERRET

NEUILLY - SUR - SEINE

BOIS

LA SEINE
FLEUVE

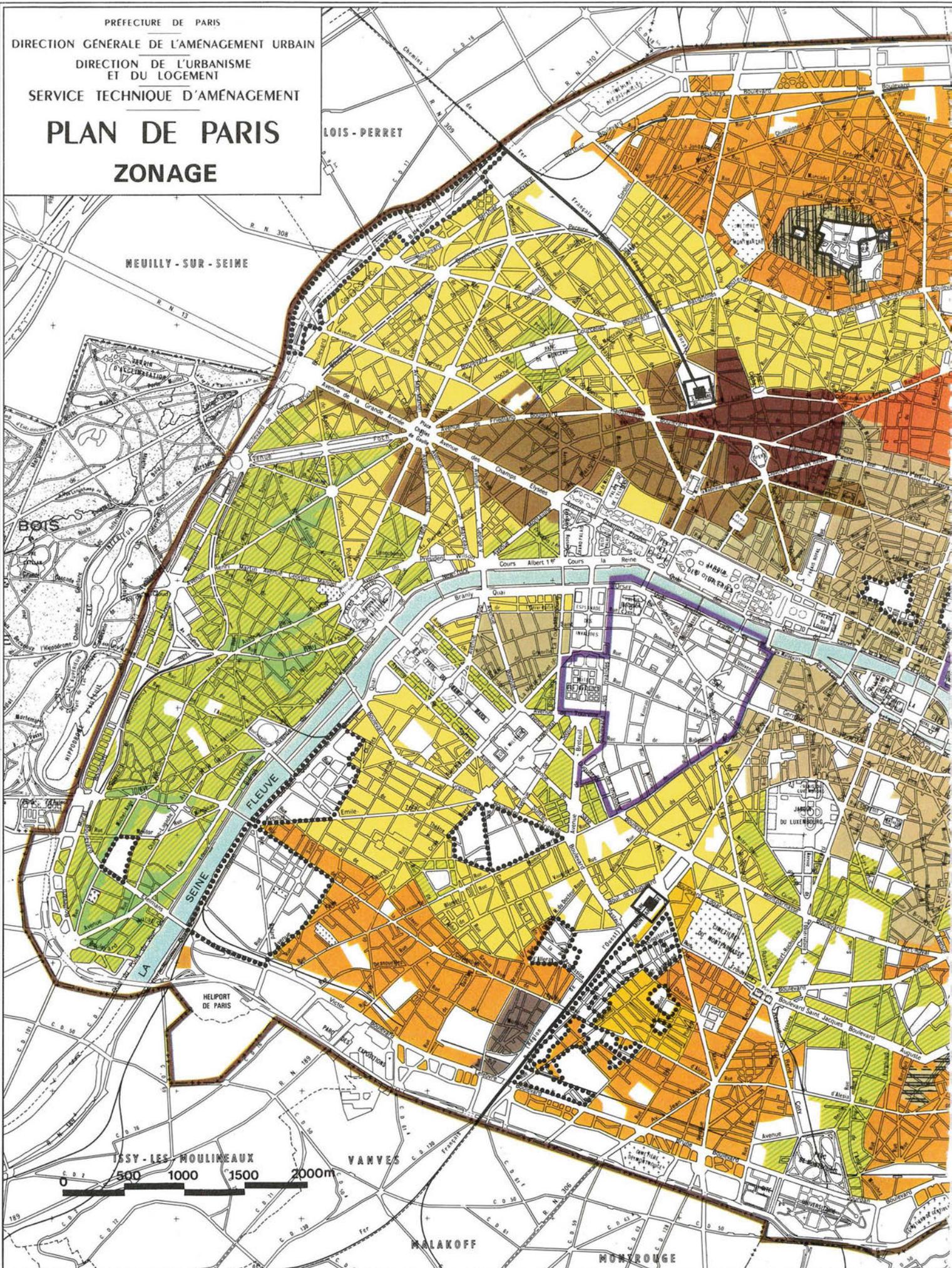
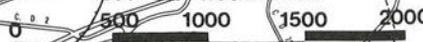
HELIPORT DE PARIS

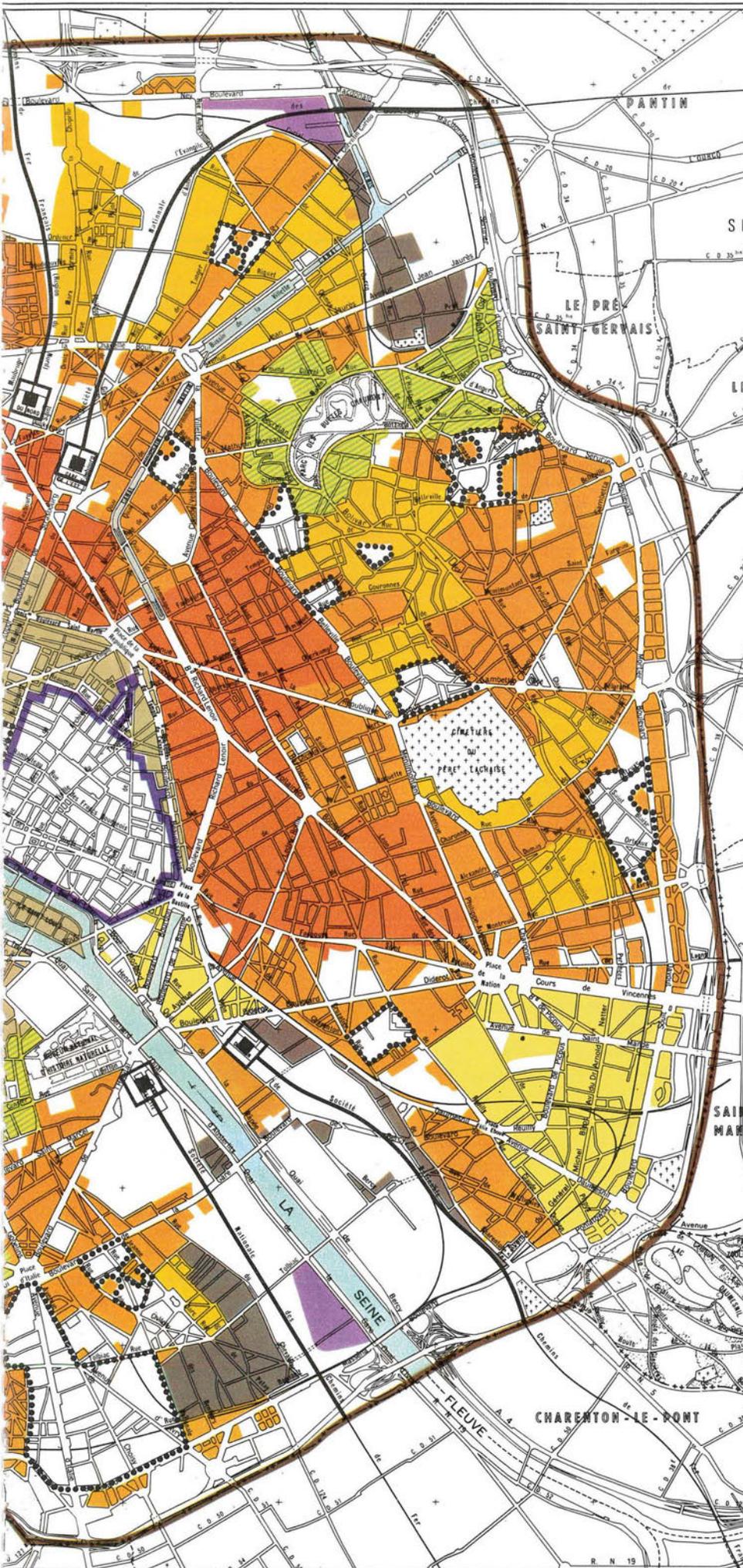
ISSY - LES MOULINEAUX

VANVES

MALAKOFF

MONTEAUGER





ZONE	CARACTÉRISTIQUES	C.O.S.		
		habitat	bureaux	activités
	Zone résidentielle	2,70		2,70
	Zone résidentielle (axes commerciaux)	2,70		2,70
	Habitat prioritaire	3,00	1,00	2,00
	Zone traditionnelle des affaires	3,50	2,00	2,00
	Zone financière	3,50	3,50	3,50
	Zone multi-fonctionnelle	2,70	1,00	2,70
	Zone multi-fonctionnelle	2,70	1,00	2,70
	Zone multi-fonctionnelle	1,80		1,80
	Tissu mixte	3,00	1,50	3,00
	Activités diverses	2,50	1,50	3,50
	Tissu mixte	2,00	1,00	3,50
	Tissu mixte	1,50	1,00	3,50
	Zone industrielle			3,50

- Périmètres de P.O.S. particuliers, de Z.A.C., et de secteurs de rénovation conventionnée
- Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur.

Plan d'occupation des sols

Ce document présente exclusivement les lignes directrices du plan de zonage adopté par le Conseil de Paris le 19 décembre 1974 et devant être soumis à enquête publique.

Sous réserve de l'approbation de cette assemblée, certaines modifications et retouches pourront être apportées à la délimitation des diverses zones.

Il constitue une tentative pour *retrouver les hauteurs traditionnelles partout* (dans le centre historique, mais aussi dans la périphérie) où le *plafond existant est suffisamment constitué*, affirmé, pour devoir s'imposer aux constructions nouvelles. Dans les secteurs où le paysage est moins sûrement formé, le Plan des Hauteurs adopte, dans la majeure partie des cas, une cote de 31 mètres (comparable à celle de 1902) ou de 37 mètres (comme en 1967).

•• *Le centre historique* est désormais doté d'un plafond de 25 mètres sensiblement équivalent à celui que l'on peut y observer. Certains ensembles plus anciens et plus bas, comme le Marais, font l'objet de prescriptions plus fines dans le cadre d'un plan de sauvegarde.

Non seulement le plafond de cette zone centrale a été abaissé de 6 mètres (soit deux étages), mais encore son champ géographique d'application a été considérablement élargi:

— Au Sud, il s'étend jusqu'au boulevard Montparnasse et au Champ-de-Mars; à l'Ouest, jusqu'aux Champs-Élysées et au quartier de l'Europe. Mais c'est au Nord et à l'Est qu'il a fait l'objet de la plus grande extension:

— au Nord, de manière à mieux protéger le site de Montmartre (lui-même doté d'un plafond spécial) en gardant son élancement à la colline, et pour respecter les plafonds existants aux abords des Grands Boulevards et dans les quartiers Faubourg-Montmartre, Porte-Saint-Denis, Saint-Georges et Rochechouart, construits pour l'essentiel sous la Restauration, la Monarchie de Juillet et au début du Second Empire;

— à l'Est, de façon à mettre en valeur le site du Canal Saint-Martin et à préserver l'épannelage traditionnel des vieux faubourgs de l'ancien Paris: Popincourt (XI^e arrondissement) ou Saint-Antoine, Aligre (XII^e).

Les indications nouvelles du Plan des Hauteurs sur le cœur de la ville traduisent ainsi nettement l'extension du champ historique et géographique de la protection. Mais le plafond de 25 mètres, dans cette conception élargie de la protection des sites et des tissus, ne pouvait être l'apanage du seul centre historique, même dilaté quelque peu dans son périmètre.

•• L'une des novations du P.O.S. est de retenir plusieurs quartiers de la périphérie dans cette rubrique des plafonds modestes de manière à éviter l'uniformisation croissante de la couronne et à prendre en compte les

qualités redécouvertes aujourd'hui de certains sites:

- les rives du Bassin de la Villette, marquant le creux du col entre les Buttes-Chaumont et Montmartre;
- les pentes qui, dans Paris, marquent l'avancée du Plateau de Romainville: dans le secteur de la place Rhin-et-Danube (quartier Amérique); sur le versant de Belleville et de Ménilmontant dominant la courtille, autour de l'église Saint-Jean-Baptiste de Belleville et de la rue des Cascades; au pied du Père Lachaise, le long de la rue de Bagnolet;
- les abords du parc de Montsouris et la Cité Universitaire; ceux du Trocadéro.

La notion de site elle-même s'est enrichie. Dans l'esprit même de la démarche générale décrite antérieurement, il est apparu, qu'indépendamment même des caractéristiques topographiques qui donnent une valeur particulière à certains lieux, des critères plus larges pouvaient militer en faveur d'un plafond bas: le type d'organisation des voies et du parcellaire, le volume du bâti existant, et même la spécificité de la structure socio-économique du quartier.

Ces raisons ont joué comme arguments complémentaires pour l'inscription dans une zone de plafond de 25 mètres d'une partie, peut-être encore trop restreinte, de Belleville et de Ménilmontant. Elles ont conduit à retenir une partie du quartier de la Réunion, celle située autour de la rue des Haies, dont plusieurs fois nous avons évoqué la spécificité de la trame urbaine (XX^e arrondissement), et le cœur du «village» de la Chapelle (XIX^e arrondissement). Enfin, la Butte-aux-Cailles (XIII^e arrondissement), comme le Village de Charonne (XX^e arrondissement) font l'objet d'un plafond particulier, encore plus modeste: 18 mètres, de manière à ce que leur texture et leur épannelage soient préservés.

Pour prendre la mesure de cette novation, il faut se rappeler que la quasi-totalité des secteurs de la périphérie auxquels s'applique désormais le plafond de 25 mètres relevait, hier encore, d'une hauteur réglementaire de 37 mètres: le P.O.S. y diminue donc celle-ci de 12 mètres, soit 4 étages au moins.

•• De plus vastes secteurs géographiques de la couronne connaissent aussi une réduction sensible du plafond des hauteurs: de 37 m dans les années 60, il y passe

désormais à 31 mètres. Ce plafond, correspondant grossièrement aux hauteurs de constructions pratiquées à Paris au début du siècle, régit maintenant la majeure partie des tissus constitués de la couronne, haussmanniens et post-haussmanniens, ou plus spontanés et populaires:

— Toute la partie Ouest de la ville (XVI^e, XVII^e, VIII^e arrondissements) (à l'exception des abords des jardins des Champs-Élysées et du secteur de la rue de Suresnes: 25 mètres);

— Au sud de la capitale, dans les XIII^e, XIV^e et XV^e arrondissements, la majeure partie des quartiers situés au Nord de la rocade Convention/Vouillé/Alésia, c'est-à-dire l'ancien lotissement de Grenelle, le centre du XV^e arrondissement autour de l'église et du square Saint-Lambert, le quartier Necker, le quartier de la rue de la Gaîté, la partie du quartier Plaisance non inscrite dans une Z.A.C., le quartier compris entre Denfert-Rochereau et Saint-Pierre-de-Montrouge, autour de la mairie du XIV^e arrondissement, les abords de l'Observatoire, le quartier Croulebarbe, les Gobelins, et enfin, ce qui revêt une particulière importance en raison de sa composition actuelle et de sa situation entre l'opération Italie et la Seine: le quartier de la Gare.

— à l'Est, le plafond de 31 mètres s'étend de même en croissant autour de la zone centrale, entre celle-ci et les boulevards des Fermiers Généraux, de la Gare du Nord à la Gare de Reuilly recouvrant le quartier de l'Hôpital Saint-Louis — à l'exception du secteur de la Grange-aux-Belles — le quartier Saint-Ambroise, le quartier de la Roquette, le quartier Sainte-Marguerite... Du fait de la grande richesse du site de cette partie de la ville d'importantes zones y forment des coulées jusqu'aux limites de Paris: le plafond de 31 m s'étend sur l'essentiel du quartier Picpus et sur le quartier Bel Air riverain du Bois-de-Vincennes, pour marquer la continuité entre le cœur de la cuvette parisienne et le bois — continuité soulignée par l'indication d'un plafond plus bas encore sur le cours de Vincennes (25 mètres) —; il couvre les quartiers du Père Lachaise et de Charonne, où une large percée, de l'enceinte des Fermiers Généraux à la Porte de Bagnolet, devrait permettre de préserver le site marquant l'entrée dans la capitale, au flanc Sud des collines, par les rues de Bagnolet et de Charonne, et par les rues d'Avron et de Montreuil; le versant Nord du plateau fait l'objet de mesures

identiques pour maintenir la qualité du site des Buttes-Chaumont et, en contrebas, du Bassin de la Villette.

— Au Nord de la ville, enfin, du fait de l'extension du plafond de 25 mètres depuis le centre historique jusqu'aux contreforts Nord de la Butte-Montmartre, la zone de plafond de 31 m se trouve réduite à une langue d'îlots autour de la petite rocade Ordener/Guy Mocquet; il est important, cependant, d'avoir soustrait au plafond de 37 m le quartier bien constitué des Batignolles.

Plus des 2/3 du territoire de la capitale ne pourront donc plus connaître désormais une élévation des constructions notable et hors d'échelle par rapport au tissu environnant. L'insertion des bâtiments dans la trame et dans l'épannelage existant sera d'autant plus aisée qu'aux règles de plafond, fixant une enveloppe maximale grossière, s'ajoutent les dispositions nombreuses et limitatives relatives aux gabarits des façades.

•• Ne fallait-il pas dès lors aller jusqu'au bout de cette démarche attentive à retrouver l'échelle parisienne, abandonner toute référence *au plafond de 37 mètres* et toute volonté de réaliser des nouveaux sites dans la capitale?

Ces deux dispositions n'ont d'ailleurs pas la même portée juridique. Le plafond de 37 m est en effet, dans le P.O.S., un droit que le constructeur peut exercer si l'application des autres prescriptions réglementaires (gabarits, C.O.S., etc.) le lui permet.

Au contraire, les «nouveaux sites» n'ouvrent un droit au dépassement du plafond de 37 m que pour autant qu'un plan d'épannelage d'ensemble a été établi et approuvé par la collectivité. Dans les deux cas, l'objectif d'urbanisme n'est pas le même.

Le plafond de 37 mètres est fixé dans les secteurs les plus périphériques de la couronne qui ont déjà été marqués, depuis une quinzaine d'années, par la réalisation d'un grand nombre d'immeubles de 12 à 15 étages, et où est amorcée la constitution d'un plafond plus élevé que le vélum parisien traditionnel.

Ainsi, le plafond de 37 mètres recouvre-t-il:

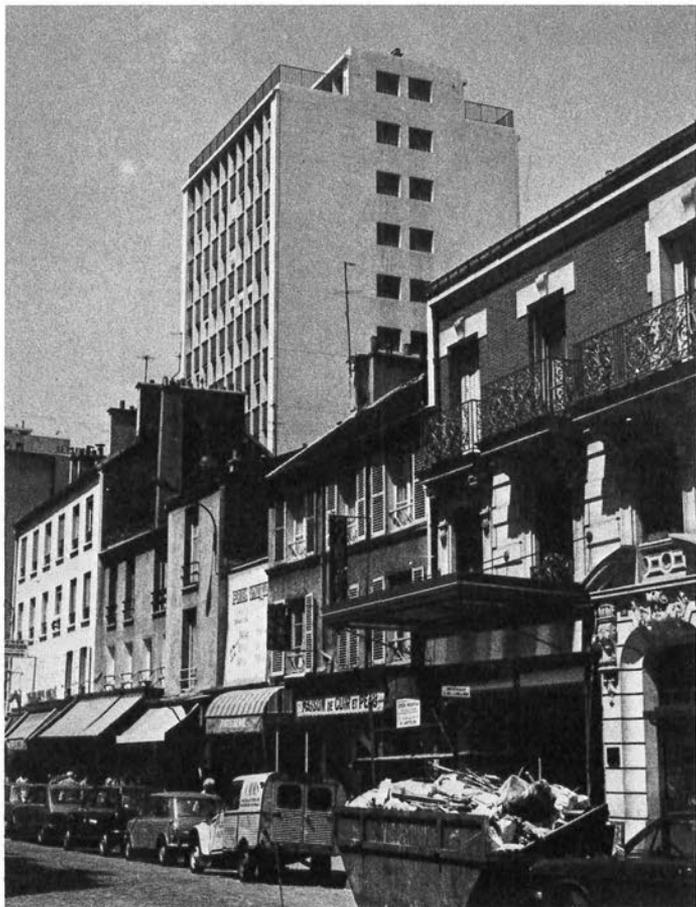
— les quartiers Sud du XV^e et du XIV^e arrondissements — à l'exception des abords du Parc Montsouris — ceux du XIII^e arrondissement — à l'exception des secteurs de la Butte-aux-Cailles, de la Place Georges-Henocque et du quartier de la Gare;

— la frange Nord des XVII^e et XVIII^e arrondissements, aux abords du périphérique;

— au Nord-Est, le quartier de la Chapelle (à l'exception de son centre «villageois») et les abords de la rue Tanger;

— à l'Est, les hauteurs de Belleville et les abords des rues Saint-Fargeau et Pelleport; le secteur compris entre la rue des Pyrénées et la porte de Montreuil, incluant le périmètre public de Saint-Blaise; les abords de la gare de Reuilly.

Le plafond de 37 m apparaît donc le plus souvent comme une prise en compte des caractères récents du mouvement immobilier et de ses formes dans les secteurs où il a été le plus vigoureux depuis 15 ans. La nécessité de ne pas remettre en cause les opérations engagées a, de la même manière, conduit à conserver la hauteur maximum de 37 m dans les secteurs de rénovation publique Sablonnière, Grange-aux-Belles, et — surtout — sur les rives Nord-Est du boulevard Ménilmontant, dans un quartier dont les caractéristiques de site (les premières pentes de Belleville et de Ménilmontant, la «Courtille») et de tissu s'accommoderaient mieux d'un plafond plus modeste.



37 mètres rue d'Avron

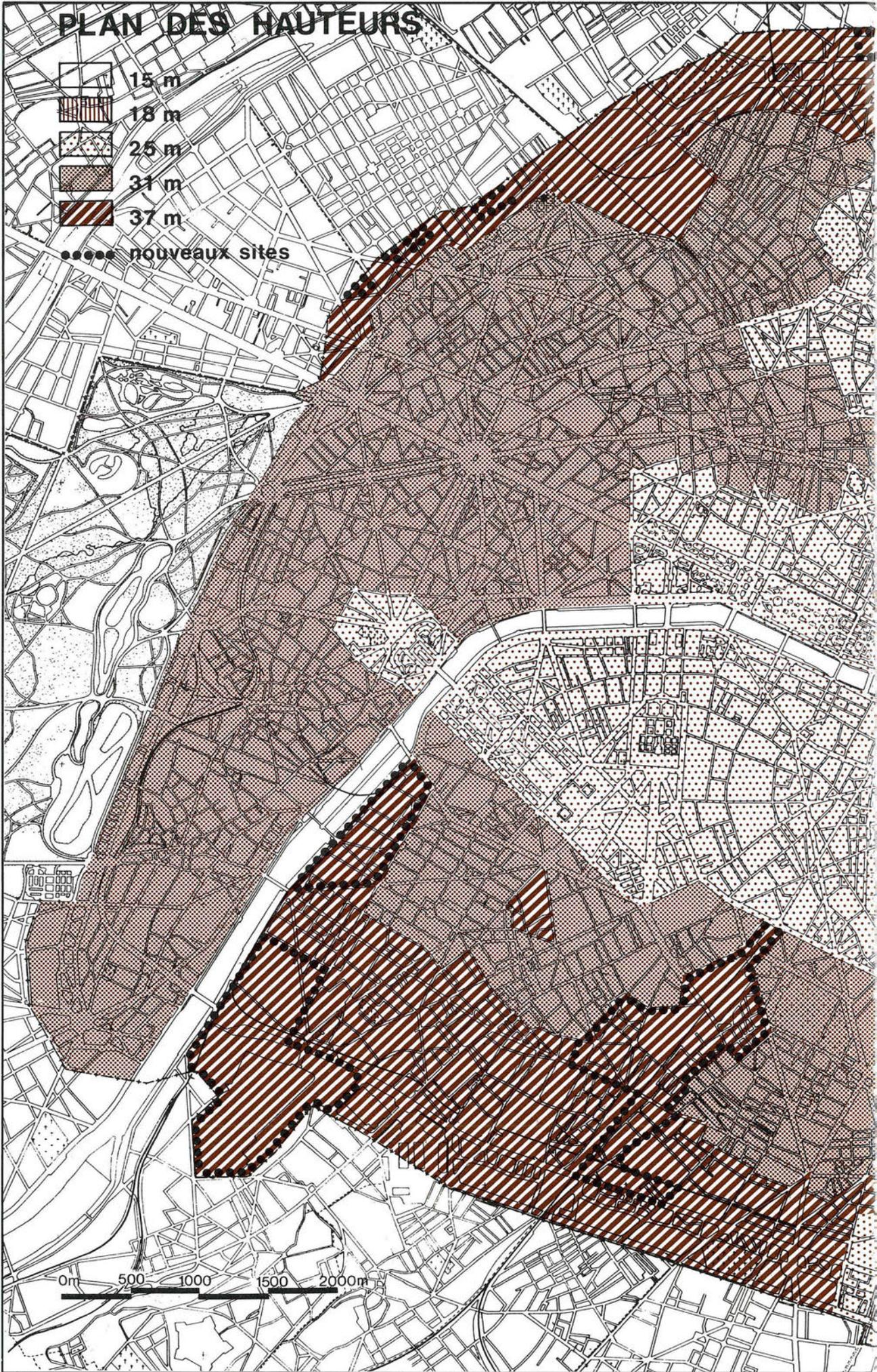


55 mètres cours de Vincennes

PLAN DES HAUTEURS

-  15 m
-  18 m
-  25 m
-  31 m
-  37 m

●●●●● nouveaux sites



0m 500 1000 1500 2000m





Rue de Fleurus, le constructeur a réalisé un bandeau à l'alignement de fait de la voie mais re-traité légèrement — et en biais — son bâtiment.

comme celui qui est né de l'implantation de la Tour Montparnasse dans un quartier d'épannelage traditionnel. La confrontation des idées sur ce point, pour intéressante qu'elle soit, est peut-être d'une vivacité disproportionnée avec la mesure des effets prévisibles de l'application, sur une zone de la couronne largement réduite, du plafond de 37 mètres. Les abaissements du C.O.S., les autres règles d'implantation du P.O.S. qui, dans la plupart des cas, contraignent à construire une partie au moins des bâtiments nouveaux à l'alignement de la rue et les règles de gabarit qui limitent en tout état de cause à 25 m la verticale autorisée sur voie, ne permettront que très rarement au constructeur d'atteindre une hauteur de 37 m. Celle-ci ne sera possible qu'en cœur d'îlot et en fond de grande parcelle.

•• Au contraire l'impact des «nouveaux sites» sur le paysage parisien peut, de toute évidence, se révéler très important. Mais contrairement à ce qui a pu être souvent écrit, l'indication de «nouveaux sites» n'offre pas de droit automatique de construire à une hauteur définie. Elle constitue essentiellement une orientation que la collectivité se fixe, et dont elle garde la maîtrise de la mise en œuvre, en vue de réaliser dans quelques sites choisis un paysage nouveau, ne se traduisant d'ailleurs pas forcément par de grandes hauteurs uniformes, mais nécessitant la définition d'une silhouette particulière. Il serait prématuré de définir dès aujourd'hui cette silhouette et souvent malheureux de la «corseter» par la fixation d'un plafond uniforme excluant toute modulation et tout rythme. La question est en quelque sorte «réservée». Mais une procédure longue et minutieuse (par exemple celle d'une Z.A.C. ou d'un P.O.S. partiel), et qui exige à plusieurs reprises l'intervention d'un vote du Conseil de Paris, est indispensable si l'on entend y répondre.

En matière de nouveaux sites, le Plan des Hauteurs comprend deux types de zones. D'une part, il prend en compte des opérations qui sont fortement présentes, dès aujourd'hui, dans le profil du ciel: Front-de-Seine, Plaine de Vaugirard, Montparnasse, Italie, Rapée, Hauts-de-Belleville, Saint-Blaise, Curial, Riquet, Porte-de-la-Chapelle. D'autre part, il indique sur deux vastes secteurs riverains du fleuve (quai de Bercy et Citroën) la volonté de

Sans trancher ici des raisons d'ordre opérationnel qui militent en faveur du maintien du plafond de 37 m sur des zones dont le processus de rénovation est engagé par la puissance publique, il est nécessaire d'évoquer cependant le problème du traitement urbanistique des «coups partis». Deux conceptions esthétiques s'affrontent sur ce point.

Pour la première, quand le plafond d'un quartier traditionnel a été brisé en plusieurs endroits par des constructions de grande hauteur, il est nécessaire d'étudier et de prévoir des solutions de raccordement entre les divers épannelages et donc une zone

d'accompagnement des immeubles les plus élevés permettant de retrouver progressivement l'enveloppe plus modérée des bâtiments anciens. Pour l'autre conception, au contraire, en présence d'un tel cas de figure, fréquent dans Paris (les abords du Bassin de la Villette, le secteur de la Réunion, par exemple), toute solution cherchant à «accompagner» les grands immeubles par des constructions moyennes conduit à opérer rapidement un basculement d'échelle: de proche en proche, le tissu traditionnel s'empâte. Mieux vaut une rupture franche, un contraste de silhouettes,

la collectivité de porter une attention particulière à l'élaboration du nouveau paysage que ces deux grands terrains et leurs abords peuvent permettre de constituer aux deux grandes portes du fleuve dans la capitale. Le schéma de secteur Seine Sud-Est a d'ailleurs défini une orientation d'épannelage et de trame urbaine pour Bercy: les immeubles nouveaux devront rester en cohérence avec l'échelle des grands arbres qui peuplent ce terrain et dont le maintien forme l'un des principes essentiels de l'aménagement projeté. Enfin, il faut remarquer que les terrains de la Villette n'ont pas été inscrits en «nouveau site».

•• Aux diverses limitations des plafonds de hauteur par zones viennent s'ajouter des dispositions supplémentaires de sauvegarde des monuments, des sites et des panoramas: *les fuseaux de protection*. Ceux-ci, matérialisés sur un plan particulier, indiquent l'élévation maximum, en cote N.G.F., des bâtiments qui peuvent être édifiés dans leur cône de préservation. Une étude précise a été conduite par l'Agence de Composition Urbaine de la Direction de l'Urbanisme pour recenser tous les «points de vue», «perspectives» et «échappées» qui méritent d'être sauvegardés.

la définition de règles propres à assurer la cohérence du tracé des rues

Dans un contexte de réduction et de modulation des droits de construire et des plafonds de hauteur en fonction des caractères du tissu, le problème de l'intégration des constructions nouvelles dans le paysage urbain, et singulièrement le paysage de la rue, se trouve posé en des termes beaucoup moins difficiles qu'il ne l'était dans le cadre de la réglementation générale de 1967. L'enveloppe constructible étant réduite, il devient plus aisé de la placer dans son environnement.

Avec la sensibilité aux qualités du tissu urbain s'est développée une exigence de recherche d'harmonie qui dépasse la seule observance d'une cohérence des plafonds. La volonté de respect du tracé et de l'échelle des rues, parfois presque dans leurs détails

— comme dans le centre historique, les quartiers haussmanniens ou les tissus constitués — a conduit à l'élaboration de règles fines et variées, aussi bien en matière d'alignement, d'implantation des bâtiments par rapport à la voie, qu'en matière de gabarit.

L'analyse de la réglementation du P.U.D. de 1967 et des résultats de son application a permis de mieux comprendre les effets cumulatifs de certaines dispositions dont la combinaison a produit une désagrégation fréquente du paysage de la rue: plans d'alignement pour élargissement de voirie portant sur la majorité des artères parisiennes, règles trop libérales d'implantation des bâtiments par rapport à la voie, gabarits trop mathématiquement liés aux prospectes et, de ce fait, trop disparates.

Ces mesures ont été profondément revues de manière à ce que, par leur formulation nouvelle, elles concourent désormais, non plus à une tentative de réalisation d'un tissu nouveau d'une échelle et d'une structure étrangère à la ville ancienne, mais au *maintien de la rue partout où elle est bien constituée*, et à *sa formation là où elle n'est encore qu'esquissée*.

une révision totale des plans d'alignement

Pour rendre à la rue sa force d'élément *ordonnateur de l'espace*, il était indispensable de revoir de façon très complète les mesures d'alignement qui s'étaient accumulées depuis près de deux cents ans afin de dimensionner toujours plus largement la plupart des voies de la capitale — par souci d'ordonnement et de géométrie tout d'abord, d'ensoleillement et de débit circulaire par la suite.

En effet, autant ces mesures d'élargissement ont pu se traduire effectivement sur le sol lorsqu'elles ont affecté des tissus en formation, ou encore peu densément construits, autant elles ont contribué à désorganiser et à casser la rue quand elles ont été appliquées à des tissus déjà constitués. Or, toutes les analyses qui ont précédé l'élaboration des règles du P.O.S. ont montré que l'essentiel des espaces

urbains de Paris — dans le centre mais aussi dans ce qu'on appelle trop rapidement la périphérie — présentent une trame d'organisation suffisamment marquée pour qu'il ne soit ni souhaitable ni possible d'en modifier les caractéristiques par le jeu d'une procédure au coup par coup d'extension de la surface de voirie.

Malgré un très fort mouvement immobilier les voies dont un élargissement complet de bout en bout a pu être réalisé ou préparé d'une façon significative, sont très rares dans Paris. On peut citer, par exemple, la rue de Flandre. Au contraire, on ne compte plus celles où la procédure d'alignement a produit une multiplication de redents, de trottoirs, de décrochements de bâtiments, de dégagements de pignons disgracieux. Les surfaces de voirie ainsi récupérées sur le domaine privé des parcelles sont discontinues, morcelées, et ne servent le plus souvent qu'à assurer le stationnement «en épi» des automobiles, sans véritablement améliorer les conditions de circulation.

Un élément important a contribué à rendre inefficaces les mesures d'alignement: la densité des constructions existantes aux carrefours qui atteint fréquemment les niveaux les plus élevés, car c'est souvent aux angles des voies que l'urbanisation d'un quartier a été amorcée.

L'emplacement le plus intéressant à récupérer pour la fonction circulaire s'est ainsi révélé le plus difficile à libérer des constructions et à remodeler. Or c'est la section de la voie au carrefour qui conditionne largement son débit.

Prenant acte du caractère tout à fait marginal des gains qu'il est possible d'obtenir pour la circulation par l'application des mesures d'alignement, et des conséquences presque toujours néfastes de telles dispositions sur l'environnement, le P.O.S. a abandonné la grande majorité des alignements anciens, qu'ils aient été approuvés ou seulement projetés. Cette révision des alignements a été conduite suivant trois principes majeurs:

- abandon des alignements approuvés ou projetés utopiques en raison de la densité des constructions existantes en bordure de voie;
- élagage général des alignements portant sur des voies secondaires de simple desserte, sauf lorsqu'ils ont déjà produit des effets sur une partie importante de la voie;
- suppression des alignements

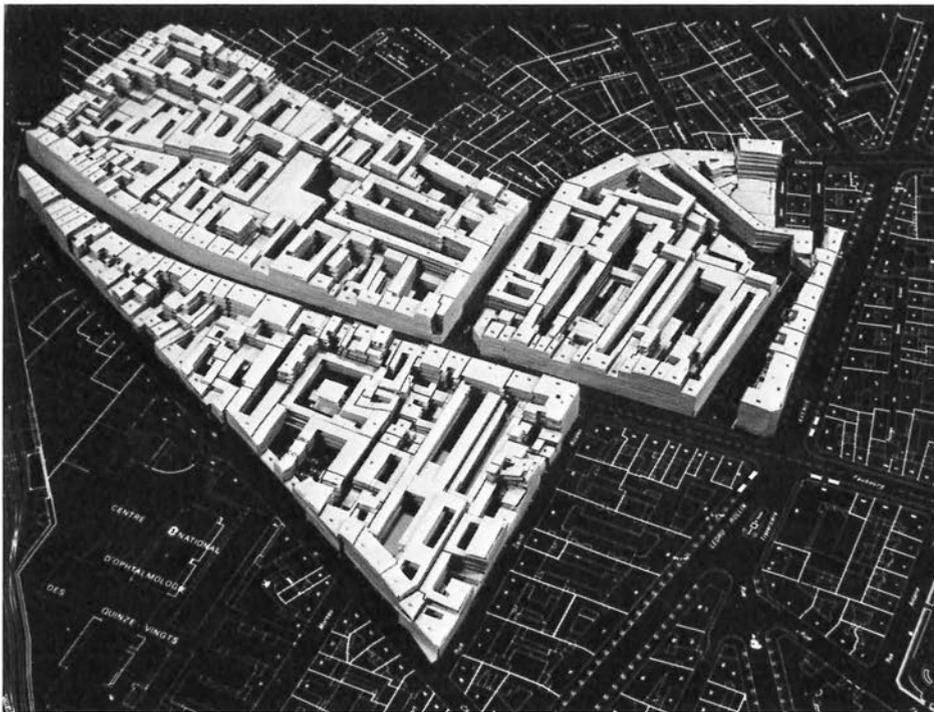


Photo aérienne et maquettes de la volumétrie du faubourg Saint-Antoine montrent à la fois l'enjeu et la difficulté de la politique de protection du paysage urbain de Paris. Elles rendent évident que, dans un ensemble aussi fortement constitué, des opérations nouvelles qui ne sauraient trouver une cohérence avec le tissu existant — dont l'essentiel est appelé à se maintenir — auraient un effet de «destruction» sans doute très regrettable. Mais un règlement d'urbanisme, aussi modulé soit-il, permet essentiellement de faire respecter la cohérence du tracé des rues et de la hauteur des façades qui les encadrent. Tous les autres problèmes éminemment délicats que poserait un programme de construction, dans une écriture qui peut ou doit être contemporaine, à l'intérieur de ce type d'îlots, à la structure complexe de cours et de passages étroitement imbriqués, restent posés et ouverts. C'est en ce sens que si, dans certains quartiers, le P.O.S. limite, sous certains aspects, (plan-masse et volumétrie), la liberté des constructeurs et des architectes, il leur pose aussi un véritable défi, peut-être encore plus complexe que celui auquel ils étaient confrontés et qui peut constituer une aussi exacte mesure de leur capacité de création.

risquant de porter atteinte au caractère de voies dont l'aspect et le tracé sont intéressants ou dont la fonction commerciale est importante.

- C'est essentiellement pour cette dernière raison que les alignements de voie ont été supprimés en quasi-totalité dans le *centre historique* où ils demeuraient nombreux: la rue de la Verrerie, d'une largeur de 6 à 9 mètres, était alignée à 12 mètres; la rue de Bièvre devait passer de 5/8 mètres à 12 mètres; la rue Monsieur-le-Prince de 10/12 mètres à 15 mètres; la rue St-Georges de 11 à 15 mètres; la rue des Dames de 8 à 15 mètres; la rue Thérèse de 6/7 mètres à 10 mètres, etc.

- Dans le *centre des affaires* les alignements ont le plus souvent été abandonnés du fait de leur caractère irréaliste: la rue Miromesnil, par exemple, était alignée à 18 mètres; ou de la qualité de l'animation ou de l'ambiance des rues qu'ils touchaient: la rue de la Chaussée d'Antin était alignée de 15 mètres à 20 mètres (comme le montre l'implantation du magasin des Galeries Lafayette), la rue Caumartin élargie de 10 mètres à 17 mètres 50...

- Mais plus particulièrement significative encore et plus porteuse d'effets à venir, est la suppression des alignements qui affectaient les voies les plus caractéristiques des quartiers de la couronne répertoriées dans l'analyse des *tissus constitués*: les anciennes «grandes rues» voient ainsi s'éloigner une des menaces les plus graves de défiguration qui pesaient sur elles. Sont rapportés, par exemple, les alignements de la rue St-Charles (qui devait passer de 12 mètres à 19,50 mètres de largeur), de la rue du Commerce (de 12 à 24 mètres), de la rue Daguerre (de 10 à 15 mètres), de la rue de la Gaîté (de 12 à 18 mètres), de la rue d'Avron (de 17 à 36 mètres), de la rue de Belleville et de la rue de Ménilmontant, dans leurs parties les plus vivantes (qui devaient être élargies de 14 à 34 mètres), de la rue de Clignancourt, de la rue de la Pompe, etc.

- Après cette révision extrêmement sévère des mesures antérieures, seules restent alignées quelques voies principales d'accès à Paris, comme la rue Lecourbe et la rue de Flandre ou quelques voies de rocade: la rue de l'Ourcq. Encore la largeur de l'élargissement a-t-elle parfois été revue, de manière à mieux proportionner la taille des voies au

débit forcément limité des carrefours. C'est ainsi que l'alignement de la rue de la Chapelle et de la rue Marx Dormoy a été ramené de 50 à 34 mètres.

des règles contraignantes d'implantation des bâtiments en bordure de voie

L'alignement de droit étant désormais confondu dans la majeure partie des cas avec l'alignement de fait, le règlement se doit de le faire respecter par des dispositions appropriées. Il ne servirait à rien de revenir sur les anciennes mesures d'élargissement si le constructeur devait garder la faculté d'implanter son immeuble à son gré sur la parcelle. Préservé en plan, le tracé de la rue doit être rendu sensible en volume.

Les ruptures, les déchiements dans le défilement des façades, sans signification esthétique ou fonctionnelle, ont été le produit naturel de la possibilité de retrait volontaire autorisée par le règlement de 1967. Comme on l'a vu, l'implantation à distance de la voie correspondait à la conception d'une ville tournant le dos à la rue, et, surtout, elle offrait, à l'occasion et en proportion de tout recul, une bonification en hauteur. La création dans la marge de reculement de quelques espaces plantés plus ou moins décoratifs, le plus souvent morts et défendus aux passants et aux automobiles par des murettes ou des piquets, n'a pas compensé les effets malheureux de surgissement de pignons flanqués de conduits de cheminées. *La cohérence du paysage de la rue ne peut être compatible avec la liberté d'implantation des bâtiments.*

Le P.O.S. régleme désormais celle-ci de manière très précise et très contraignante en bordure de voie, à l'intérieur d'une «bande constructible» de 15 ou 20 m de profondeur selon les zones.

Dans la mesure où la continuité de la façade construite de la rue est une caractéristique commune à la quasi-totalité des tissus parisiens (à l'exception des villas et hameaux qui font l'objet d'une réglementation particulière), la règle d'implantation des bâtiments par rapport à la voie est l'une de celles qui présentent le moins de modulation entre règlements de zones différentes.

Le principe général est clair: *tout bâtiment à construire en bordure d'une voie publique doit être édifié à l'alignement.* Seules des raisons de

recherche d'une meilleure insertion des immeubles nouveaux dans l'environnement pourront conduire l'administration à autoriser un retrait. *Encore ce retrait n'ouvrira-t-il aucun droit supplémentaire en matière de gabarit.* L'incitation économique au recul disparaît pour ne plus laisser place qu'à des préoccupations esthétiques.

Dans le souci de mieux assurer l'harmonie du tracé des rives des voies parisiennes, deux types de rues ont été distingués selon le degré d'homogénéité de leurs bordures:

— Les rues, places, avenues et boulevards les plus ordonnés et les plus caractéristiques sont particulièrement signalés sur le plan par un *filet* de couleur posé sur leurs rives. Ce filet de couleur indique précisément l'alignement que doit respecter toute construction nouvelle, sauf motif spécifique d'intégration à l'environnement. Outre cette vertu juridique fondamentale, le réseau des filets de couleur possède une valeur pédagogique et conceptuelle importante: par sa présence il attire d'emblée l'attention sur la sensibilité du paysage de la rue qu'il borde. Sa maille inscrit sur le plan les points forts du tissu urbain parisien. Elle alerte l'administration et le constructeur sur la qualité particulière non seulement de la quasi-totalité des voies du centre historique largement compris (incluant par exemple le 9^e arrondissement et les abords de la place de la République) et des avenues haussmanniennes, mais surtout des rues traditionnelles de la couronne extérieure aux Fermiers Généraux. Le Paris «constitué» prend corps, par ce moyen simple de représentation, sous les yeux de toute personne consultant les documents graphiques du P.O.S. La spécificité du tracé des rues des Haies ou des Cascades, par exemple, est reconnue; l'importance dans la ville des rues des Dames, de Lévis, de Belleville, de Ménilmontant, d'Avron, de Charenton, Daguerre, Blomet, du Commerce, entre beaucoup d'autres, est manifestée.

— A contrario, on ne peut déduire de la mention particulière des voies marquées de filets que la préservation ou la réalisation d'une bordure homogène sont indifférentes dans les autres rues. Le constructeur y est astreint à la même règle générale d'implantation des bâtiments à l'alignement.

Cependant deux exceptions par rapport à cette disposition sont prévues.

La première vise les rues étroites de Paris hors du centre historique et des tissus constitués. Aucune construction ne peut y être édifiée à moins de 6 mètres de l'axe de la voie, sauf autorisation exceptionnelle du Préfet. Cette mesure s'applique dans des rues dont l'analyse a montré que la qualité de la bordure construite n'était pas suffisante pour être défendue à l'encontre des objectifs d'ensoleillement qui militent en faveur d'une largeur minimale des voies estimée à 12 mètres dans la capitale.

La seconde exception revêt un caractère différent dans la mesure où il ne s'agit pas d'une prescription obligatoire mais d'une faculté de retrait laissée aux constructeurs, sous le contrôle de l'administration, dans le cas de façades de grande longueur. Le problème posé par des bâtiments présentant cette caractéristique méritait en effet un soin tout particulier et des solutions spécifiques.

un effort de traitement des façades de grande longueur

Dans la mesure où elle érige en principe l'implantation des constructions nouvelles à l'alignement, et donc le plus souvent à l'alignement de fait, l'un des risques que pourrait faire courir à la rue la nouvelle réglementation est, en effet, son écrasement, son étouffement par des constructions dont le linéaire serait hors de proportion avec le rythme du parcellaire existant. Or le règlement d'urbanisme n'a que très indirectement la maîtrise de ce problème. Le plan d'occupation de sol ne permet pas d'interdire les regroupements de parcelles. Ceux-ci relèvent de l'exercice du droit de propriété.

C'est notamment pour lutter contre l'effet de barre et d'encagement pouvant résulter de trop longues façades en bordure immédiate de la rue qu'il a été admis que l'administration pourrait autoriser des retraits importants, de plus de 7 mètres, à chaque fois qu'une parcelle faisant l'objet d'une opération de construction présentera une façade de plus de 45 mètres de longueur au nu de l'alignement de la rue. Cette disposition ne s'applique que dans les zones non constituées de la couronne. Dans ce cas, et dans ce cas seulement, le gabarit de l'immeuble pourra être surélevé à raison du prospect réel qui le sépare des bâtiments lui faisant face.

Cette disposition, proche de celle du règlement de 1967, ne devrait cependant jouer qu'assez rarement dans la mesure où les caractéristiques du parcellaire parisien rendent difficile, sauf regroupement important de parcelles, l'édification d'immeubles de 45 mètres de long; ses effets seront limités en raison de la fixation à un maximum de 25 mètres de la hauteur de la verticale de façade.

En outre, il faut noter que cette mesure n'est naturellement pas applicable dans le centre historique, et qu'elle revêt une forme plus contraignante dans la zone d'affaires et dans la zone financière. Les tissus de ces secteurs (les VIII^e et IX^e arrondissements, par exemple) sont très fortement constitués, mais il peut y survenir, du fait de la fonction économique qui y est exercée, et de la présence de quelques terrains moins densément construits, des opérations importantes. Pour éviter que celles-ci n'écrasent la rue par leur échelle, le règlement de ces zones prescrit que le constructeur d'une façade de plus de 45 mètres de long pourra y édifier en retrait une partie de son bâtiment. Mais celle-ci ne devra jamais excéder 60 % de la longueur totale de la façade, et elle ne bénéficiera d'aucun gain en hauteur par rapport au corps de l'immeuble édifié à l'alignement. Cette règle devrait permettre de réaliser un raccordement des volumes construits nouveaux aux volumes contigus existants qui ne soit pas uniquement décoratif. Les 40 % de la longueur de la façade implantés obligatoirement au droit de la rue marqueront le tracé de la voie d'une manière tangible.

Il s'ajoute à ces dispositions précises une prescription d'ordre général. Un article commun à toutes les zones et traitant de «l'aspect extérieur» des bâtiments spécifie que «dans le cas où le bâtiment projeté présente une façade de longueur notablement supérieure à celles des façades avoisinantes, le traitement architectural de la façade devra s'harmoniser au rythme des bâtiments bordant la voie».

Malgré ces précautions il n'en reste pas moins que nous nous trouvons ici devant *l'un des défis lancés aux constructeurs et aux urbanistes d'aujourd'hui*: peut-on, par l'observation de la simple discipline d'implantation des immeubles nouveaux à l'alignement et la limitation de leur échelle verticale, mettre en valeur ou créer la rue, son ambiance, sa

vocation d'espace public, si l'on ne maîtrise l'échelle horizontale des bâtiments que par un artifice de traitement des façades dissociant l'architecture extérieure de la fonction qu'elle abrite? Délicate question qui ne pourra être tranchée qu'après une expérience sincère d'application des principes du nouveau P.O.S. et un travail de recherche architecturale important.

des gabarits de façade mieux proportionnés à l'échelle existante des rues

Les dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport à la voie publique ayant été profondément remodelées dans le sens d'une prise en compte du tracé des rues tel que l'urbanisation l'a déjà fixé, la cause la plus grave peut-être de désagrégation du paysage de la rue disparaît du règlement: la libre faculté pour le constructeur de «retraiter» son bâtiment.

Du même coup, en raison du jeu d'interaction qui s'établit entre les diverses règles d'urbanisme, se trouve supprimé l'un des principaux facteurs d'élévation excessive des constructions nouvelles par rapport aux immeubles riverains: le retrait volontaire. Nous avons vu, en effet, que, sous le régime du P.U.D. de 1967, celui-ci n'était presque jamais gratuit, mais qu'il procédait du désir du constructeur d'obtenir un ou plusieurs étages supplémentaires en contrepartie de l'augmentation du prospect réel auquel il donnait droit. En ne conservant une telle possibilité que pour les cas strictement définis des parcelles de plus de 45 mètres de long sur rue, et seulement dans quelques zones périphériques ne présentant pas un caractère nettement constitué, le Plan d'Occupation des Sols s'attaque de front à l'une des dispositions qui a engendré le plus de constructions hors d'échelle au cours de la dernière décennie.

De la même façon la profonde révision des maxima de hauteur autorisée aura naturellement une répercussion sur les gabarits des façades. Sous le régime du P.U.D. en effet de nombreux bâtiments ont atteint le plafond de 37 mètres ou celui de 31 mètres à la verticale même de la rue, soit du fait des retraits par rapport à la voie, soit en prenant un prospect sur



Deux types de rues où sont très fortement inscrits et où doivent être respectés les gabarits de façade propres à leur époque de construction: la monarchie de Juillet, rue d'Aumale; la Belle Époque, boulevard Emile-Augier.

des espaces publics (jardins, canaux) ou de larges avenues.

Cependant, même réduits, les plafonds du P.O.S. (celui de 37 mètres à coup sûr, ceux de 31 mètres et de 25 mètres souvent) restent trop élevés pour assurer efficacement par leur seule vertu une insertion satisfaisante des bâtiments nouveaux dans le paysage de la rue.

Pour éviter que les façades édifiées en bordure de voie publique ne puissent atteindre la hauteur plafond de la zone à l'aplomb de la rue — dans le cas où la largeur du prospect le permettrait, particulièrement sur les larges avenues et sur les places et dans le cas, plus exceptionnel, de retrait de bâtiment de très grande longueur — une règle nouvelle est établie définissant une *hauteur maximum de verticale des façades* donnant sur la rue quel que soit le prospect effectif. Cette règle interdit désormais d'élever où que ce soit dans Paris une construction présentant plus de 25 mètres à l'aplomb de la rue (20 mètres dans la partie de la zone d'affaires dotée d'un plafond de 25 mètres, 23 mètres dans celle soumise au plafond de 31 mètres).

Les cas criants de réalisation d'opérations complètement hors d'échelle — comme celles qui bordent le canal St-Martin — ne sont réglementairement plus possible.

Une telle limite supérieure étant fixée pour tous les secteurs de la capitale, évitant les incohérences les plus flagrantes, et la précaution étant prise de faire de l'implantation des bâtiments à l'alignement la règle générale, ne pouvait-on dans ce cadre redéfini laisser jouer des règles de gabarit reposant, comme depuis près de trois quarts de siècle, sur une formule mathématique de calcul du prospect?

Il a paru intéressant d'aller plus loin dans la prise en compte du contexte réel d'implantation des immeubles neufs. Dans une ville aussi riche en paysages urbains que Paris, il ne suffisait pas d'écartier, par des règles générales, les risques de voisinage fortement contrasté, il fallait encore veiller à assurer dans les voies les plus remarquables une véritable unité de silhouette.

Les caractéristiques d'élévation de la façade bâtie de chacune des rues (ou types de rues) ont ainsi été prises en considération pour définir des gabarits ajustés au mieux aux paysages existants.

1) Dans les rues traditionnelles du centre historique — largement étendu, en particulier vers le nord (IX^e et X^e arrondissements) et vers l'est (canal St-Martin) — il a paru nécessaire, du fait de la constitution souvent très progressive des tissus et de la variété de la taille des voies, de travailler très finement pour adapter le règlement aux modulations de l'ambiance urbaine. Une enquête très minutieuse de la Direction de l'Urbanisme a été conduite, avec l'appui de l'APUR, pour définir sur le terrain la hauteur de verticale la plus propre à assurer une bonne insertion des immeubles nouveaux dans l'environnement existant. Produit de ce travail d'observation, un filet est apposé sur le plan, à l'alignement de fait de la quasi-

totalité des voies; par sa position, ce filet prescrit l'implantation des bâtiments à construire; par sa couleur, il indique la hauteur de verticale qui doit être respectée.

Ainsi, pour ne pas parler des voies haussmanniennes, qui font l'objet d'un régime spécifique évoqué plus loin, plusieurs hauteurs types sont définies et caractérisées par une couleur particulière:

— 12 mètres (filet orange), hauteur qui reprend les prescriptions de gabarit des règlements de 1784 et de 1854 pour les voies de moins de 7,80 mètres de largeur (11,70 m à la verticale) et celles du règlement de 1884 (12 mètres).

Ce gabarit s'applique à de nombreuses voies ou parties de voies étroites de la

rive gauche: rue Mouffetard, rue de Bièvre..., du centre de la rive droite: rue Quincampoix, rue Tiquetonne, rue de la Sourdière, rue Thérèse..., du quartier St-Georges: rue de la Tour-des-Dames, rue Ballu...

— 15 mètres (filet violet), verticale équivalente à celle définie dans les règlements de 1784 et de 1859 pour les voies de 7,80 à 9,75 m de largeur (14,62 mètres à la verticale) ou dans celui de 1884 (15 mètres).

La liste des rues auxquelles s'applique désormais cette règle est particulièrement longue dans tout le centre où dominent les voies de 10 mètres de largeur environ. Quelques exemples peuvent être cités: sur la rive gauche: les rues de l'Épée de Bois, de la Huchette, de Grenelle, Saint-Dominique; autour des Halles, dans le Sentier et dans le Marais: la rue Montorgueil, la rue d'Aboukir, la rue de Nazareth, la rue des Filles-du-Calvaire...; dans le Faubourg Poissonnière et le quartier St-Georges: la rue d'Hauteville, la rue de Chabrol, la rue d'Enghien, les rues La Bruyère et d'Aumale; dans le quartier de la République: la rue de Lancry, etc.

— 17,50 mètres (filet bleu), hauteur qui retrouve la verticale prescrite en 1784 et 1859 pour les voies d'une largeur supérieure à 9,75 m (17,54 à la verticale), ou en 1884 (18 mètres). Les rues les plus importantes dans l'ancien Paris entrent dans cette rubrique: rue du Faubourg Montmartre, rue du Faubourg Poissonnière, rue de l'Odéon, rue du Faubourg St-Denis...

2) Les voies ouvertes et urbanisées au cours du XIX^e siècle (Restauration, Monarchie de Juillet, Second Empire, Troisième République) dont la caractéristique majeure est l'ordonnancement des façades et l'unité de la ligne des corniches, méritaient une particulière attention lors de l'élaboration des gabarits. Trois hauteurs de verticale ont été fixées et matérialisées par des filets, afin de respecter l'échelle des constructions édifiées sous les divers règlements en vigueur durant le XIX^e siècle et le début du XX^e:

— 17,50 m (filet bleu), hauteur proche des 17,54 m de verticale autorisés dans toutes les rues de plus de 9,75 m de largeur sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, et dans les rues d'une largeur comprise entre 9,75 m et 20 mètres sous Haussmann (1859), pour lesquelles le gabarit a été porté à 18 mètres en 1884. Sont ainsi marquées d'un filet bleu, par exemple, la rue



Tronchet, la rue Rambuteau, la rue d'Amsterdam, urbanisées dans la première moitié du XIX^e siècle; le Boulevard Sébastopol, la rue La Fayette, la rue de Turbigo, la rue de Rome, le boulevard de la Tour-Maubourg, ouverts durant la préfecture d'Haussmann; le quai de Jemmapes et le quai de Valmy; la place de la République...

— 20 mètres (filet noir), hauteur qui correspond très exactement à la verticale fixée en 1859 et reprise en 1884 pour les avenues et boulevards de 20 mètres de largeur ou davantage, comme les boulevards Voltaire, St-Michel, Malesherbes, de Magenta, les avenues Montaigne, de Villiers, Victor Hugo, des Gobelins, les places Gambetta, Léon Blum, Armand Carel, la place de la Nation, la place Denfert-Rochereau, etc.

— 23 mètres (tireté noir) enfin, dont la cote a paru pouvoir assurer l'harmonie d'échelle des bâtiments

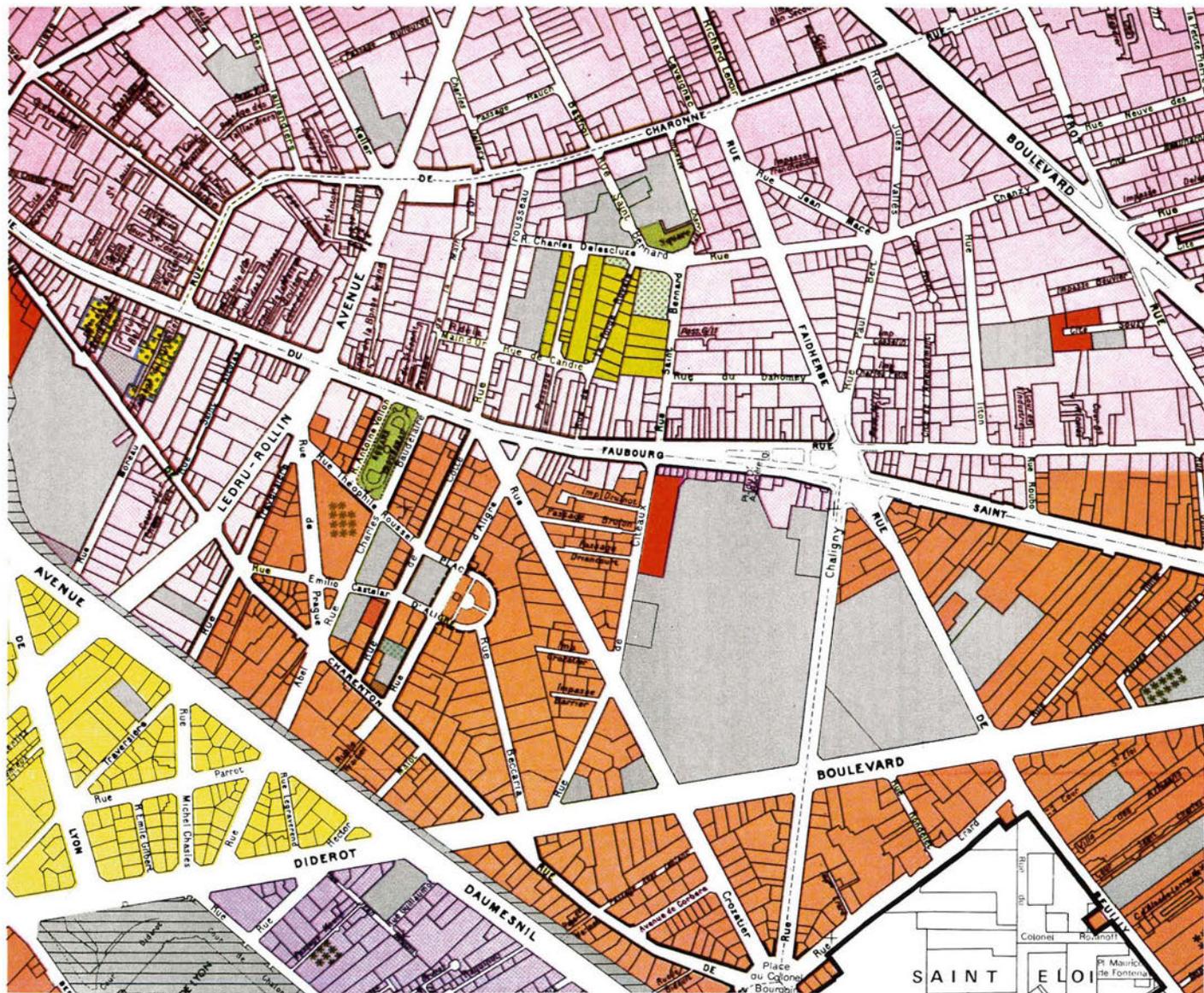
nouveaux avec les immeubles construits sous le règlement de 1902, qui, tout en limitant toujours la verticale à 20 mètres, avait permis une surélévation de la silhouette des immeubles en autorisant des saillies importantes sur la façade et un toit en arc de cercle dont les lucarnes prolongent visuellement l'aplomb de l'édifice.

Une verticale de 23 mètres est autorisée sur le boulevard Raspail, le boulevard Haussmann et l'avenue de Suffren (en partie), les avenues d'Iéna, Kléber, Marceau, George V, de la Grande-Armée, la place Félix Eboué, les Champs-Élysées, etc.

3) Si le paysage des voies traditionnelles du centre historique et des voies haussmanniennes et post-haussmanniennes se définit à la fois par une grande cohérence dans l'alignement et dans la hauteur des façades d'immeubles, le caractère des

rues des autres tissus constitués qui structurent l'espace des arrondissements périphériques procède surtout de la continuité du linéaire de façade, et de son rythme défini par le parcellaire. Pour cette

Quatre extraits, à échelle originale, du P.O.S. tel qu'il a été soumis au Conseil de Paris sont présentés ici et dans les pages suivantes (Pour la légende de ces plans, se reporter à la page 67). Ces divers exemples ne visent qu'à illustrer la présentation graphique selon laquelle s'expriment les différentes prescriptions réglementaires commentées par cet article. C'est dire qu'il convient de ne leur attacher qu'une valeur démonstrative et que, dans le minutieux processus d'élaboration de ce document, des modifications ont d'ores et déjà pu leur être apportées sur tel ou tel point de détail.







raison principale elles ont été répertoriées au plan par un *filet marron*. La hauteur des immeubles y présente au contraire le plus souvent beaucoup de variétés, et la modulation qui s'y établit entre des constructions de 3 à 5 niveaux le plus souvent semble constituer un facteur d'attrait supplémentaire. Il n'a donc pas été cherché, dans ce cas, à adapter d'une manière aussi étroite que pour les voies citées plus haut le gabarit réglementaire aux hauteurs de verticales existantes. Dans ces rues la verticale des bâtiments sera égale à la largeur de la voie augmentée de trois mètres. Cette formule simple devrait permettre l'édification de construction d'une échelle très mesurée, plus faible même dans certains cas que celle du

tissu existant dans les voies étroites. Rue de Ménilmontant, large de 14 mètres, la verticale sera de 17 mètres; rue du Faubourg-du-Temple, large de 12 mètres, elle n'atteindra que 15 mètres; il en va de même rue du Commerce et rue St-Charles; rue des Dames (largeur: 8 m) le gabarit sera limité à 11 mètres...

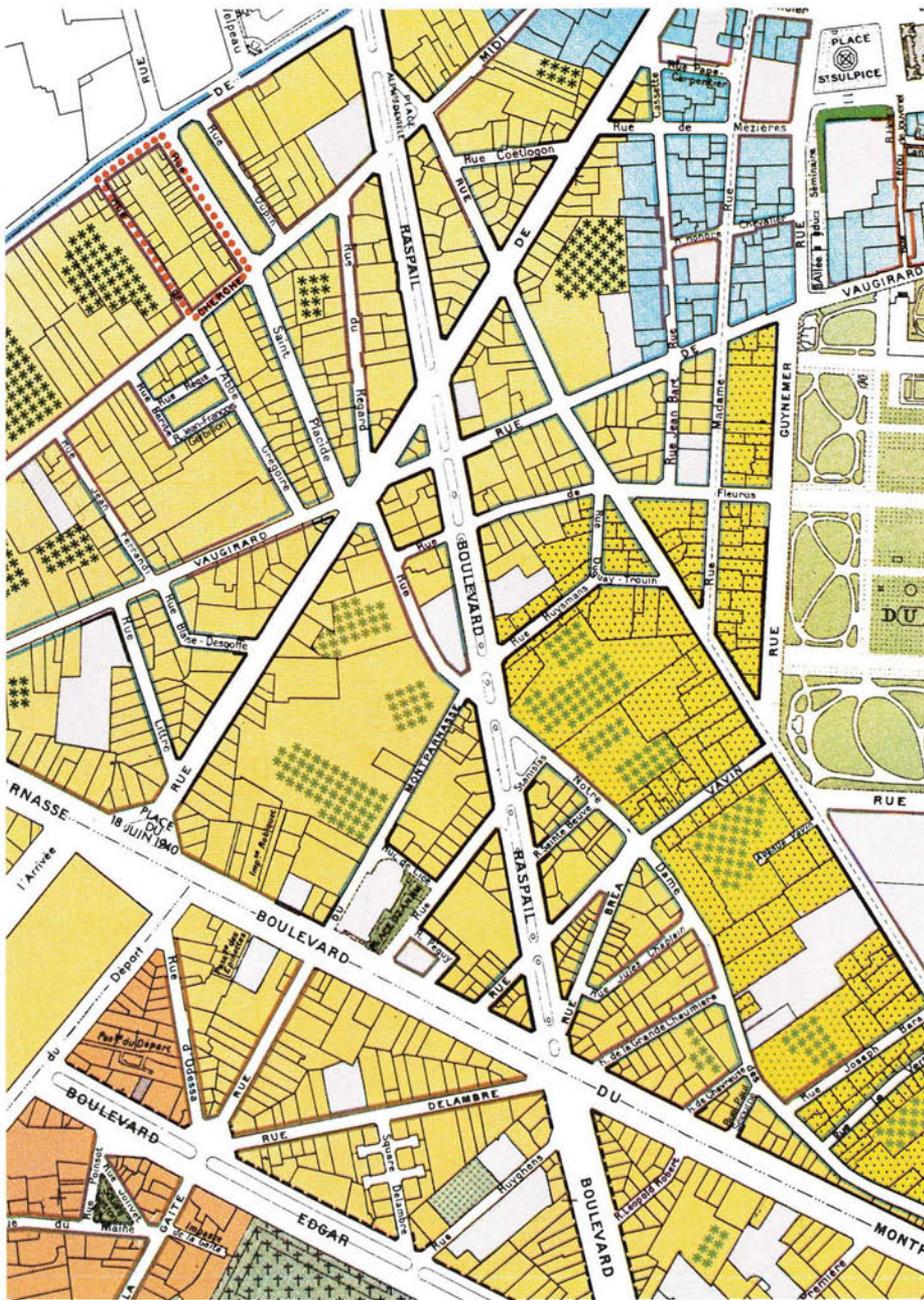
4) En dehors de ces très nombreuses voies ou places dont le paysage est particulièrement bien formé aujourd'hui, et qui figurent au plan encadrées de filets de couleur, il n'a pas paru indispensable de fixer des gabarits spécifiques pouvant, pour préserver le site urbain, s'affranchir parfois des règles strictes de prospect destinées avant tout à assurer un bon

ensoleillement. Une *formule de gabarit* peu différente de celle employée dans le règlement de 1967 a donc été retenue. Mais il faut remarquer qu'elle s'appliquera dans un contexte entièrement différent. En effet, et c'est capital, «la largeur de voie prise en compte dans la détermination du prospect est limitée à la largeur de fait de la voie dont dépend la propriété» sur laquelle le bâtiment nouveau est élevé. C'est l'assurance que, même dans le cas d'un retrait effectué par exemple sur une partie d'une longue façade pour en briser l'uniformité, les hauteurs de verticales seront homogènes sur tout le développement d'une rue, et que ne réapparaîtront plus les «chandelles» fréquemment édifiées dans les années récentes.

- Dans le centre des affaires, de la Bourse à la Porte Maillot, un gabarit un peu plus généreux que celui du règlement antérieur est fixé. La verticale des façades construites sur une voie de moins de 12 mètres est égale à la largeur de la voie augmentée de 4 mètres, ceci pour tenir compte de l'échelle de la majorité des immeubles de ces quartiers. Pour les voies de plus de 12 mètres une formule d'apparence complexe a été définie de manière à se rapprocher des hauteurs observées dans les voies construites durant le XIX^e siècle et à relativiser l'importance de la taille de la voie dans la détermination du gabarit. La verticale est égale à la moitié de la largeur de la rue augmentée de 10 mètres ($H = P/2 + 10\text{ m}$). Dans le cas, fréquent, des rues de 12 mètres, la verticale sera de 16 mètres; dans les rues de 15 mètres elle s'élèvera à 17,50 mètres, soit la norme des gabarits anciens et haussmanniens; dans les voies de 18 mètres elle atteindra 19 mètres. Cette faible dispersion des gabarits applicables à des voies de taille différente limitera considérablement les problèmes de raccrochement à l'angle des rues.

- Dans le reste de Paris la verticale est fixée à un niveau très modeste: elle correspond à la largeur de la voie augmentée de 2 mètres seulement. Une telle formule permettra d'assurer un ensoleillement assez élevé pour un milieu urbain dense. Elle risque cependant parfois, dans les voies petites et moyennes, d'être très inférieure à l'échelle des immeubles voisins — surtout des immeubles Haussmanniens et Troisième République.

C'est en particulier pour résoudre ces problèmes de contiguïté que le



règlement du P.O.S. précise dans son article consacré à l'aspect extérieur des constructions que «pour éviter de créer ou de découvrir des murs pignons, la hauteur d'une construction projetée en bordure de voie pourra être, soit réduite, soit augmentée, sans créer de décalage supérieur, en principe, à la hauteur moyenne d'un étage par rapport aux constructions contiguës.»

5) L'aspect des façades n'est pas défini seulement par le volume de leur partie droite élevée à l'aplomb de la rue. Le souci d'intégration des bâtiments nouveaux à leur environnement qui a marqué l'élaboration des règles de hauteur de verticale de façade s'est exercé dans la recherche de *dispositions applicables*

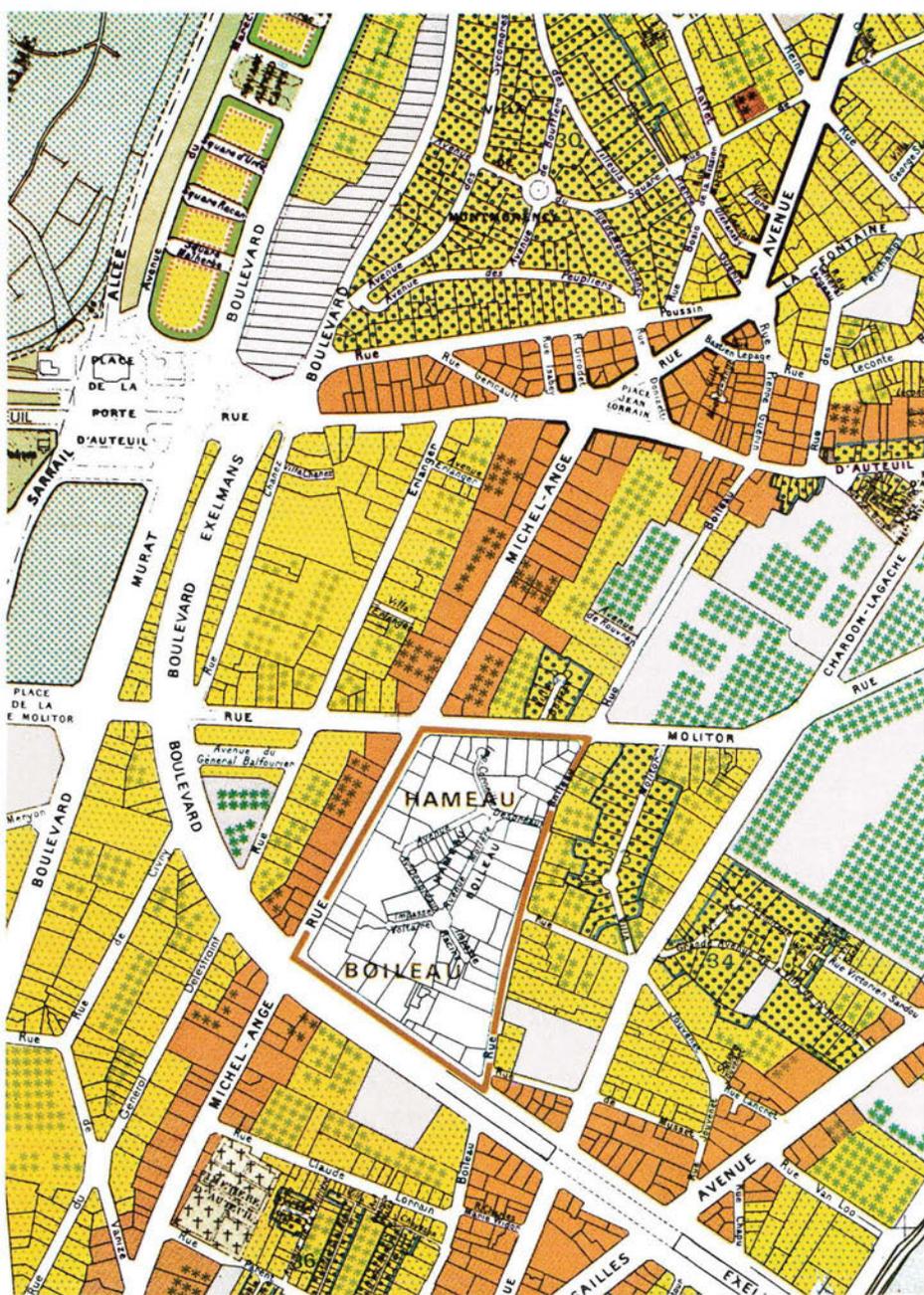
au couronnement des immeubles. L'examen du profil des immeubles édifiés dans le cadre des règlements antérieurs (1784, 1859, 1884, 1902, 1967) a montré l'importance de plus en plus considérable prise au fil du temps par la partie supérieure des bâtiments construite au dessus de la verticale. C'est par le gonflement des toits et la superposition des terrasses que s'est amorcé l'exhaussement progressif de la hauteur des édifices parisiens. La nouvelle réglementation du P.O.S. a tenté sur ce point comme sur les précédents de mettre en place des dispositions qui permettront de mieux contrôler la hauteur de constructions et de les insérer d'une meilleure façon dans le tissu existant. Ainsi, en bordure de voie, un seul étage

habitable est-il en règle générale autorisé au-dessus de la partie droite de l'immeuble, et le gabarit est-il impérativement limité par une ligne de faite horizontale située à 6 mètres au-dessus de la verticale. Celle-ci ne pouvant jamais dépasser vingt cinq mètres, aucun immeuble sur rue, même dans les voies les plus larges, ne pourra excéder 31 mètres. Pour tenir compte de la forme fréquente des combles et des toits du centre — ou de certains ensembles villageois: Butte-aux-Cailles, Montmartre — la partie supérieure du gabarit réglementaire y revêt des lignes particulières: dans le centre historique deux obliques successives sont autorisées au-dessus de la verticale, l'une de pente à 63° environ (pente 2/1), la seconde de pente à 45° (1/1). Cette règle qui cherche à retrouver la silhouette du faîtage des bâtiments anciens s'applique dans toutes les voies bordées de filet de couleur. Ailleurs les parties supérieures de l'édifice doivent être comprises à l'intérieur d'une enveloppe définie par une seule oblique de pente 2/1 élevée jusqu'à six mètres du sommet de la verticale. Elles peuvent être traitées soit en combles soit en terrasses observant un retrait d'au moins un mètre par rapport au corps droit du bâtiment.

La difficile question du traitement interne des parcelles et des îlots

Par l'ensemble des dispositions qui ont trait à l'édification des immeubles en bordure de voie, la nouvelle réglementation du P.O.S. manifeste une volonté de rétablir le respect de la rue, de son tracé et de son échelle, comme l'un des principes de la construction nouvelle. Elle cherche à définir le cadre d'une architecture libre dans ses formes mais soucieuse, dans son volume et dans son implantation, de s'intégrer dans son environnement. Il s'agit de préserver ou d'assurer une cohérence du paysage de la rue au cours des transformations successives du cadre bâti que le P.O.S. a mission d'encadrer.

Cependant, nous l'avons vu en examinant les caractères des tissus parisiens, la rue n'est que l'un des éléments de la trame urbaine. Celle-ci se caractérise aussi par le mode



d'organisation des parcelles à l'intérieur de l'îlot, leur forme et leur taille.

La variété des combinaisons que l'on rencontre dans ce domaine est sans commune mesure avec celle des paysages des rues de Paris. En bordure de celles-ci, le mode d'implantation des bâtiments est pratiquement constant à travers les quartiers et les âges, et la diversité s'exprime principalement dans l'échelle des édifices riverains. A partir d'un principe commun — la construction à l'alignement — et d'une modulation des gabarits, il est donc possible à la réglementation de prendre en compte l'essentiel des caractères de l'environnement.

Le réseau formé au sol par les limites de parcelle est beaucoup plus complexe et plus évolutif que la trame des rues. De plus, la collectivité n'est pas maîtresse des transformations du casier foncier; celles-ci sont du ressort des propriétaires, comme la décision de construire. On peut dire, sans outrage, qu'au moment de l'élaboration d'un règlement d'urbanisme, nul ne peut connaître quel sera le terrain d'assiette exact des futures opérations de construction, sa délimitation, sa forme et sa taille, sauf à considérer les zones de tissu très dense à l'intérieur desquelles les projets affectent des parcelles souvent petites ou moyennes et incluses dans un environnement très «dur». A l'exception de ces «dents creuses» dont l'espace est clairement enclavé et déterminé, les regroupements de parcelles contiguës opérés à l'initiative des particuliers formeront les bases souvent peu prévisibles des constructions à venir.

Un autre élément accroît encore la difficulté du traitement des espaces intérieurs d'îlot par la réglementation: l'extraordinaire hétérogénéité des bordures de parcelles existantes (contrastant avec la relative unité des bordures de rue). Si dans certains tissus très systématiquement organisés, comme ceux de l'époque haussmannienne, ou très denses, comme ceux du centre historique, la plupart des limites séparatives entre parcelles voisines sont formées par des murs pignons aveugles ou seulement percés de jours secondaires, les immeubles étant édifiés sur cours en «placard» adossés aux bords des parcelles, de nombreux îlots de Paris présentent une structure lâche, la distribution des bâtiments en cœur de

terrain variant d'une unité foncière à l'autre. Comment, dès lors, élaborer en fonction d'un environnement multiforme et changeant, une règle générale satisfaisante d'implantation et de gabarit pour les constructions à édifier en vis-à-vis à l'intérieur d'une même propriété ou en limite séparative de propriétés voisines?

C'est pourquoi la réglementation du P.O.S., innovant beaucoup moins sur ce point, par rapport à celle du P.U.D., que sur les problèmes de traitement de la rue, est essentiellement fondée sur deux principes d'aménagement de l'espace intérieur des parcelles: assurer un ensoleillement et une aération suffisante des bâtiments et préserver les droits des propriétés voisines de celles sur lesquelles sont réalisés les projets.

Ainsi, à l'intérieur d'une même propriété, le gabarit limite-t-il la hauteur de la verticale à la longueur du prospect séparant deux bâtiments augmentée de quatre mètres dans le centre historique et dans la zone d'affaires, de trois mètres dans les autres zones. Une oblique de pente 2/1 prolonge cette verticale jusqu'à la hauteur-plafond.

En limite séparative de parcelles le constructeur doit obligatoirement observer, au-delà de la bande constructible bordant la voie, une marge de reculement d'au moins six mètres dans le centre historique et la zone d'affaires, et d'au moins huit mètres ailleurs. Cependant, cette marge d'isolement ne sera pas exigée là où existent des bâtiments voisins en bon état implantés en limite séparative de deux terrains. Dans ce cas, la construction nouvelle pourra être adossée aux murs pignons existants. De même les bâtiments bas (moins de quatre mètres de hauteur) affectés aux commerces ou aux équipements pourront être édifiés en limite de parcelle.

En raison de la mobilité du parcellaire, il était difficile d'aller plus loin dans le cadre d'un règlement général, même modelé par zone. En l'absence d'un plan d'aménagement d'îlot, la forme revêtue par l'espace intérieur du tissu urbain demeurera ainsi largement dépendante des contraintes de constructibilité et ne pourra souvent satisfaire que très imparfaitement aux contraintes d'environnement.

C'est pourquoi il est possible d'imaginer que les secteurs les plus

caractéristiques de la capitale pour la conformation interne de leurs îlots (on songe au faubourg Saint-Antoine, par exemple) pourraient ultérieurement faire l'objet d'études d'urbanisme propres à définir les conditions de mise en valeur d'un mode d'organisation très spécifique des bâtiments, tel celui caractérisé par la répartition des édifices autour de cours intérieures, qui a ses vertus: la création d'un espace commun aux immeubles en particulier.

La réflexion sur cet aspect important du paysage urbain tel qu'il est vécu et perçu le plus quotidiennement par les habitants mérite d'être poursuivie. L'analyse sur ce point n'est pas encore suffisamment avancée pour que des propositions peu contestables puissent être émises.

Les plans de sauvegarde eux-mêmes, celui du Marais en particulier, invitent à la prudence en cette matière: la détermination, dans un plan, de toutes les emprises constructibles se heurte souvent, au moment de la réalisation, au changement de contexte né, par exemple, de l'impossibilité de procéder à un regroupement de parcelles prévu.

Souvent seul l'examen cas par cas de la situation propre à chaque projet permettra d'aboutir à une bonne intégration des bâtiments nouveaux dans la structure de l'îlot. Encore cet examen devra-t-il s'effectuer dans un esprit de traitement préalablement défini. Ce pourrait être l'objet de ces plans de détail que nous évoquions à l'instant.

Le Plan d'Occupation des Sols contient naturellement bien d'autres règles régissant, par exemple, l'aménagement des espaces libres et plantations, la réalisation des places de stationnement, etc. Nous n'avons voulu présenter que les dispositions dont l'application détermine l'implantation et le volume des bâtiments à construire.

Réduction et modulation des droits de construire et des hauteurs-plafonds, révision profonde des alignements et des mesures d'implantation des édifices en bordure de rue, adaptation des règles de gabarit aux échelles existantes, sont autant de modifications par rapport au règlement antérieur qui devraient permettre une protection satisfaisante et, souvent, une mise en valeur des paysages de la capitale dans leur diversité.

Ne peut-on cependant se demander si, en abandonnant la

volonté de profond remodelage de la structure de la ville, le P.O.S. n'est pas allé trop loin dans le souci de conservation des caractères du tissu existant? Ne va-t-il pas conduire à une restriction de la construction nouvelle dans Paris? Ne va-t-il pas limiter excessivement les possibilités d'expression de l'architecte d'aujourd'hui?

De telles craintes paraissent excessives. La réduction des droits de construire a surtout porté sur les bureaux dans toute la capitale, et sur les logements — dans une bien moindre proportion — dans les secteurs où le patrimoine existant mérite d'être conservé (le centre historique) et dans ceux où la présence de nombreuses activités industrielles ou artisanales et d'une importante population modeste ne rend pas souhaitable la multiplication des opérations de rénovation souvent spéculatives.

La réduction du plafond des hauteurs, pour peu que l'on renonce à la réalisation de plans libres où les bâtiments de grande hauteur se présentent en ordre dispersé, n'est pas telle que les règles nouvelles ne permettent la réalisation de projet de bonne densité. Les tissus du centre, trop resserrés il est vrai, présentent, dans une enveloppe ne dépassant souvent pas 20 à 25 mètres, des densités bien supérieures (5 à 7) à celles autorisées aujourd'hui (2 à 3).

Enfin, la contrainte que représente pour le concepteur l'obligation d'implanter son immeuble à l'alignement, de respecter un gabarit donné, ne peut être jugée excessive que si l'on fait abstraction de la spécificité du tissu urbain parisien, dont nous avons vu qu'il était en majeure partie suffisamment constitué pour qu'il ne soit ni envisageable ni souhaitable d'en remodeler la structure.

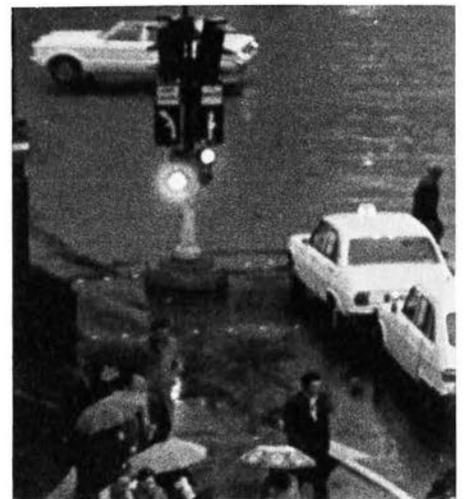
Les principes de traitement du paysage qui ont guidé l'élaboration des règles d'urbanisme ne peuvent ainsi être interprétés comme uniquement conservateurs. Dans un contexte où l'opinion tend de plus en plus à rejeter la forme de la ville qu'on lui propose depuis les dernières décennies, et à prôner l'immobilisme en matière d'aménagement, le respect des principales lignes de construction du paysage urbain, et de son échelle, devrait au contraire réhabiliter l'acte de construire à Paris et, peut-être, mais ce n'est pas l'objet d'un règlement, contribuer à rénover l'architecture urbaine en lui fixant des contraintes qui sont aussi un défi de renouvellement.

Le présent article a été rédigé par M. Jean-Louis Subileau à partir de diverses études conduites à l'APUR, ainsi qu'à la Direction de l'Urbanisme et du Logement de la Préfecture de Paris.





L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE



L'«enfer urbain», cette image journalistique, dont la qualité n'est pourtant pas incontestable, est devenue presque d'usage courant et se révèle en tout cas immédiatement parlante pour le citoyen. Interrogé sur le contenu précis qu'il lui donne, le Parisien se réfère volontiers à la description des conditions dans lesquelles il lui faut se déplacer dans le quartier de la gare Saint-Lazare. Et il est bien vrai que l'analyse objective à travers les comptages statistiques de la manière dont fonctionne ce secteur confirme le sentiment, quotidiennement éprouvé par tant d'habitants de l'agglomération parisienne, que la situation présente est particulièrement détestable et exige d'être améliorée. A cette fin, sur le fondement d'une proposition formulée par l'APUR, une étude menée en commun avec cet organisme par la Direction de la Voirie de la Préfecture de Paris, la Direction de la Circulation de la Préfecture de Police, le Syndicat des Transports Parisiens, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. a abouti à la présentation au Conseil de Paris de propositions qui ont fait l'objet d'un mémoire signé conjointement par le Préfet de Paris et le Préfet de Police. Certaines difficultés ou réserves en ce qui concerne l'implantation des passerelles pour piétons que prévoit ce projet ou pour le choix des couloirs réservés à la circulation des bus ou taxis ont conduit, fin 1974, le Conseil de Paris — sans se prononcer sur le fond, — à renvoyer pour études complémentaires ce dossier à l'administration. Par ailleurs, des associations de défense des habitants du quartier ont parfois exprimé leur opposition ou leurs objections aux mesures ou aux aménagements envisagés et ont unanimement réclamé d'en être largement informées préalablement à toute décision. Pour permettre au débat ainsi ouvert d'avoir lieu dans les meilleures conditions, Paris-Projet publie, dans les pages qui suivent, le texte quasi intégral du mémoire interpréfectoral, dans la forme même où il a été soumis au Conseil de Paris, accompagné des documents géographiques et photographiques qui en illustrent le contenu, et sans qu'aucune modification ou adjonction consécutive aux premiers débats à ce sujet n'ait été apportée.

C'est de la sorte le point de départ de l'élaboration d'un projet d'aménagement appelant des décisions et des recherches complémentaires qui se trouve ici présenté.

LA SITUATION ACTUELLE

Les conditions dans lesquelles s'effectuent les diverses formes de déplacements aux abords de la gare Saint Lazare ont été maintes fois décrites comme particulièrement peu satisfaisantes, si ce n'est insupportables, pour l'ensemble des usagers et comme appelant, par suite, de manière impérative, des dispositions destinées à les améliorer.

Formant le principal pôle d'emplois et d'activités de la capitale, le secteur de la gare Saint Lazare est le lieu de destination de flux considérables de déplacements. Du fait de sa

situation géographique dans Paris, il est en outre le point de passage de très importants courants de circulation à destination d'autres parties de la ville. Aussi, alors qu'il dispose d'une desserte exceptionnelle par transport en commun — puisqu'en dehors de la gare elle-même et de la station Auber du R.E.R., près de la moitié des lignes de métro et d'autobus de la capitale passent dans les 700 mètres qui séparent Saint Lazare de l'Opéra — ce secteur est pourtant le plus inextricablement encombré de Paris.

La zone principale de conflit entre tous les types et modes de déplacements se situe aux abords de la gare Saint Lazare. Avec plus de 400 000 voyageurs par jour qui y entrent pour prendre le train ou qui en sortent, celle-ci assure à elle seule le tiers du trafic S.N.C.F. entre Paris et la banlieue et vient, à cet égard, largement au premier rang de toutes les gares de la capitale.

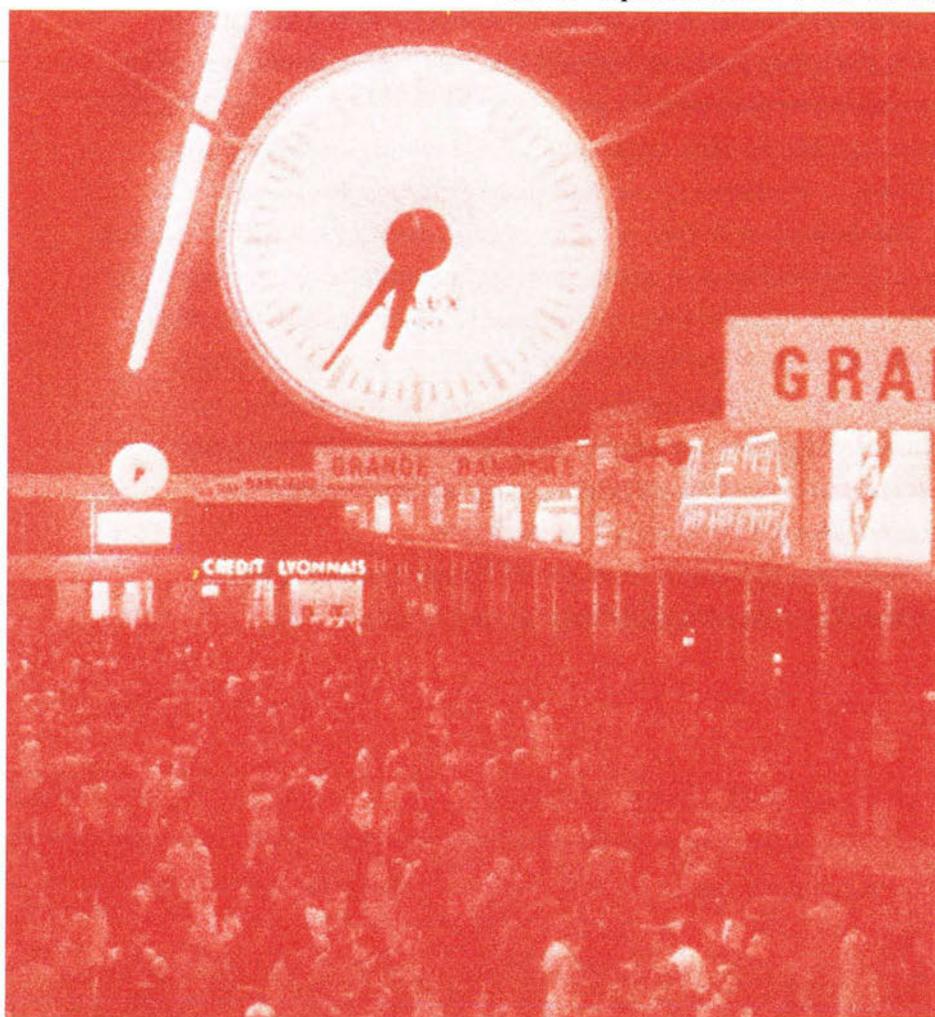
A l'heure de pointe du soir, les mouvements d'usagers atteignent par suite dans ce secteur des chiffres records (comptage effectué en février 1973):

— 60 000 personnes partent vers la banlieue en train, tandis que 15 000 en reviennent;

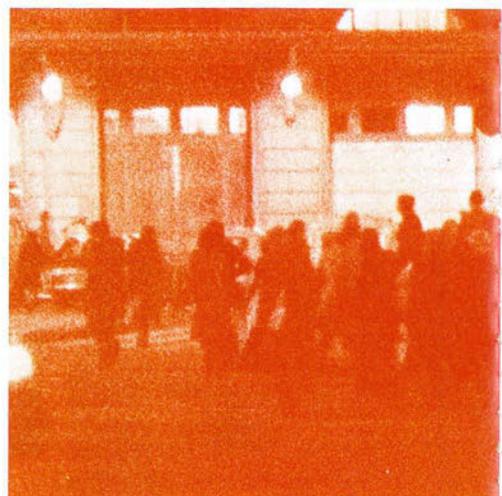
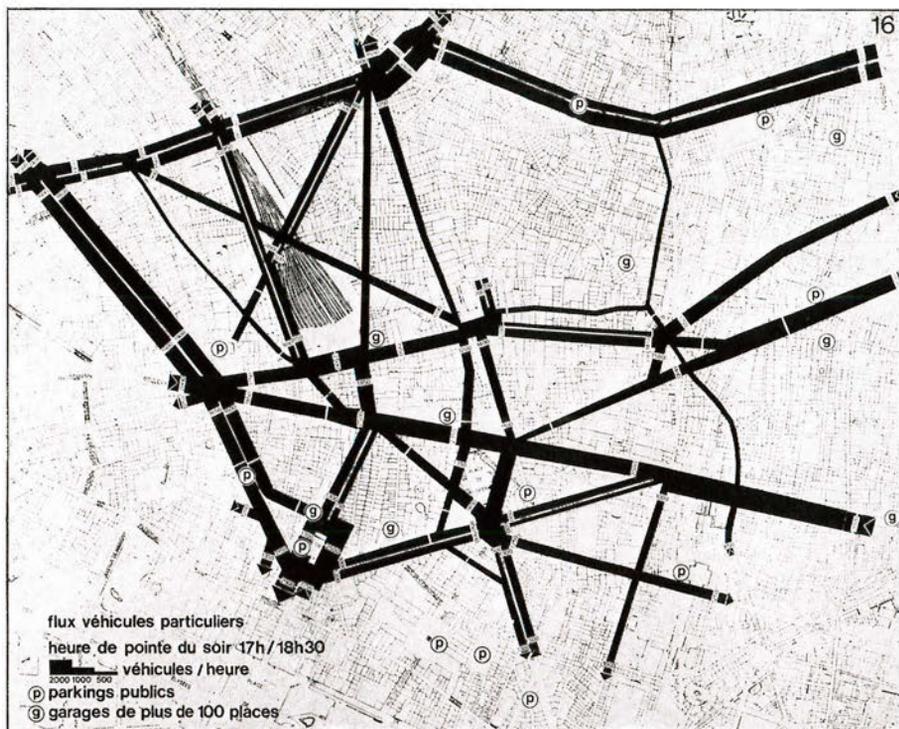
— 21 000 voyageurs sortent du métro, la plus grande part pour gagner la gare, et 17 000 y entrent dont 10 000 provenant de la gare;

— l'autobus décharge 6 000 voyageurs et en accueille 3 000;

— principalement dirigés vers l'un ou l'autre de ces moyens de transport en commun, les flux de piétons atteignent des chiffres sans équivalent à Paris. La gare Saint-Lazare et ses abords immédiats sont le siège de près de 55 000 mouvements de piétons (indépendamment des 38 000 déplacements dans les couloirs souterrains sans engendrer de mouvements en surface). Parmi ces mouvements de piétons, 35 000 se



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE



dirigent vers le train, tandis que 7 000 à 8 000 se dirigent vers les stations de métro. Les deux points de convergence principaux sont constitués par la place du Havre et par la place Gabriel Péri (près de la Cour de Rome) où des comptages effectués à la limite des diverses voies d'accès à ces deux places permettent d'enregistrer respectivement des flux totaux de 33 000 et de 26 000 piétons à l'heure de pointe du soir.

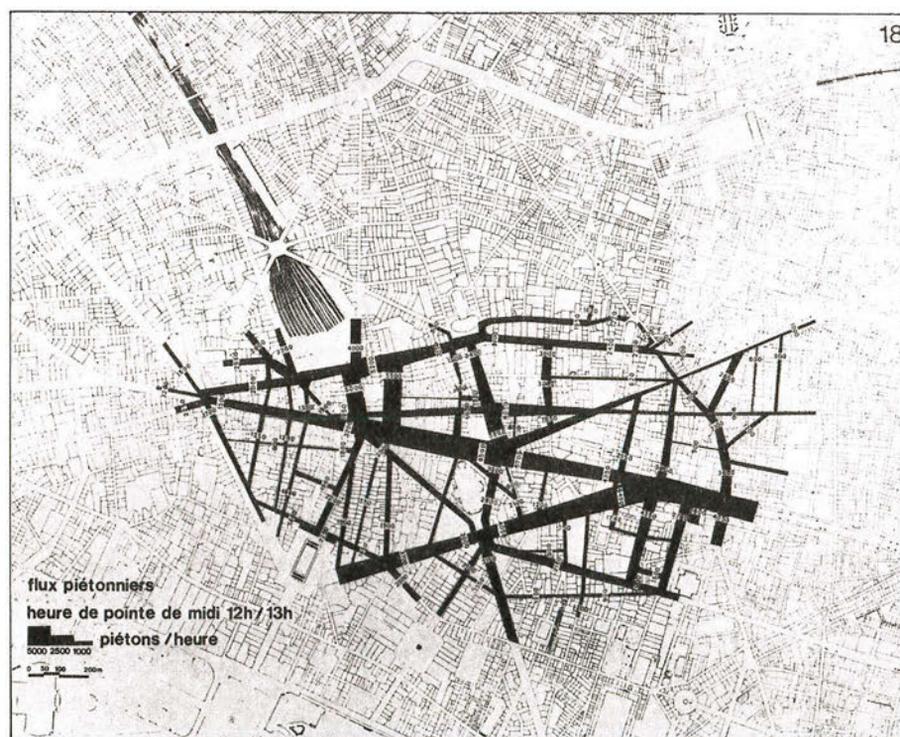
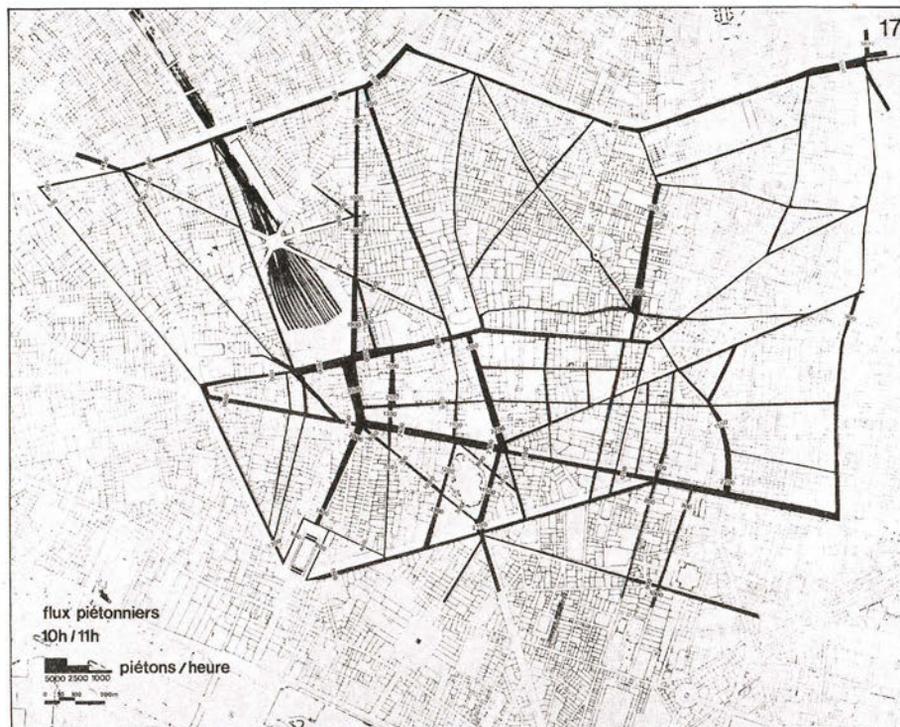
C'est là que des conflits majeurs opposent les déplacements piétons, la circulation des autobus et le passage des voitures particulières: un peu plus de 5 000 automobilistes pénètrent dans la zone formée par la place Gabriel Péri, la rue Saint-Lazare et la place du Havre, y connaissent plusieurs cisaillements et se heurtent aux 55 000 mouvements de piétons.

Ainsi, toujours à l'heure de pointe du soir:

— place Gabriel Péri, 18 000 piétons traversent la rue de Rome à son dé-



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^c-LAZARE



bouché au nord de la place et croisent un flux automobile de l'ordre de 2 000 véhicules par heure;

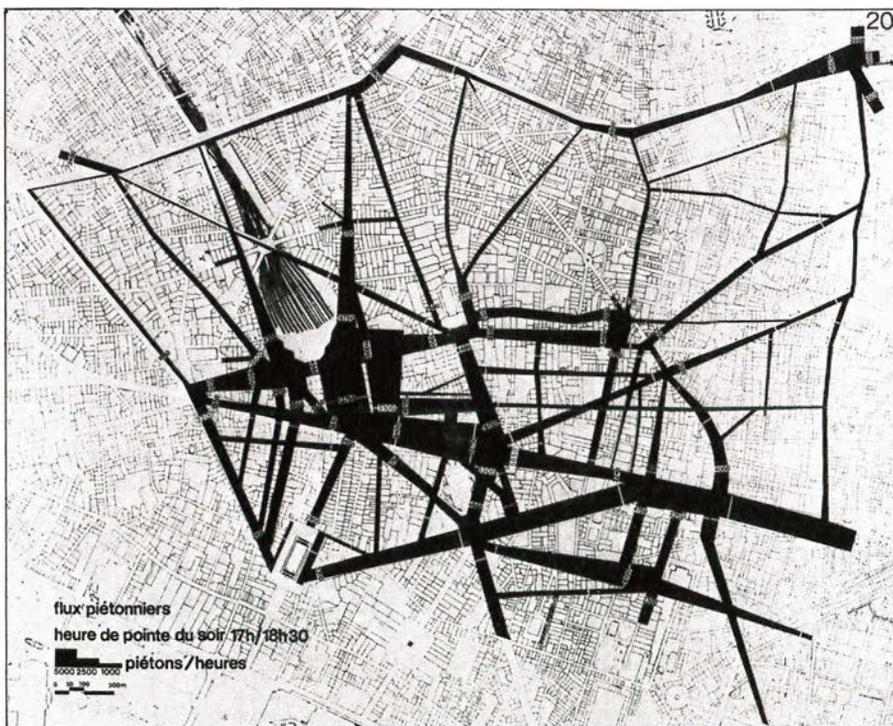
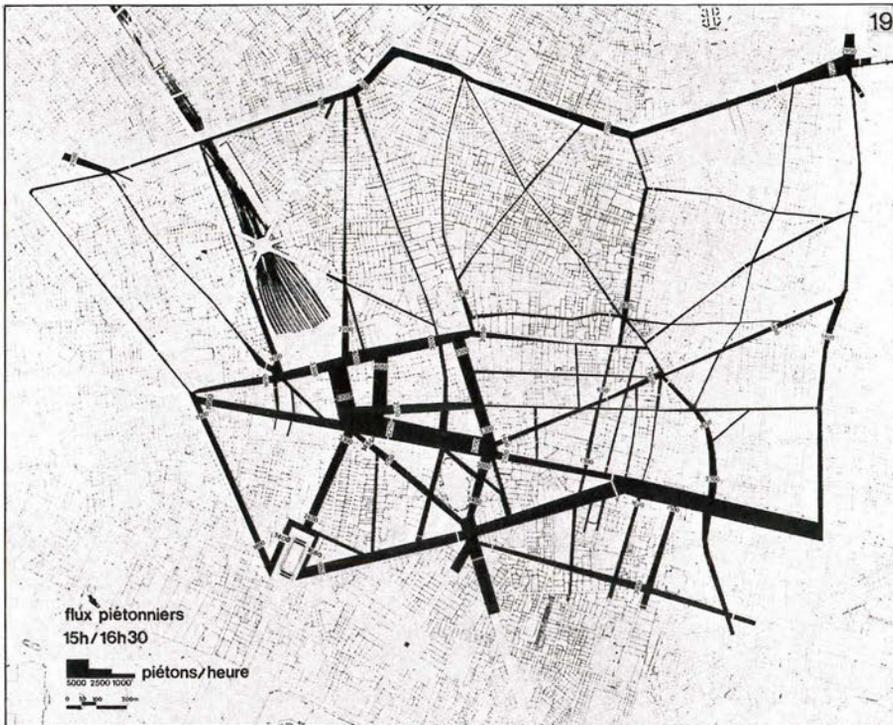
— place du Havre, 20 000 piétons croisent, au bas de la rue d'Amsterdam, un courant de circulation d'environ un millier de voitures qui descendent de la place Clichy;

— rue Saint Lazare enfin, les 2 000 à 2 500 véhicules par heure qui parcourent cette voie doivent traverser trois principaux flux de piétons: 6 000 à l'est de la place Gabriel Péri à destination ou en provenance de la Cour de Rome, 5 000 et 13 000 à l'est et à l'ouest de la place du Havre.

Des chiffres aussi considérables expliquent que les mouvements de piétons ne puissent se cantonner dans la faible fraction de l'espace urbain qui leur est allouée: ils débordent des trottoirs comme des passages cloutés, s'opposent à l'écoulement des voitures, engendrent bousculades et presse, alors que, s'agissant de déplacements en majeure partie liés aux migrations domicile-travail, ils doivent être effectués, pour la plupart des usagers, deux fois par jour, chaque jour de semaine, tout au long d'une vie professionnelle.

Quant aux autobus, englués dans ces mouvements et ces entrecroisements de toute nature, soumis à un dessin très capricieux du réseau, du fait des sens uniques, ils connaissent dans ce secteur à la fois les taux de charge les plus importants de Paris et les vitesses moyennes les plus basses; ils assurent de la sorte dans les plus mauvaises conditions un rôle pourtant proportionnellement plus important que partout ailleurs dans Paris pour le transport des usagers.

Il n'est pas étonnant dans ces conditions qu'interrogés par des sociologues sur le contenu qu'ils donnent à l'image fréquemment employée «d'enfer urbain», les parisiens enquêtés aient si volontiers pris pour référence l'exemple de la situation dans les rues qui avoisinent la gare Saint Lazare.



L'AMÉLIORATION
DES DÉPLACEMENTS
AUX ABORDS DE
LA GARE S^T-LAZARE



Deux vues de la Gare St-Lazare et de la Rue de Rome vers 1910.



*La Gare St-Lazare. Place de
L'Europe sous le Second Empire.*

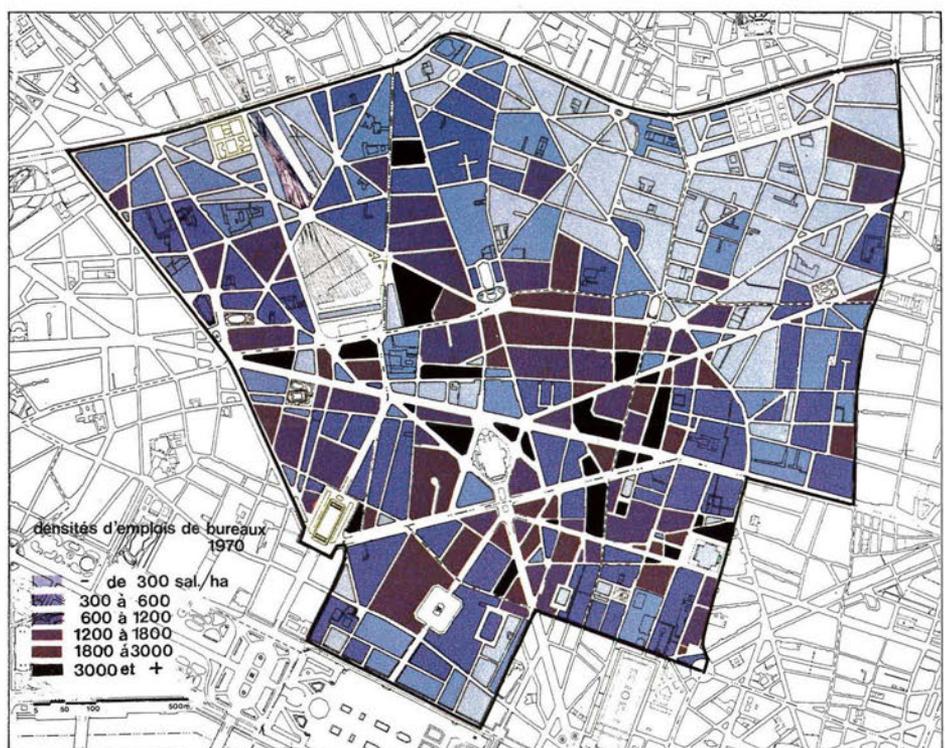
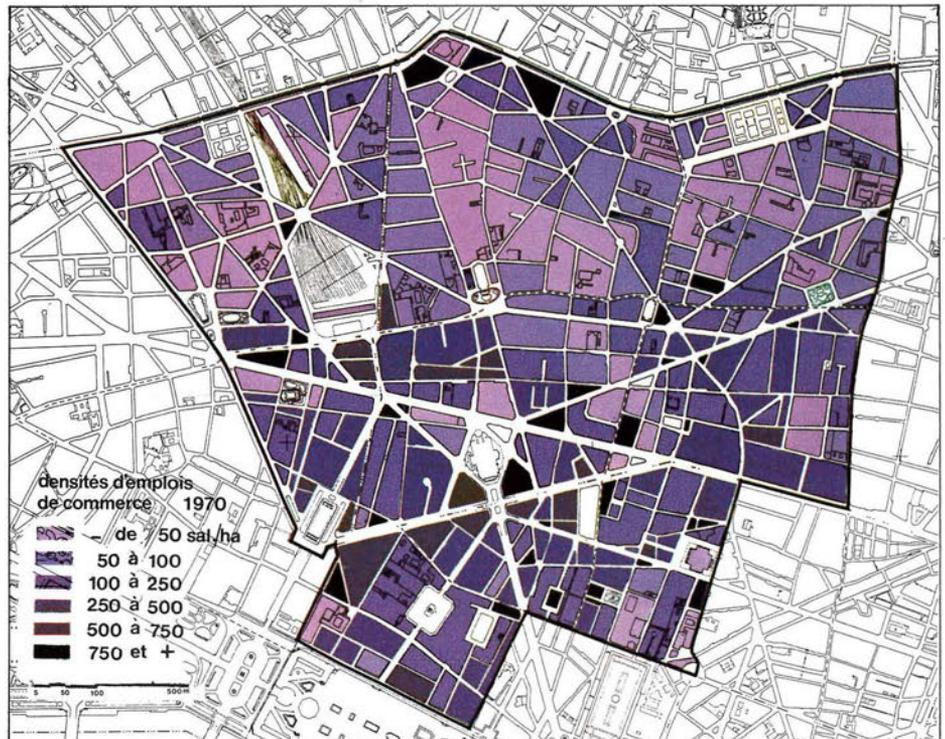


LE CHOIX D'UN PARTI D'AMENAGEMENT

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Pour résoudre le problème des déplacements dans cette zone particulièrement critique, la première direction de recherche qui s'impose immédiatement à l'esprit est celle d'un total réaménagement de la gare Saint Lazare et des îlots riverains. Telle est d'ailleurs, pour la plupart des gares parisiennes, l'orientation choisie par les documents régissant l'urbanisme de la capitale et singulièrement par le Schéma Directeur. L'idée, longtemps caressée, d'un exode de ces gares hors de Paris, doit en effet être désormais totalement écartée dans la mesure où il est reconnu indispensable, au contraire, pour assurer la nécessaire priorité des transports en commun, en ce qui concerne surtout les déplacements liés au travail, de disposer de grands points de débouché du réseau ferré desservant l'ensemble de la région au cœur même de la ville et singulièrement de ses quartiers d'affaires.

Les abords des gares, où de vastes emprises sont en outre généralement susceptibles d'être plus et mieux utilisées, deviennent, dans ces conditions, le point d'appui privilégié de vastes opérations amenant une transformation totale de l'ensemble du quartier et la refonte complète, à cette



occasion, du système de transport et de circulation qui y existe. Tel a déjà été le cas à la gare Montparnasse. Tel est actuellement le parti retenu pour la gare de Lyon dans le cadre du Schéma de Secteur-Seine Sud-Est. Tel sera peut-être, plus tard, l'objectif proposé en ce qui concerne la zone des gares du Nord et de l'Est. Il apparaîtrait, par conséquent, tout à fait logique de ne concevoir également la solution aux difficultés de circulation aux abords de la gare Saint Lazare que dans le cadre d'une grande entreprise de remodelage de tout cet ensemble urbain.

Ce n'est pourtant pas un choix de cette nature qu'il a semblé possible de proposer. Les raisons qui l'expliquent sont d'une double nature:

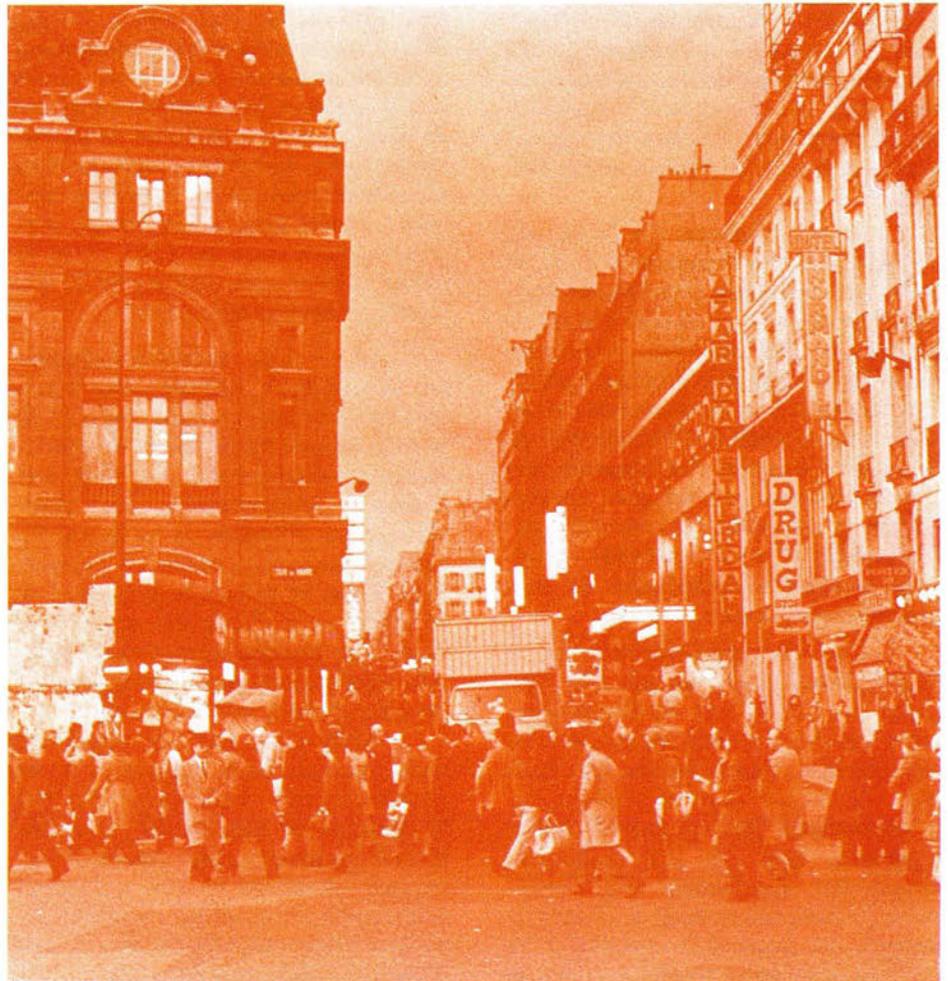
1° — Il s'agit tout d'abord, de motifs de pur fait: la constatation essentielle à cet égard est celle de la localisation actuelle des plus fortes densités d'emplois et de l'orientation qui en résulte pour le plus grand nombre de déplacements effectués dans cette zone. C'est en effet vers le sud de la gare Saint Lazare, aux alentours de l'Opéra, de la Madeleine, de la Chaussée d'Antin, de la place Vendôme, dans les quartiers Gaillon et Vivienne, que la concentration des emplois de bureaux comme de commerces atteint son niveau le plus élevé. Au contraire, dans les quartiers situés à l'arrière de la gare (Europe, Saint Georges, etc...), à l'exception d'une étroite frange méridionale, les densités d'emplois sont beaucoup plus faibles tandis que la fonction résidentielle est, à l'inverse, largement représentée.

Pour schématiser, si l'on trace une ligne passant le long de la façade de la gare Saint Lazare, les quartiers qui se trouvent au nord de cette ligne connaissent une proportion d'emplois par rapport aux résidents à peine supérieure à la moyenne de la capitale, tandis que cette proportion est quatre à cinq fois supérieure dans les quartiers qui se situent au sud.

C'est dire que la plupart des déplacements qui ont lieu, à destination ou en provenance de la gare Saint Lazare, concernent, de façon très majoritaire, les îlots qui se trouvent au sud de celle-ci ou sur le même front qu'elle et non la zone arrière de la gare. La localisation de la station Auber du R.E.R. renforce naturellement cette caractéristique majeure.

Il en résulte que toute solution qui tendrait à reporter vers le nord le centre de gravité de la gare et des équipements qui l'accompagnent, en couvrant par une dalle le faisceau des voies qui y aboutissent, ainsi que cela a été préconisé dans d'autres cas, aurait

pour effet de pénaliser, en les allongeant, la plupart des mouvements — en particulier des piétons — qui se déroulent dans le secteur. Or, ces déplacements, comme on l'a vu, sont très nombreux: une enquête a révélé que plus de 40 % des migrants arrivant à la gare Saint-Lazare pour des motifs de travail se rendent à pied à leur lieu d'emploi et les parcours ainsi accomplis atteignent, dans certains cas, des distances non négligeables: la zone de diffusion piétonne à partir de la gare Saint-Lazare (celle où, à l'heure de pointe, au moins 80 % des déplacements, ayant pour origine ou pour destination la gare Saint-Lazare, s'effec-



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE

tuent à pied) s'étend presque jusqu'au carrefour Richelieu-Drouot.

L'analyse est tout à fait comparable en ce qui concerne les autobus: les liaisons les plus nombreuses et les plus chargées, faute d'être assurées dans de bonnes conditions par le métro, s'établissent avec la gare du Nord et permettent aux usagers qui y parviennent de gagner la gare Saint-Lazare et le centre d'affaires qui la borde vers le sud.

Le détour qu'imposerait à ces trajets un éventuel transfert de leur principal point d'arrêt vers l'arrière de la gare Saint-Lazare (par exemple au voisinage de la place de l'Europe), ou bien écarterait les usagers de ce moyen de transport de leur principale destination s'il entendait décharger la zone frontale d'une partie de son trafic, ou bien, dans le cas contraire, imposerait un allongement coûteux des lignes sans la contrepartie d'un avantage évident.

A ces obstacles de fond, qui s'opposent à un remaniement complet de la gare dans une localisation nouvelle, en retrait par rapport à son implantation d'aujourd'hui, s'ajoutent des difficultés d'ordre purement physique: la proximité du resserrement des voies sous le pont de l'Europe interdit de reculer les quais; les emprises ferrées se trouvent, d'autre part, bordées de rues relativement étroites et d'espaces urbains fortement occupés où aucune possibilité d'extension ne peut être aisément gagnée.

Une réorganisation profonde de la gare Saint-Lazare tendant à lui ménager un nouvel axe de fonctionnement qui déboucherait sur les deux faces latérales, l'une réservée aux arrivées, l'autre aux départs, ainsi que cela est envisagé pour la gare de Lyon, n'apparaît donc pas très facilement concevable. Simplement, afin d'améliorer, à l'intérieur même de la gare, la desserte des quais et la répartition des charges de voyageurs dans les trains, la

S.N.C.F., avec l'appui du Syndicat des Transports Parisiens, a entrepris le percement sous les quais, entre la place de Budapest et la rue de Rome, d'une galerie souterraine transversale pour le passage des usagers ainsi que pour le transport des bagages.

Plus justifié par la structure actuelle du secteur Saint-Lazare, un scénario inverse d'aménagement, ayant pour objectif d'avancer vers le sud les débouchés majeurs de la gare, n'apparaît pas davantage praticable. La présence de l'hôtel Terminus opposerait à une telle opération un obstacle susceptible de n'être levé que si les avantages obtenus de ce fait étaient particulièrement importants. Les flux de circulation automobile parcourant la rue Saint-Lazare peuvent très malaisément être détournés ou supprimés, tandis que la présence de multiples obstacles en sous-sol rend impossible de les enterrer. Enfin, les travaux considérables réalisés en sous-sol au cours des dernières années pour améliorer les correspondances entre la S.N.C.F. et le métro enlèvent une bonne part de son intérêt à une telle opération.

2° — Une seconde catégorie de motifs pour exclure une transformation de trop grande envergure de la gare Saint-Lazare relève de préoccupations d'urbanisme. En effet, une profonde réorganisation sur elles-mêmes des emprises de la S.N.C.F., qui représentent environ 7,8 hectares entre la rue Saint-Lazare et la place de l'Europe, ne semble guère concevable sans l'accompagnement d'une opération immobilière importante susceptible d'en atténuer en partie le coût.

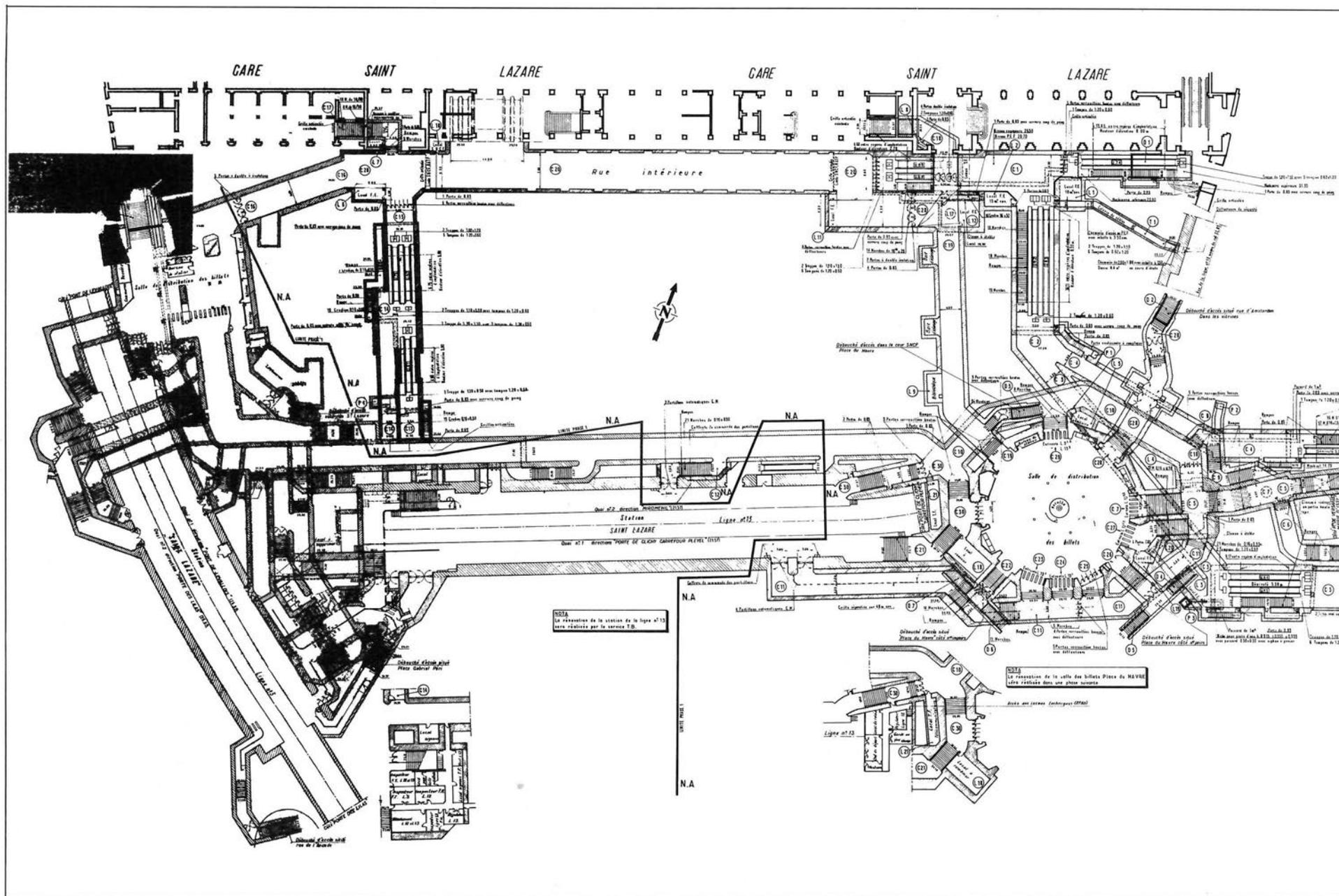
Mais, d'une part, le volume des trafics actuels dans la gare et à ses abords rendrait extrêmement difficile la conduite de travaux de cette ampleur à un pareil emplacement. D'autre part, et surtout, il n'est nullement souhaitable d'introduire un complexe du type Maine-Montparnasse au cœur d'une zone déjà très encombrée.

On voit mal comment une pareille opération pourrait éviter un accroissement, condamnable, des densités d'emplois déjà excessives dans ce secteur. L'apport de cette greffe, très ponctuelle par rapport à l'ensemble du quartier, ne serait par ailleurs sans doute pas de nature à déclencher une modernisation d'ensemble de la partie à rénover du quartier d'affaires. Elle lui susciterait plutôt des éléments nouveaux de concurrence et d'affaiblissement.

En tout état de cause, compte tenu des priorités définies par le Schéma Directeur de Paris, et en fonction des préoccupations propres de la S.N.C.F., un projet reposant sur une large réutilisation du «sur-sol» des emprises ferroviaires de la gare Saint-Lazare ne peut être envisagé avant de nombreuses années. Une amélioration des conditions de déplacement dans ce quartier doit cependant être recherchée dans l'immédiat: sans compromettre le grand avenir, elle doit aider à résoudre les problèmes du présent.

Ainsi, dans un quartier aussi constitué, où les diverses fonctions urbaines sont déjà fortement établies et localisées de manière tranchée, ce n'est pas par le moyen d'une refonte ambitieuse de son aménagement qu'il semble possible de rechercher de façon réaliste une solution à brève échéance aux problèmes posés par les conditions de déplacement.

Il a paru plus approprié aux caractéristiques de ce quartier et plus conforme aux possibilités d'intervention qui existent concrètement aujourd'hui à son propos, de présenter une opération à première vue de caractère plus modeste mais dont la mise en œuvre, dans un court délai, ne rencontre pas de difficultés de fait et ne soulève pas d'objections de principe aussi fondamentales, tout en étant susceptible d'apporter un remède à quelques uns des principaux inconvénients de la situation actuelle.



L'encombrement du sous-sol des abords de la Gare Saint-Lazare, par les stations, les couloirs de correspondance, les salles de vente de billets, les installations diverses du métro (illustré par ce plan de la R.A.T.P.) interdit de rechercher à ce niveau une solution au problème des déplacements de piétons ou de voitures dans le secteur.

LE CHOIX D'UN PARTI D'AMENAGEMENT

LES PROPOSITIONS RETENUES

A défaut d'un remaniement d'ensemble de l'urbanisme du quartier, le projet présenté consiste en une réorganisation des diverses formes de déplacements qui se déroulent aux abords de la gare Saint-Lazare.

1° — L'objectif principal consiste à faciliter l'accès des piétons à la gare.

A l'heure de pointe du soir, le chiffre total des déplacements de piétons qui ont lieu entre les quais de la S.N.C.F. et les rues qui en forment les abords s'établit à 45 000.

Compte tenu de l'orientation de ces flux, 21 % seulement de ces échanges se déroulent sur les faces latérales de la gare par les passages qui débou-

chent sur la rue de Rome et la rue d'Amsterdam. La réalisation de la galerie souterraine entre ces issues ne modifiera guère cette répartition que commande la distribution dans l'espace des grandes fonctions urbaines.

Près de quatre sur cinq des mouvements de piétons s'établissent ainsi avec la partie frontale de la gare et se répartissent à peu près par moitié entre la place du Havre (42 %) et la place Gabriel-Péri (37 %).

Ainsi, compte tenu des piétons qui, ayant emprunté une sortie latérale, descendent vers le sud, c'est une masse de près de 40 000 piétons en une heure qui, provenant de la gare, doit traverser malaisément plusieurs courants de circulation automobile dont l'écoulement se trouve contrarié, ralenti, voire paralysé. Il lui faut, en outre, changer de niveau de circulation entre celui de la rue et celui, plus élevé, des voies de chemin de fer.

Améliorer les conditions dans lesquelles s'effectuent ces déplacements est, de la sorte, l'action de première urgence.

Du fait de l'encombrement du sous-sol, l'aménagement de passages souterrains n'est possible, ni pour les voitures, ni pour les piétons. Dans ce dernier cas, il ne serait d'ailleurs pas adéquat, puisque les usagers doivent, au contraire, se rendre à un niveau supérieur ou en provenir.

Dans ces conditions, la seule solution consiste en l'aménagement de passerelles permettant aux piétons, à partir de leurs grands points de confluence vers la gare, ou en direction de ceux-ci, d'enjamber les flux de circulation automobile parcourant les rues qui bordent la gare, et d'établir de la sorte une communication directe et de plain-pied avec la Salle des Pas Perdus.

Il est, par suite, proposé de construire trois passerelles correspondant aux trois principaux courants piétonniers enregistrés entre la gare et le





L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE

quartier riverain, leur évitant toute intersection avec la circulation automobile, et offrant un raccordement largement conçu entre le niveau des quais de la S.N.C.F. et celui des trottoirs des rues avoisinantes:

— la première sur le côté est de la place du Havre, à l'angle de la rue Saint-Lazare et de la rue du Havre;

— la seconde sur le côté ouest de la place Gabriel-Péri, à l'entrecroisement de la rue du Rocher, de la rue de Rome et de la rue de la Pépinière;

— la troisième passerelle enfin, au sud-est de la même place, à l'angle de la rue Saint Lazare et de la rue de Rome.

Les accès à ces diverses passerelles, afin qu'elles soient facilement empruntées, seront munis d'escalators

réversibles en fonction des courants principaux de piétons observés aux différentes heures de la journée.

Le choix des appuis pour ces ouvrages est évidemment très contraint par l'utilisation intense qui est déjà faite du sous-sol de ce secteur, mais leur implantation dans des conditions satisfaisantes se révèle possible. Trois variantes architecturales et techniques de ces passerelles ont été étudiées avec le souci commun de leur assurer le maximum de légèreté et un aspect aussi peu encombrant que possible dans l'espace.

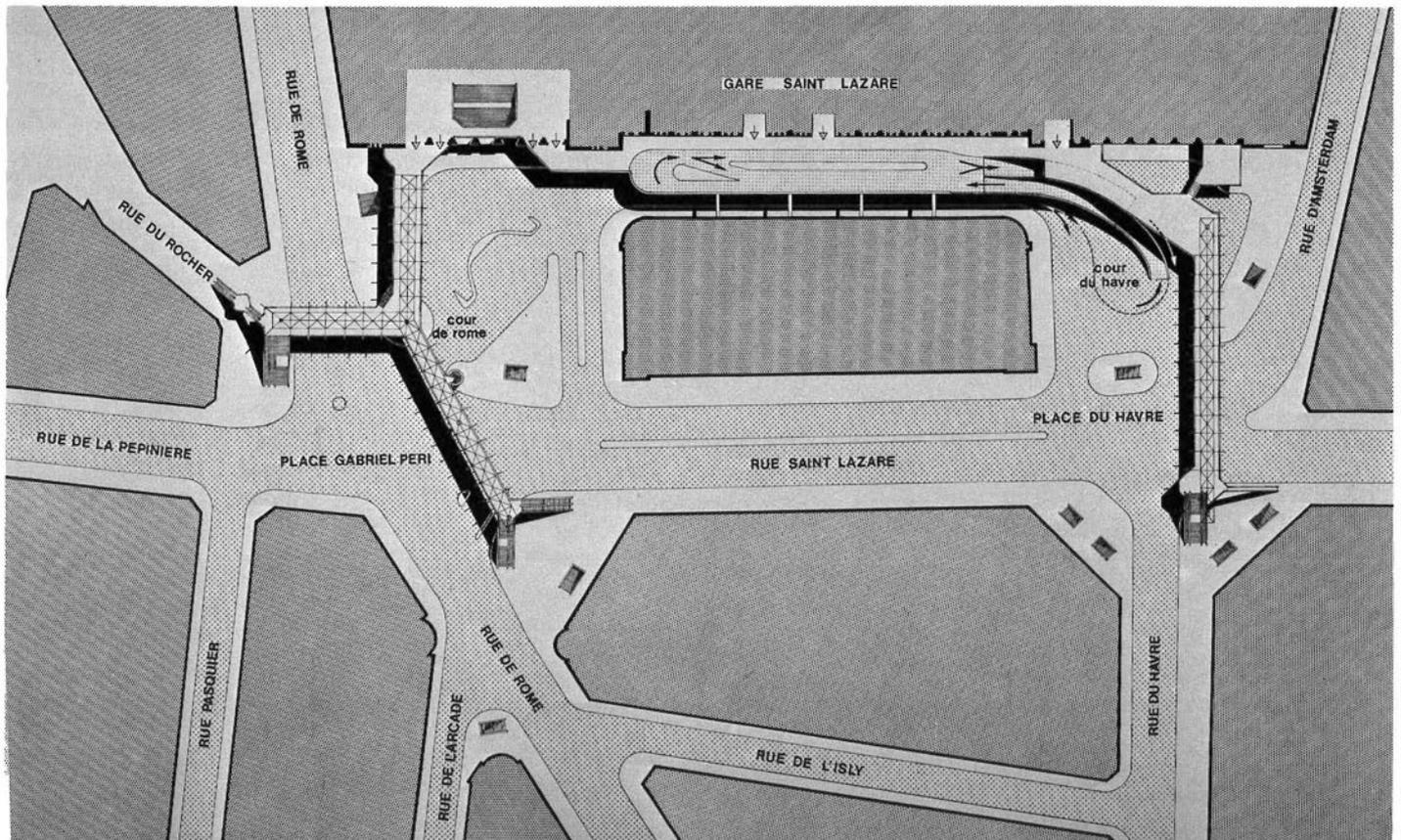
Ces différentes conceptions seront décrites et commentées plus loin.

L'établissement de ces passerelles ne suffit cependant pas à résumer à lui seul les améliorations qu'il convient d'apporter à la circulation des piétons dans le secteur.

D'abord, parce que l'aménagement même de ces ouvrages ne peut se concevoir sans un certain nombre de mesures complémentaires destinées à dégager de larges plates-formes d'accès à leurs divers débouchés au niveau du trottoir.

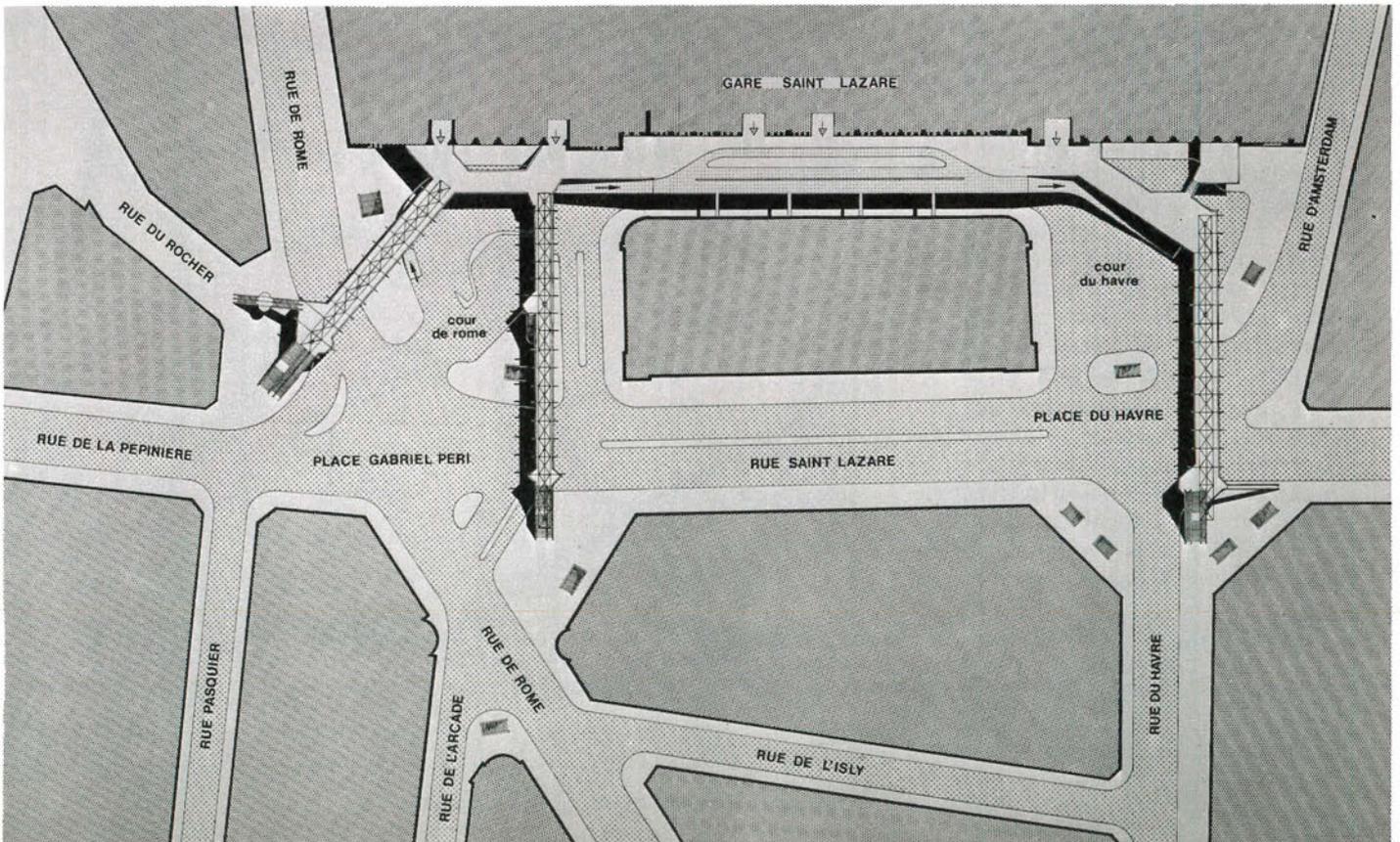
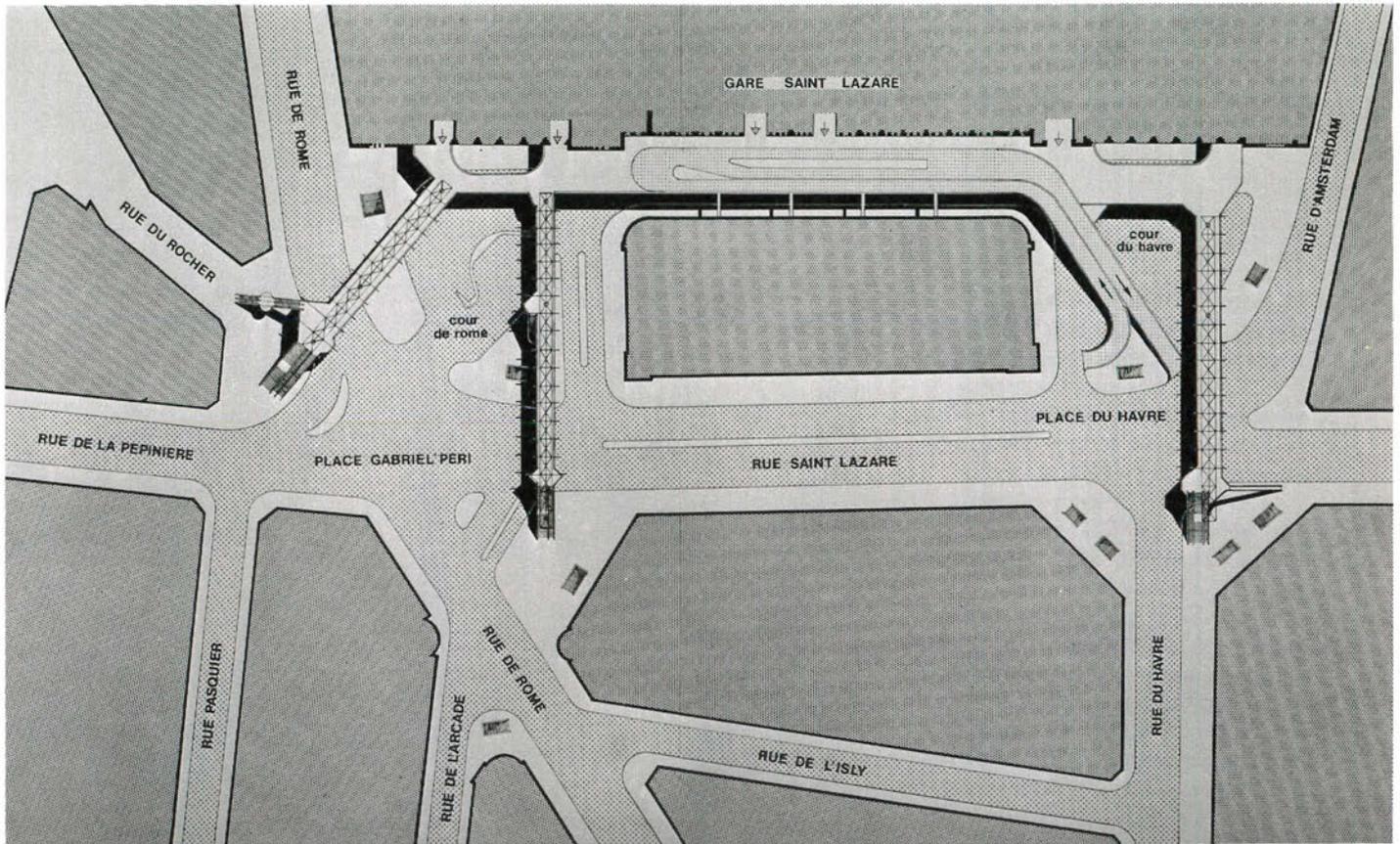
Ensuite, parce qu'il est souhaitable d'exploiter et de renforcer l'intérêt de telles réalisations par l'agrandissement des espaces dévolus aux piétons et qui y aboutissent. C'est ainsi que, sans même parler de la réservation aux piétons — à terme plus ou moins lointain — d'une partie de la rue Caumartin et de la rue de Provence, un élargissement du trottoir de la rue du Havre, du côté est, apparaît particulièrement nécessaire.

A ce double titre, la création des passerelles exige, ou appelle, des me-



Cette proposition cherche à minimiser l'emprise de la rampe qui conduit Cour du Havre à la dalle-taxi et présente un autre type de solution pour la liaison des passerelles partant de la rue de Rome et de la rue du Rocher avec la Salle des Pas Perdus de la Gare

Si l'emplacement des passerelles destinées à permettre l'accès des piétons à la Gare St-Lazare est commandé par la constatation de la répartition actuelle des principaux flux qui y conduisent ou qui en proviennent, les variantes susceptibles d'être conçues pour leur aménagement de détail, ainsi que pour celui de la dalle-taxi, sont au contraire très nombreuses et ouvrent un large champ à la recherche. Les plans présentés ici illustrent quelques unes des solutions possibles, avec le même type de passerelle (Type N° 1). Ci-dessous (étude de M. J. Prouvé), l'accès à la dalle-taxi a lieu Cour du Havre.



Dans cette variante, l'accès à la dalle-taxi se fait par la Cour de Rome.

L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE

sures de réorganisation de la voirie qui reposent, elles-mêmes, sur une refonte du réseau des autobus dans cette zone.

2° — Le second objectif — étroitement lié au précédent — est ainsi d'améliorer le service des autobus desservant le quartier Saint Lazare.

Cette amélioration est d'autant plus nécessaire que l'autobus tient une place particulièrement importante dans la desserte de cette zone.

C'est ainsi que si, dans Paris, le rapport entre les usagers utilisant l'autobus et le métro est globalement de près de 1 sur 9, dans ce secteur, et bien que le trafic du métro soit considérable, ce rapport est de 1 sur 3. Par rapport à l'automobile, les flux d'usagers de l'autobus, qui ne représentent dans tout Paris que le tiers de ceux qui utilisent la voiture particulière, atteignent ici une importance égale. Or, ce secteur est aussi celui où les vitesses les plus faibles de circulation des autobus peuvent être constatées: moins de 9 km/h. C'est ainsi au plus grand nombre d'usagers que la plus mauvaise qualité de service est rendue.

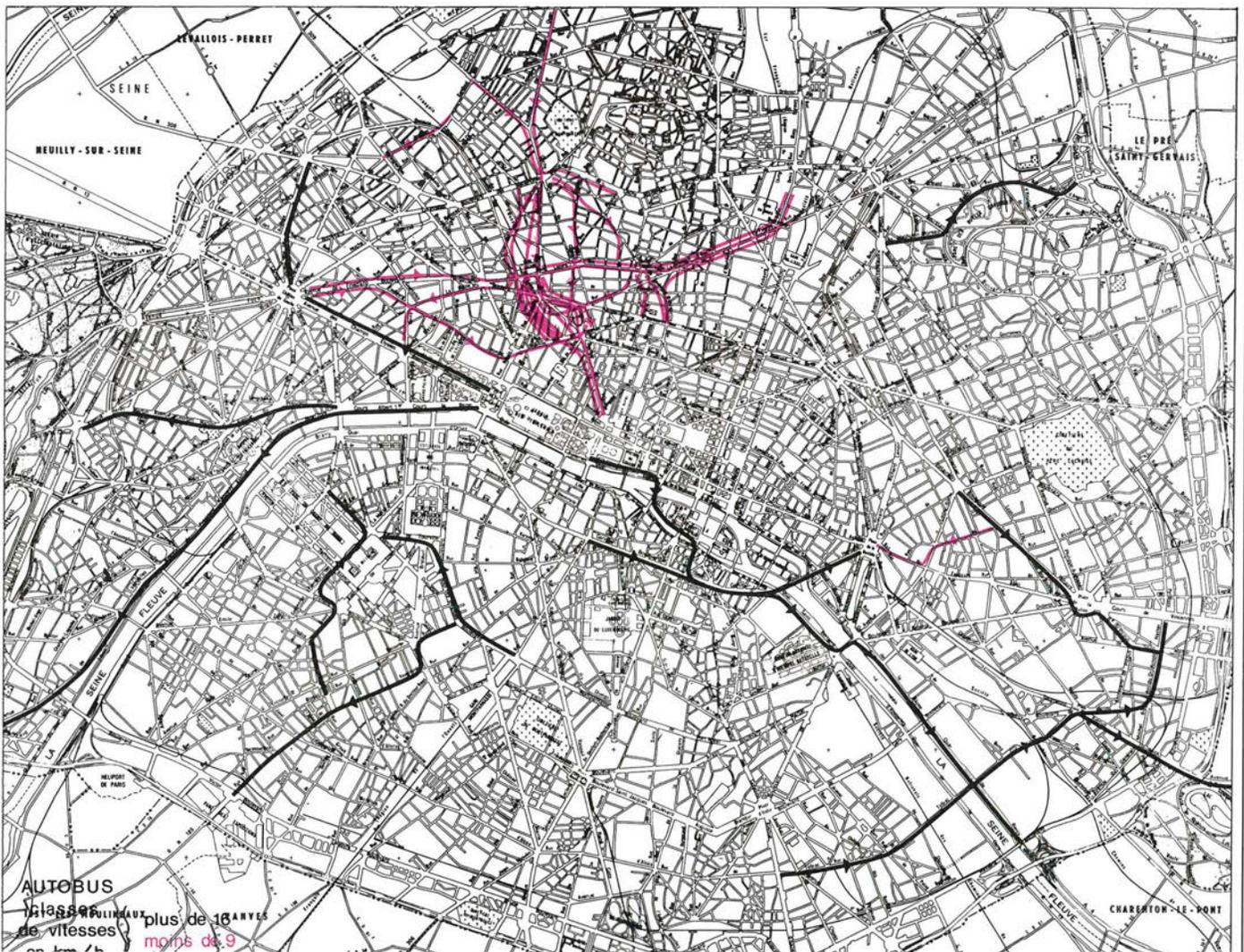
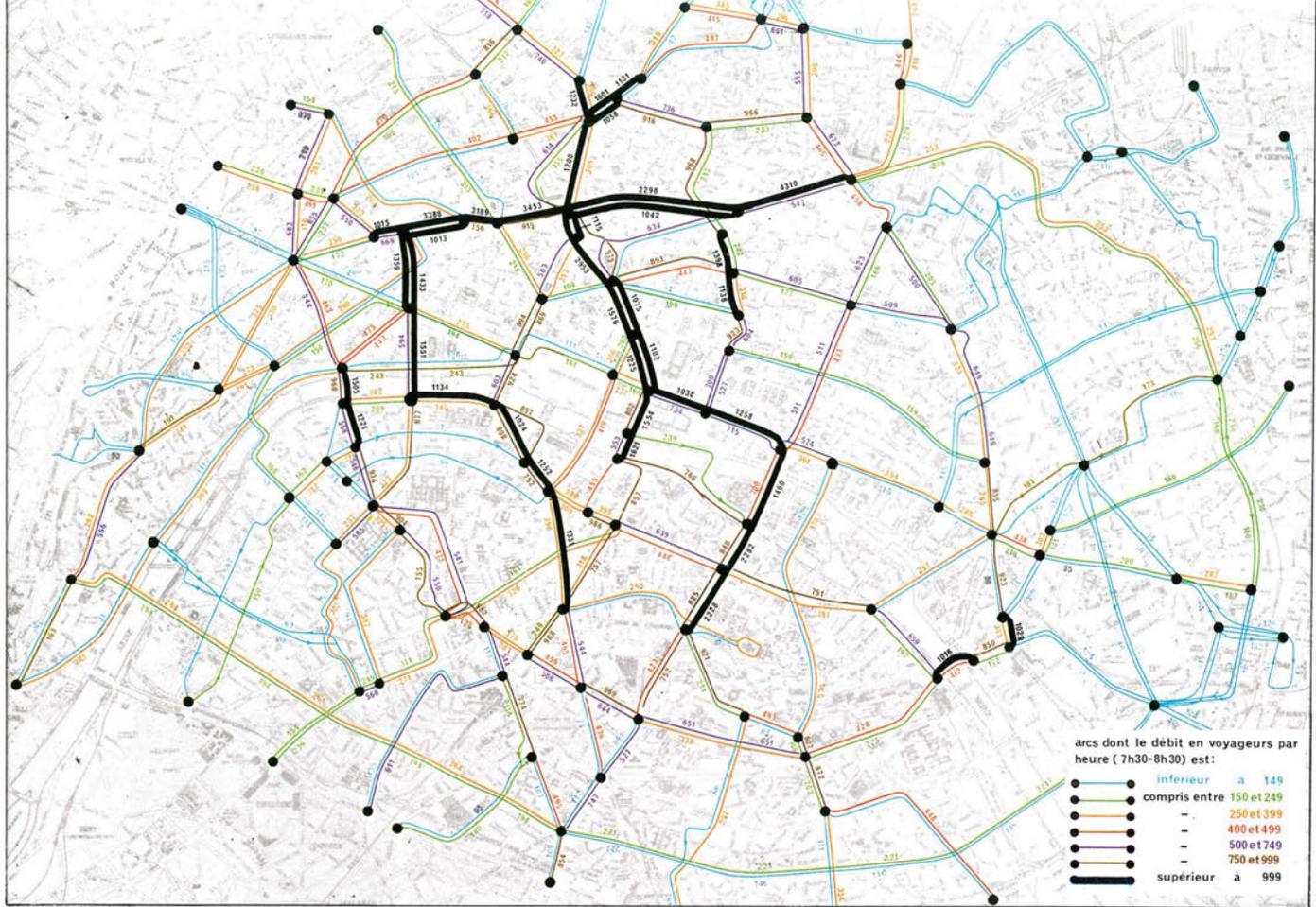
Les mesures proposées afin d'atténuer ces difficultés sont de deux ordres et forment les unes et les autres une étape du plan général de restructuration du réseau des autobus tel qu'il a été établi par la R.A.T.P.

A — Il s'agit, en premier lieu, d'un regroupement de la plupart des terminus de lignes d'autobus aboutissant à ce secteur, et qui se trouvent aujourd'hui très disséminés, dans l'enceinte même de la gare et singulièrement Cour de Rome et dans la rue intérieure qui se situe entre l'Hôtel Terminus et la façade du bâtiment.

Cette opération a pour avantage de faciliter très considérablement les échanges entre le train et l'autobus, sans pour autant pénaliser la diffusion à pied des usagers dans les quartiers où, dans leur très grande majorité, ils se rendent.



Réseau d'autobus - Etat actuel



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE



Toute autre solution, par exemple celle d'une concentration des terminus à l'arrière de la gare vers la place de l'Europe, assurerait sans doute, à condition d'être aménagée, le rapprochement souhaitable des deux réseaux de transport collectif, mais aurait pour inconvénient, non seulement d'allonger le tracé de la plupart des lignes, mais surtout d'éloigner de leurs points de destination principaux les usagers qui parviennent dans le quartier par le moyen de l'autobus et qui achèvent leur trajet à pied.

Le regroupement de la plupart des terminus dans la cour de la S.N.C.F. permet, du même coup, d'ôter les échanges qui s'effectuent entre la gare et les lignes concernées du chiffre des flux piétonniers devant traverser les rues voisines — aujourd'hui au prix de conflits qui ont été décrits, demain à l'aide de passerelles qu'il faut dimensionner en conséquence.

De ce fait, et compte tenu des autres échanges demeurant au niveau du sol, les courants de piétons suscep-

tibles d'emprunter les trois ouvrages proposés ne seraient pas supérieurs, à l'heure de pointe du soir, à 13 000 pour la passerelle Havre-Saint-Lazare, à 7 000 pour la passerelle Pépinière-Rocher et à 3 000 pour la passerelle Rome-Saint-Lazare, ce qui représente déjà des chiffres considérables.

Ainsi, sur les 40 000 piétons qui, aujourd'hui, circulent entre la gare et les trottoirs à ce moment de la journée, 23 000 verraient leur trajet facilité par la création des passerelles et près de 6 000 à 7 000 du fait des regroupements des terminus d'autobus.

Il est évidemment peu d'aménagements dans Paris susceptibles d'apporter, par des mesures d'une ampleur relative aussi modeste, une amélioration de leurs conditions de transport à un si grand nombre d'usagers.

La nécessité de maintenir dans la cour de Rome et la cour du Havre un certain nombre de places de stationnement pour la S.N.C.F. (une soixantaine) et celle de ne pas encombrer excessivement la façade arrière de l'Hôtel Terminus interdisent toutefois le regroupement total de tous les terminus d'autobus dans l'enceinte de la gare.

Cette opération concernerait donc les lignes 20, 21, 26, 27, 28, et, si possible, la ligne 29.

Au moins dans un premier temps, la ligne 24 conserverait son terminus actuel rue de l'Arcade, tandis que le terminus de la ligne n° 29 pourrait être reporté rue de Rome (ou rue Saint-Lazare) s'il ne pouvait trouver place dans l'enceinte de la gare.

B — Il s'agit, en second lieu, de mettre en œuvre, aux abords de la gare, les grands principes de la restructuration du réseau des autobus:

— regroupement, aussi souvent que cela apparaît possible, des trajets aller-retour sur quelques grands itinéraires facilement perçus par l'usager et pratiqués par lui;

— création de couloirs réservés

permettant de séparer l'autobus de la circulation générale.

Les propositions détaillées établies à cette fin, et qui font l'objet d'un mémoire particulier, tendent à former une grande croisée de l'ensemble des lignes qui parcourent les abords de la gare Saint-Lazare, en suivant aujourd'hui des tracés extrêmement compliqués, d'une part selon un axe est-ouest formé par la rue Saint-Lazare et la rue de la Pépinière, où des couloirs réservés seraient établis pour les deux sens de circulation, et, d'autre part, selon un axe nord-sud formé par le bas de la rue d'Amsterdam, à partir de la place de Budapest, et par la rue du Havre, où

la totalité de la voie serait affectée aux transports automobiles collectifs: autobus et taxis.

Du fait d'une telle réorganisation, c'est par exemple un flux de 320 autobus à l'heure de pointe du soir qui peut être attendu rue du Havre, avant même tout renforcement par la R.A.T.P. de l'actuelle politique d'exploitation des lignes concernées.

Cette opération a d'ailleurs pour contrepartie la suppression de 700 mètres de couloirs boulevard Haussmann et de 100 mètres au bas de la rue de Rome.

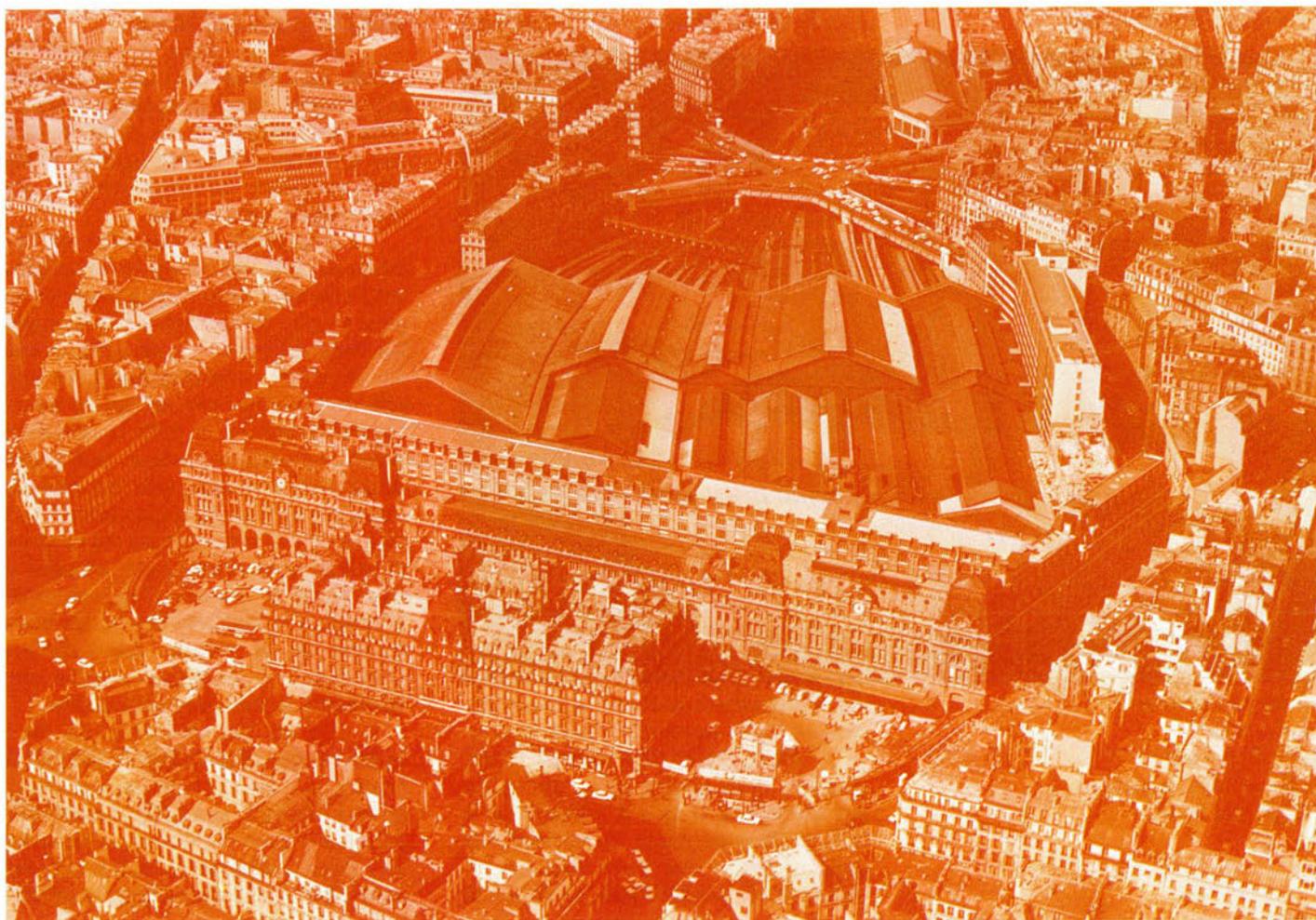
La réorganisation de l'occupation actuelle de la voirie, du fait du re-

groupement des terminus et de la refonte du réseau d'autobus, permet, indépendamment de ses avantages propres, d'améliorer la circulation des piétons, notamment au débouché des passerelles:

— elle rend possible l'élargissement du trottoir est de la rue du Havre où des plantations d'alignement pourraient être réalisées;

— elle libère, au carrefour Havre-Saint-Lazare et Rome-Saint-Lazare, des espaces assez larges d'où partent les passerelles.

La création de ces dernières et le remaniement du service des autobus sont de la sorte des opérations qui,



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE

Ces vues «au maquetoscope» de la maquette établie pour illustrer le projet permettent, malgré certaines inévitables déformations de perspective d'en examiner les divers éléments et de comparer les variantes d'aménagement proposées.

sans être totalement indissociables, s'imbriquent et s'épaulent étroitement.

3° — L'amélioration du service des taxis constitue un troisième objectif qui découle directement des précédents.

En premier lieu, la création des couloirs d'autobus que peuvent également emprunter les taxis est de nature à faciliter leur circulation dans les rues qui avoisinent la gare.

D'autre part, la présence des terminus d'autobus dans l'enceinte de la S.N.C.F. et au niveau du sol interdit de maintenir les files d'attente de taxis dans la rue intérieure entre l'Hôtel Terminus et la gare. L'imbroglio qui en résulte aujourd'hui, avec les circulations de piétons, rend d'ailleurs

façade de la gare Saint-Lazare, et, située au niveau des passerelles pour piétons.

Après avoir éventuellement déchargé leurs passagers, au niveau du sol, les taxis gagneraient cette dalle, y trouveraient un espace suffisant pour se stocker avant l'arrivée des trains et accueilleraient les voyageurs au même étage que les quais où ils débarquent.

Cette dalle ménagerait un espace de cinq mètres par rapport à la façade arrière de l'Hôtel Terminus.

L'accès à cette dalle se ferait par une rampe, située dans la cour du Havre, et accessible soit à partir de la cour du Havre pour les taxis ayant déposé des voyageurs au niveau zéro, soit à partir de la place du Havre.

4° — La mise en œuvre de toutes les propositions qui précèdent, afin d'améliorer la circulation des piétons, des autobus et des taxis, ne doit pas avoir pour effet de pénaliser de façon excessive les déplacements en automobile, au contraire.

Cependant, il convient de remarquer que les analyses effectuées sur l'ensemble de la zone urbaine où se situe la gare Saint Lazare révèlent que les deux tiers des flux de voitures qui s'y déroulent correspondent à des trajets en relation avec les autres quartiers centraux de la ville et non à la desserte propre du secteur: une partie de ce trafic peut donc être reportée sur quelques unes des grandes artères qui se trouvent à la périphérie du quartier et qui ne sont pas toujours utilisées à leur limite de capacité (par exemple le boulevard Malesherbes ou les boulevards de la rocade des Fermiers Généraux), à condition surtout d'y combattre le stationnement illicite.

En ce qui concerne les flux ouest-est qui empruntent la rue Saint Lazare, la réservation de deux couloirs pour l'autobus, auxquels s'ajouterait un couloir pour les besoins de desserte de l'Hôtel Terminus, a naturellement pour effet de réduire la largeur offerte



Ci-dessus l'accès à la «dalle-taxi» à partir de la cour de Rome (avec la passerelle de type n° 1).

particulièrement malaisé le fonctionnement d'une aussi importante station.

Pour toutes ces raisons, il est proposé, dans l'esprit de ce qui existe par exemple à la gare d'Austerlitz et à la gare Montparnasse, de réaliser une dalle, formant une sorte d'auvent au dessus de la rue intérieure, accolée à la



*L'accès à la
«dalle-taxi» à partir
de la Cour du Havre.*



*La «dalle-taxi» au
niveau de la Salle
des Pas-Perdus de
la Gare Saint-Lazare.*

L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE

à l'écoulement des voitures particulières.

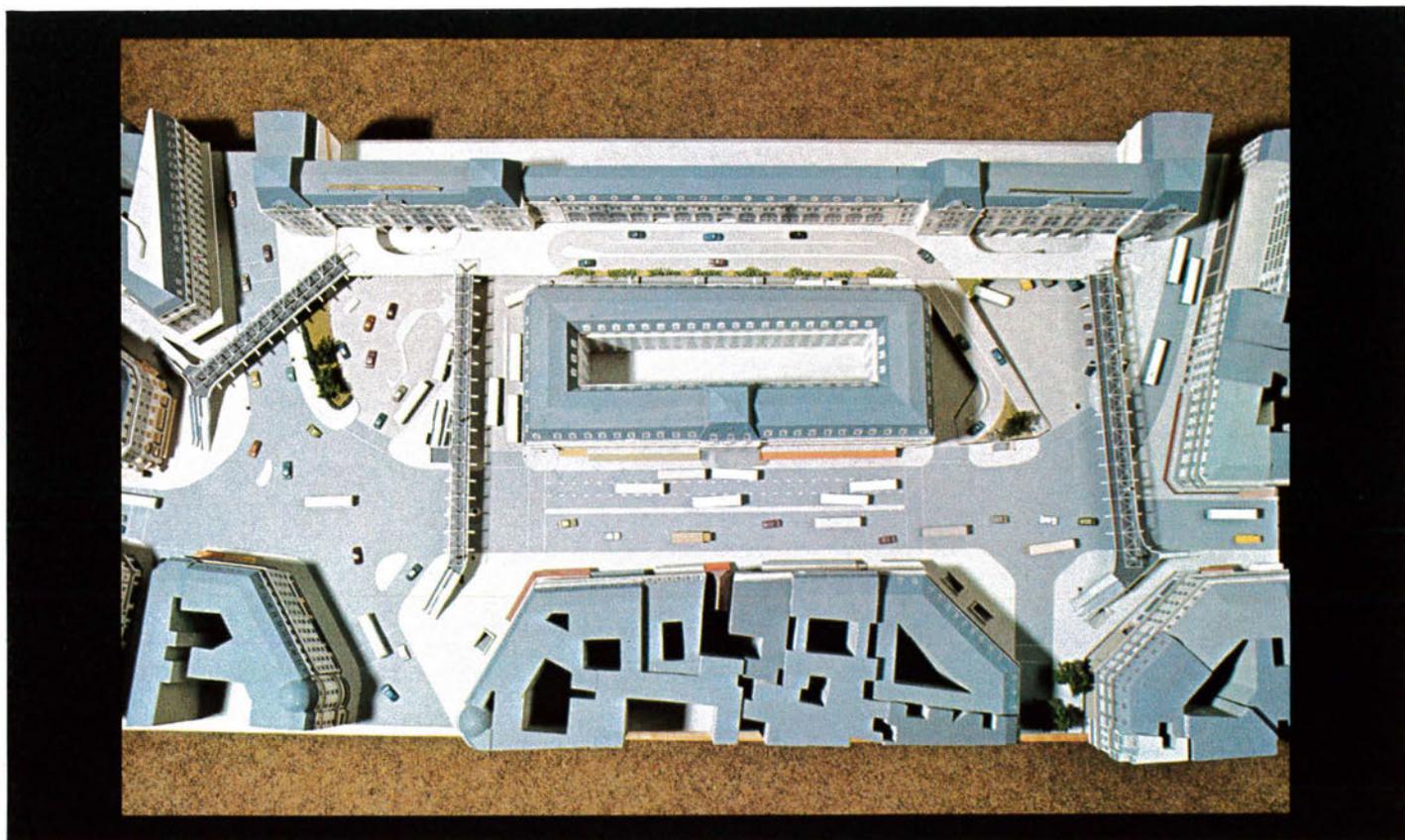
Mais, à l'inverse, ce courant de circulation se trouve déchargé des véhicules qui effectueraient un mouvement en baïonnette depuis la rue de Rome pour gagner la rue du Havre en direction du sud, puisque cette dernière voie serait consacrée aux transports collectifs. Surtout, du fait de la création des passerelles, la plus grande part des trois masses de piétons, respectivement de 6 000, 5 000 et 13 000 personnes, qui à l'heure de pointe croisent aujourd'hui le flot des voitures parcourant la rue Saint-Lazare et ralentissent considérablement leur passage, enjambrerait désormais cette voie et y permettrait un meilleur débit, compensant — et au-delà peut-être — la réduction de largeur de la chaussée.

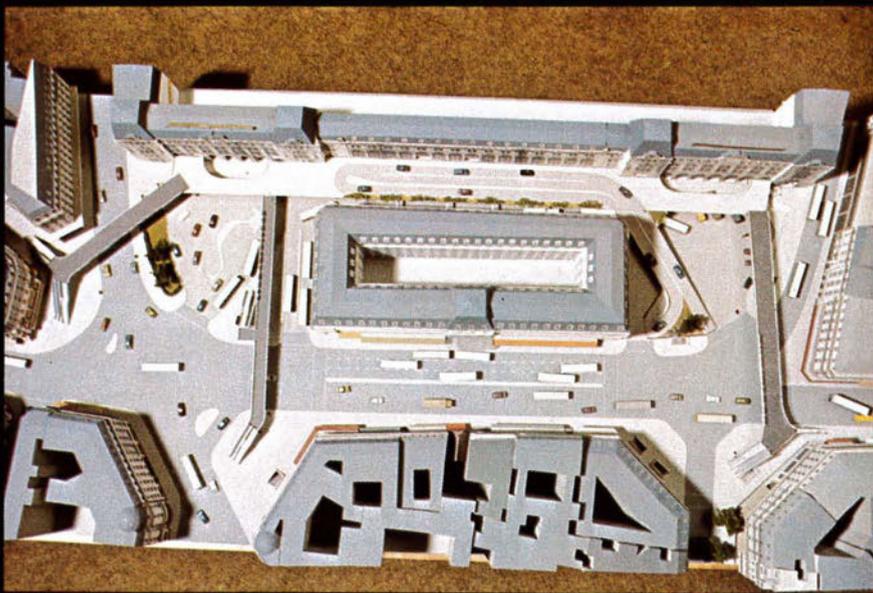
Enfin, le fonctionnement des carrefours et, singulièrement, du carrefour Gabriel-Péri, est rendu beaucoup plus facile et contribue au même résultat.

En ce qui concerne les flux nord-sud, une amputation de l'espace de voirie, actuellement offert aux voitures particulières, résulte évidemment de la réservation aux véhicules collectifs de la rue du Havre (ainsi que du bas de la rue d'Amsterdam).

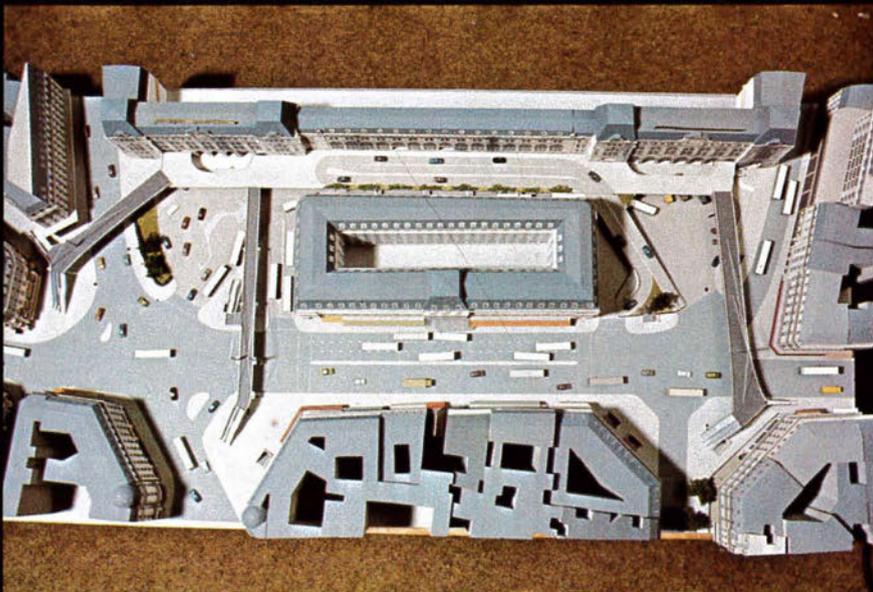
Cela veut dire que les courants automobiles qui, à partir de la rue de Rome, de la rue du Rocher ou de la rue de la Pépinière, empruntent cette voie pour se diriger vers la Madeleine ou l'Opéra (aux alentours de 1 000 voitures par heure), devront trouver des itinéraires de substitution.

Ces reports peuvent s'effectuer





Ces vues aériennes de la maquette font clairement apparaître le dispositif projeté: couloirs réservés aux autobus rue Saint-Lazare et rue d'Amsterdam: «dalle-taxi»...



... entre l'Hôtel Terminus et la Gare (dans ces trois variantes l'accès a lieu par la Cour du Havre); passerelles (de divers types) à l'usage des piétons.

en partie sur le boulevard Malesherbes, et en partie grâce aux mesures proposées pour l'organisation des débouchés de la place Gabriel-Péri: le sens unique de la rue d'Anjou serait inversé, la partie sud de la rue du Rocher, entre la rue Joseph-Sansbœuf et la place Gabriel-Péri, serait interdite à la circulation.

Cette dernière mesure, qui présente l'avantage supplémentaire de faciliter l'implantation de l'une des trois passerelles pour piétons, aurait surtout pour but d'éviter que les flux descendant de la rue du Rocher ne viennent encombrer le carrefour Gabriel-Péri et de les conduire à poursuivre directement leur trajet par la rue d'Anjou. Les flux en direction du sud, qui proviennent de la rue de Rome, continueraient, quant à eux, leur chemin par la rue Pasquier. Au-delà, la rue des Mathurins, à condition que le stationnement y soit complètement interdit, offrira un moyen de regagner l'Opéra.

Pour le trafic provenant aujourd'hui de la rue d'Amsterdam (également aux alentours d'un millier de véhicules) et qui se prolonge vers le sud, le report doit s'effectuer sur les grandes artères situées à l'ouest de la gare: rue de Léningrad, rue de Rome et boulevard Malesherbes. Au-delà, il se voit naturellement offrir les mêmes itinéraires que ceux qui ont été précédemment décrits.

Au total, si l'ensemble des mesures proposées pour améliorer les catégories les plus nombreuses de déplacements peut se traduire par une légère restriction de certains flux de transit automobile qui viennent ajouter à l'encombrement de l'un des points les plus critiques de la circulation dans Paris, alors qu'ils sont à destination d'autres quartiers, il semble qu'elles n'aboutissent à aucune entrave véritablement sérieuse pour l'écoulement des voitures particulières dans le secteur.

DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS À RÉALISER

Le projet comprend:

— Au niveau des entrées et sorties de la gare, tout au long de sa façade sud, une plate-forme de l'ordre de 13,50 mètres de largeur. Elle est écartée de la façade nord de l'Hôtel Terminus, de la distance maximale de 5 mètres compatibles avec les impératifs liés à la sécurité, la dalle étant accessible aux véhicules des Sapeurs Pompiers venant combattre un sinistre éventuel, soit dans la gare, soit dans l'Hôtel Terminus.

Le niveau supérieur de cette plate-forme est affecté à un quai de départ de taxis ainsi qu'à un trottoir d'attente, les taxis accédant et libérant la plate-forme par deux rampes disposées à l'est, cour du Havre.

Sous la plate-forme, l'espace est réservé aux stations d'autobus, à l'arrivée des taxis et à la circulation des véhicules de livraisons et des voitures particulières. L'ensemble de ces cir-

culations s'effectue à sens unique de la rue de Rome vers la cour du Havre.

— C'est à cet ouvrage que sont raccordées les trois passerelles affectées aux piétons.

— Aux extrémités des passerelles, à chaque carrefour, sont prévus des escaliers classiques doublés d'escalators.

La hauteur moyenne de tous les tabliers est de 5,50 m au-dessus des niveaux de voirie et de trottoirs.

Ces passerelles doivent répondre à un ensemble de contraintes:

— Les premières tiennent aux caractéristiques du sous-sol qui conduisent à une normalisation impérieuse de leurs points d'appui également dépendants de la circulation au niveau du sol. La détermination de ces points d'appui découle d'une étude approfondie. Les espacements impérieux entre ces possibilités d'appui conditionnent également la conception des ouvrages.

— Le second type d'impératifs touche à l'aspect de ces passerelles dans le paysage urbain de la gare Saint-Lazare: elles doivent éviter de former un obstacle visuel d'une masse trop importante et rechercher le maximum de légèreté.

— La troisième série de contraintes concerne la mise en place de ces ouvrages:

- exécution ponctuelle préalable des fondations et donc chantiers très simples;
- exécution en usine, livraison par tronçons rigoureusement terminés;
- construction très rapide de nuit, sans neutralisation de la circulation.

Pour ces raisons, l'ensemble de l'ouvrage doit avoir une structure de type métallique.

Il a été demandé à une équipe de constructeurs et d'architectes, sous la direction de M. Prouvé, de procéder en liaison avec les services de la Ville de Paris, à l'étude de ces passerelles.

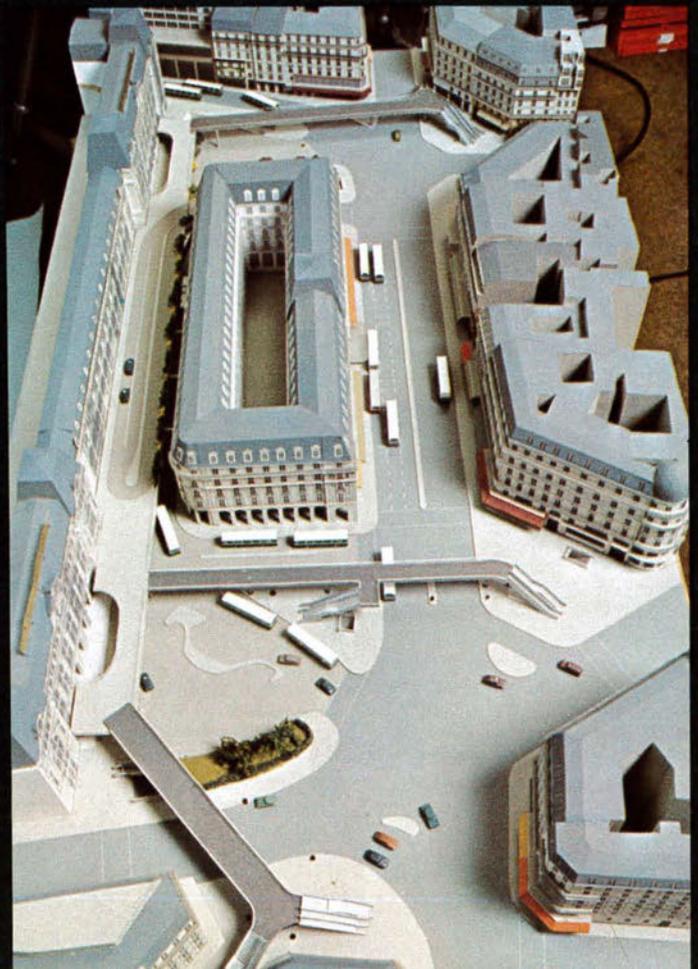
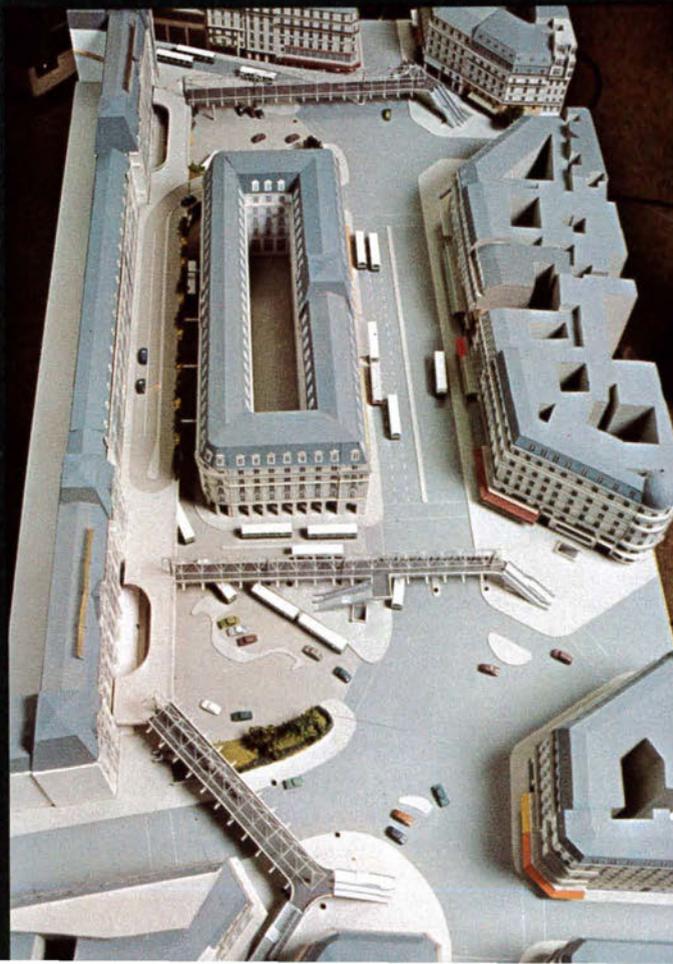
Trois types de solutions sont proposés:





L'aménagement de passerelles, auxquelles conduisent des escalators réversibles, est apparu comme le seul moyen de faciliter la circulation des piétons entre la Gare St-Lazare et le quartier où ils se rendent ou dont ils proviennent. L'encombrement du sous-sol, la présence de l'Hôtel Terminus paraissent en effet interdire d'autres solutions, sauf à repousser à un avenir indéterminé, toute amélioration de la situation actuelle — pourtant difficilement supportable, quotidiennement, pour des dizaines de milliers d'usagers. Mais il convient naturellement de multiplier les études de nature technique, esthétique et architecturale pour assurer l'insertion la plus convenable de cet équipement dans le paysage urbain de la Gare Saint-Lazare, qu'elle qu'en soit la qualité (ou la détérioration) actuelle. Les propositions établies par M. J. Prouvé et présentées ici offrent l'une des illustrations possibles des solutions concevables, mais ne prétendent pas fermer la voie à la recherche.

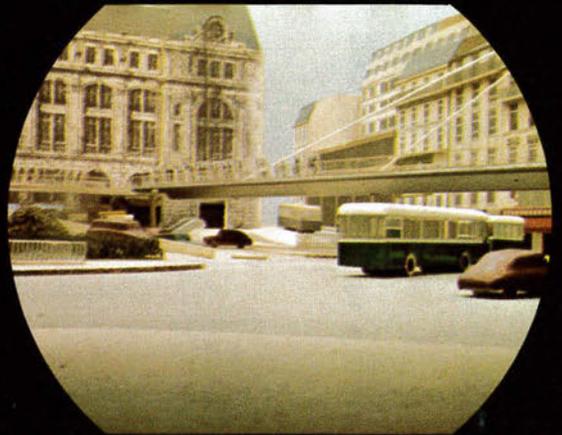
*Ci-contre: le type n° 2
 Ci-dessous à droite: le type n° 3
 Ci-dessous à gauche: le type n° 1*



L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE



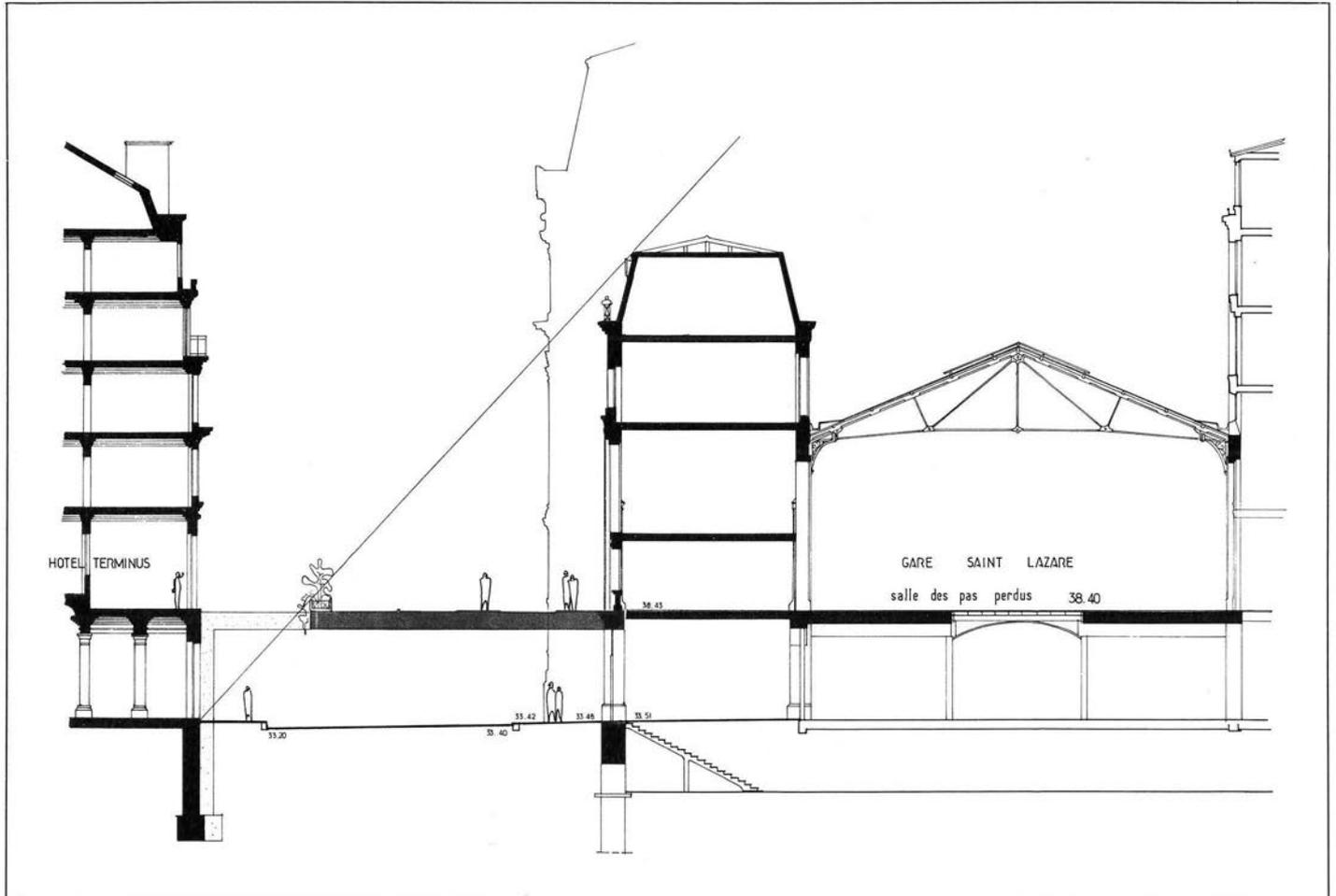
*L'un des principaux critères de choix
entre les divers types de passerelles réside
dans la manière dont elles peuvent
s'inscrire dans l'espace sans
constituer un obstacle visuel trop important,
et sans représenter un élément trop
étranger à l'environnement.*



... architectural où elles s'implantent.
 A cet égard, les passerelles triangulaires
 (types n° 1) semblent présenter
 l'avantage très sensible
 au niveau du piéton, d'un tablier
 de plus faible épaisseur que
 les passerelles de type

... n° 2 et 3. Elles peuvent aussi
 évoquer certains exemples de constructions
 métalliques dont la fin du 19^e siècle
 a vu se multiplier les projets
 dans des ensembles urbains de même nature
 que celui des abords de la Gare
 St-Lazare (cf. p. 124-125)

L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DE LA GARE S^t-LAZARE



TYPE I

Chaque passerelle a une section générale triangulaire et est constituée:

- d'une poutre porteuse d'une hauteur de 3 m, inscrite dans la triangulation générale et réalisée en tubes d'acier soudés. La section de cette poutre a été déterminée en fonction de gabarits de transport,
- d'un tablier de faible épaisseur reposant sur des berceaux transversaux en acier, suspendus à des tirants de faible section espacés de 4 m.

C'est le type de passerelle le plus léger.

Cette solution comporte une variante (Type I bis) consistant en l'apport d'une toiture translucide qui, outre des problèmes d'ordre esthétique, pose des problèmes d'entretien as-

sez complexes à résoudre.

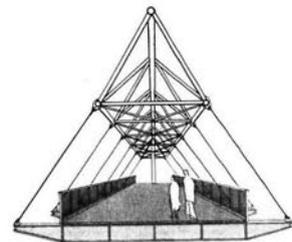
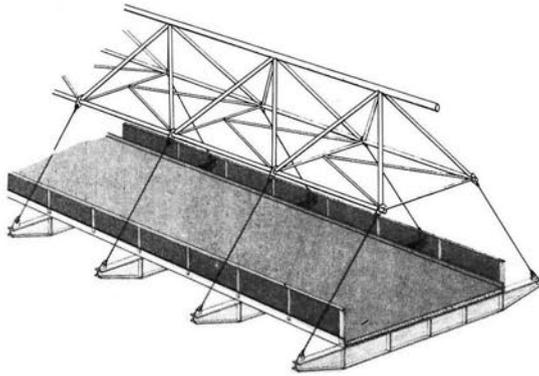
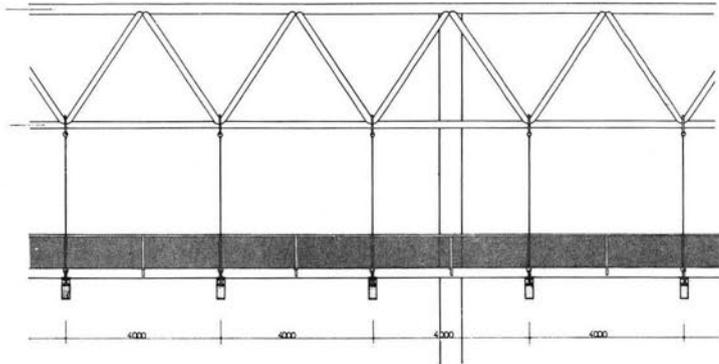
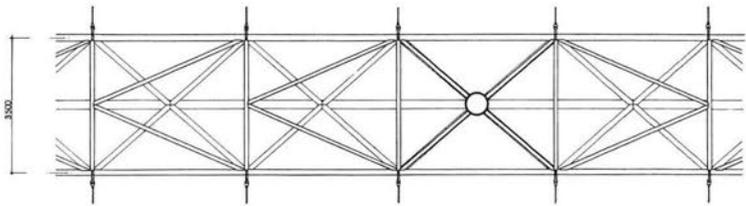
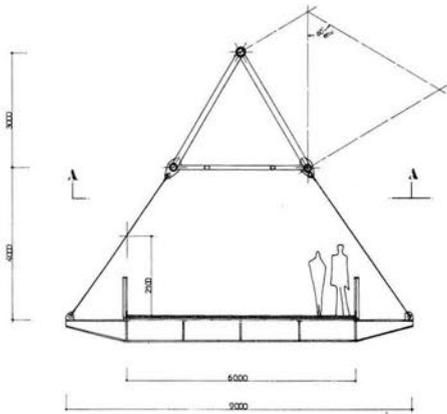
TYPE II

Les passerelles sont haubannées et comprennent:

- un seul point d'appui entre leurs deux raccords tant au sol qu'à la plate-forme,
- des poteaux tubulaires,
- un tablier à poutre centrale trapézoïdale et tubulaire complétée de consoles latérales espacées de 4 m, l'épaisseur du tablier est d'environ 1 m.

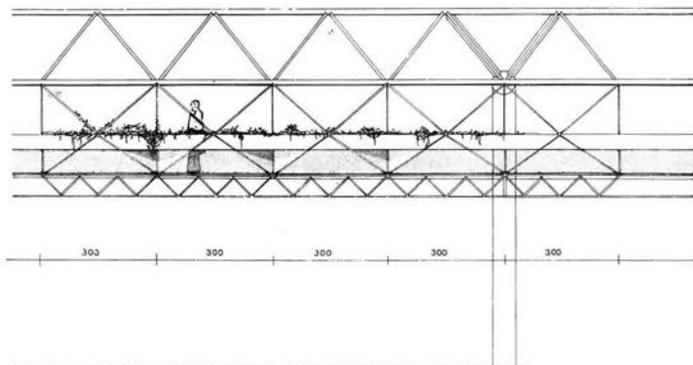
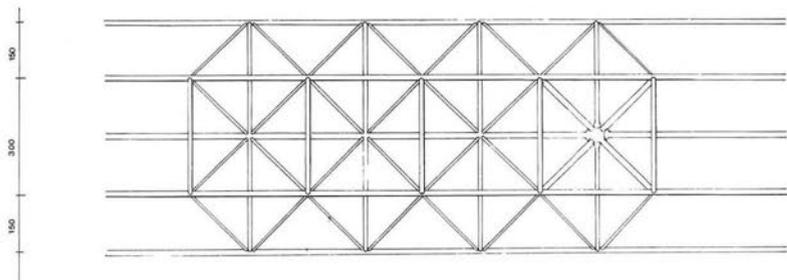
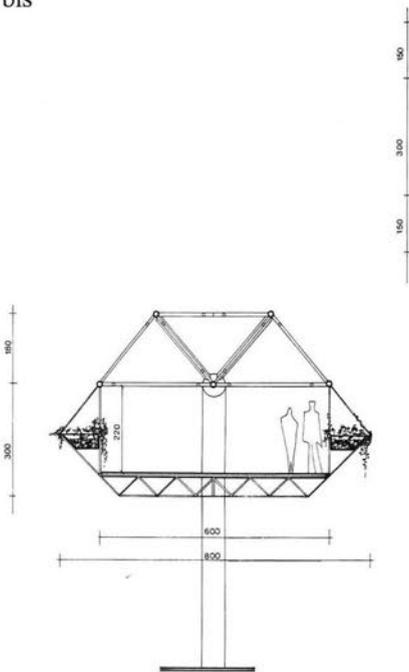
Ce mode de construction libère un peu plus d'espace au sol que pour les types I et III qui ont une disposition identique de leurs supports, mais il exigerait la réalisation de fondations assez considérables compte tenu des efforts prévisibles.

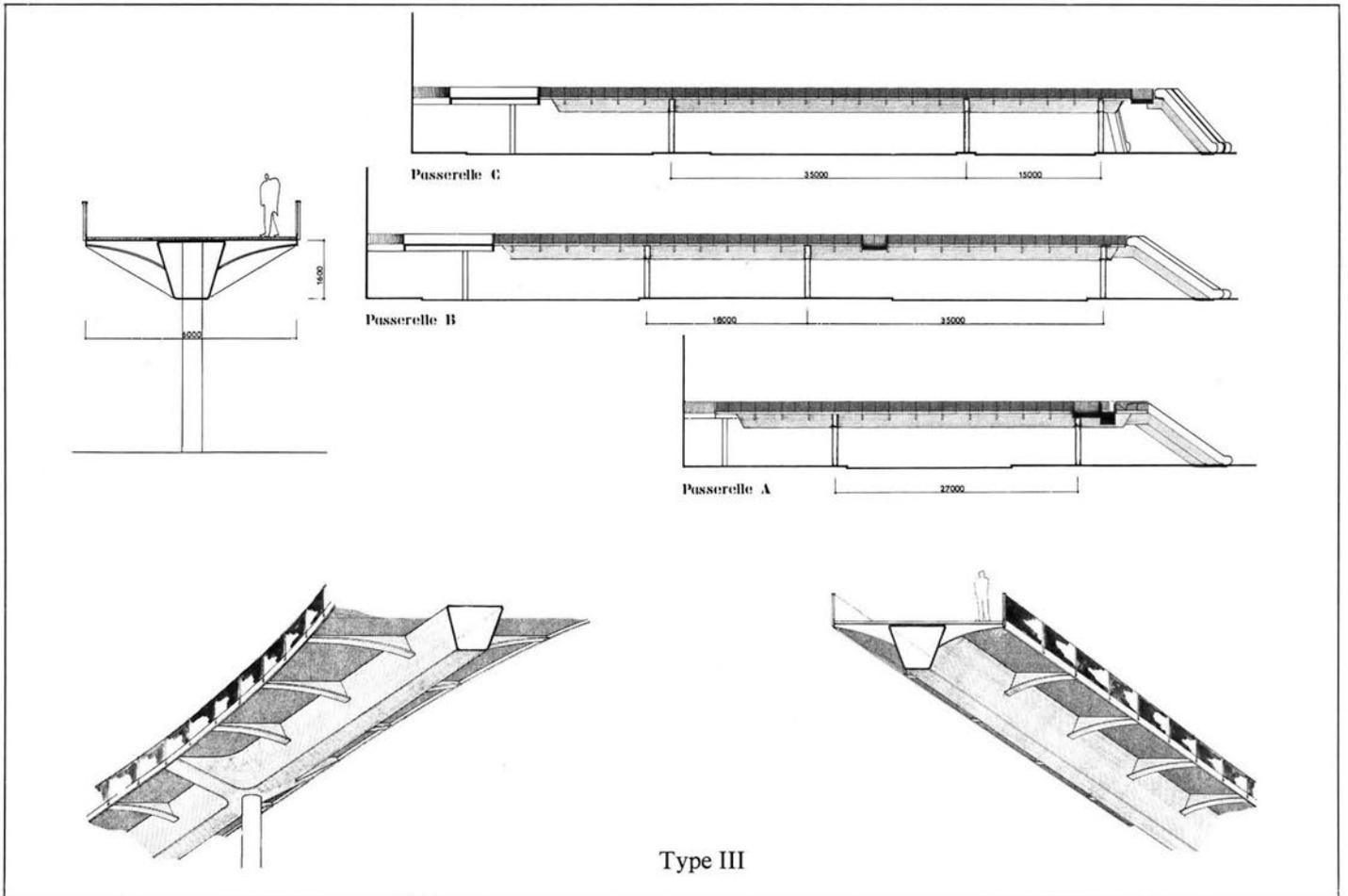
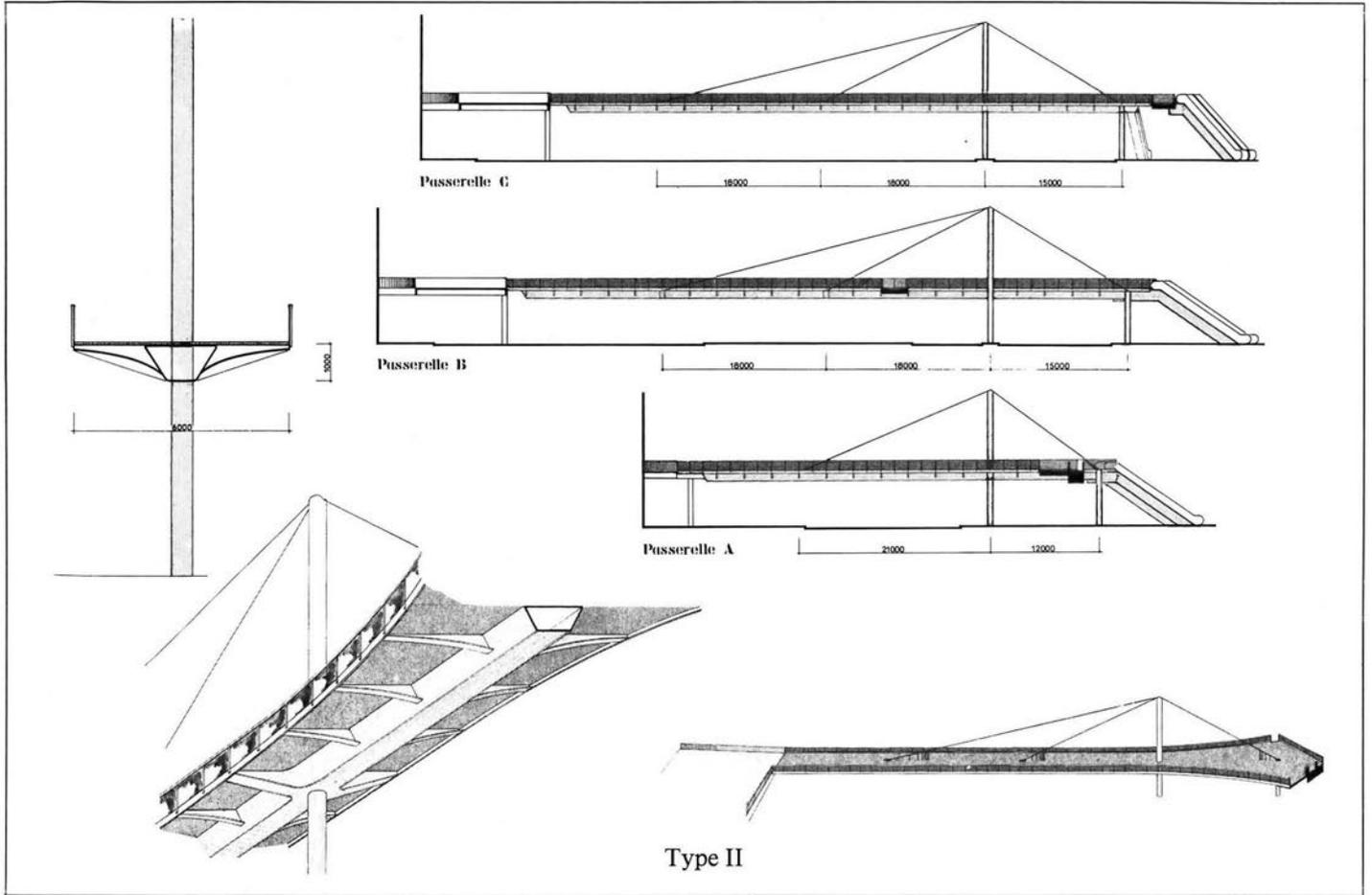
COUPE A-A



Type I

TYPE I bis





TYPE III. Les passerelles sont à poutres tubulaires et consoles sous tablier; cette disposition conduit à une hauteur totale de tablier de l'ordre de 1,79 m, évidemment d'aspect assez encombrant.

LA REALISATION DES TRAVAUX

L'estimation de l'ensemble des ouvrages précédemment décrits s'établit à un total de 20 000 000 F.

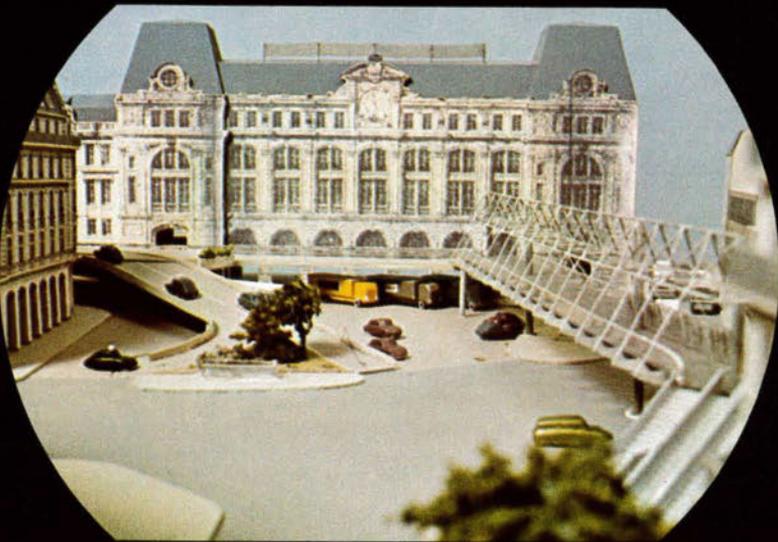
La différence de coût entre les diverses variantes de passerelles est peu sensible, la solution n° 1 étant toutefois la plus économique et la solution n° 3 la plus chère, tout en restant aux conditions économiques de juin 1974 réalisable à l'intérieur de l'enveloppe de 20 millions de francs précitée.

Le financement sera assuré par des participations de la S.N.C.F., de la R.A.T.P., du Ministère des Transports, du Syndicat des Transports Parisiens, du District et de la ville de Paris.

La participation demandée à la Ville de Paris est de 3 000 000 Francs.

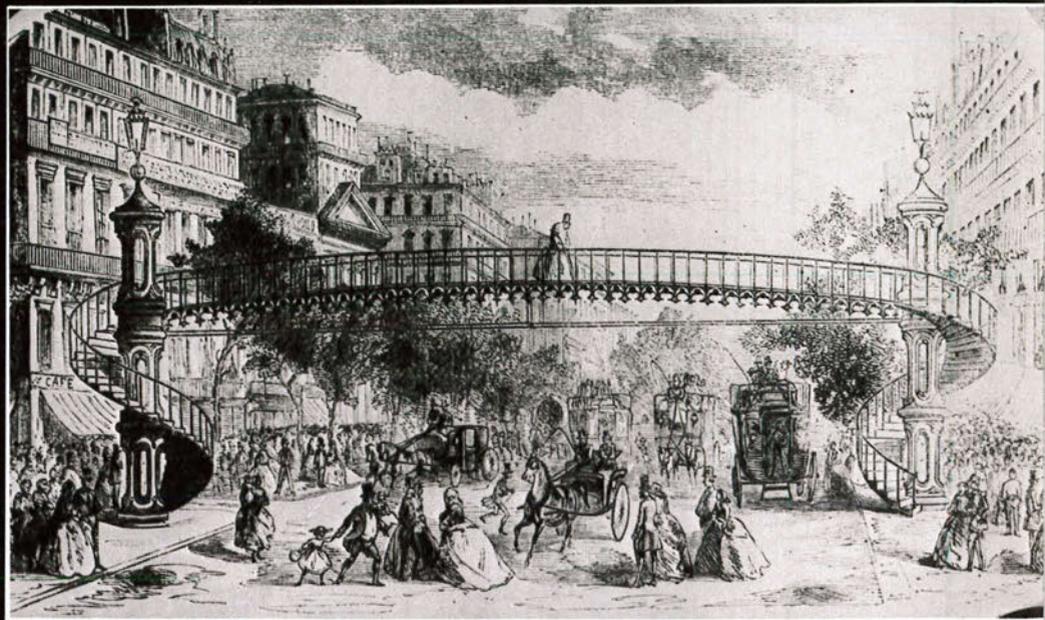
La maîtrise de l'œuvre sera confiée à la Ville de Paris (Direction de la Voirie), le Syndicat des Transports Parisiens étant le maître de l'ouvrage.

Les instances régionales intéressées ont donné leur accord à leur participation financière telle qu'elle était prévue et il appartient donc à la seule collectivité locale concernée, la Ville de Paris, d'apporter sa contribution financière à l'opération, afin qu'elle puisse être entreprise le plus tôt possible pour résoudre les difficultés de déplacement qu'éprouvent quotidiennement des milliers d'usagers.



L'AMÉLIORATION
DES DÉPLACEMENTS
AUX ABORDS DE
LA GARE S^t-LAZARE





Un pont projeté pour le passage des piétons au-dessus des Boulevards vers 1850.

Une vue de l'exposition universelle de 1900 d'après une photo de Ph. de Meulder avec un projet de métro aérien qui ne fut pas réalisé.

Ci-contre: Invention américaine, le chemin qui marche ou plateforme roulante continue

UNE ZONE POUR LES PIETONS A L'OPERA



Si les propositions relatives à l'aménagement des circulations autour de la gare Saint-Lazare répondent à un mobile essentiellement fonctionnel d'amélioration des conditions de déplacement dans ce secteur, celles qui concernent la place de l'Opéra et ses abords sont au contraire commandées par une autre nature de préoccupation: la remise en valeur d'un espace urbain prestigieux dont la fréquentation atteste de l'attrait comme point de passage ou d'accès dans le quartier et comme zone d'emploi, de commerce et de loisir.

Dans cette mesure même, ces deux projets présentent un caractère complémentaire et s'appuient l'un à l'autre: les dispositions imaginées en ce qui concerne la place de l'Opéra seraient moins facilement concevables si certains éléments du schéma présenté en ce qui concerne Saint-Lazare n'étaient pas retenus par exemple les grands principes du nouveau dessin du réseau d'autobus et la réservation de la rue du Havre à la circulation des bus, des taxis et des piétons, qui aura pour effet de réduire le flux de véhicules particuliers empruntant la rue Auber); symétriquement, si, aux yeux de certains, l'édification de passerelles menant à la gare Saint-Lazare est de nature à apporter dans un paysage urbain traditionnel un élément de trouble, (dont l'importance est simplement à rapporter à l'intérêt pratique qui s'attache à ces réalisations), au contraire la création d'un important espace piétonnier dans l'un des ensembles monumentaux les plus caractéristiques du Paris de la fin du 19^e siècle ne peut manquer d'apparaître comme un élément majeur de la politique de préservation et de mise en valeur de ce patrimoine architectural et urbain. Cependant, quelles que soient les interactions entre les deux ensembles de propositions, il reste qu'une différence essentielle les oppose: si les aménagements concernant St-Lazare font l'objet d'un mémoire interpréfectoral introduit devant le Conseil de Paris, il n'en va pas de même à l'heure actuelle des mesures suggérées pour la place de l'Opéra: présentées dans le rapport établi par l'APUR au sujet du quartier financier et de ses abords (à l'occasion de l'examen du problème dit de la «Cité Financière»), elles ne possèdent que le caractère d'une étude, soumise à l'examen des services intéressés de la Préfecture de Paris et de la Préfecture de Police, et qui n'a pas, jusqu'à présent, valeur de projet officiel.



UNE ZONE POUR LES PIETONS A L'OPERA

LE PRINCIPE D'AMENAGEMENT

La place de l'Opéra forme aujourd'hui une sorte de rond-point vers lequel converge une série de voies que parcourent des flux automobiles relativement denses (cf. carte p. 94):

- Dans le sens Nord-Sud, à l'heure de pointe du soir, environ 2 000 véhicules/heure proviennent de la rue Auber; sur la place elle-même s'y additionne le surplus de véhicules que dégagent les échanges avec le boulevard des Capucines et ce flux, de l'ordre de 2 500 véhicules/heure, se répartit vers la rue du Quatre-Septembre (où, au départ de la place, on dénombre environ 1 200

véhicules/heure), l'avenue de l'Opéra et la rue de la Paix.

- Dans le sens Sud-Nord, un flux d'environ 1 300 véhicules/heure remonte l'avenue de l'Opéra; une partie des véhicules provenant de la rue de la Paix vient s'y ajouter; au croisement du boulevard des Capucines, le bilan des échanges avec cette artère se traduit par un nouveau renforcement de ce courant de circulation qui, rue Halévy, est supérieur à 2 000 véhicules/heure.

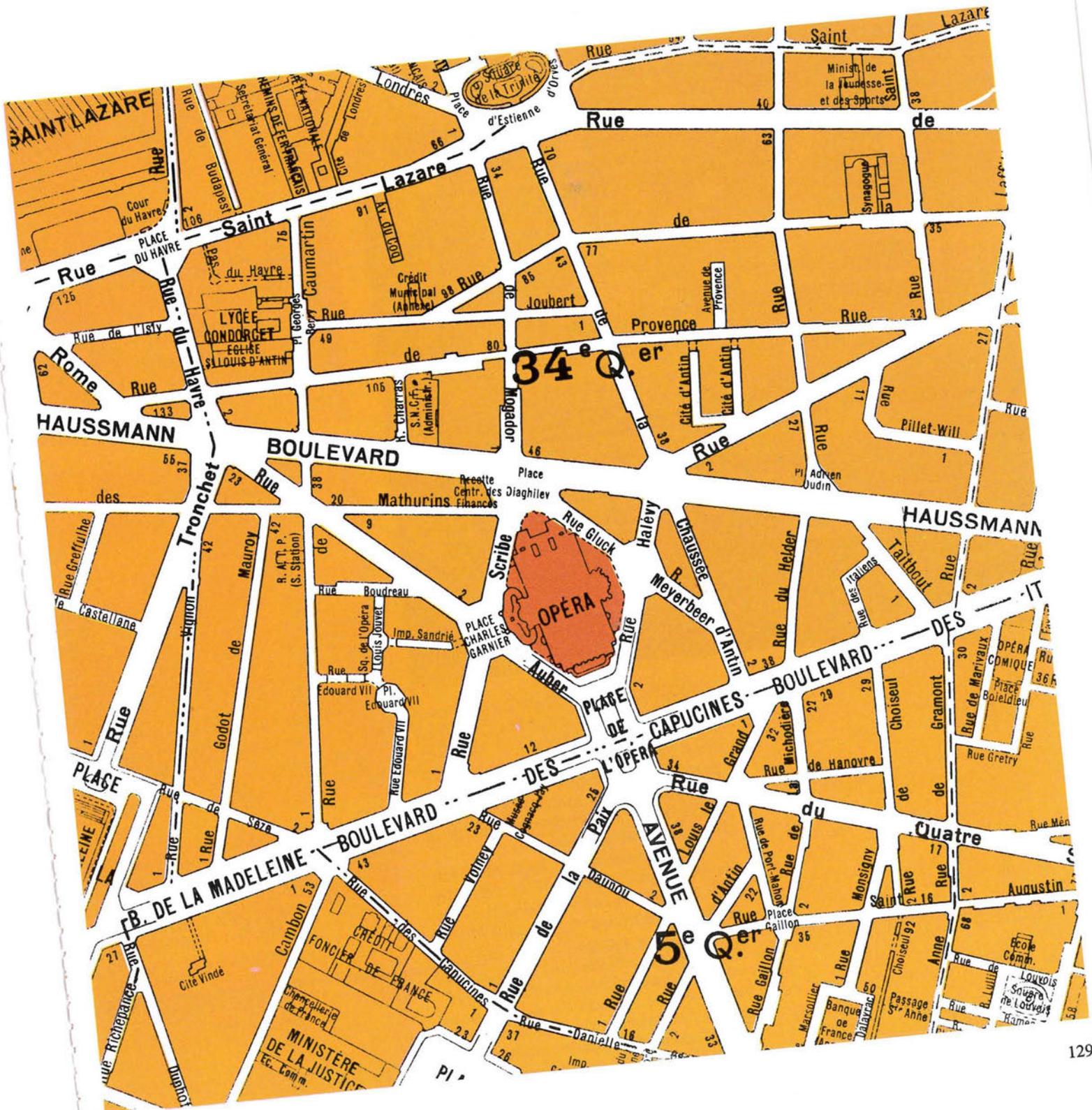
- Enfin, d'Est en Ouest et d'Ouest en Est, par le boulevard des Capucines, ce sont environ 1 000 véhicules/heure dans chaque sens qui traversent la place directement en croisant à angle droit les autres flux.

La confluence sur un espace limité de ces transits, de ces entrecroisements et de ces échanges fait de la place de l'Opéra, qui avait été conçue comme une sorte de parvis dégagé devant le monument et contribuant à sa mise en valeur, l'un des nœuds de trafic les plus chargés de Paris, l'un de ceux où les mesures de bruit et de pollution atmosphérique atteignent des niveaux records.

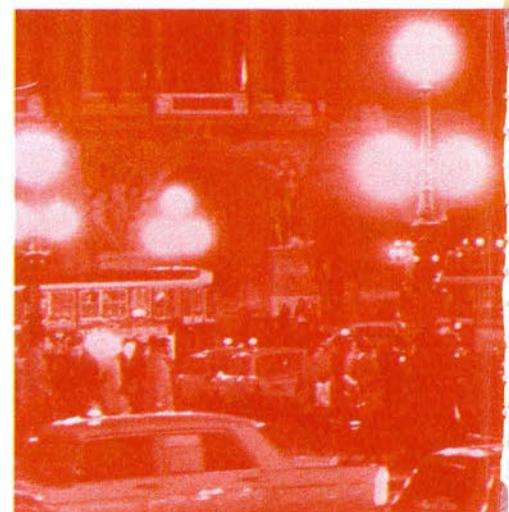
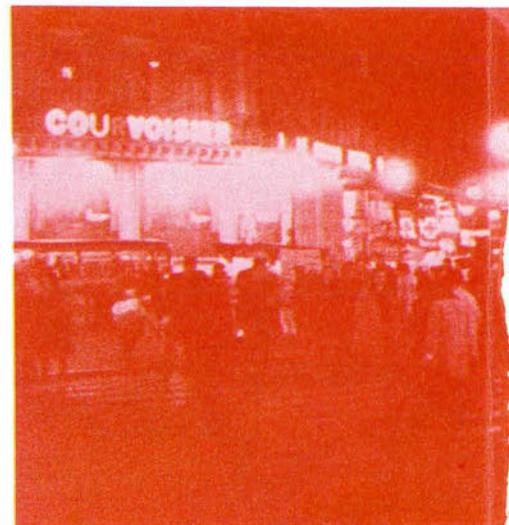
Aux mouvements de véhicules individuels s'ajoutent ceux qui résultent du passage de douze lignes d'autobus dont quatre ont en outre leur terminus dans le secteur.

La proximité des grands magasins et de l'ensemble des commerces qui les accompagnent, la concentration d'emplois, notamment de banque et d'assurance, l'existence d'un équipement important consacré aux activités de loisir (cinémas, cafés, etc.), la présence d'une importante station du réseau ordinaire du métro et d'une station du R.E.R. sont enfin autant de facteurs qui génèrent une circulation de piétons extrêmement dense: vers la rue Halévy des flux d'environ 4 500 piétons/heure peuvent être enregistrés à l'heure de pointe du soir; ils attei-





UNE ZONE POUR LES PIETONS A L'OPERA



gnent des chiffres encore supérieurs au débouché du boulevard des Capucines sur la place de l'Opéra (cf. cartes p. 96 et 97). Comme d'habitude, la faible part de l'espace public allouée à ces déplacements les contraint à se dérouler dans de mauvaises conditions de bousculade et de presse.

En présence de cette situation, l'objectif de la proposition présentée est d'aboutir à une organisation des circulations moins conflictuelle et plus harmonieuse permettant de rendre à cet ensemble urbain un agrément et une pratique qu'il a aujourd'hui largement perdus. A cette fin, sans recourir à des aménagements nouveaux particulièrement difficiles et coûteux à réaliser en un pareil emplacement, c'est



une nouvelle politique de répartition de la voirie, entre ses divers usagers qui est suggérée. Il est tiré parti pour y parvenir de la disposition que présente le quartier tel qu'il a été édifié à la fin du siècle précédent: le théâtre de l'Opéra, dont l'emprise affecte à peu près la forme d'un losange, occupe en effet l'un des angles d'un autre losange de plus grande taille dessiné, de manière presque parfaite, du côté Ouest par les rues Scribe et Daunou, du côté Est par les rues Glück, Meyerbeer et Louis-le-Grand.

Alors que ces diverses voies ne sont parcourues que par de faibles trafics automobiles, ceux-ci, comme on l'a vu, se concentrent sur les grandes artères qui viennent converger au centre de ce losange (rue Auber, bd des Capucines, avenue de l'Opéra, rue Halévy). L'idée de base du projet est en quelque sorte d'inverser cette situation, de mettre fin à la confluence des mouvements de véhicules individuels qui s'entrecroisent, se contrarient, s'engluent à l'intersection de ces voies principales place de l'Opéra, et de reporter le maximum de ces flux sur les arêtes du losange dans lequel s'inscrit cette composition urbaine. Ainsi le parvis que forme la place devant le Théâtre serait-il réservé à la seule circulation des piétons et des bus, tandis que sur les principales voies qui y débouchent le domaine alloué aux piétons se trouverait également très agrandi. Débarrassé d'une grande partie des nuisances qui en compromettent aujourd'hui l'agrément, cet ensemble pourrait alors faire l'objet d'une mise en valeur particulièrement remarquable.

Ce projet comporte de la sorte trois éléments principaux:

- une redistribution de la circulation automobile;
- la restructuration du réseau d'autobus;
- l'aménagement de l'espace piétonnier.

UNE ZONE POUR LES PIÉTONS À L'OPÉRA

LA REDISTRIBUTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

L'application du principe qui vient d'être exposé d'un contournement de la place de l'Opéra au moyen d'un report des flux de véhicules individuels sur les voies qui ferment les divers côtés du losange dont elle occupe le centre, ne pose pas de problème sérieux au Nord des Grands Boulevards.

● Dans le sens Nord-Sud le trafic empruntant la rue Auber peut facilement être accueilli à partir de la place Charles-Garnier par la rue Scribe, où les flux actuels — de l'ordre de 600 à 700 véhicules/heure — sont très inférieurs à la capacité circulatoire de la voie. Il en est d'autant plus ainsi que la réservation de la rue du Havre aux autobus, taxis et piétons devrait avoir pour effet de réduire le volume de ces mouvements.

● Dans le sens Sud-Nord, les rues de la Chaussée-d'Antin, Meyerbeer (environ 1 000 véhicules/heure) et Glück (environ 300 véhicules/heure) peuvent également se prêter sans obstacle particulier au report des flux qui empruntent aujourd'hui la rue Halévy.

Au Sud des Grands Boulevards au contraire, il est évident que les rues Daunou et Louis-le-Grand (moins de 400 véhicules/heure aujourd'hui) présentent des caractéristiques de largeur qui rendent plus malaisé d'y prolonger le transit des véhicules provenant de la rue Scribe vers l'avenue de l'Opéra pour la première, ou venant de l'avenue de l'Opéra vers les rues de la Chaussée-d'Antin, Meyerbeer et Glück pour la seconde. Il en est d'autant plus ainsi dans ce dernier cas que le carrefour de la rue Louis-le-Grand avec la

rue du Quatre-Septembre est d'ores et déjà presque saturé et que le carrefour de cette même voie avec le boulevard des Capucines est également très encombré.

Ces indéniables difficultés ne paraissent cependant pas compromettre la proposition présentée.

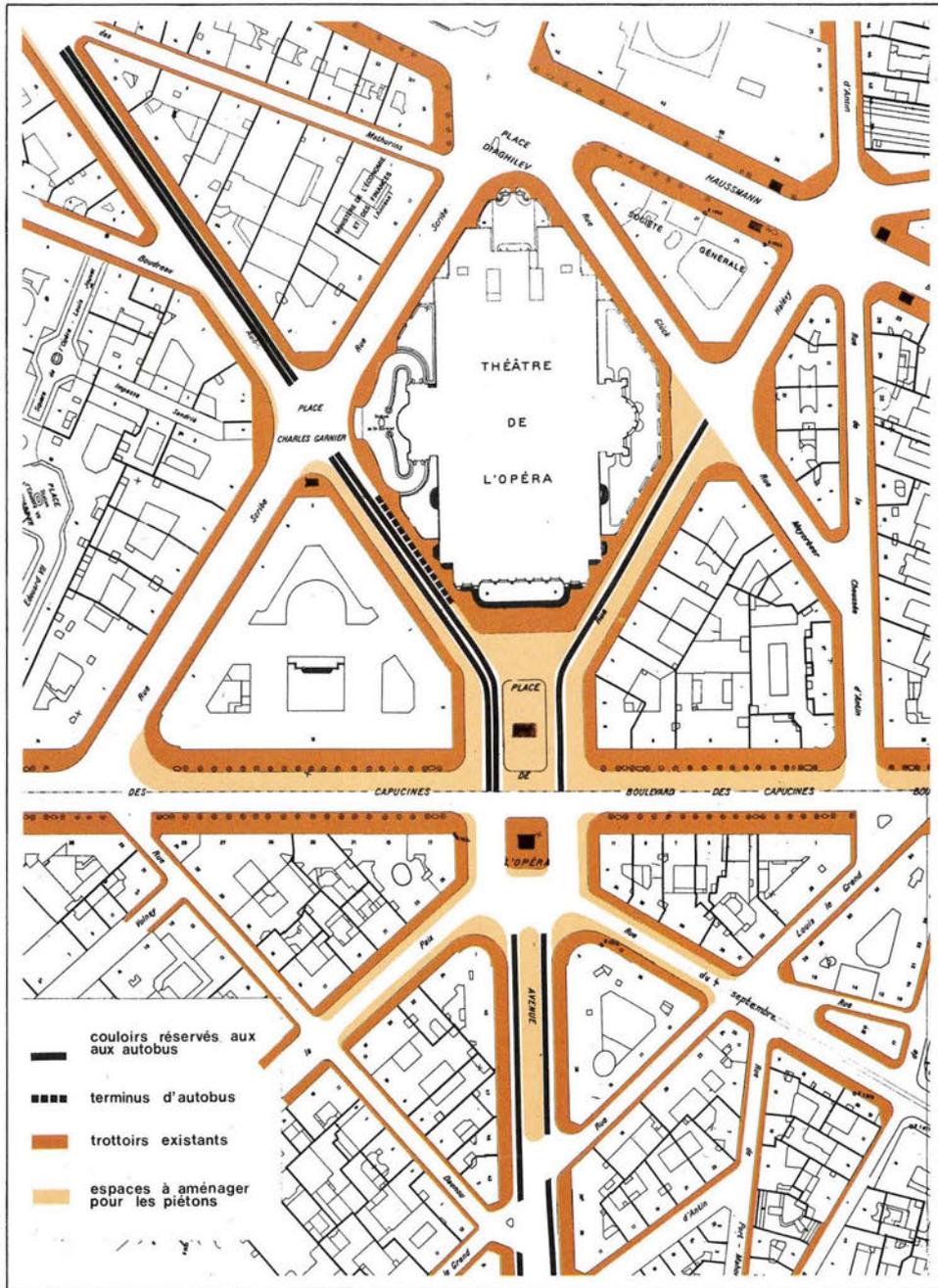
L'interdiction de tout stationnement sur les rues Daunou et Louis-le-Grand est de nature tout d'abord à permettre l'utilisation au maximum de leur capacité circulatoire, aujourd'hui nettement sous-exploitée. L'instauration du stationnement payant dans cette zone et l'existence de parcs publics ont eu pour effet d'assurer un degré de satisfaction aux besoins de stationnements de courte durée (compte tenu de l'excellente desserte par transports en commun) qui ne rend pas impossible ces restrictions mineures. L'exemple de nombreuses rues parisiennes de largeur analogue peut d'ailleurs être invoqué pour établir que, lorsqu'elles sont vouées à cette fonction et organisées en conséquence, de telles voies sont susceptibles d'écouler des flux relativement importants. La complexité du carrefour actuel de la place de l'Opéra, les encombrements qu'elle suscite, ont d'ailleurs pour effet, malgré la largeur des voies qui y aboutissent, d'en limiter la faculté de débit. La suppression ou l'atténuation de tels conflits, dans le dispositif qui est préconisé, peut permettre à un réseau de voies plus étroites d'assurer un service du même ordre de grandeur.

Pour faciliter le croisement des diagonales que forment les rues Daunou et Louis-le-Grand avec les Grands Boulevards — en même temps que pour agrandir l'espace destiné aux piétons entre ces intersections et la place de l'Opéra — il est proposé en outre de reporter les flux qui transitent d'Est en Ouest, du boulevard des Italiens vers le boulevard des Capucines, sur le boulevard Haussmann

qui, à cet endroit, dispose d'une réserve de capacité suffisante.

Enfin, il convient de rappeler que le courant de véhicules provenant de la rue Auber par la rue Scribe est appelé à se réduire. Quant à celui qui monte de l'avenue de l'Opéra, il ne dépasse pas 1 300 à 1 500 véhicules/heure. Il n'est d'ailleurs pas impossible d'imaginer qu'à terme plus ou moins lointain, une partie de la rue de la Chaussée-d'Antin (par exemple entre le boulevard Haussmann et la place Estienne-d'Orves) pourrait se voir principalement ou exclusivement réserver aux piétons. Lors d'une enquête d'opinion publique menée auprès des parisiens et concernant la réservation d'espaces aux piétons, c'est la rue de la Chaussée-d'Antin qui a nettement été placée au premier rang des voies pour lesquelles une pareille mesure est jugée souhaitable. Dans cette mesure, les flux désireux d'emprunter la rue Louis-le-Grand connaîtront sans doute, à l'image de ceux qui déboucheront de la rue Scribe, une certaine diminution de leur importance.

Au total, même si une légère réduction de la capacité d'écoulement du trafic automobile résultait des dispositions proposées, l'avantage qu'elles présentent pour l'aménagement et l'attrait du site paraît de nature à rendre acceptable un «sacrifice», au demeurant limité. Non seulement en effet toute la moitié Nord de la place de l'Opéra entre les Grands Boulevards et le théâtre pourrait être réservée aux piétons et aux autobus, mais la moitié Sud se verrait également largement déchargée des flux qui y transitent aujourd'hui, puisque seuls les échanges diagonaux entre le boulevard des Capucines et les rues de la Paix et du Quatre-Septembre continueraient de s'y dérouler; des espaces plus vastes pour les piétons seraient dégagés aussi bien boulevard des Capucines, de part et d'autre de la place de l'Opéra, que



AMÉNAGEMENT DES CIRCULATIONS DE SURFACE

dans la partie haute de l'avenue de l'Opéra, depuis son croisement avec les rues Daunou et Louis-le-Grand.

Si toutefois la capacité de ces deux rues était jugée trop limitée pour qu'elles assurent à elles seules, sans restrictions inadmissibles aux débits automobiles, la liaison avec l'avenue de l'Opéra de la rue Scribe d'une part, des rues de la Chaussée-d'Antin et Meyerbeer d'autre part, une solution de repli moins satisfaisante, mais conservant de grands avantages, resterait possible: seules les rues Auber (à partir de la place Charles Garnier) et Halévy seraient neutralisées. A l'inverse, l'avenue de l'Opéra, depuis le carrefour des rues Daunou et Louis-le-Grand conserverait pour l'essentiel son rôle d'aujourd'hui, les flux Nord-Sud et Sud-Nord n'étant que partiellement reportés sur ces deux voies, grâce à la suppression de files de stationnement. Dans cette hypothèse, le boulevard des Capucines, même s'il est allégé de son trafic Est-Ouest, serait parcouru dans le sens Ouest-Est par des flux importants, générés par les véhicules tournant à gauche au débouché de la rue Scribe, plutôt que de se diriger vers la rue Daunou, ou tournant à droite, au débouché de l'avenue de l'Opéra, faute d'emprunter la rue Louis-le-Grand. Cette solution maintient une forte densité de trafic sur la partie Sud de la place de l'Opéra, sur le haut de l'avenue de l'Opéra et sur le boulevard des Capucines. Elle limite donc l'essentiel des extensions de l'espace dévolu aux piétons à la partie Nord de la place de l'Opéra, ainsi qu'aux rues Auber et Halévy.

Elle peut être envisagée soit comme le stade final d'un projet qui s'appliquerait tout particulièrement à ménager les actuels débits de circulation automobile dans ce secteur, soit comme la première étape prudente de la réalisation d'un aménagement de caractère plus ambitieux et plus volontaire.



*L'avenue de l'Opéra
avant son percement*

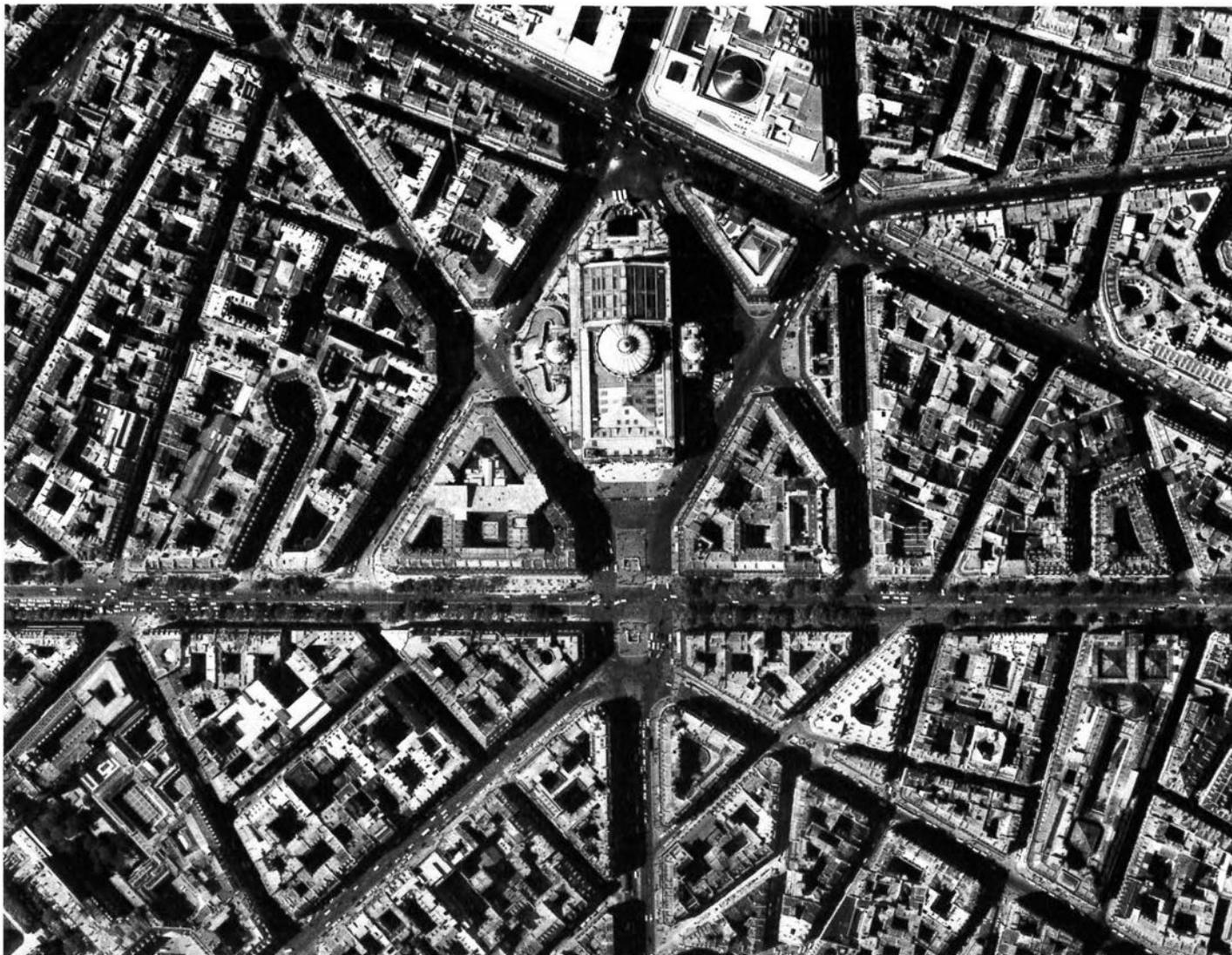


*La trouée de l'avenue
de l'Opéra à la fin
des travaux, en 1877*

*Percement de
l'avenue de l'Opéra*



*L'avenue de l'Opéra, vue
prise de l'Hôtel du Louvre*



LA RESTRUCTURATION DU RESEAU D'AUTOBUS

Les mesures à adopter aux abords de l'Opéra en faveur des autobus pour faciliter la desserte du quartier et assurer des liaisons centrales pour lesquelles les autres moyens de transport en commun se révèlent insuffisants s'inspirent des mêmes préoccupations et des mêmes principes que celles proposées dans le secteur de la gare St-Lazare. Elles en sont la continuation, puisqu'elles participent du plan d'ensemble de restructuration du réseau Parisien établi par la R.A.T.P.

Dégagées des véhicules particuliers, l'esplanade de l'Opéra et les voies qui y conduisent, principalement affectées aux piétons, continueraient de ménager les espaces nécessaires au passage et à l'arrêt des autobus.

L'axe le plus important sur lequel serait regroupé un nombre important de lignes est la liaison St-Lazare-Opéra-Palais-Royal. On y trouverait les bus n^{os} 22, 53, 66 qui auraient leur terminus, regroupés, rue Auber aux abords immédiats du Théâtre. Transiteraient également sur cet axe,

les bus n^{os} 21, 27, 68, 81 et 95. Cet itinéraire disposerait tout au long de couloirs réservés, rue Auber, place de l'Opéra et avenue de l'Opéra.

La liaison Opéra-Gare du Nord par le bus n^o 42, dont la capacité serait augmentée et qui compléterait la liaison métro, rejoindrait l'axe St-Lazare-Gare du Nord par un itinéraire sur couloirs réservés: boulevard des Capucines, place de l'Opéra et rue Halévy.

La concentration du maximum d'arrêts ou de terminus de lignes d'autobus en quelques points principaux, à proximité des autres moyens de transport en commun (RER et métro), le regroupement des trajets aller et retour sur les mêmes itinéraires, facilement lisibles et intensément exploités, devraient contribuer à améliorer fortement le service assuré par ce moyen de transport pour la desserte de cet emplacement du centre de Paris où l'autobus joue déjà un rôle particulièrement important. Le réseau privilégié ainsi établi profiterait également à la circulation des taxis.

L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PIETONNIER

La suppression ou la réduction de la circulation automobile place de l'Opéra et dans les voies qui y conduisent permet de dégager à l'usage des piétons un espace plus vaste et surtout moins haché par la coupure des flux de voitures, moins soumis à leur voisinage et à leurs nuisances.

Même dans l'hypothèse minimale de réorganisation des déplacements, cette redistribution de l'espace public affecte la portion de la rue Auber comprise entre la place Garnier et celle de l'Opéra et la section symétrique de la rue Halévy, ainsi que toute la moitié Nord de la place de l'Opéra formant le parvis du Théâtre. Dans ce vaste domaine voué aux piétons, ne subsisteraient que les emprises nécessaires au passage et à l'arrêt des autobus ainsi que des taxis. Les liaisons entre ces stations, celles du métro et du RER, les Grands Magasins ou les Grands Boulevards en seraient considérablement facilitées. Terrasses de cafés, de restaurants, éventaires de commerces pourraient s'étendre et assurer à cette place une animation diversifiée et intense. Devant le théâtre lui-même, au pied des escaliers qui y mènent, un vaste espace libre lui assurerait une sorte de parvis amplement dessiné.

Le report sur le boulevard Haussmann des flux Est-Ouest, allant du boulevard des Italiens vers le boulevard des Capucines, permettrait d'agrandir les trottoirs de ces Grands Boulevards, depuis le carrefour Richelieu-Drouot jusqu'au croisement de la rue Scribe. Si c'est le trottoir Nord du boulevard des Capucines qui semble a priori devoir bénéficier de cet élargissement, pour donner le meilleur pro-

longement à l'esplanade du théâtre, en revanche sur le boulevard des Italiens, cet avantage devrait sans doute être mieux réparti entre les deux faces de la voie toutes deux animées.

Ces extensions du domaine réservé aux piétons, confirmant la vocation traditionnelle de lieu de promenade et de loisir de ces espaces éminemment «parisiens», pourraient être d'autant plus importantes que le report des flux automobiles sur les rues Daunou et Louis-le-Grand serait lui-même davantage estimé acceptable et rendu possible.

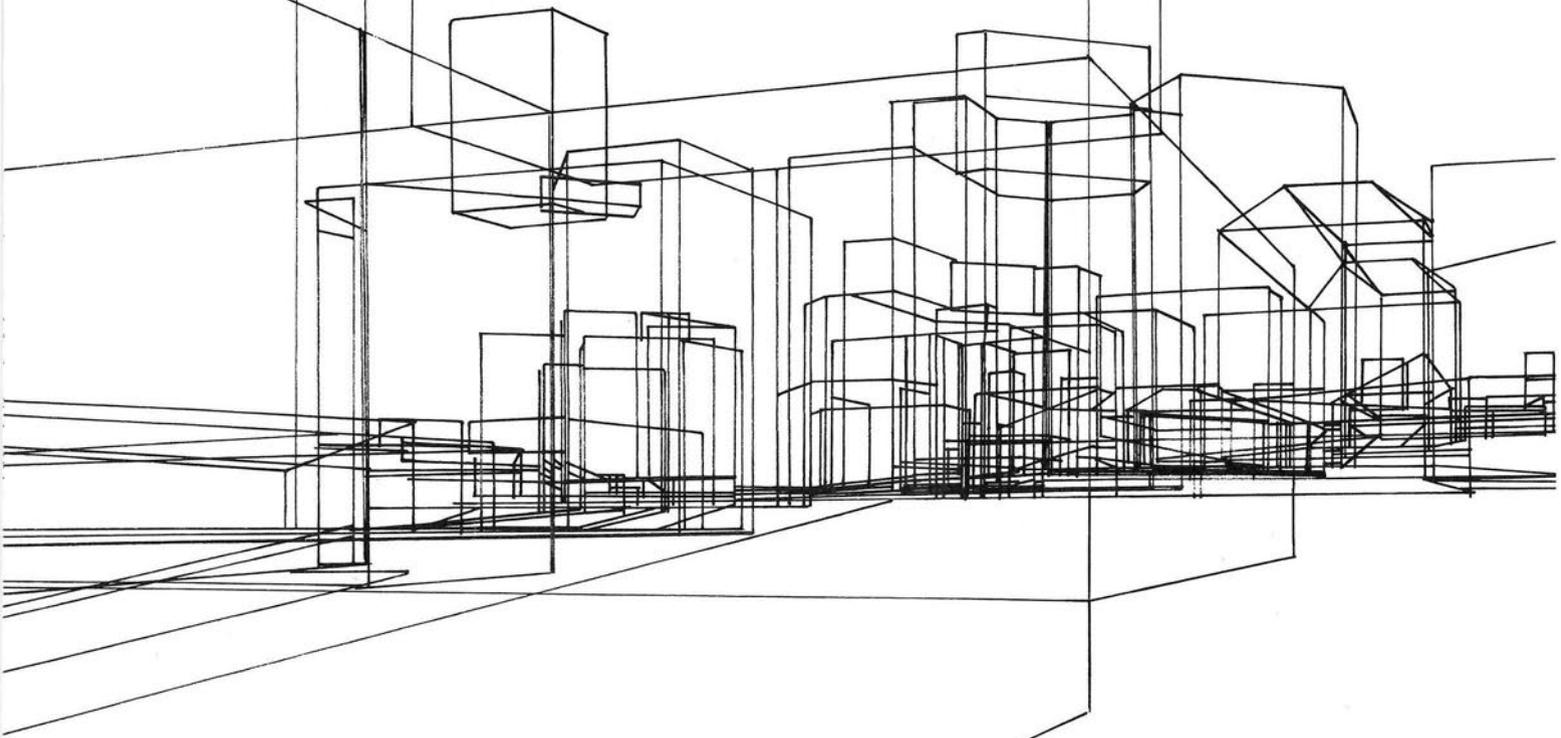
Dans cette dernière hypothèse, comme on l'a vu, la partie Sud de la place de l'Opéra se trouve également allégée d'une bonne partie des flux qui s'y accumulent aujourd'hui, le trafic de transit disparaît du haut de l'avenue de l'Opéra, depuis le carrefour des rues Daunou et Louis-le-Grand. Il sera donc également possible de trouver dans l'axe du théâtre une esplanade piétonne soit sur l'avenue elle-même, soit en continuant l'esplanade de la place vers le Sud jusqu'à englober la sortie Sud du métro — les circulations subsistant sur la place, notamment dans le sens Est-Ouest, devant contourner cette avancée comme un rond-point.

Quelle qu'en soit l'importance, cet espace dévolu aux piétons, qui relie les points forts de cette composition urbaine: le parvis du théâtre, l'avenue, les boulevards, les grands points d'émergence ou de desserte des transports en commun, devra faire l'objet d'un traitement particulièrement soigné et exemplaire. L'un des principaux problèmes à résoudre consistera à assurer de manière aussi harmonieuse que possible le passage des transports publics de surface dans une zone où l'on souhaite privilégier l'animation sous toutes ses formes au niveau du piéton et recréer une ambiance et un milieu propres à une fréquentation variée et toujours intense, ainsi qu'il convient à l'espace majeur d'un quartier, où, plus qu'en aucun autre de la capitale, les diverses fonctions urbaines se recouvrent et se renforcent l'une par l'autre. A ce titre, les recherches qu'appellerait la mise en œuvre plus ou moins complète d'un projet comme celui qui concerne l'Opéra et ses abords auraient sans aucun doute une valeur exemplaire pour le traitement d'autres points sensibles de la capitale.

Le présent article a été rédigé à partir d'une étude menée par MM. Michel-Dansac et Politis.



paysage urbain et perspe



Les problèmes d'aménagement de plus en plus complexes et exigent le diverses et perfectionnées. La représentation par projeté de lui apporter, forme l'un de ces moyens nouveaux entrepris. L'incidence sur certaines perspectives majeures de Paris de immeubles-tours ont donné à de tels travaux concernant

C'est pourquoi l'APUR a jugé utile, parallèlement aux études précises de tel ou tel document originale qui présente davantage le caractère d'une recherche fondamentale de l'ordinateur pour le traitement du site urbain. Il a bénéficié dans cette entreprise du double et de Recherche et de Développement pour l'Architecture: CORDA) et du Comité Le présent article commente et surtout illustre ces travaux.

ctives automatiques

d'une grande ville deviennent

recours à des techniques de plus en plus

l'ordinateur du paysage urbain et des modifications qu'il est

sur lesquels, dans les dernières années, un important effort de recherche a été

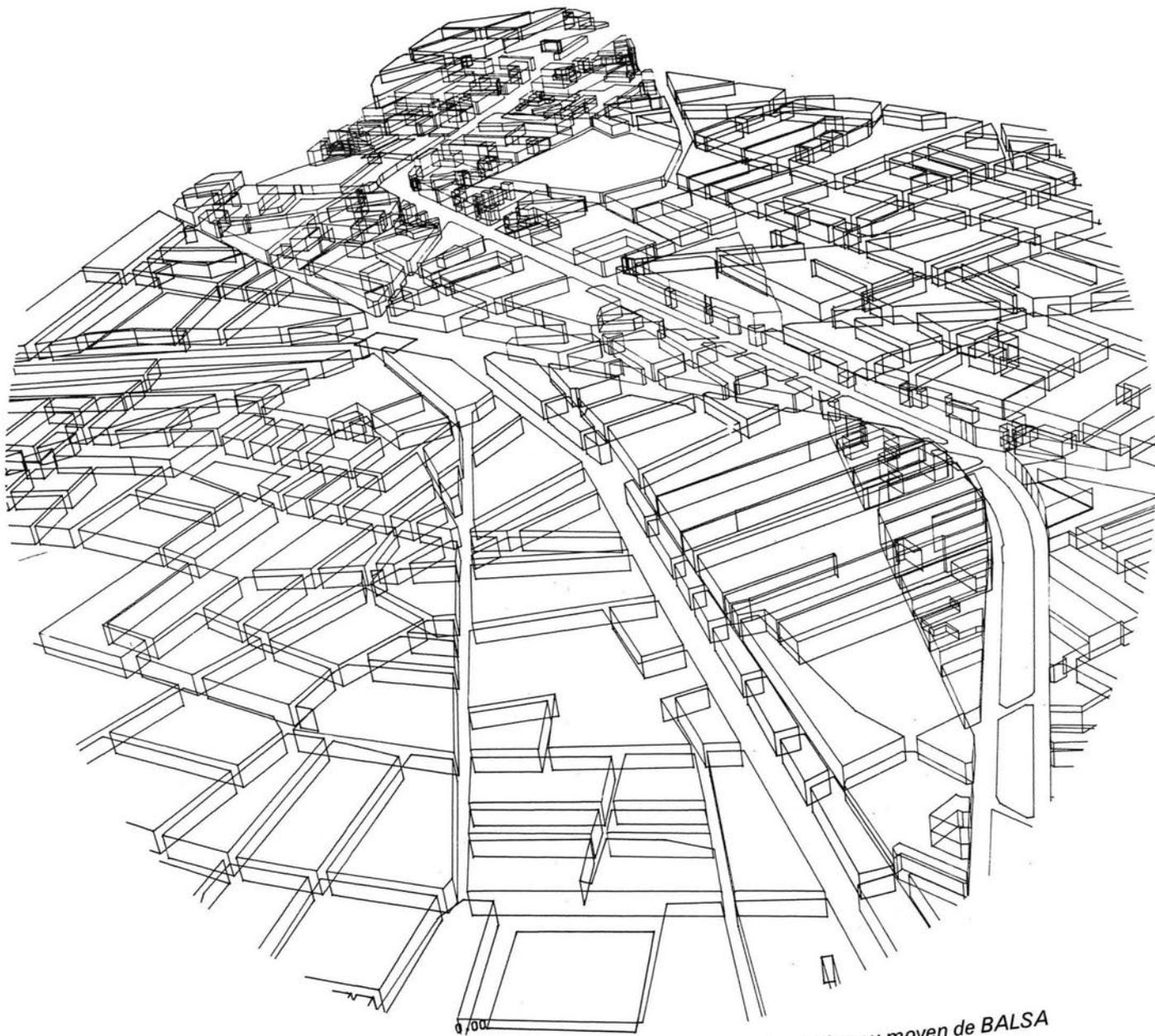
projets immobiliers de grande hauteur et les polémiques qui en ont résulté à l'égard des

la capitale un élément d'actualité et d'intérêt tout particulier.

ou plan d'aménagement, qui constituent l'essentiel de sa mission, de mener une recherche

– mais appliquée à l'exemple pratique de Paris – sur les possibilités graphiques

nécessaire soutien de la Direction de l'Architecture du Ministère des Affaires Culturelles (Comité de Recherche en Informatique (CRI).



Représentation au moyen de Balsa
de l'épannelage des
abords du canal Saint Martin

0,00

méthodes traditionnelles et méthodes informatiques.

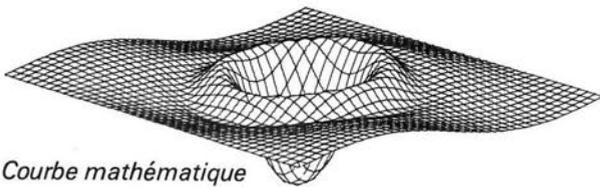
Des techniques manuelles — parfois laborieuses — permettent actuellement d'étudier l'aspect physique de la ville. Les maquettes notamment proposent une représentation à échelle réduite d'un espace volumétrique destiné à livrer essentiellement une vision de type «vue aérienne»; certes, des maquetoscopes permettent également d'en explorer le champ intérieur, mais leur manipulation reste délicate et entraîne parallèlement des approximations liées en partie à la précision limitée des maquettes. Le photomontage, autre technique utilisée pour étudier l'insertion d'un nouveau bâti dans un site existant, consiste à utiliser conjointement une photo et un dessin perspectif. Ce dispositif présente toutefois un éventuel risque d'erreur dans sa mise en œuvre ainsi qu'un manque d'homogénéité résultant de la différence de nature entre les deux types de documents utilisés, provoquant ainsi une impression quelque peu trompeuse taxée de subjectivité. Par ailleurs un photomontage ne dévoile qu'une face particulière du projet étudié, et rien n'assure alors qu'il s'agit de la vue la plus intéressante à analyser.

Les premières tentatives de représentations graphiques automatiques (1) consistaient à opérer la simulation d'une maquette d'urbanisme à l'aide d'un ordinateur... Le but visé consistant, à plus long terme, à établir un dialogue assisté homme-machine fondé sur un mode d'expression graphique.

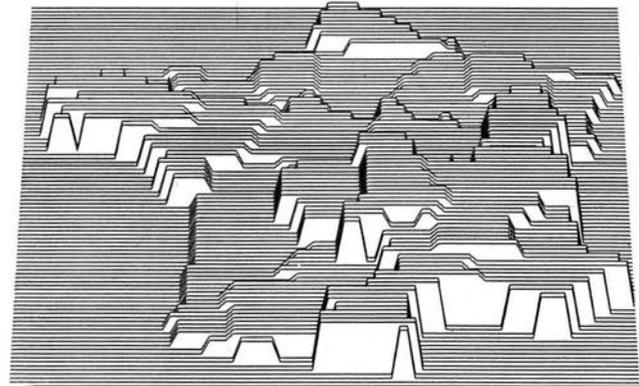
l'information graphique.

une technique spécifique

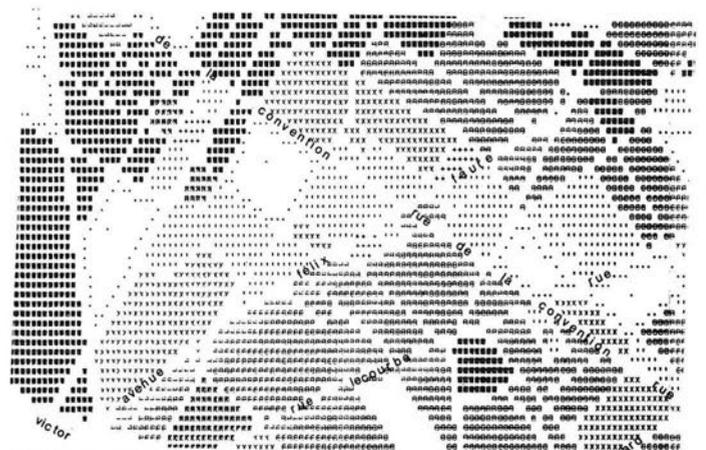
Les domaines du dessin ont été parmi les derniers à être pris en compte par l'informatique. L'ordinateur, d'abord employé à seule fin d'effectuer des calculs de valeurs, s'est ensuite vu doté de dispositifs annexes (électromécaniques ou électromagnétiques) lui permettant de visualiser ces valeurs sous forme de traits.



Courbe mathématique

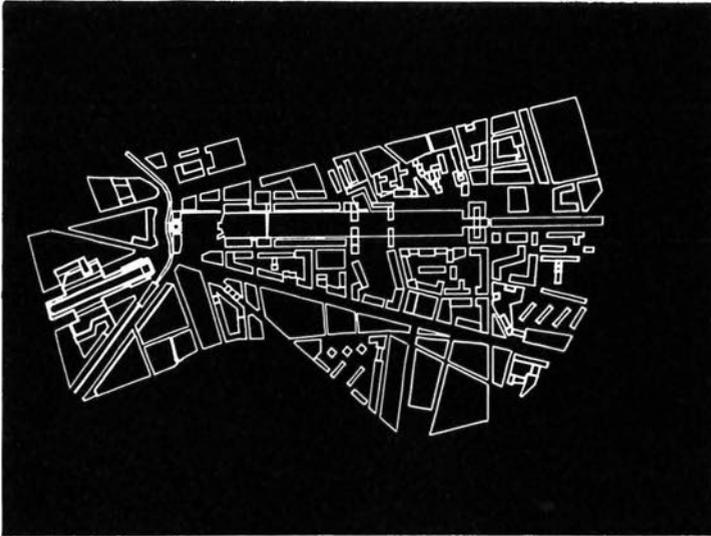


Histogramme

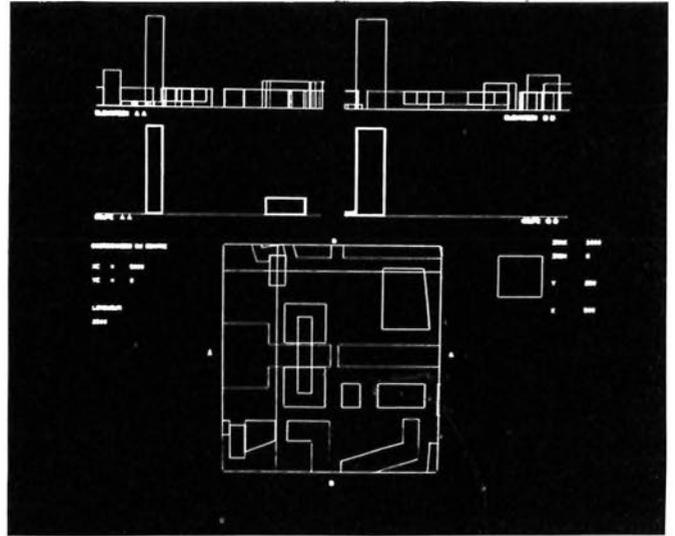


Cartographie

(1) N. NEGROPONTE: URBAN V (Massachusetts Institute of Technology).

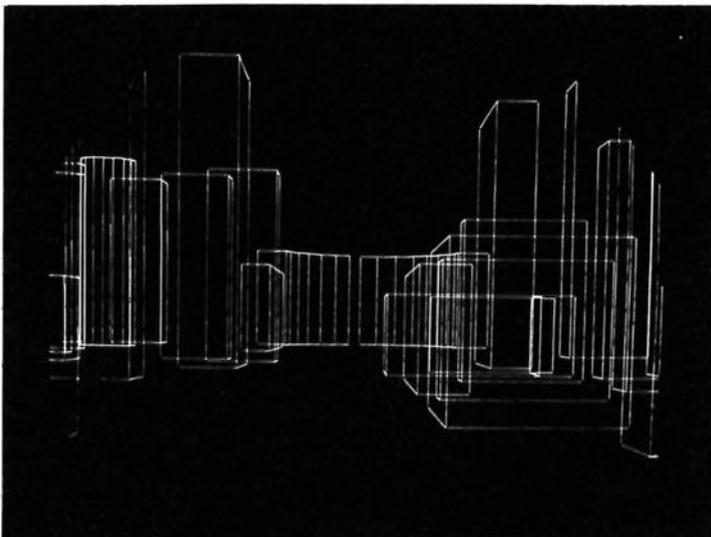


● plans à échelle voulue (ici le secteur du Bassin de la Villette)



● coupes (selon les axes choisis)

l'informatique conversationnelle.



Perspectives (ici les immeubles miroirs de la Défense)

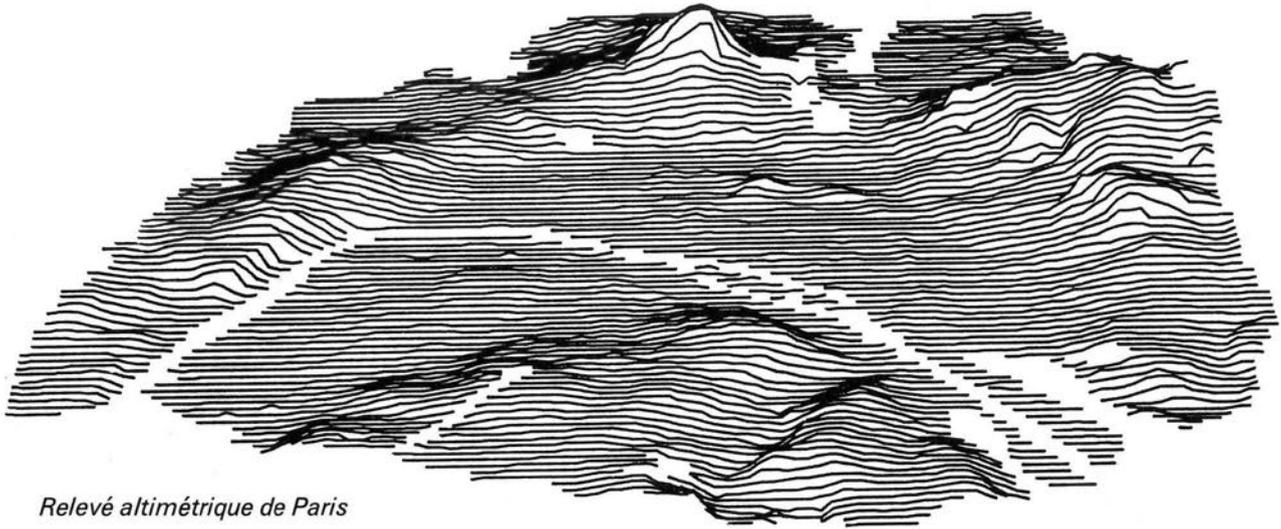


Positionnement d'un point de vue (ici vers le Bassin de la Villette)

ou la communication homme-machine.

A partir d'un terminal relié, par liaison téléphonique, à un ordinateur «en temps partagé», il est possible d'adresser des questions à la machine et d'en recevoir une réponse de façon quasi immédiate. Les messages de part et d'autre sont formulés en des termes «naturels» et familiers à l'opérateur; ainsi peut naître une communication homme-machine.

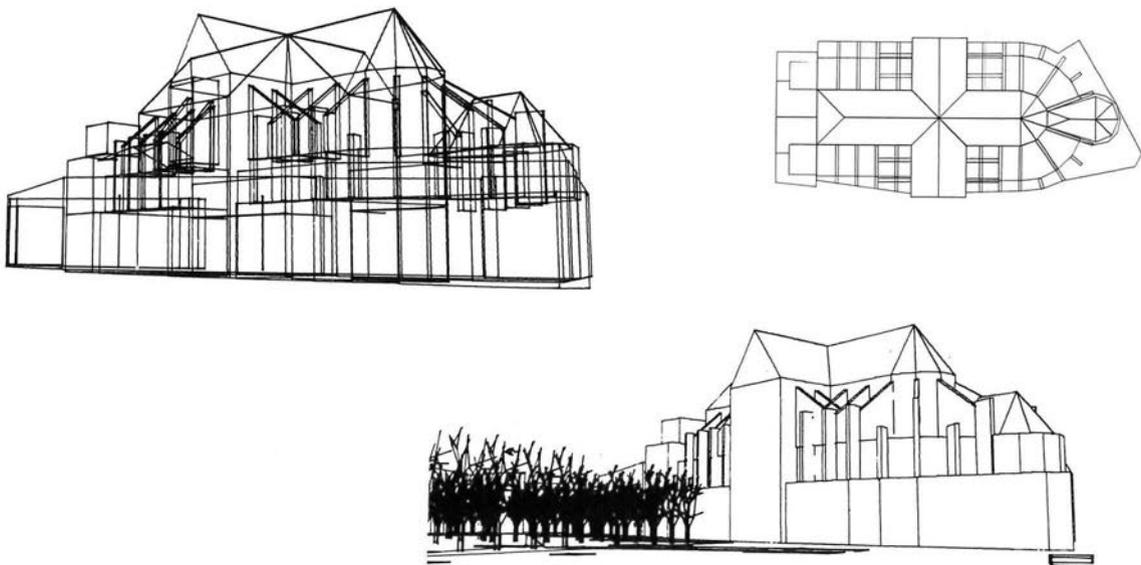
Des langages conversationnels existent déjà dans plusieurs domaines (réservation aérienne ou autre, enseignement assisté, documentation automatique); la recherche menée à l'A.P.U.R. dans le secteur de l'informatique graphique a permis la mise au point d'un langage conversationnel spécifique à l'architecture et à l'urbanisme: «Balsa».



Relevé altimétrique de Paris

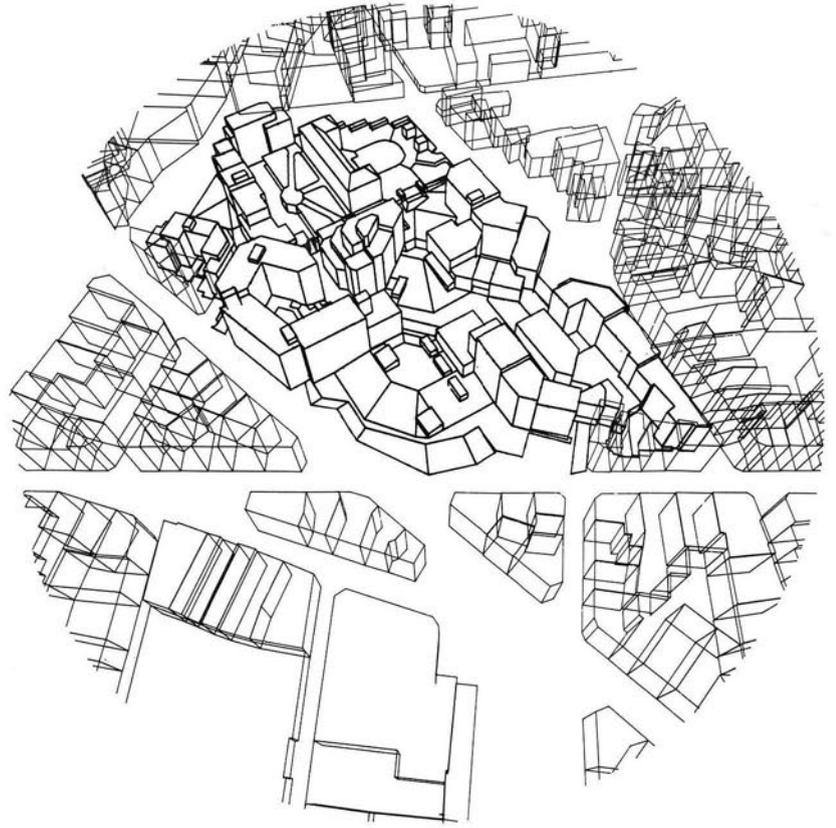
BALSA ou la simulation graphique automatique d'une volumétrie.

Le programme «Balsa» constitue un ensemble de moyens conversationnels de visualisation graphique, spécifiques au domaine de l'urbanisme et de l'architecture, mis à la disposition de l'utilisateur, et lui permettant de simuler et de manipuler une maquette de taille quelconque, opérations s'effectuant tant au niveau de la conception qu'à celui de son observation.

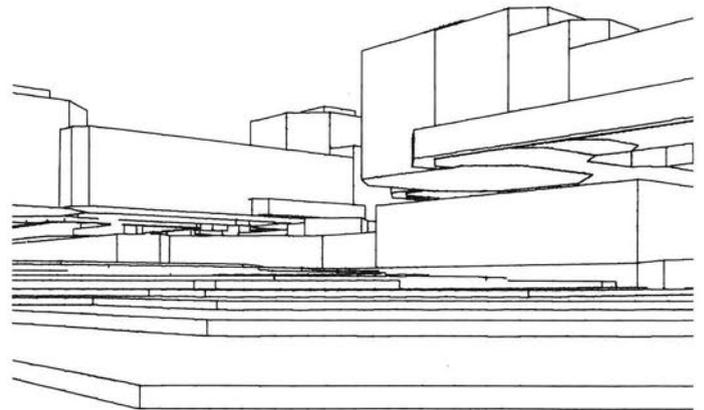
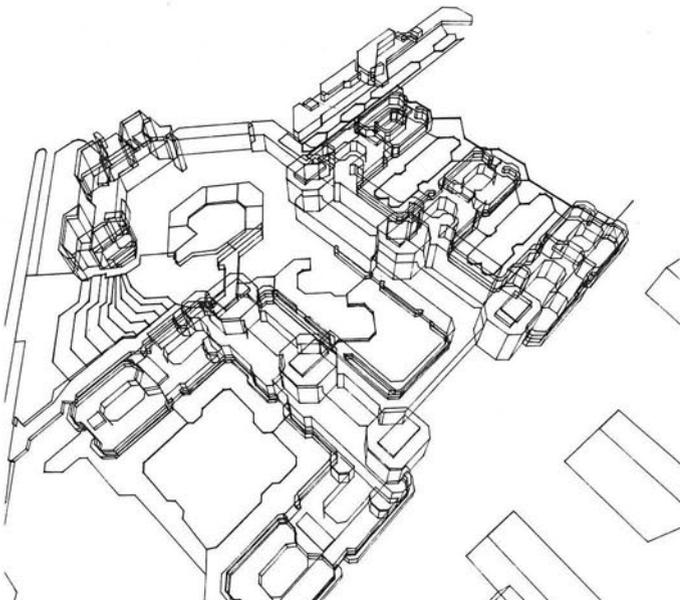


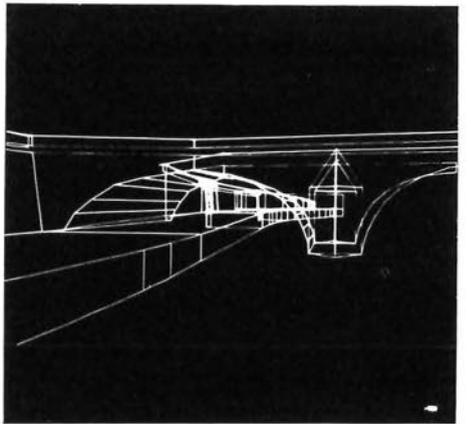
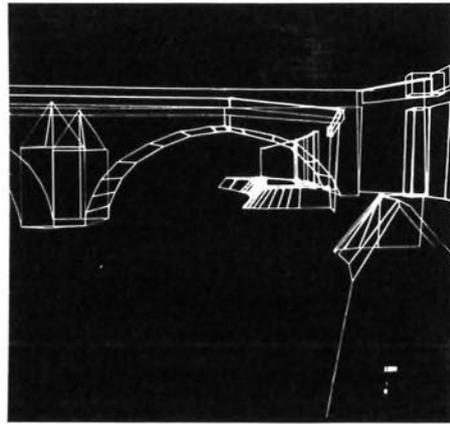
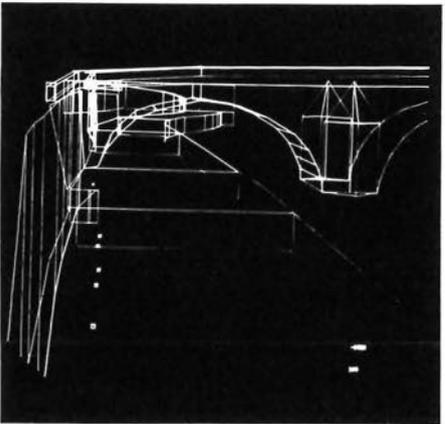
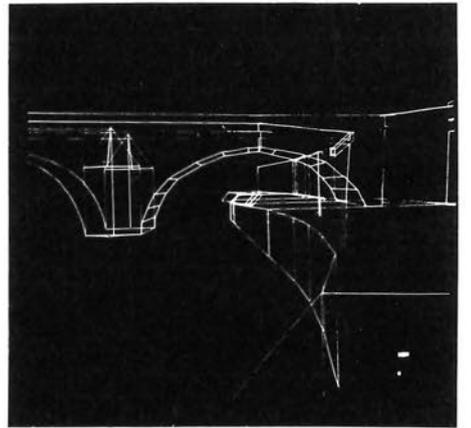
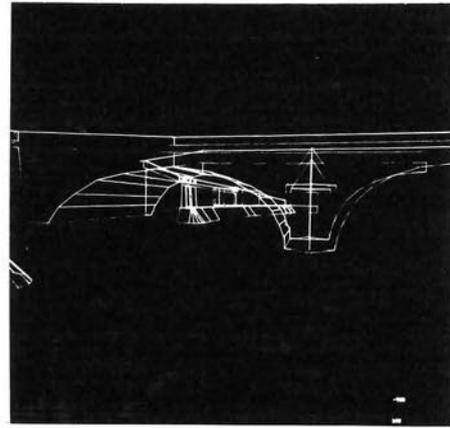
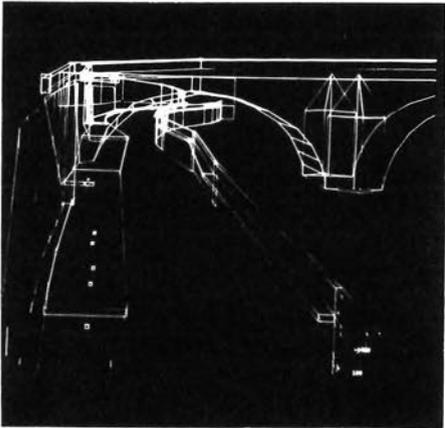
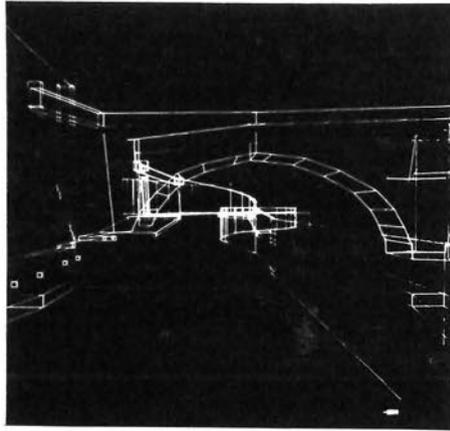
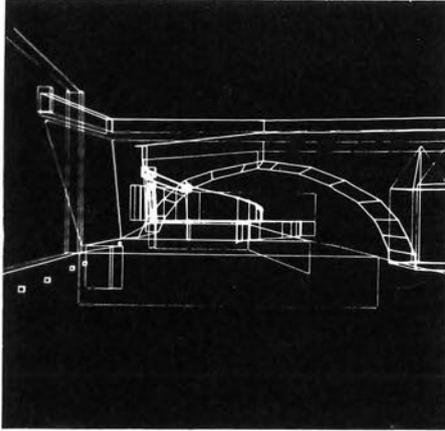
Représentation d'un édifice complexe (l'exemple de Saint Eustache)

L'intérêt particulier de ce programme réside dans la diversité et la souplesse de son utilisation. Comme un certain nombre de techniques de même nature, il se prête en effet naturellement à la réalisation d'une série de documents graphiques (perspectives, coupes, plans) présentant - dans son environnement - un projet déjà établi et déterminé. A cet égard, il apporte un renfort précieux - parfaitement fiable - aux moyens habituels de représentation et donc d'appréciation - par celui qui conçoit ou par celui qui décide - d'une proposition d'aménagement. Mais, surtout, il offre à l'urbaniste ou à l'architecte, tout au long du processus d'élaboration d'un projet, la possibilité de multiplier de façon rapide, sûre et pratique les simulations graphiques des résultats de sa recherche et de son travail. A chaque étape, l'expression par le dessin et, de ce fait, le contrôle visuel des propositions qu'il met au point lui sont possibles.



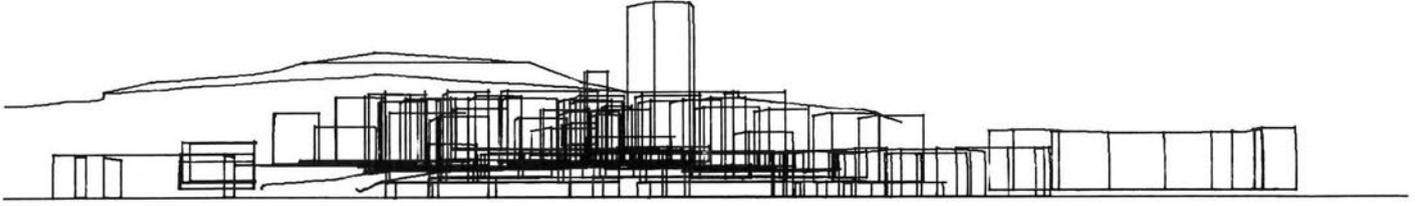
Exemples théoriques d'études au moyen de Balsa de projets d'aménagement





*Etude au moment de l'élaboration du projet abandonné de voie express rive gauche
de diverses variantes du passage de cet ouvrage sous le Pont Royal*

*Etudes de volumétrie à propos d'opérations en cours ou de recherches théoriques:
Dans le secteur du Mont Valérien*



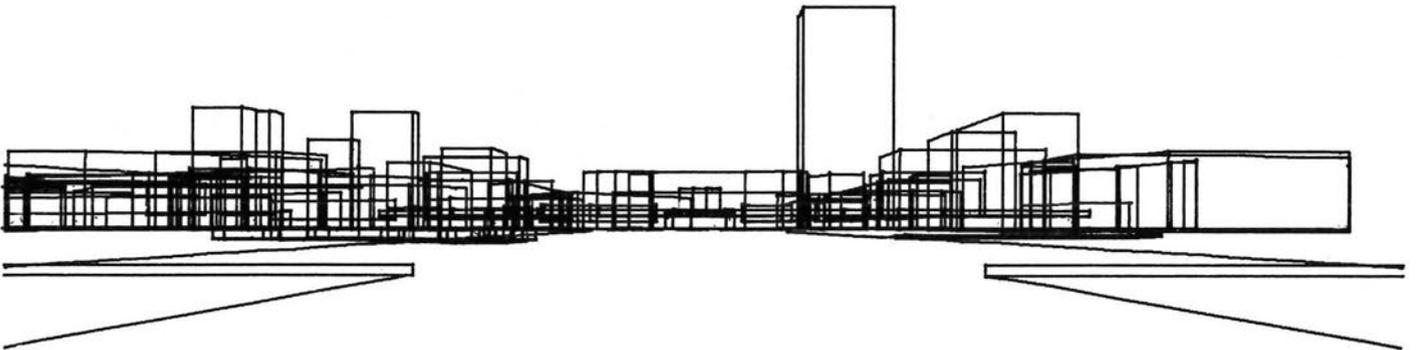
- Un zoom permet à l'utilisateur d'étudier au niveau de détail qu'il voudra tel point précis de la maquette et d'accroître à sa guise l'échelle du secteur étudié.
- Un jeu de transformations géométriques (translation, rotation, modification de hauteurs...) assure un test immédiat des différentes variables en cause (plafond, alignement, implantation) et par conséquent l'examen de toute une gamme de solutions variantes.
- Il est aussi possible de créer de nouveaux éléments volumétriques ou d'«effacer» des éléments existants.

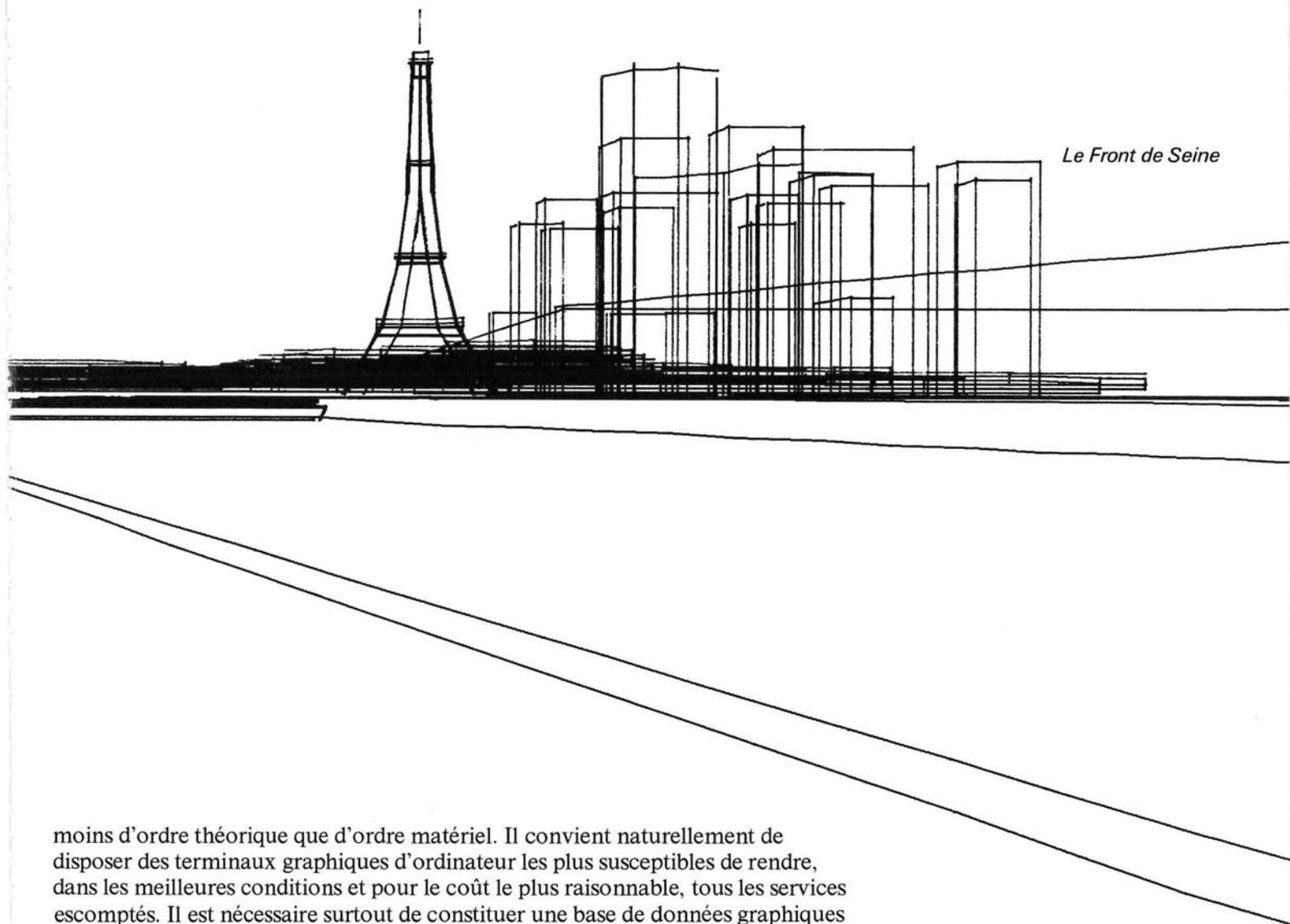
— Surtout, un programme de perspective automatique dessinant des volumes et des surfaces — opaques ou transparents — permet à l'utilisateur-observateur de se situer n'importe où dans l'espace. Pour cela, il positionne son emplacement sur un plan affiché sur l'écran et la direction de l'axe de visée. Il assigne la valeur de l'angle du cône de vue ainsi que la hauteur de l'œil du spectateur directement en les frappant sur un clavier alphanumérique. Il est ainsi possible d'étudier systématiquement un cheminement au niveau du piéton à l'intérieur d'une volumétrie, en regardant à droite puis à gauche, vers le haut ou vers le bas ou tout simplement horizontalement droit devant soi.

— Tout dessin affiché sur l'écran peut à tout moment — et sans interruption de «Balsa» — être recopié sur support fixe (photocopie, écriture sur traceur de courbes ou écriture sur disque ou mini-cassette).

— La manipulation de cet outil graphique conversationnel est enfin relativement simple et ne réclame aucune expérience ou formation approfondies en matière d'informatique.

L'exploitation — au-delà du stade expérimental — pour l'urbanisme et l'aménagement de Paris de nombreuses possibilités offertes aux concepteurs par le programme «Balsa» implique de surmonter deux types de difficultés qui sont





moins d'ordre théorique que d'ordre matériel. Il convient naturellement de disposer des terminaux graphiques d'ordinateur les plus susceptibles de rendre, dans les meilleures conditions et pour le coût le plus raisonnable, tous les services escomptés. Il est nécessaire surtout de constituer une base de données graphiques concernant la capitale et qui seront préalablement stockées en mémoire d'ordinateur. A cette fin les principales coordonnées dans l'espace qui définissent les sites et les ensembles bâtis de Paris devraient progressivement mais systématiquement être relevées de manière à rendre possible à chaque fois que cela paraîtra souhaitable et sans campagne préalable de recueil des informations nécessaires, l'étude à l'aide de cet outil de travail de l'insertion d'une volumétrie nouvelle dans un environnement existant.

Ainsi l'ordinateur pourra-t-il tendre à devenir de plus en plus le coéquipier de l'architecte, de l'urbaniste ou de l'administrateur dans leurs interventions de plus en plus délicates et sensibles touchant aux paysages urbains.

SOMMAIRE DES 12 PRECEDENTS NUMEROS

N° 1	épuisé
	PAGES
Editorial	1
Les Halles	2
Les transformations à travers les siècles, F. Loyer	4
Un marché a disparu	16
Schéma d'aménagement	21
Restauration et réhabilitation	35
Les Banques et Assurances dans Paris	40
La circulation en 1990	46
Bibliographie	54



N° 2	épuisé
	PAGES
Paris, ville de bureaux ?	
Editorial : J. Beaujeu-Garnier ..	4
Les bureaux à la conquête de Paris	7
La capitale, place forte de l'administration	31
La crise des «villes-bureaux» aux Etats-Unis: J. Amalric	38
Le plan de sauvegarde du Marais	42
L'ordinateur au service de l'aménageur : J. de Barrin	75
Dix ans d'effort d'équipement de la Ville de Paris: P. Reverdy	79



N° 3	épuisé
	PAGES
Le sous-sol de Paris et l'urbanisme	9
1- L'héritage de l'histoire	10
2- Les équipements souterrains de la cité moderne	17
3- Dimension future d'une politique d'aménagement de la Capitale ?	35
4- Débat sur les perspectives de l'urbanisme souterrain ..	59
La Ville de Paris devant le VI ^e plan : réflexion sur le financement des investissements: Paul Reverdy	68
Coup d'œil sur le mobilier urbain de la Capitale	79
Les Champs-Élysées: Propositions pour un aménagement	86



N° 4	épuisé
	PAGES
Espaces verts dans Paris	8 à 39
Les halles	40 à 41
Pour une renaissance du Palais-Royal	42 à 69
Les péripéties de l'histoire du quartier	42
Un environnement disparate et contrasté	50
La menace d'uniformisation	56
Proposition pour la réanimation du Palais-Royal	58
Maine-Montparnasse avant la tour	70 à 87
L'opération en elle-même	71
Des effets encore incertains sur l'environnement	82

N° 5	5 F
	PAGES
Paris 71-75: le 6 ^e Plan	6 à 25
Débat au conseil de Paris	26 à 39
Gares du Nord et de l'Est: dynamique d'un jumelage	40 à 49
L'aménagement de Francfort: exemples de l'étranger (J. Beaujeu-Garnier)	50 à 61
Le Marché aux Puces: un monde composite	62 à 77
Mouffetard: la fin d'une menace	78 à 85

N° 6	5 F
	PAGES
Le 7 ^e arrondissement	2
La restauration des Invalides (J.P. Paquet)	30
Exemples de l'étranger:	
Florence, Urbin, Bologne	38
Le mur dans la ville	56
Le tourisme à Paris	64
La situation du tourisme parisien	66
Les visiteurs de Paris	76
L'aménagement de Paris sous Napoléon (J. Tulard)	82
L'urbanisme impérial	84
L'architecture de l'Empire	91
Les problèmes éditaires	107

N° 7	5 F
	PAGES
Le Centre Beaubourg	6
La conception de l'opération ..	8
Le concours d'architecture	15
Le projet lauréat	48
L'évolution du projet	52
Paris: des habitants en transit ?	62
Exemple de l'étranger:	
Japon: les centres commerciaux des grandes gares	68
La conception du réseau ferré de Tokyo, par L. Sato	70
Les équipements commerciaux souterrains de Tokyo et Osaka, par la SEGECE	76
Les Halles: une exposition ..	90



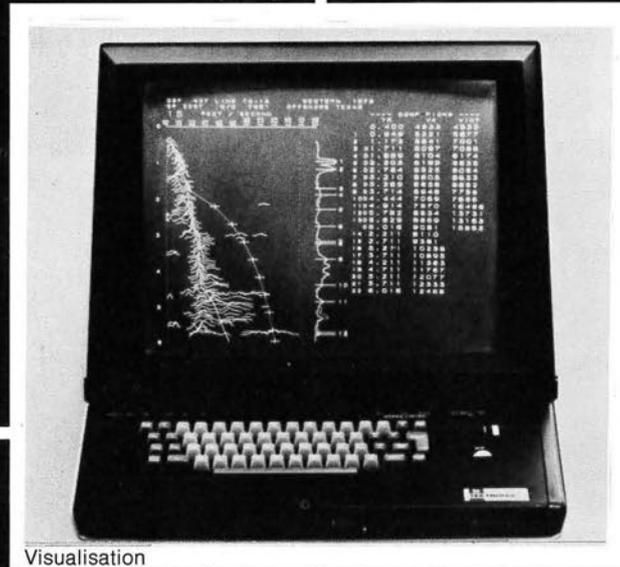
N° 8	5 F
	PAGES
Le forum des Halles	8
– les données d'aménagement	12
– à la recherche d'une vocation perdue	24
– une consultation décisive	45
Débat	52
Pour les autobus dans Paris	60
La formation des grands magasins de Paris	80

N° 9	5 F
	PAGES
La voie express rive gauche :	
Le tronçon Notre-Dame	6
– La communication du Préfet	9
– La délibération du conseil	25
– Le tracé des diverses variantes	27
– Du pont d'Austerlitz au pont de la Tournelle	32
– Les maquettes des variantes 1 et 3	56
– Coupe sur les trois propositions	62
– Variante n° 1, recherches pour un aménagement	62
Japon : les voies rapides à Tokyo	64
– Des caractéristiques précises	69
– Toute une série de facilités	71
– Les résultats	74
La Seine pour un transport en commun ?	75

N°s 10-11	8 F
	PAGES
L'avenir de Paris	6
Diagnostic :	
la population	10
le logement	18
les emplois	24
l'occupation du sol	40
les déplacements	58
Le schéma directeur de Paris :	
les choix	64
les grandes orientations	64
les impératifs d'aménagement	90
La vocation internationale de Paris	120

N° 12	8 F
	PAGES
Le schéma de secteur Seine Sud-Est	8
des atouts pour un aménagement	14
la justification d'un aménagement	24
le programme de l'aménagement	28
les objectifs de l'aménagement	36
Les docks de Londres	86

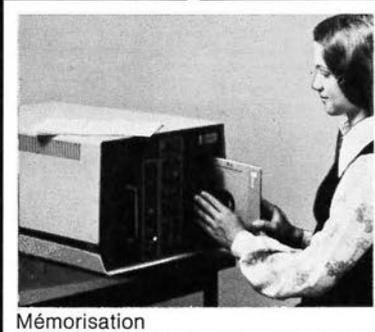
COUPLAGE A L'ORDINATEUR



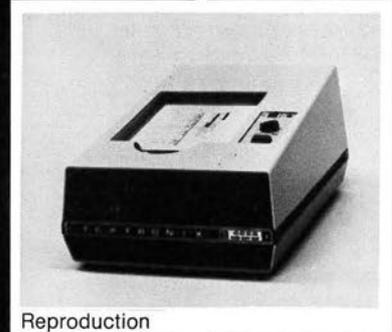
Visualisation



Acquisition de données



Mémorisation



Reproduction

Exploitez instantanément vos travaux graphiques

Le système complet d'acquisition et de visualisation graphique Tektronix permet simultanément de visualiser, de corriger, et d'exploiter toutes représentations graphiques telles que cartes, relevés, plans, et modèles.

Couplé à un ordinateur, quelles qu'en soient la marque et la puissance, cet ensemble se présente sous forme modulaire.

La tablette permet la saisie directe de données graphiques, le terminal en assure la visualisation, une mémorisation locale pouvant être effectuée sur disque

souple. Un reprographe permet l'archivage sur papier.

C'est grâce à une technologie originale que Tektronix a pu réaliser un ensemble dont le prix est particulièrement intéressant.



TEKTRONIX®
garant de la perfection technique

J'aimerais recevoir :

- la visite d'un ingénieur Tektronix
- une documentation complète

M _____

Service _____

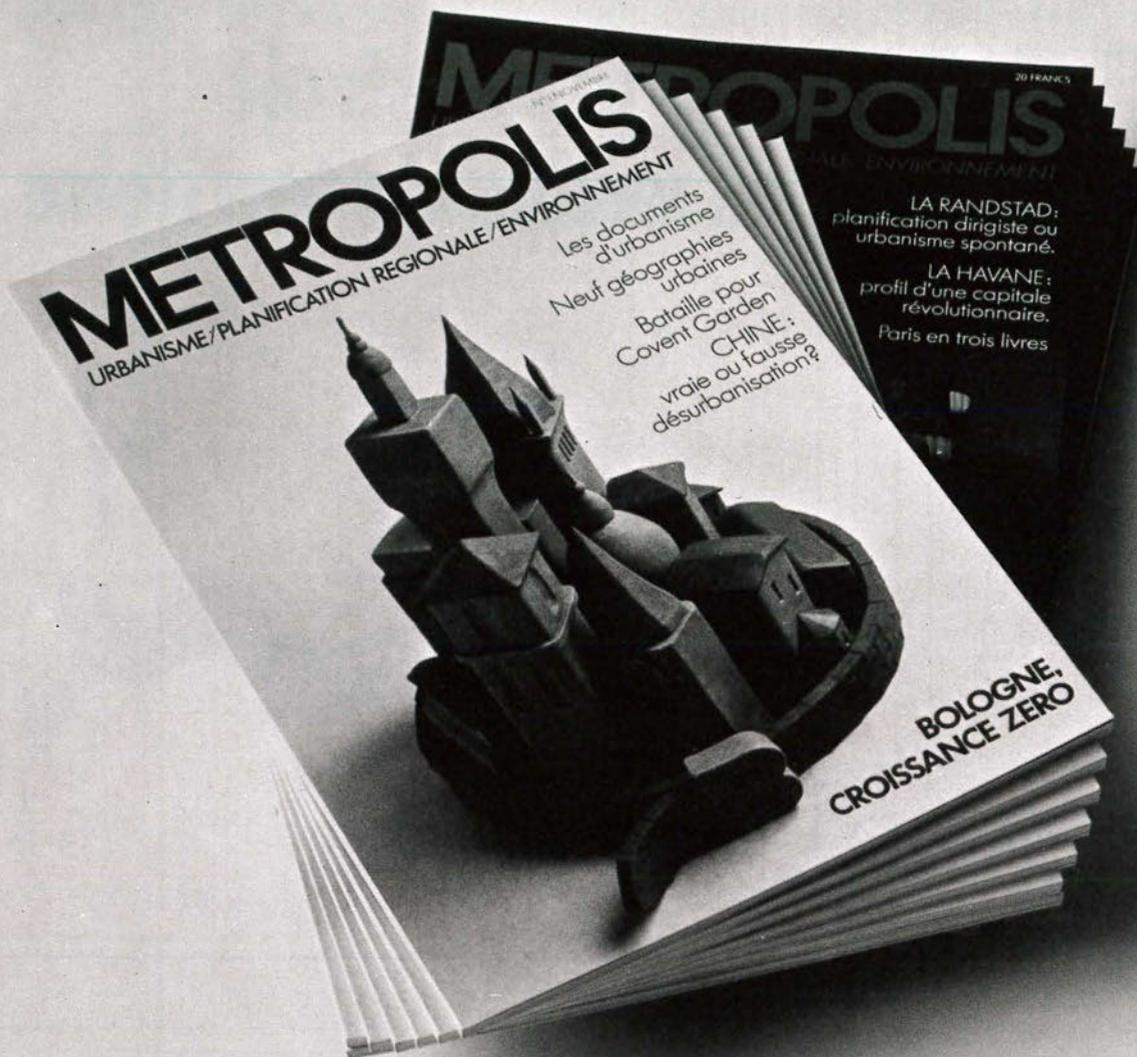
Société _____

Adresse _____

Tél. _____

A retourner à Tektronix BP13, 91401 Orsay.

OCERP 411 TP



Conçu par des spécialistes,
mais accessible à tous,
Métropolis vous informe sur
les événements du monde entier,
les analyse et les commente.

Métropolis : 1er mensuel
français de planification
urbaine & régionale.

A renvoyer à **Métropolis**,
sous enveloppe affranchie,
7 rue des Lavandières,
75001 Paris.

Je désire recevoir gratuitement
et sans engagement
de ma part, un numéro
de **Métropolis**.

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Fonction _____



Aménage et construit sur l'ensemble du territoire

- acquisitions foncières
- aménagement - rénovation
- logements
- bureaux
- centres commerciaux
- bâtiments publics
- parkings
- commercialisation
- marketing
- gérance

SACI - SAREF
COREDIS
SOFRACIM

50 avenue Daumesnil - 75579 PARIS CEDEX 12 - tél. 346.13.00

CORI
GERER

254, boul. St-Germain - 75007 PARIS - tél. 260.38.22
29, boulevard Bourdon - 75180 PARIS CEDEX 04 - tél. 887.96.90



PEMA 2B

toujours plus

de voitures modernes
de stations mieux équipées
d'escaliers mécaniques
de couloirs de circulation

la **RATP**
des hommes
des moyens
au service de ses clients