PARIS PROJET

numéro 17

L'AMÉNAGEMENT DU CANAL SAINT-MARTIN.

L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS CITROËN.

HALTE!

A LA POLLUTION

Degrémont

183, av. du 18 Juin 1940
92508 Rueil Malmaison Cédex
Tél. (1) 772 25-05

MOUNET

902

REGIREX-FRANCE

Si, pour vous, gaspiller est chose naturelle...

notre porte n'est pas la bonne!

par contre, si c'est le contraire, nous sommes faits pour nous entendre.

Venez vite nous consulter afin de prendre connaissance des nombreux avantages de nos multigaranties que seule une puissante Mutuelle peut vous accorder.

(Automobile : le bonus pourra atteindre 50 %)

maaf

A qui s'adresser :

SOCIETE D'ASSURANCE MUTUELLE DU SECTEUR DES METIERS, DES PROFESSIONS LIBERALES ET DES ACTIVITES INDEPENDANTES

CHABAN DE CHAURAY 79036 NIORT CEDEX

150 bureaux dans toute la France.

TRANQUILLE IL EST ASSURE

A LA MAAF

PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

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

Compte tenu des délais d'impression, la composition du Conseil d'Administration qui figure ci-dessous était celle de cet organisme avant les élections municipales des 13 et 20 mars 1977, et ne comporte pas les modifications qui s'ensuivent.

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. Pierre Somveille - MM. Maurice Berlemont, Claude Estier, Edouard Frédéric-Dupont, Charles Magaud, Bernard Rocher, Roger Romani, Conseillers de Paris - Le Directeur Général de l'Aménagement Urbain à la Préfecture de Paris : M. Raoul Rudeau.

LE DISTRICT DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE REPRÉSENTÉ PAR : Le Préfet de la Région d'Ile-de-France - Délégué Général : M. Lucien Lanier - MM. Pierre Dangles et Georges Mesmin : membres du Conseil d'Administration du District, Conseillers de Paris.

L'ÉTAT REPRESENTÉ 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 Claude Cologner
Conception et réalisation artistique : Pierre Doyonnax, Angelo Gobbi
Administration : Coordination et documentation : Christine Fleurant.
Diffusion : Myriam Berthier
Publicité : Renée Dubec

Adresse : 17, bd Morland. 75004 Paris - Tél. 887.98.24 -
C.C.P. 31 308-15 La Source - Atelier Parisien d'Urbanisme

RÉGIE PUBLICITAIRE : Regirex France, Chef de Publicité : Armand Riou, 62, rue Ampère - 75017 Paris - Tél. 267.43.13.

COUVERTURE : Francisco Hidalgo

PHOTOGRAPHIES F. Hidalgo, Agence Top Réalités : p. 4.5.8.26.27.38.39.63 - D. Bouquinaud, Agence Top Réalités : p. 27 - J. Guillot, Agence Top Réalités : p. 108 - M. Guillard, Agence Top Réalités : p. 36 - P. Salaün : p. 14.15.18.19.20.27.39.63 - H.R. Viollet : p. 11.13 - J.P. Bourret : p. 22.23.31.58 - F. Loyer : p. 111 - Catalogue « Architecture de Paris 1848-1914 » : p. 12 - I.G.N. : p. 6.66.67.101 - Services des Canaux : p. 10 - Bibliothèque Nationale : p. 75 - Bibliothèque Historique de la Ville de Paris : p. 74 - Interphotothèque D.F., photos Hamelle : p. 65.96.97.102.106.107 - Semea XV : p. 103 - F. Puyplat : p. 30.33.34.35.52.55.119 - APUR : p. 28.29.30.40.42.46.47.48.49.56.57.70.85.90.94.98.100.101.103.112.114.115.117.

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.*

SOMMAIRE

L'AMÉNAGEMENT DU CANAL SAINT-MARTIN 4

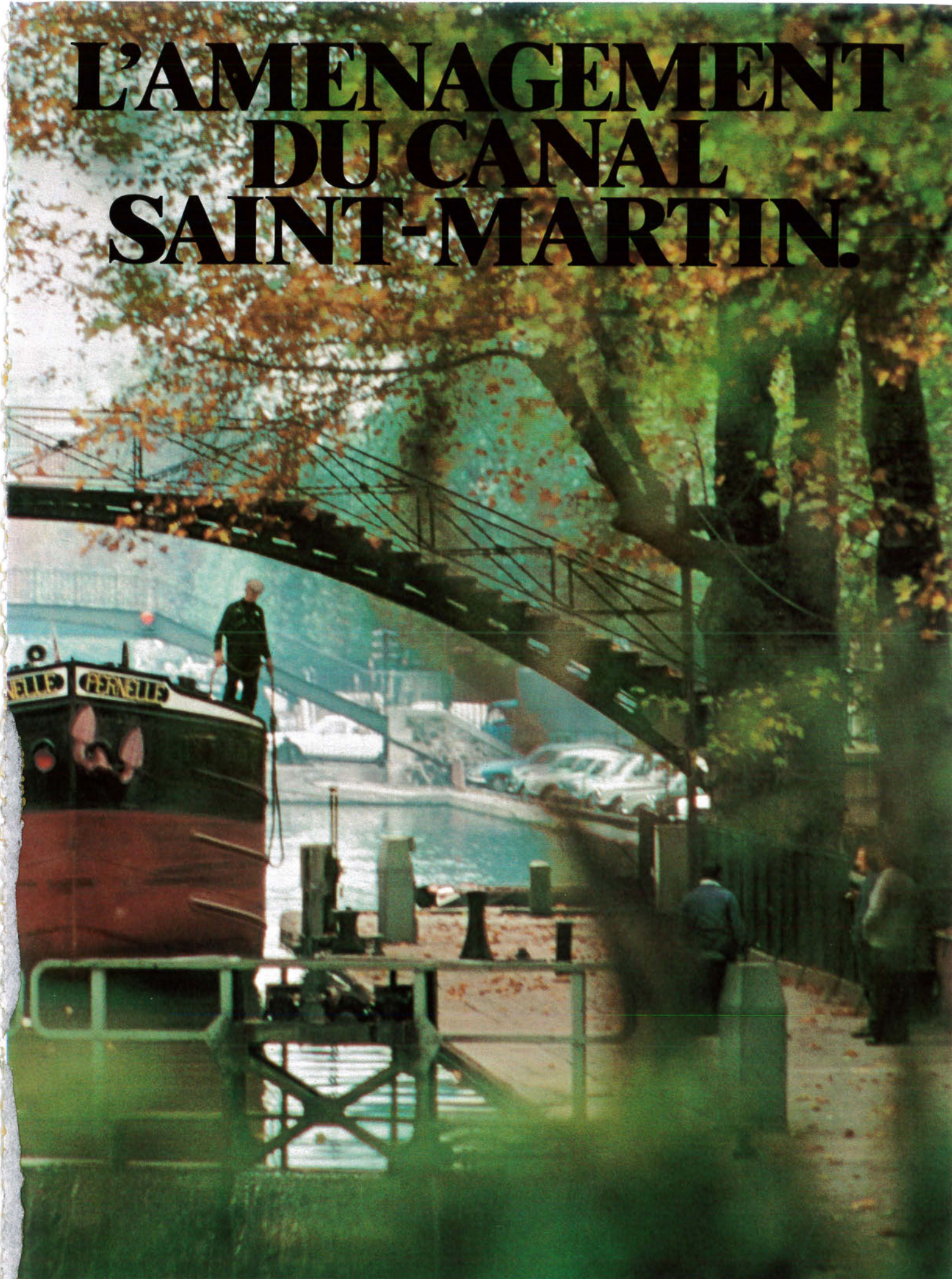
Un canal en question 8
Les atouts du site et les problèmes du quartier 20
Le plan de mise en valeur 36

L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS CITROËN 64

1. La définition du périmètre de l'opération 68
2. Les programmes et leurs principes de localisation 72
3. Le choix d'un parti d'aménagement 75
4. Les conditions et le phasage de réalisation 90
5. Prolongements ultérieurs et extérieurs de l'opération 98

A PROPOS DES PASSAGES 108

L'AMÉNAGEMENT DU CANAL SAINT-MARTIN.



Parmi les actions majeures que prévoit le Schéma Directeur de Paris pour la mise en valeur du site de la capitale, le réaménagement des deux grands axes de composition urbaine que forment la Seine et le réseau des canaux de l'Est parisien figure au tout premier rang. La première, traversant la ville d'Est en Ouest et passant en son plein cœur, les seconds orientés du Nord vers le Sud et venant tangenter le centre avant de se joindre au fleuve, forment par leur ensemble une armature d'un intérêt exceptionnel façonnant, au même titre que quelques perspectives illustres, le paysage de Paris. Et cet atout pour l'organisation, l'attraction de la ville et l'agrément de ses habitants peut être bien plus et bien mieux exploité que ce n'est le cas aujourd'hui.

Tout un éventail de propositions a été étudié à cette fin et a donné naissance à une première série de décisions et parfois d'aménagements :

- Pour la Seine, le projet adopté par le Conseil de Paris en ce qui concerne la réutilisation des anciens terrains Citroën, présenté dans la seconde partie de ce numéro, en est un exemple éclatant comme le sont aussi les travaux en cours pour la transformation du Port Saint Bernard en un jardin de trois hectares, ou les études menées en ce qui concerne le traitement des rives du fleuve dans le secteur Seine Sud-Est, du côté du parc de Bercy comme du côté du port de Tolbiac (cf. Paris-Projet n° 12).

- Pour les canaux de l'Est Parisien, le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) particulier adopté pour le Bassin de la Villette et ses affluents, les impératifs d'urbanisme fixés pour l'aménagement du secteur des abattoirs de la Villette et que les lauréats du concours d'idées ont mis en valeur de manière plus ou moins forte, marquent la même volonté (cf. Paris-Projet n° 15-16).

- Le Canal Saint-Martin, objet, peut-être en nombre aussi grand, de controverses urbanistiques que d'évocations poétiques par le livre et le film, devait évidemment être de la même manière concerné par cette politique résolue. Après la détermination, en décembre 1975, d'un cadre d'objectifs pris en considération par le Conseil de Paris, les règles d'urbanisme qui en assurent l'application ont été approuvées sous la forme d'un P.O.S. partiel par l'Assemblée Municipale, en mars 1976, simultanément avec celles qui portaient sur les abords du Bassin de la Villette. Ces documents ont donné lieu à une exposition tenue à la mairie du 10e arrondissement et qui a accueilli un très large public.

Quant aux orientations choisies pour la réorganisation du trafic automobile, l'étude du dispositif le plus approprié s'est poursuivie dans le cadre de l'établissement d'un plan de circulation général pour l'ensemble de la capitale et a abouti à la mise au point d'une solution proposée en novembre 1976 au Conseil de Paris par un mémoire conjoint du Préfet de Paris et du Préfet de Police.

C'est l'ensemble de ce dossier que Paris-Projet publie dans les pages qui suivent.

Cet article est très largement composé à partir des divers mémoires préfectoraux dont il vient d'être parlé. Mais il a été jugé intéressant de les compléter et de les détailler par un certain nombre de développements consacrés aussi bien à l'histoire du Canal qu'à la description plus longue et plus précise que cela n'était possible dans des documents de caractère administratif de la situation du quartier, de son évolution récente et de ses perspectives d'avenir.

Une véritable synthèse des problèmes et du plan d'aménagement du Canal Saint Martin et de ses abords est de la sorte présentée à nos lecteurs (1).

(1) Il est rappelé à cette occasion, comme pour chacun des numéros antérieurs, que Paris-Projet, organe d'une équipe de recherche et d'étude, ne constitue aucunement une sorte de « Journal Officiel de l'administration » dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait la position et engagerait la responsabilité. Au-delà des citations littérales des mémoires préfectoraux et des commentaires de décisions effectivement votées par le Conseil de Paris, tel est naturellement le cas du présent article.

UN CANAL EN QUESTION.

Les hésitations d'origine et les remaniements ultérieurs.

Avec l'inauguration du Canal Saint Martin le 23 décembre 1825 s'achevait la réalisation d'un vieux dessein dont l'origine remonte au XVI[e] siècle quand le Prévot des Marchands et les Echevins de la Ville de Paris proposèrent de capter les eaux de l'Ourcq, petite rivière affluent de la Marne, pour les amener dans la capitale. L'idée avait même reçu un début d'application avec la canalisation dès 1529 d'une partie de l'Ourcq destinée à faciliter l'acheminement vers Paris des troncs d'arbres abattus dans la forêt de Villers-Cotterêts.

C'est Riquet, constructeur du canal du Languedoc, qui, le premier, eut l'intuition d'opérer cette adduction d'eau non plus par un simple aqueduc plus ou moins élargi, mais par une véritable voie navigable desservant une multitude de manufactures qu'on installerait sur ses rives. Il obtint de Louis XIV en 1676 les lettres patentes lui confiant l'entreprise, mais il mourut avant d'avoir pu commencer les travaux.

Il fallut attendre plus d'un siècle pour qu'un nouveau projet soit élaboré. Oeuvre de l'ingénieur Brullée, il se proposait d'amener les eaux de l'Ourcq et la Beuvronne, dans un vaste bassin situé près de La Villette, point haut à partir duquel partiraient deux canaux rejoignant la Seine, l'un à St-Denis, l'autre au bastion de l'Arsenal. Brullée a donc la paternité de l'ensemble du réseau constitué par le bassin de La Villette, le canal St-Martin et le canal St-Denis appelé alors canal de Pontoise, mais, faute de ressources financières, il ne put mener à bien ce projet.

Ce dernier sera repris sous le Consulat, sous forme d'un décret promulgué par le Corps Législatif, le 29 Floréal an X (19 mai 1802), et précisé dans ses modalités par un arrêté de Bonaparte en date du 25 Thermidor (13 août 1802). L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Girard, responsable des Travaux, conservait la géométrie d'un carrefour à trois branches rayonnant à partir du bassin de partage, mais ne se prononçait pas sur la manière dont le bassin serait alimenté. Après de vives controverses, Napoléon trancha en faveur d'une déviation de l'Ourcq par voie navigable contre les thèses défendues par ceux qui étaient partisans d'une simple rigole d'adduction. Les travaux pouvaient alors commencer, et, par décret impérial en date du 14 février 1806, la construction du canal Saint-Martin fut définitivement acceptée.

Les chantiers furent au début rondement menés. Le Bassin de La Villette, qui servait de réserve d'eau potable pour la capitale fut achevé en 1808. Le 15 août 1809, l'eau de l'Ourcq jaillit à la Fontaine des Innocents. Quatre ans plus tard la navigation était ouverte sur l'Ourcq entre Claye-Souilly et Paris. Les vicissitudes résultant de la chute de l'Empire, puis les difficultés économiques des premières années de la Restauration amenèrent l'arrêt des travaux qui, pour le canal St-Martin, venaient à peine de démarrer en raison de modifications de tracé et de très nombreux problèmes d'expropriation.

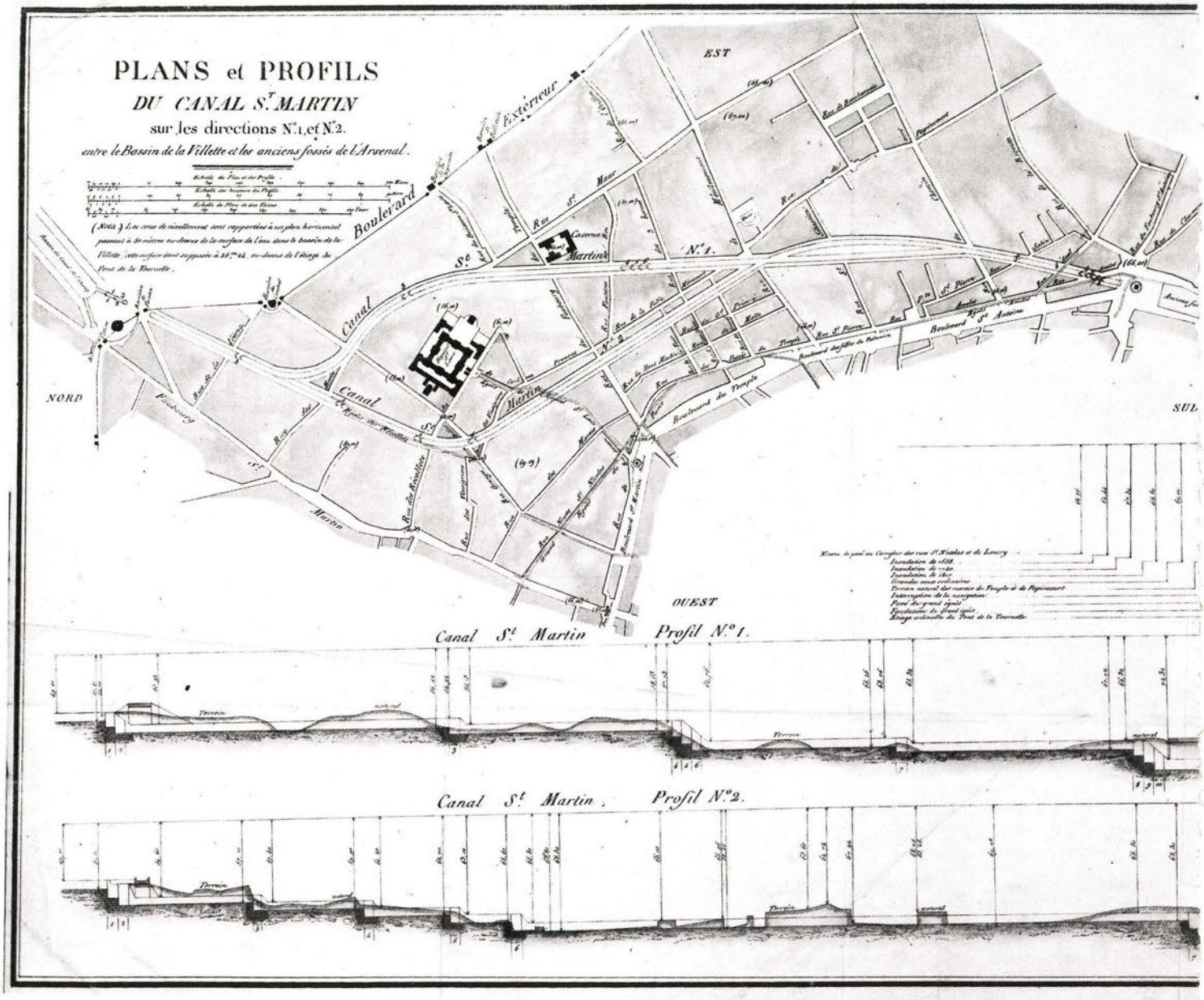
C'est une société privée, la compagnie Vassal et Saint Didier, déjà concessionnaire pour 99 ans des canaux de l'Ourcq et Saint Denis, qui mena à bien la construction du canal Saint Martin, déclaré ouvert le 4 novembre 1825.

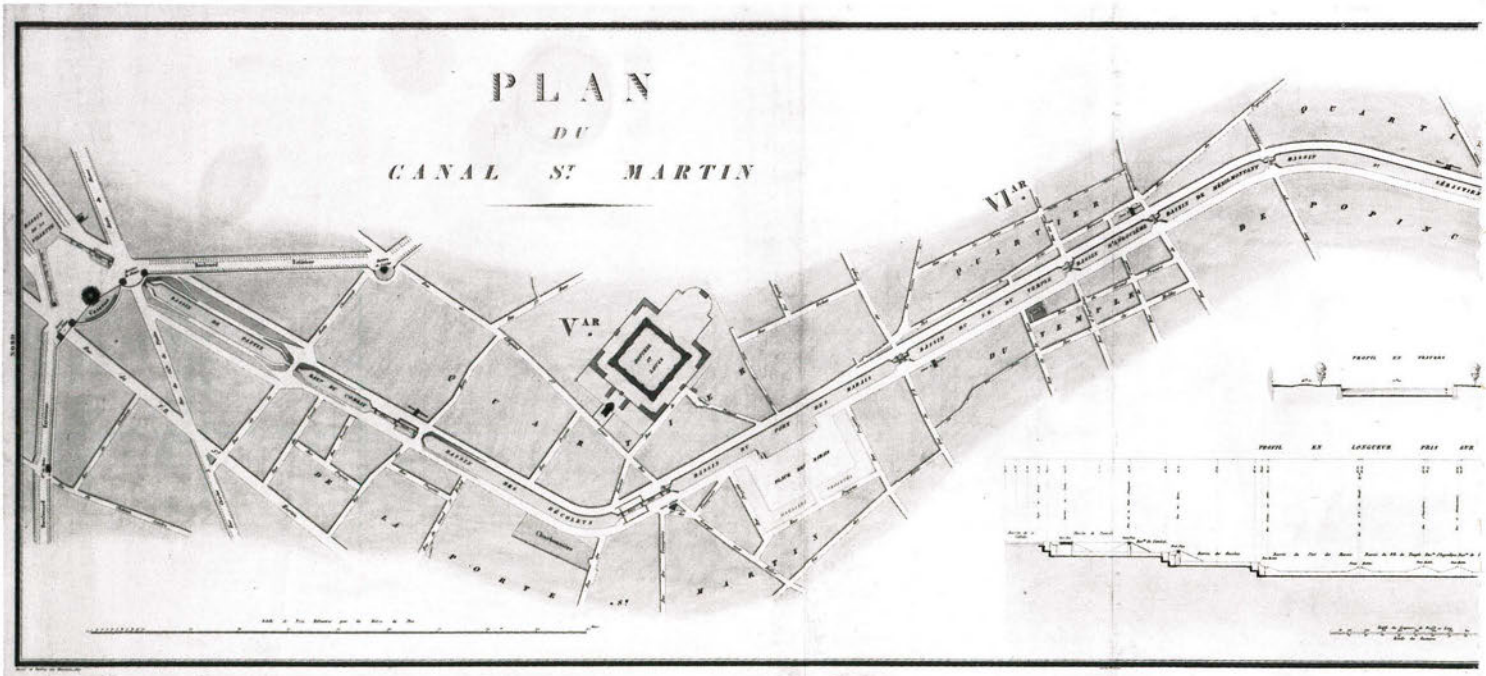
La construction des 4 550 m du canal séparant le Bassin de La Villette de la Seine fut une œuvre difficile. La preuve en est que, devant à l'origine être le premier des trois canaux à être mis en service, il fut en réalité achevé le dernier.

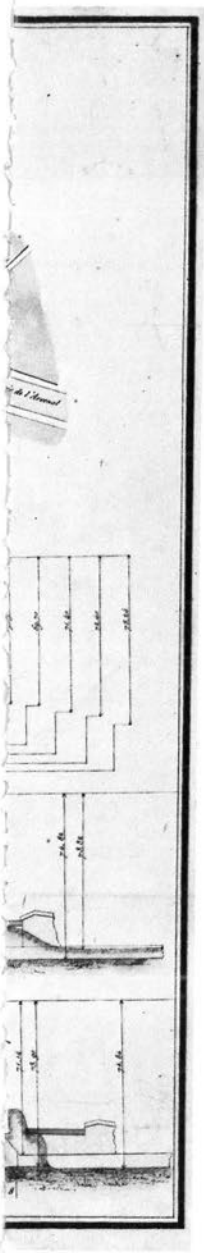
Le choix initial était fortement commandé par le souci d'assurer la rentabilité de l'opération grâce à une meilleure revente des terrains industriels situés aux abords ; mais ce parti eut au contraire pour résultat de multiplier les obstacles, dans la mesure où la proximité du centre, si elle valorisait les sols, suscitait les multiples difficultés juridiques inhérentes aux procédures d'expropriation. A la suite de retards dus à de nombreux procès, le tracé initial de 1808, qui empruntait les fossés de l'Arsenal et s'écartait progressivement du centre en contournant l'Hôpital Saint-Louis par le flanc Est, fut remis en cause en 1816 au profit d'un tracé qui longeait les collines de Ménilmontant et de Charonne, donc extérieur au Paris de l'époque. Mais alors, le projet de faire de la voie d'eau un axe industriel et commercial perdait l'essentiel de sa consistance, si bien que ce nouvel itinéraire ne fut pas davantage retenu.

La configuration actuelle est le résultat d'un compromis mis au point par la compagnie concessionnaire qui modifia le tracé de 1808 en faisant passer le canal non plus à l'Est de l'Hôpital Saint Louis mais au contraire à l'Ouest, dans la zone marécageuse des faubourgs du Temple et Saint Martin de moindre valeur foncière. Du même coup, ce parcours, s'il simplifiait les difficultés financières, créait de délicats problèmes techniques.

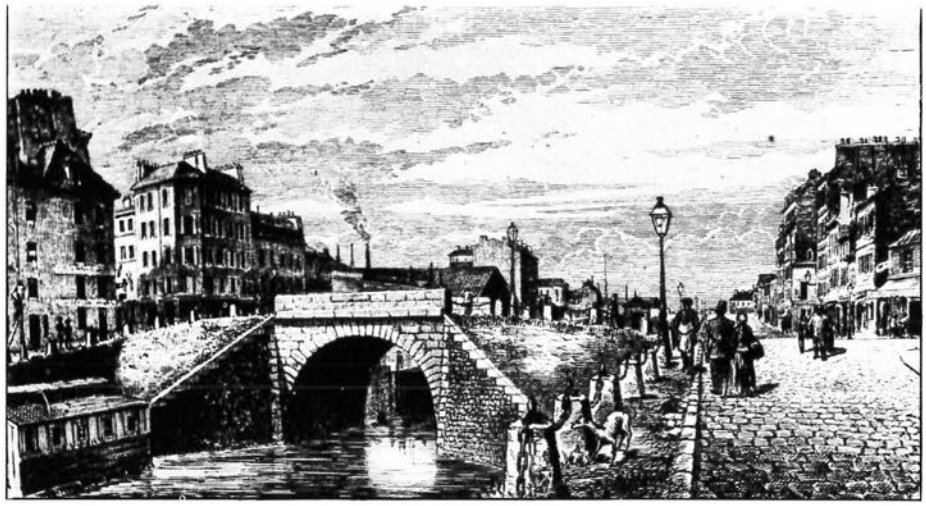
En raison du relief, la plupart des écluses destinées à « rattraper » la différence naturelle de niveau de 25 m entre le plan d'eau de La Villette et la Seine devaient être réparties non plus sur 3 700 m de parcours, ainsi qu'il était initialement prévu, mais sur 1 350 m seulement. Trois tronçons nettement différenciés se dessinent ainsi dès l'origine :


PLANS et PROFILS
DU CANAL S.T MARTIN
sur les directions N.o 1, et N.o 2.
entre le Bassin de la Villette et les anciens fossés de l'Arsenal.
EST
NORD
OUEST
SUD
Boulevard
Canal
Martin
N.o 1.
Canal St Martin Profil N.o 1.
Canal St Martin, Profil N.o 2.

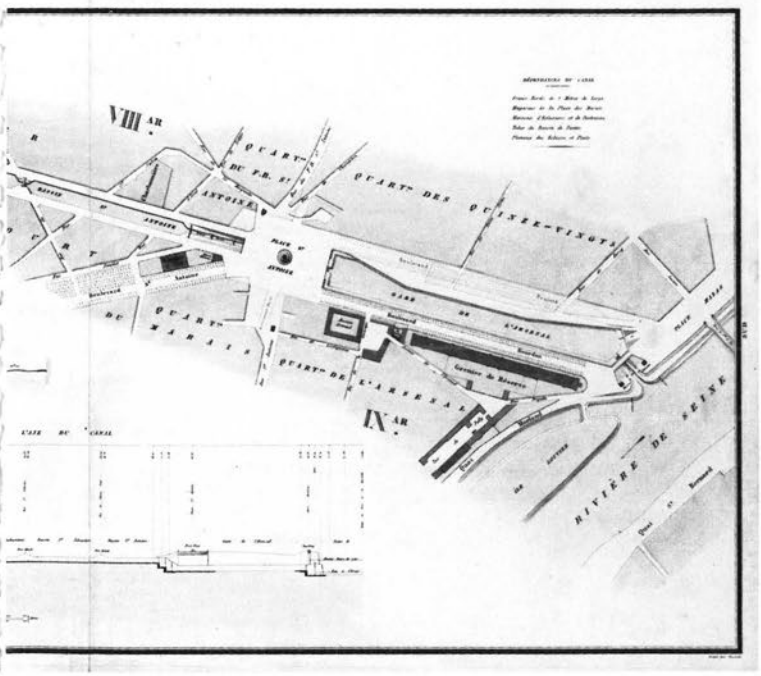

PLAN
DU
CANAL ST MARTIN
VI.AR
V.AR



Avant la couverture de sa partie Sud, le canal Saint-Martin ne pouvait être franchi que par quelques ponts étroits, surélevés par rapport aux rues avoisinantes, et qui constituaient autant de « goulots d'étranglement » dans les relations entre le centre de la ville et ses quartiers de l'Est. En période d'émeutes, le rôle de ces passages obligés ne pouvait manquer d'être essentiel.



Le choix du tracé du canal St-Martin a donné lieu à un long débat entre plusieurs variantes : c'est en définitive la « direction n° 2 » du plan ci-contre, prévoyant le passage de l'ouvrage à l'Ouest de l'Hôpital Saint-Louis, au lieu de le contourner sur son flanc Est ou de s'implanter encore plus vers l'extérieur du Paris de l'époque, qui a été retenue.



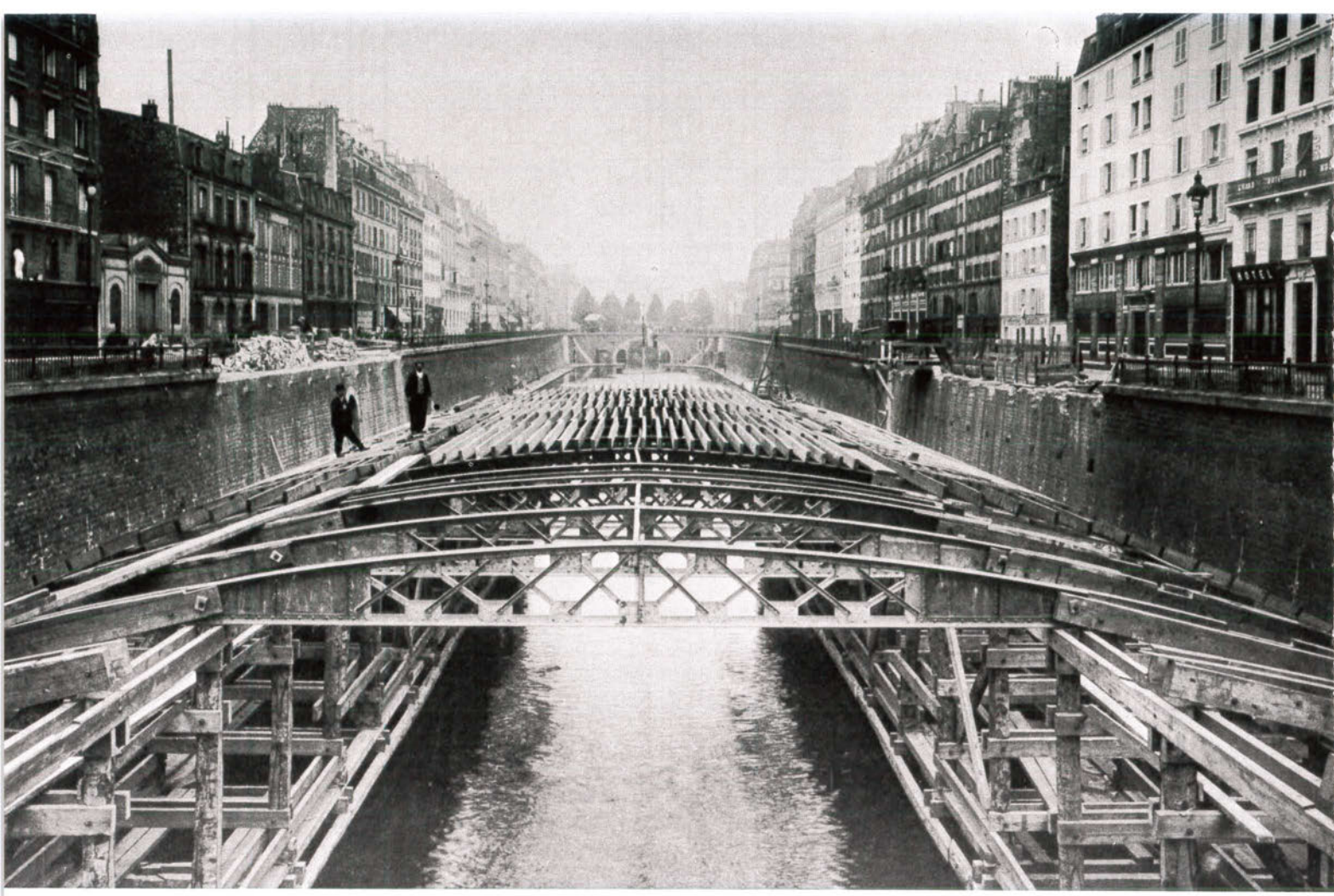
● Le premier - de Stalingrad à la rue du Faubourg du Temple - descendait la pente du sol par le jeu de trois plans d'eau, séparés par deux biefs d'écluses à double sas. La spécificité de ce tronçon, née de son relief prononcé, marqué à coup de rampes et de ponts fixes, était renforcée par la présence d'installations portuaires sur deux des trois bassins. Si le port qui desservait les entrepôts de la douane a été supprimé vers 1865, le port Louis Blanc reste, quant à lui, toujours en activité.

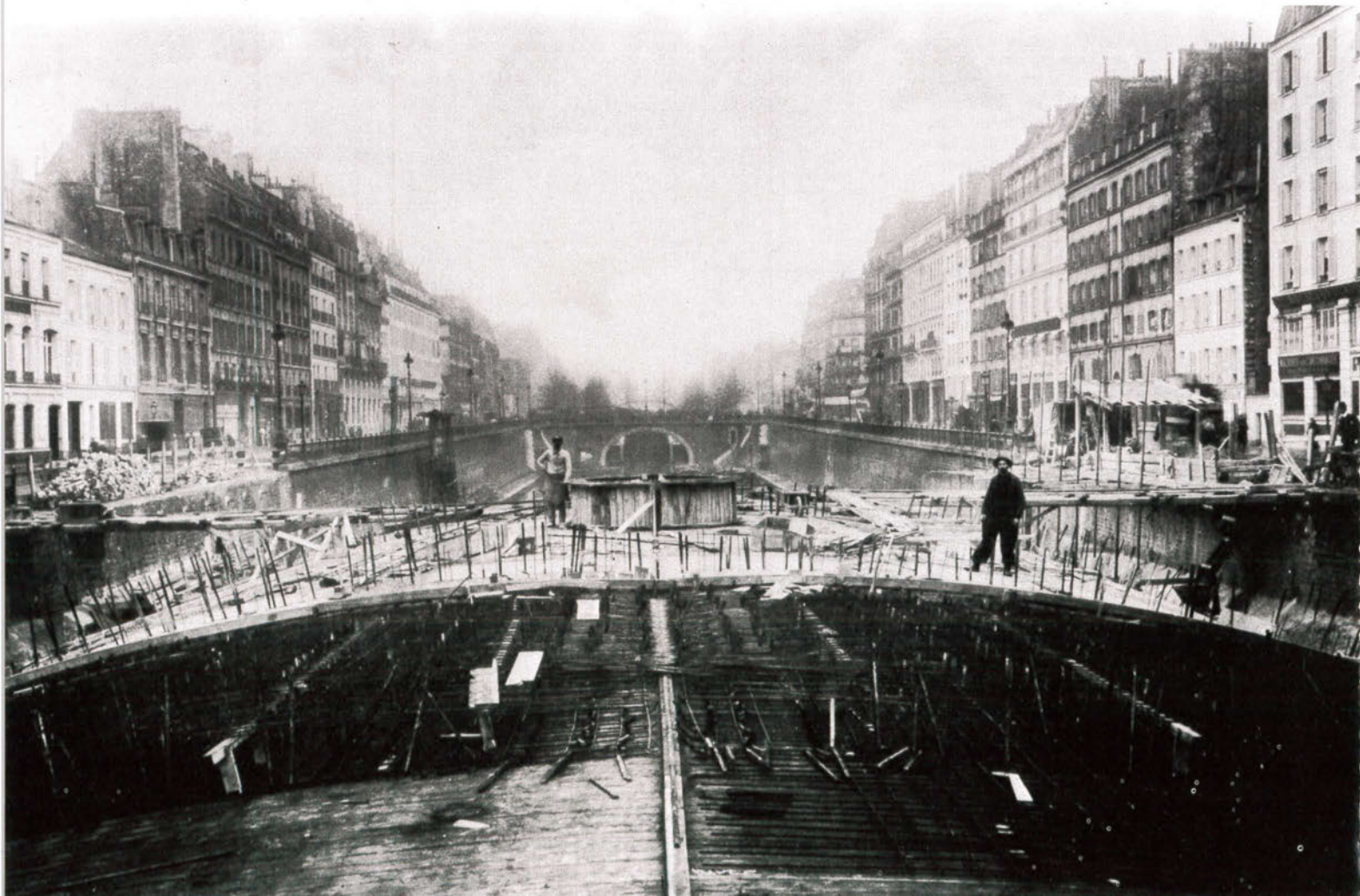
● La deuxième partie - du Faubourg du Temple à la Bastille - constituait un unique plan d'eau à ciel ouvert long de 1 800 m. Affleurant au niveau du sol, il était entrecoupé par un ensemble de quatre ponts tournants qui maintenaient les communications avec les vieilles artères remontant les pentes de l'Est Parisien, telles la rue du Faubourg du Temple, la rue d'Angoulême, la rue de Ménilmontant (aujourd'hui respectivement rue J.-P. Timbaud et rue Oberkampf) et la rue du Chemin Vert. Le passage sous la Bastille était assuré par une paire d'écluses qui menaient sous une voûte qui dût être renforcée lors de l'édification de la Colonne de Juillet.

● Le Bassin de l'Arsenal est le troisième élément du Canal ; il doit faire l'objet d'une mention particulière puisqu'il fut construit bien avant la voie navigable. Situé au pied de l'enceinte de Charles V dont il utilisait le mur d'escarpe, il joua très tôt le double rôle de port — fonction qu'il conserve encore aujourd'hui — et d'arsenal de réparation. Ce qui explique ses dimensions exceptionnelles.

Quoique défini après beaucoup d'hésitations, l'aménagement de cet équipement va connaître, quelques dizaines d'années plus tard, sous le Second Empire, une très importante modification, renforçant la distinction entre les trois tronçons qui le composaient : il s'agit de la couverture de la partie centrale par une voûte continue donnant naissance au boulevard Richard Lenoir (à l'origine boulevard de la Reine Hortense).

Afin d'y procéder, la concession du Canal Saint Martin est rachetée, par un Décret en date du 9 juillet 1861, « au prix de 1 338 000 francs en numéraire et de 61 annuités de 180 000 francs chacune ». Ainsi les pouvoirs publics avaient-ils les mains libres pour entreprendre une opération d'aménagement qu'inspiraient aussi bien les volontés d'urbanisme que les préoccupations de maintien de l'ordre. Le but d'Haussmann, selon ses Mémoires, était de porter un « remède héroïque » à une « infirmité » affectant le boulevard du Prince Eugène, maintenant boulevard Voltaire. Cette « grande artère de près d'une lieue de long, sur un seul alignement, déjà presque entièrement





Poursuivant les travaux entrepris par Haussmann pour la couverture de la partie centrale du canal, la voûte construite en 1906 au-dessus du Bassin du Temple fut pour l'époque l'ouvrage le plus mince de ce type.

ouverte entre la Place du Château d'Eau (Place de la République) et celle du Trône (Place de la Nation)... ne pouvait franchir la voie que sur un pont tournant ou sur un pont fixe très haut, avec des rampes d'accès très incommodes ». Il était donc projeté « d'abaisser de plus de 6 mètres le plan d'eau primitif du bief compris entre l'écluse des Récollets en amont et les trois écluses qui se trouvaient accolées, en aval, à l'entrée du tunnel débouchant par dessous la Place de la Bastille dans le Bassin de l'Arsenal, en reportant celles-ci contre celles-là ; puis de couvrir le bief abaissé ». Ainsi le croisement du boulevard Voltaire et du boulevard Richard Lenoir pourrait s'effectuer à niveau, « par dessus le canal, englouti dans le sol, au grand profit de la salubrité des quartiers voisins ».

« C'est après bien des insomnies anxieuses, raconte Haussmann, que me vint à l'esprit cette combinaison. Dès que Belgrand l'eût reconnue praticable, je me hâtai d'en porter la nouvelle à l'Empereur qui monta de suite à cheval, pour aller s'en rendre compte. J'ai rarement vu mon auguste souverain enthousiasmé. Cette fois, il le fut sans réserve, tant il attachait de prix, dans un intérêt d'ordre public, au travail par lequel je proposais de faire disparaître l'obstacle permanent dont le plan d'eau, trop élevé, du bief du canal menaçait, soit la circulation commode, soit l'établissement, « à plein voyant » d'un bout à l'autre, de la ligne magistrale d'où l'on pourrait au besoin prendre à revers tout le Faubourg Saint Antoine. Bien plus, le boulevard que je projetais au-dessus du canal couvert devait substituer au moyen de défense qu'il offrait aux émeutiers une nouvelle voie d'accès dans le centre habituel de leurs manifestations. Détail curieux ! lorsque mon projet fût mis à l'enquête, plus de 30 000 dépositions favorables provenaient surtout des classes ouvrières. Les 500 autres avaient été presque toutes faites par des négociants et industriels qui profitaient du service à quai du canal, sans souci, pour la population, des miasmes délétères de ses eaux, renouvelées insuffisamment, comme des mérites divers de la promenade nouvelle, dont la promesse charmait les petites gens ».

Cette longue citation des Mémoires du baron Haussmann est significative aussi bien des intentions selon lesquelles fut entreprise cette opération que de la permanence de certaines attitudes face aux projets d'aménagement... L'abaissement du canal, sa couverture sur environ 1 800 mètres, l'achèvement du boulevard Voltaire dont la réalisation était engagée depuis 1857, le percement à partir de 1867 de l'actuelle avenue de la République vinrent donc modifier fondamentalement la physionomie du tronçon central de la voie navigable et des quartiers qui la bordent. On peut dire qu'à ce moment, le canal Saint Martin a trouvé, à peu de choses près, son visage d'aujourd'hui.

Par la suite, d'importants travaux durent toutefois être effectués pour assurer la stabilité d'un ouvrage dont l'implantation dans un secteur géologiquement difficile, choisie pour les raisons qui ont été dites, se révélait naturellement génératrice de problèmes sérieux. Il fallut procéder à la reprise de toute la partie Nord menacée d'affaissement qui dut être consolidée par la création de plus de 600 piliers traversant la couche de gypse, et transformant les deux premiers bassins en un véritable aqueduc rigide enfoui dans le sol. L'ouverture de la route du Temple, qui donna naissance au boulevard Jules Ferry, entreprise en 1906, amena par ailleurs la couverture du canal sur une longueur supplémentaire d'environ 300 mètres.

Ainsi, depuis l'origine, dans la définition de son principe, dans le choix de son tracé, dans l'aménagement de ses relations avec son environnement urbain, et jusque dans sa structure même, le canal Saint Martin est-il apparu comme un équipement « faisant problème » et dont l'existence, la fonction, l'avenir méritaient quelque interrogation. Il en est d'autant plus ainsi que les caractéristiques techniques du canal ne lui permettront d'assumer qu'un rôle assez faible, et qui décroît, en tant que voie navigable.

Alors que la place de la Bastille présentait encore largement le caractère d'un terrain vague, le plan d'eau du canal Saint-Martin venait aboutir presque au pied de la Colonne de Juillet.

Le canal Saint Martin est en effet le seul des trois canaux parisiens à n'avoir pas subi de modification de gabarit. Le canal Saint Denis, dont le mouillage était indentique (2 m), fut tout d'abord approfondi à 3,20 m, puis vit la longueur de ses sas d'écluses passer de 42 m à 62 m en 1923. Le canal de l'Ourcq fut à son tour mis en grande section en 1928, ce qui le rendait également accessible à toutes les péniches parcourant la Seine. Le canal Saint Martin quant à lui est resté à ses caractéristiques d'origine, limitant son utilisation à des embarcations de petites dimensions (40,70 m de long, 7,70 m de large, 1,90 m d'enfoncement). L'évolution du trafic sur le canal Saint Martin se trouve pour l'essentiel dépendante de cette observation fondamentale.

Le trafic de transit constaté autrefois sur le canal Saint Martin était pour partie généré par des péniches venues de la Seine et se rendant à un port situé sur l'un des deux autres canaux, et pour partie par des embarcations halées à dos d'homme pour lesquelles le trajet par le canal Saint Martin et le canal Saint Denis était un raccourci de la grande boucle de la Seine.

Le déclin de la voie navigable.

Mais avec la disparition des « flutes » non motorisées, et leur remplacement par des péniches qui mettent moins de temps à parcourir la boucle de la Seine qu'à remonter les 16 écluses de l'itinéraire, le transit Seine-Seine via le canal a pratiquement disparu. Simultanément, le trafic de transit à destination des deux autres canaux a connu une forte régression due au fait que les automoteurs modernes ne peuvent emprunter le canal Saint Martin. Dans ces conditions, le tonnage acheminé est passé de 620 000 tonnes en 1967 à 260 000 tonnes en 1973, soit une baisse moyenne de près de 10 % par an. Après une légère montée (360 000 tonnes) due au chômage technique du canal Saint Denis en 1974, le déclin du canal en tant que voie de transit s'est précipité : 190 000 tonnes seulement en 1975 dans un contexte économique marqué par une crise de la navigation fluviale dans l'ensemble des pays européens, mais dont les effets se trouvent particulièrement amplifiés en ce qui concerne cet équipement inadapté et vétuste.

Le trafic portuaire est fonction, quant à lui, de l'activité des concessionnaires des berges du bassin Louis Blanc et du bassin de l'Arsenal, liés à la Ville par des baux annuels.

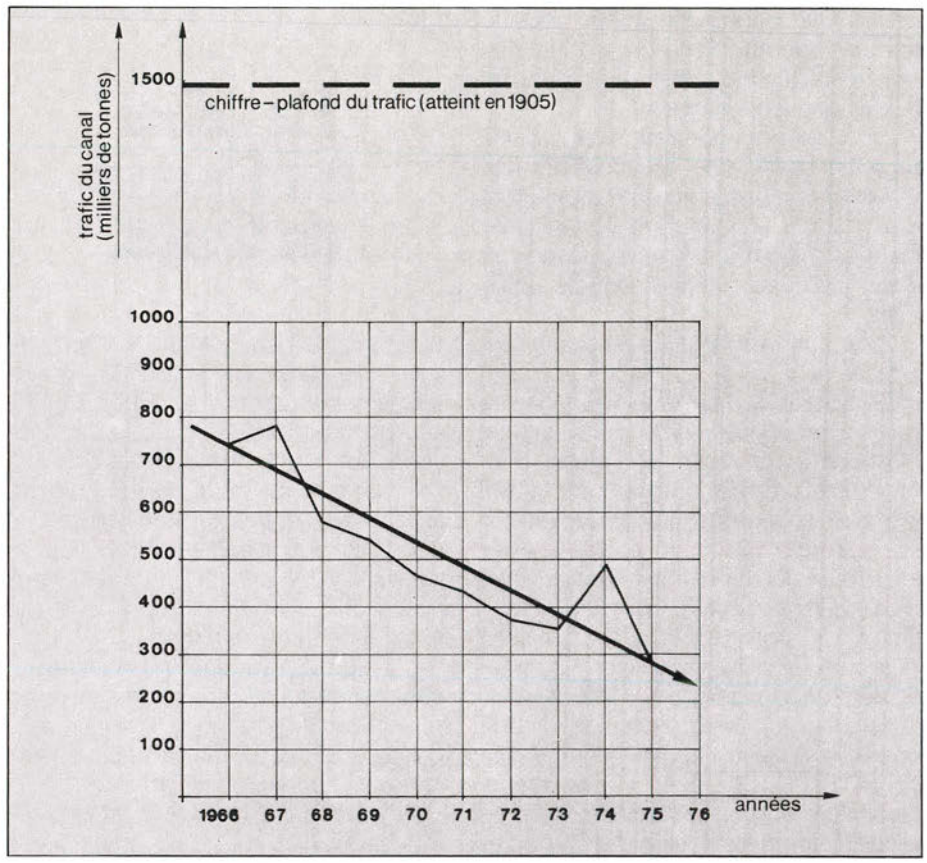
Or, seul l'un d'eux, les Sablières de la Seine (situé au port Louis Blanc), utilise la voie d'eau pour acheminer sables et graviers, tandis que les trois autres ne se servent des emprises que pour entreposer des matériaux de construction venus en camions. Dans ces conditions, le trafic portuaire stagne à un niveau qui ne représente plus que les deux millièmes du total des ports gérés par le Port Autonome de Paris.

Toutes origines réunies, le volume global traité par le canal en 1975

(283 000 tonnes) ne représente qu'un peu plus du tiers de ce qu'il était neuf ans plus tôt (743 000 tonnes en 1966) et moins du cinquième de ce qu'il fut en 1905, son année la plus faste. C'est donc bien une chute considérable qu'il ne faut pas encourager mais qui n'en apparaît pas moins irrémédiable.

Il n'est guère raisonnable d'envisager en effet une reprise notable de ce trafic. Le gabarit du canal est trop contraignant, sa modernisation pratiquement impossible et surtout peu justifiée. Les ports sont trop étroits pour un usage rationnel et la seule demande potentielle pour leur utilisation porte sur des aires d'entrepôts à bon marché. Très vite, le trafic sera réduit à celui du Port Louis Blanc, qui pourrait seul continuer son activité.

Qu'on le déplore ou qu'on s'en félicite, cette évolution implique, à terme, la disparition des passages de péniches — huit par jour ouvrable il y a quelques années, six seulement à l'heure actuelle — qui formaient l'élément le plus intéressant de l'animation de ce quartier et la justification économique de l'entretien du canal.



Une telle conclusion condamnant à terme le rôle du canal pour le trafic des marchandises est, à vrai dire, formulée depuis plusieurs années.

En présence de cette opportunité exceptionnnelle, les responsables de l'aménagement de la capitale songèrent tout d'abord à l'exploiter pour y établir l'un des éléments majeurs du réseau de voies urbaines rapides projeté dans Paris.

Face aux problèmes posés par l'accroissement de la circulation automobile, la politique d'ensemble engagée au cours des années 1960 consistait en effet dans la mise en place d'un ensemble complet d'axes de voirie primaire, continus, sans cisaillements, et sur lesquels viendrait se concentrer l'essentiel du transit inter-quartiers afin d'en soulager le reste du tissu urbain. Or, si la construction du boulevard périphérique devait améliorer les mouvements de rocade, si la réalisation de la voie express rive droite et le projet de voie rive gauche concernaient les liaisons Est-Ouest, les déplacements Nord-Sud réclamaient également, et de manière toute particulière, d'être améliorés : les analyses du trafic parisien révélaient en effet que ces trajets étaient ceux qui, dans Paris, s'effectuaient de la manière la plus malaisée aux vitesses moyennes les plus basses. Cette constatation, l'existence de cette véritable « ligne de faiblesse » du tissu urbain que constituaient un canal dont le rôle économique était sur le point de mourir et un quartier comportant de nombreux îlots susceptibles de rénovation, conduisaient au projet de création d'un axe Nord-Sud joignant la Porte d'Aubervilliers à la Porte d'Italie, en empruntant dans sa partie centrale le lit du canal Saint Martin.

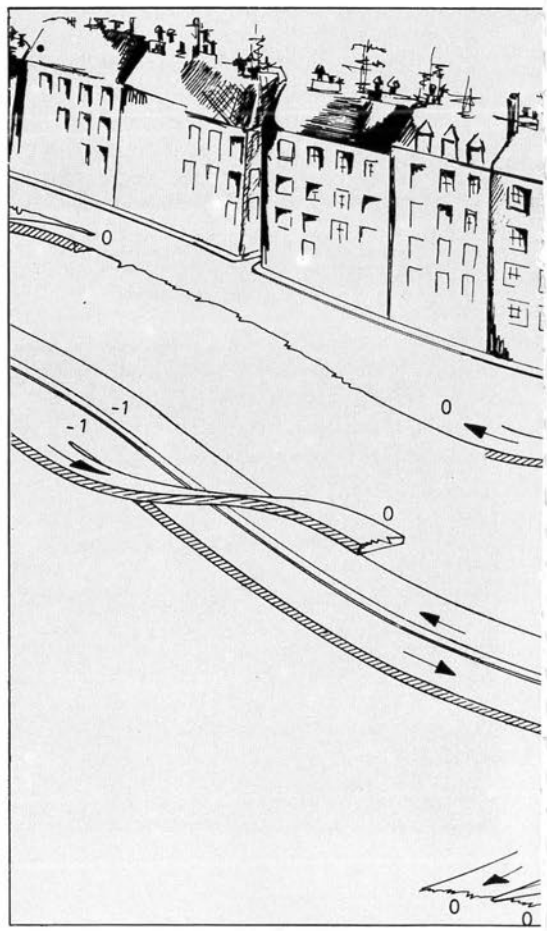
Il avait bien été songé de préférence à incorporer la voie dans les zones de rénovation : « on gagnait sur les deux tableaux explique l'un des responsables des services concernés (1), disparition de taudis et dégagement de l'assiette de la voie par des expropriations et des relogements concertés. « L'idée était séduisante, ajoute-t-il, car toute voie de l'importance de l'axe Nord-Sud ne manque pas de jouer un rôle structurant... Mais l'impossibilité d'engager de nouvelles opérations de rénovation, la lenteur des réalisations, le tracé sinueux qui aurait dû être adopté ont fait renoncer à cette solution ».

Le débat sur l'avenir du Canal.

C'est donc bien vers l'implantation de cette voie routière à l'emplacement du canal Saint Martin que va s'orienter le Conseil de Paris. Le 30 juin 1960, lorsqu'il approuve le principe de la création de l'axe Nord-Sud de la place d'Italie aux places de Stalingrad et de la Chapelle, le projet décrit par le mémoire préfectoral consiste encore dans un aménagement des boulevards et des quais existants grâce au franchissement des principales artères transversales par des passages souterrains, « sauf le boulevard Voltaire où un viaduc serait nécessaire en raison de l'encombrement du sous-sol ». Mais, à la fin de l'année 1963, un nouvel avant-projet ayant pour but l'adoption du tracé de principe de l'axe Nord-Sud est soumis à l'assemblée parisienne et propose la suppression du canal Saint Martin et l'utilisation de son tracé pour la voie automobile. Par délibération en date des 23-24 décembre 1963, cette solution est adoptée à l'unanimité.

A l'appui de ce choix, le rapporteur M. Frédéric Dupont faisait remarquer par exemple que le trafic fluvial annuel du canal représentait le tonnage de 35 000 camions alors que la voie routière proposée pourrait supporter 35 000 000 de véhicules. Seules prévalaient ainsi à l'origine les considérations de trafic.

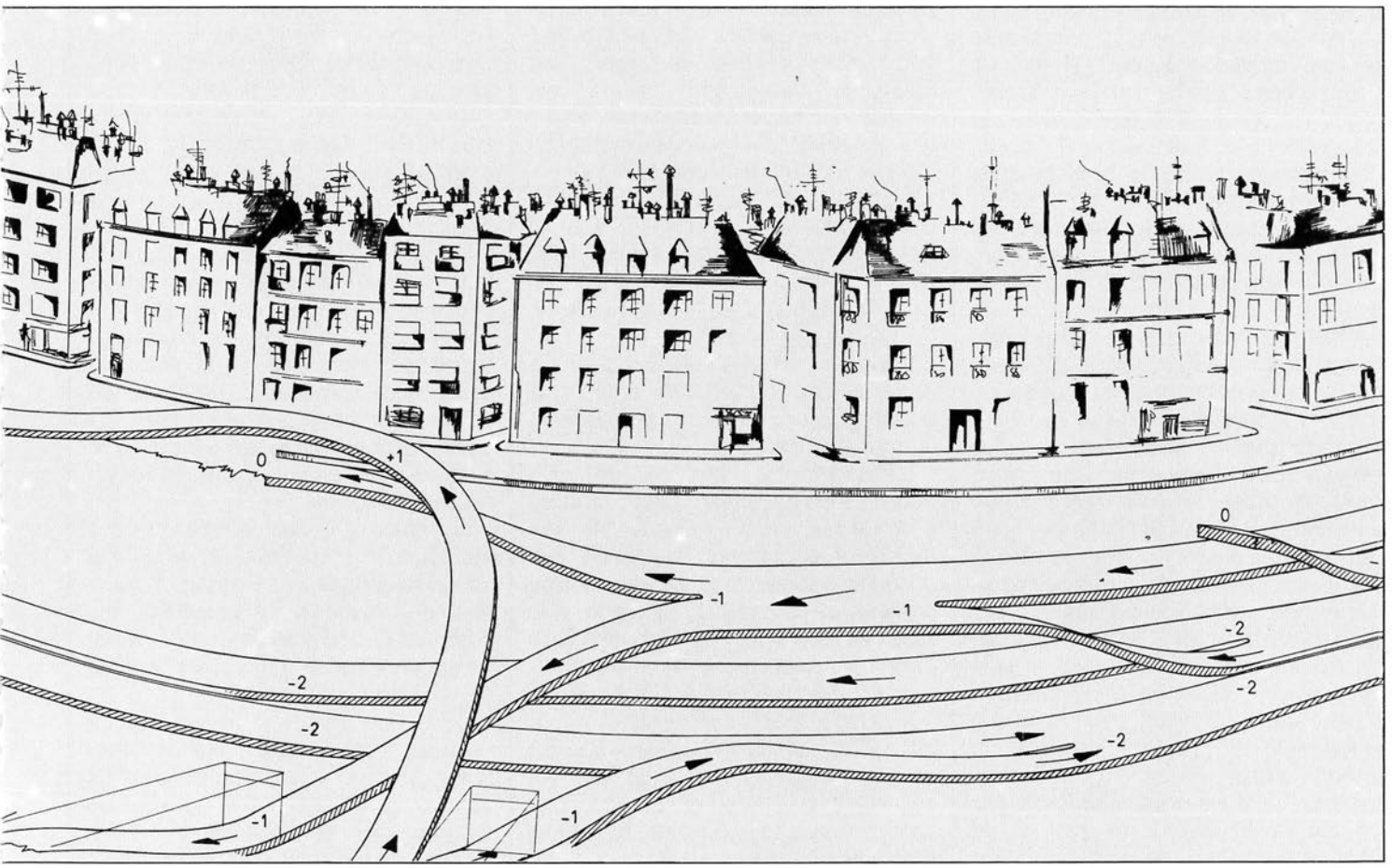
Les années qui vont suivre verront se préciser les études et s'engager quelques acquisitions foncières. Alors que cet équipement était initialement prévu à deux fois trois files roulantes, il est bientôt envisagé, dans le cadre des études du Schéma Directeur de la Région Parisienne, de lui donner des caractéristiques plus importantes : deux fois quatre files. Sur ces bases, le coût total du projet est estimé à un milliard de francs en 1966 ; son tracé est mis au



point avec l'emplacement de ses échangeurs, au nombre de quatre, sur le parcours actuel du canal Saint Martin (au niveau de Stalingrad, de l'hôpital Villemin, de l'avenue de la République et du boulevard Voltaire) ; ses implications d'urbanisme sont définies : disparition totale du canal, démolition de l'ordre de 2 500 logements (dont 900 dans la zone du canal) destinés à être remplacés par des constructions nouvelles.

Les réticences vont alors progressivement se renforcer. Le premier débat s'ouvre en mars 1966 à l'initiative de l'opposition qui, sans remettre en cause l'utilisation du lit du canal comme voie urbaine, s'inquiète de l'extension du projet et des conséquences sociales et économiques sur les quartiers riverains ; le second, en novembre de la même année, est provoqué par une intervention « à titre personnel » d'un élu centriste, M. Tollu, qui condamne le principe même du projet : « les impératifs de la circulation peuvent trouver leur solution sans qu'il soit pour autant nécessaire de recourir à une autoroute intra-muros. Il faut sauvegarder le canal Saint Martin... Paris a la chance, rare, de disposer d'un extraordinaire plan d'eau long et large que constitue, dans le 10e arrondissement, le canal Saint Martin dans sa partie ouverte. Le supprimer serait une aberration ! Alors que les villes qui n'ont pas de plan d'eau naturel créent des lacs artificiels, précisément pour urbaniser tout autour, à Paris on ferait le contraire ! Ce qu'il faut c'est restructurer le 10e arrondissement autour de l'eau... procéder en sorte que le plan d'eau du canal Saint Martin devienne comme l'axe ou la voie centrale autour de laquelle architectes et urbanistes composeraient les nouveaux quartiers conquis sur les zones insalubres qui le bordent ». Cette thèse, développée par une association des riverains, rencontrera un écho grandissant. Au terme d'une très large discussion, en décembre 1967, ce n'est plus

(1) M. Dauphin : Ingénieur en Chef de la DIrection de l'Urbanisme à la Préfecture de Paris in « Paris et ses grandes voies ».



Extrait d'un des dossiers d'études établis sur le projet « d'Axe Nord-Sud », ce croquis de « l'échangeur Villemin » donne une image, sans doute un peu brutale, des problèmes que posait la réalisation de cette voie rapide, à l'emplacement du canal Saint-Martin, au travers des quartiers qui en sont riverains.

que par des scrutins très serrés qu'est confirmée « la décision d'aménager sur le territoire de la Ville une voie rapide Nord-Sud suivant le tracé défini en 1963 », et qu'il est simultanément demandé au Préfet de Paris de « faire étudier l'utilisation du canal Saint Martin pour l'établissement d'une large voie de circulation urbaine, n'impliquant pratiquement pas de démolitions d'immeubles, ainsi que les avantages réels qui en découleraient dans le domaine de la circulation ». Selon l'expression du Préfet de Paris, le débat se ponctuait ainsi par un « oui mais... » si ce n'est plutôt par un « non mais... ».

Les arguments contre le projet continuaient dès lors de rallier des cercles de plus en plus larges de l'opinion. Ils se fondent aussi bien sur les conséquences de l'opération du point de vue de l'environnement et du site — et notamment sur les regrets que suscitait la disparition « du pittoresque du canal, des frondaisons qui le bordent dans certaines de ses parties, du charme particulier auquel se sont attachés les riverains » (article précité de M. Dauphin) — que sur ses effets du point de vue de la circulation : une étude de l'APUR montrait certes que l'axe Nord-Sud susceptible d'accueillir 6 000 véhicules par heure et par sens, formait, de toutes les réalisations de voierie nouvelle envisagées dans Paris, la plus efficace pour l'écoulement du trafic ; mais elle mettait également en lumière les limites — même d'un simple point de vue quantitatif — des accroissements de capacité ainsi obtenus, au prix d'investissements considérables, par rapport au fonctionnement d'ensemble du réseau viaire de la capitale ; il était par ailleurs souligné que l'ouverture d'une artère continue de circulation automobile de la Porte d'Aubervilliers à la Porte d'Italie, permettant une économie de trajet de trois kilomètres par rapport au boulevard périphérique en voie de saturation, ne manquerait pas d'attirer des flux de transit importants, et notamment de camions, à l'intérieur de Paris, au travers de quartiers habités et au voisinage immédiat du centre.

Mentionné dans les premières versions du Schéma Directeur de Paris, où il se combinait à une liaison ferrée gare de Lyon-gare du Nord, l'axe Nord-Sud n'y est cependant pas décrit dans ses caractéristiques, ni même son principe d'implantation (dans les documents graphiques définitifs, le canal était figuré au même titre que la voie routière). Ce projet fait d'ailleurs l'objet, en mars 1968, d'un avis défavorable du Conseil de Paris qui condamne notamment « le quadrillage de la ville par des voies autoroutières de surface », tout en réclamant l'établissement « d'une ligne de force d'activités entre les centres Gare de l'Est-Gare du Nord et Gare de Lyon-Gare d'Austerlitz ».

Dans le VI[e] Plan établi pour la capitale, l'axe Nord-Sud ne figure plus que comme une réalisation éventuelle et en tout cas, lointaine.

L'abandon du projet va être enfin décidé le 15 décembre 1971 : amenée à définir les caractéristiques de la voie express rive gauche et, de ce fait, conduite à s'interroger sur l'éventualité d'établir un échangeur de cette voie avec l'axe Nord-Sud, l'Assemblée Parisienne, sur proposition de son rapporteur, M. Bernard Rocher, tint à stipuler de manière extrêmement nette que la réalisation d'un tel axe « n'apparaissant pas souhaitable au Conseil de Paris, les délibérations antérieures sur ce sujet sont infirmées et le principe de cet axe autoroutier écarté ».

Malgré de nouvelles études plus soucieuses de l'environnement (couverture partielle de la voie, rétablissement en surface de plans d'eau et de plantations, réduction des caractéristiques de l'ouvrage qui se trouve ramené à deux fois deux files), cette position sera désormais maintenue et confirmée à chaque occasion (avis sur le Schéma Directeur de la Région Parisienne, établissement du P.O.S., examen de la Z.A.C. Jemmapes-Grange aux Belles, rapport de la Commission mixte Etat-Ville sur l'urbanisme etc...).

Dans la séance du 29 novembre 1973, répondant à une question de M. Marcus, le Préfet de Paris M. Jean Verdier déclarait : «Je tiens à confirmer très solennellement ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire : tant que j'aurai l'honneur d'être Préfet de Paris, il ne sera pas touché au canal Saint Martin ».

Le nouveau projet de Schéma Directeur de Paris auquel l'Assemblée Municipale a donné un avis favorable en octobre 1976, consacre l'abandon définitif du projet d'axe Nord-Sud.

L'Assemblée Municipale et l'Administration Parisienne ne pouvaient cependant s'en tenir à cette simple position négative. Car renoncer à la réalisation d'une voie autoroutière à la place du canal laissait entière la nécessité de définir une nouvelle vocation pour cet équipement et cet espace urbain, et ne suffisait pas à écarter toutes les mesures pesant sur eux.

Le site du canal Saint Martin et de ses abords forme en effet un ensemble urbain remarquable, sans aucun doute l'un des derniers à posséder des potentialités d'aménagement aussi exceptionnelles à une aussi grande proximité du cœur de Paris.

Dans une partie de la ville qui, à l'exception de quelques grandes avenues, manque d'espaces majeurs lui donnant sa structure et ses grands axes d'organisation et d'animation, cet ensemble, prolongeant celui que forment

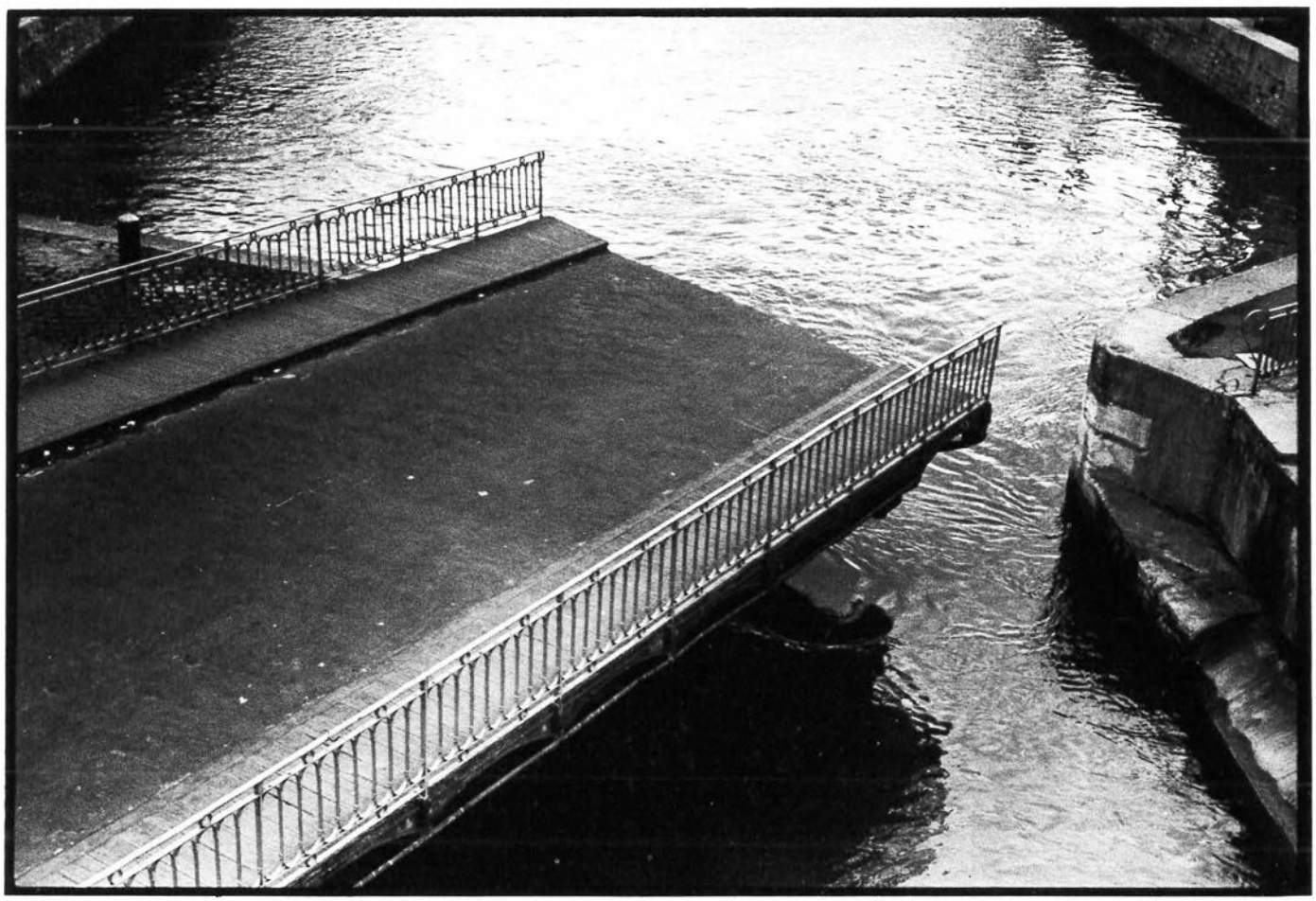
le Bassin de La Villette et les canaux qui y conduisent, offre en outre une occasion essentielle de mise en valeur des quartiers du centre-est de la capitale. Conscient que cette opportunité ne se produira probablement jamais plus, le Conseil de Paris n'avait d'ailleurs cessé, depuis son refus de l'axe Nord-Sud, de marquer le souci de sauvegarde et de mise en valeur du site du canal.

Mais en ayant pour objet et pour avantage d'assurer la préservation du plan d'eau, ces prises de position ne pouvaient manquer, en contrepartie, d'inciter les détenteurs de nombreuses parcelles peu ou mal occupées à son voisinage à tenter de tirer profit de son agrément et de son image pour des opérations immobilières de toute nature.

Diverses réalisations plus ou moins heureuses, entreprises ou projetées, avaient montré le risque que la succession de ces interventions ponctuelles faisait courir à l'ensemble du site et l'impossibilité qui en résulterait d'une affirmation et d'une exploitation cohérente des qualités de ce paysage urbain. L'Assemblée Parisienne, notamment par la voix des élus des secteurs concernés, s'en était alarmée en diverses circonstances. De son côté, la Commission des Sites, à l'occasion de l'examen de plusieurs dossiers, avait exprimé également ses craintes devant une telle évolution.

C'est pour cet ensemble de raisons que le Préfet de Paris, en même temps qu'il confirmait la condamnation de l'axe Nord-Sud, annonça au Conseil de Paris, le 29 novembre 1973, son intention de confier à l'APUR une étude d'ensemble du lieu privilégié que forment le canal Saint Martin et ses abords et d'y subordonner tout nouveau projet de construction le long de cette voie d'eau.

C'est cette étude qui a servi de base à l'établissement du diagnostic et à l'élaboration des propositions que décrivent les pages qui viennent.



Après bien des controverses, la route de l'Axe Nord-Sud est définitivement coupée et, à défaut de « modernes » échangeurs, les ponts tournants du canal Saint-Martin peuvent continuer leur office.

LES ATOUTS DU SITE ET LES PROBLEMES DU QUARTIER.

Dernière limite du centre dont il longe le flanc Est, le canal Saint Martin, prolongé par le bassin de l'Arsenal, dessine sur les 4 500 mètres qui séparent la Place de Stalingrad du confluent avec la Seine, un site d'une ampleur telle qu'il n'y a à Paris que l'avenue des Champs Elysées qui puisse lui être comparée en longueur comme en ouverture.

Une percée de cette qualité au cœur de la capitale serait déjà en elle-même un fait urbain remarquable si ne venait s'y ajouter un attrait primordial : la présence particulièrement précieuse d'une succession de plans d'eau et d'espaces plantés dans un tissu aussi dense. La manière dont la voie navigable est aujourd'hui aménagée compose un paysage singulier et attachant et révèle tous les atouts potentiels du site : biefs d'écluses bordés de petits squares pittoresques ; passerelles élégantes et lourds ponts-tournants ; miroir d'eau tranquille affleurant presque le parapet du quai ; cadre bâti très contrasté selon que l'on se trouve d'un côté ou de l'autre du coude vigoureusement affirmé que dessine le tracé du canal ; coulée de verdure des boulevards Jules Ferry et Richard Lenoir qui se substitue à celle de l'eau et accompagne l'entrée du canal sous la voûte ; rythme des jardins et des opercules découpés dans la voûte de l'ouvrage souterrain et l'éclairant de vastes « puits de lumière » ; enfin, au terme du cheminement, nouveau virage qui ouvre sur une très belle perspective de la colonne de la Bastille ; le tout laissant, dans sa continuité d'espaces très différenciés, une impression de beauté étrange et inachevée.

Mais, malgré toutes ses qualités et malgré la très forte image qu'elles lui ont valu comme décor de romans ou de films populistes et poétiques, le site du canal n'a pas le pouvoir attractif que sa situation, ses dimensions et son originalité devraient lui conférer. Il s'en faut de beaucoup.

Les qualités du site masquées par son environnement.

Les enquêtes menées auprès de la population montrent au contraire qu'un nombre finalement assez faible de parisiens connaît vraiment le canal et même est en mesure de le localiser avec une relative précision. Pire, lorsqu'ils l'ont découvert, ils ne l'apprécient pas souvent à sa vraie valeur. A ceci, trois raisons déterminantes : le site est enclavé et difficile d'accès, le paysage urbain est souvent bouleversé et destructuré, les rives sont accaparées par la voiture.

- L'enclavement peut paraitre un phénomène paradoxal si l'on considère les nœuds de communication très fréquentés qui délimitent ou bordent la voie d'eau (Stalingrad - Gare de l'Est - République, etc...). Il tient en réalité à trois causes : un relief prononcé au Nord qui a limité le nombre de rues transversales et par conséquent le nombre de ponts ; un processus d'urbanisation incomplet qui se traduit par l'existence de grands îlots rendant le site peu perceptible et peu accessible et isolant les équipements importants ; une animation locale très faible, réduite à la présence de quelques écoles et deux marchés et se traduisant par l'absence quasi-totale de commerces quotidiens sur quelque 8 km de façades...
- L'hétérogénéité du cadre bâti reflète bien la diversité socio-économique des quartiers traversés. Elle va croissant au fur et à mesure que l'on remonte vers le Nord et impose un paysage de plus en plus ingrat, déchiré par des pignons agressifs, des vides ou des constructions vétustes, à moins que ne s'y dressent, de façon souvent massive et brutale, des opérations récentes qui ont exploité, sans une attention suffisante aux qualités particulières du site, les dispositions d'une réglementation générale qui n'y étaient pas adaptées (cf. Paris-Projet n° 13-14).

Cette situation trouve son origine dans la succession quelque peu chaotique de plusieurs types d'urbanisation et dans la coexistence souvent désordonnée des différentes utilisations du sol qui leur sont liées.

L'ouverture du canal forma en effet une sorte de grande entaille traversant de part en part les faubourgs souvent deshérités qui s'étaient développés le long des principaux accès menant à l'enceinte de Charles V et qui s'étaient structurés à partir de ces voies en un parcellaire profond et étroit, tout à fait propice à l'installation de petites activités artisanales en fond de cour. Un bon nombre d'entre elles, même si elles se sont transformées et adaptées, subsistent encore rue du Faubourg Saint Martin, rue du Faubourg du Temple, rue Oberkampf, rue du Chemin Vert, rue de la Roquette...

Les vastes espaces laissés libres par ce faisceau de rues qui remontaient les lignes de pente connaissaient des usages divers, soit qu'ils fussent laissés en l'état, comme la zone marécageuse du Nord de la Place de la République, soit voués à la culture ainsi qu'en témoignent encore certains noms (Allée Verte, rue du Chemin Vert...), soit dévolus aux congrégations religieuses (couvent royal des Récollets) ou aux hospices (hôpital Saint Louis). Leur urbanisation progressive, consécutive à l'extension de Paris jusqu'à la rocade des Fermiers Généraux, a respecté la géométrie et les dimensions de ces vastes îlots favorables à l'accueil de l'industrie ou des entrepôts... et des

Cette partie des berges du Quai de Valmy, bordée d'arbres, est totalement accaparée par le stationnement automobile.

opérations immobilières récentes. Le réseau d'impasses et de passages nécessaire à la pénétration, et dont un exemple significatif est offert par l'îlot Amelot ou au Nord de l'hôpital Saint Louis, est caractéristique de ce tissu urbain.

La construction du canal vint d'autant plus perturber cette organisation ancienne de l'espace qu'elle provoquait, non seulement sa coupure profonde en deux grandes parties, mais aussi sa division en une série d'îlots taillés de manière plus ou moins arbitraire dans le parcellaire existant, par suite de la création d'un réseau de rues nécessaire à la desserte des activités riveraines. En outre, les aléas de la conjoncture économique de l'époque ne permirent pas un développement régulier des bâtiments sur les 3 800 mètres de façades offertes par les deux quais, ainsi qu'il avait été projeté.

Avec le percement de l'avenue de la République et du boulevard Voltaire, la couverture du canal par le boulevard Richard Lenoir et la création de la place de la République, le dessin des grands axes haussmanniens est venu s'imposer et se surajouter à cette trame déjà complexe.

L'époque contemporaine enfin, si elle n'a pas modifié les lignes directrices d'organisation du tissu a vu se dérouler, surtout à partir de 1970, un fort mouvement immobilier, principalement voué à une fonction résidentielle, mais commandé par des conceptions d'urbanisme qui ont fréquemment contribué à la destruction du paysage.

• Enfin et surtout l'emprise de la voiture sur l'espace du canal est si forte, qu'au niveau des quais, les piétons ne disposent plus que du quart, si ce n'est du sixième, de l'espace libre entre la voie d'eau et le front des immeubles. La circulation est dense, continue toute la journée, bruyante en raison du nombre de poids lourds qu'elle comprend et souvent perturbée par les rotations des ponts. Le stationnement, malgré les efforts faits pour supprimer toute occupation du terre-plein du boulevard Richard Lenoir, reste un problème très préoccupant. Il se manifeste, à de nombreuses heures de la journée, par l'existence d'une double, voire d'une triple file de livraison sur la partie Sud du canal et par la transformation d'une partie des berges en emplacements concédés de garage qui nuisent à l'aspect du paysage et font obstacle à la promenade. Conformément aux vœux des riverains et aux demandes du Conseil de Paris, la résorption progressive de ce type de concessions a été entreprise, mais le grand déficit local en places de stationnement ne rend pas particulièrement aisée la mise en œuvre de cette politique.

Cette invasion du site du canal par l'automobile marque de manière tellement fondamentale la situation actuelle et forme un problème si important pour toute action tendant à la mise en valeur de cet ensemble urbain, qu'elle réclame sans doute d'être plus précisément décrite et mesurée.

1. Une circulation continue mais un débit malaisé et relativement faible

Les quais de Valmy et de Jemmapes forment avec les boulevards Richard Lenoir et Jules Ferry une liaison Nord-Sud facilement lisible et de grand développement, mais aboutissant à ses extrémités à des nœuds de circulation très chargés — la place de Stalingrad et la Bastille — qui en limitent l'utilisation.

Ces caractéristiques, alors que ce type de relation géographique est mal assuré dans la capitale, déterminent naturellement une circulation dense, continue tout au long de la journée, bruyante et parfois embouteillée.

Flux aux carrefours des voies longeant le canal	Sens Nord-Sud			Sens Sud-Nord		
avec :	9 h	15 h	18 h	9 h	15 h	18 h
— rue de Lancry	1 500	1 400	1 300	800	800	1 000
— rue du faubourg du Temple	1 200	1 300	1 250	1 000	800	1 300
— Bd Voltaire	900	1 000	900	1 100	1 100	1 100

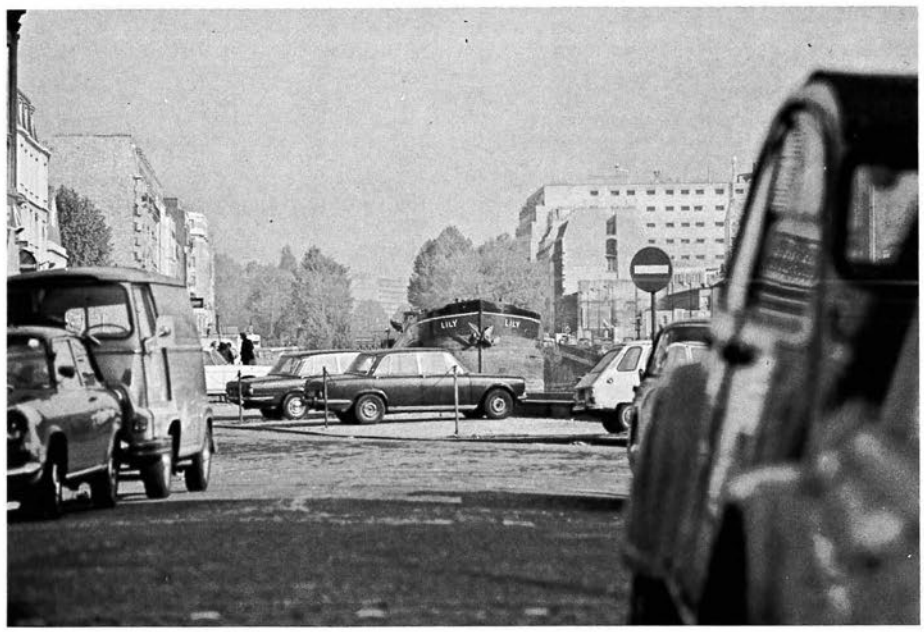
La continuité du trafic tout au long de la journée se manifeste par la faible amplitude des pointes du matin et du soir qui ne dépassent que de 10 à 20 % la moyenne de l'après-midi ; elle s'explique par l'alternance dans le temps de deux usages de la voirie très différents. Au trafic de transit, prépondérant aux heures de pointe — 60 % de voitures prennent à 18 h le quai de Jemmapes de bout en bout — se substitue le reste de la journée un trafic de desserte et d'irrigation des nombreuses activités riveraienes, marqué par une forte présence de véhicules utilitaires.

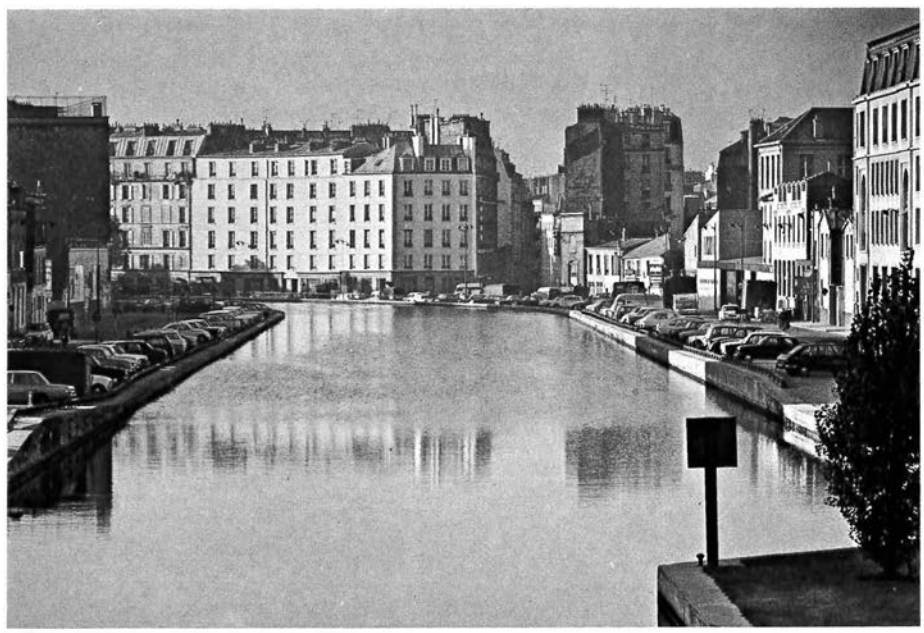
En dépit d'une charge de trafic toujours importante, l'écoulement est garanti grâce à la présence de deux files roulantes dont la capacité peut, dans le meilleur des cas, atteindre par endroit 1 600 véhicules/heure. Mais certains rétrécissements et certains verrous interdisent un tel débit de bout en bout de l'itinéraire.

- Dans le sens Sud-Nord, c'est au carrefour avec le boulevard Voltaire que se situe la principale difficulté. Un stationnement en double file conjugué avec un temps de feu vert très court — 38 % du cycle — limite la capacité à 1 100 voitures/heure et impose de longues files d'attente. Ce goulot d'étranglement lamine un trafic qui, passé le carrefour, devient d'autant plus fluide qu'une importante déviation du courant de circulation s'opère vers la place de la République. Le délicat débouché en baïonnette du quai de Jemmapes sur le boulevard de la Villette sature complètement les deux sens de cette artère mais ne concerne qu'un débit plus réduit le long du canal, nombre de véhicules ayant déjà quitté le quai pour emprunter notamment la rue Louis-Blanc et l'existence de ce « bouchon » dissuadant sans doute de nombreux usagers de venir s'y agglutiner.
- Dans le sens Nord-Sud, le trafic qui est plus dense ne prend son amplitude maximale qu'une fois franchie la rue Louis-Blanc. Il conserve son intensité jusqu'à la rue Beaurepaire où s'opère une grosse ponction à destination du centre, via la place de la République. Sur la suite de l'itinéraire ainsi déchargé, les principaux problèmes posés à l'automobiliste proviennent du stationnement en triple file qui, à de nombreuses heures, réduit la largeur utile du boulevard Richard Lenoir à une file roulante, ainsi que des encombrements causés par les deux marchés bi-hebdomadaires et, enfin, au terme du parcours, de la saturation de la place de la Bastille.

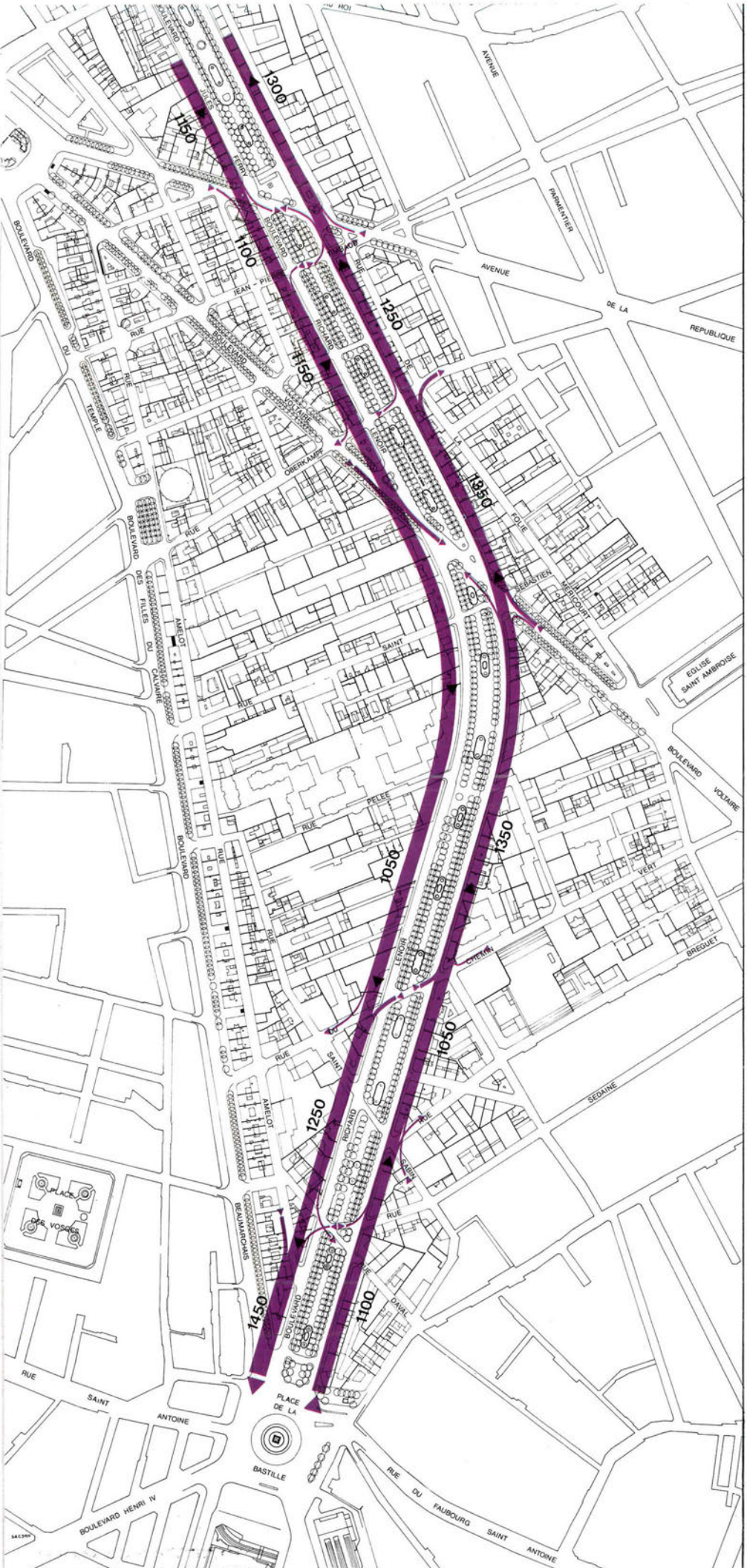
2. Un stationnement déficitaire de nuit comme de jour

Des vingt arrondissements de Paris, les 10e et 11e arrondissements qui sont traversés par le canal sont ceux qui, pour leur taille, présentent les plus forts déficits de places sur la voirie publique. Les chiffres relevés par les enquêtes effectuées à la Direction de la Voirie





Le large plan d'eau qui vient affleurer les Quais de Jemmapes et de Valmy, puis s'établir en légère surélévation par rapport à eux, est bordé sur chaque rive par des véhicules stationnant en « épi ».



TRAFIC ACTUEL
A LA POINTE DU SOIR

Flux longitudinal

u.v.p./h. 200 600 1000 1400

Flux transversal

200 600 1000 1400

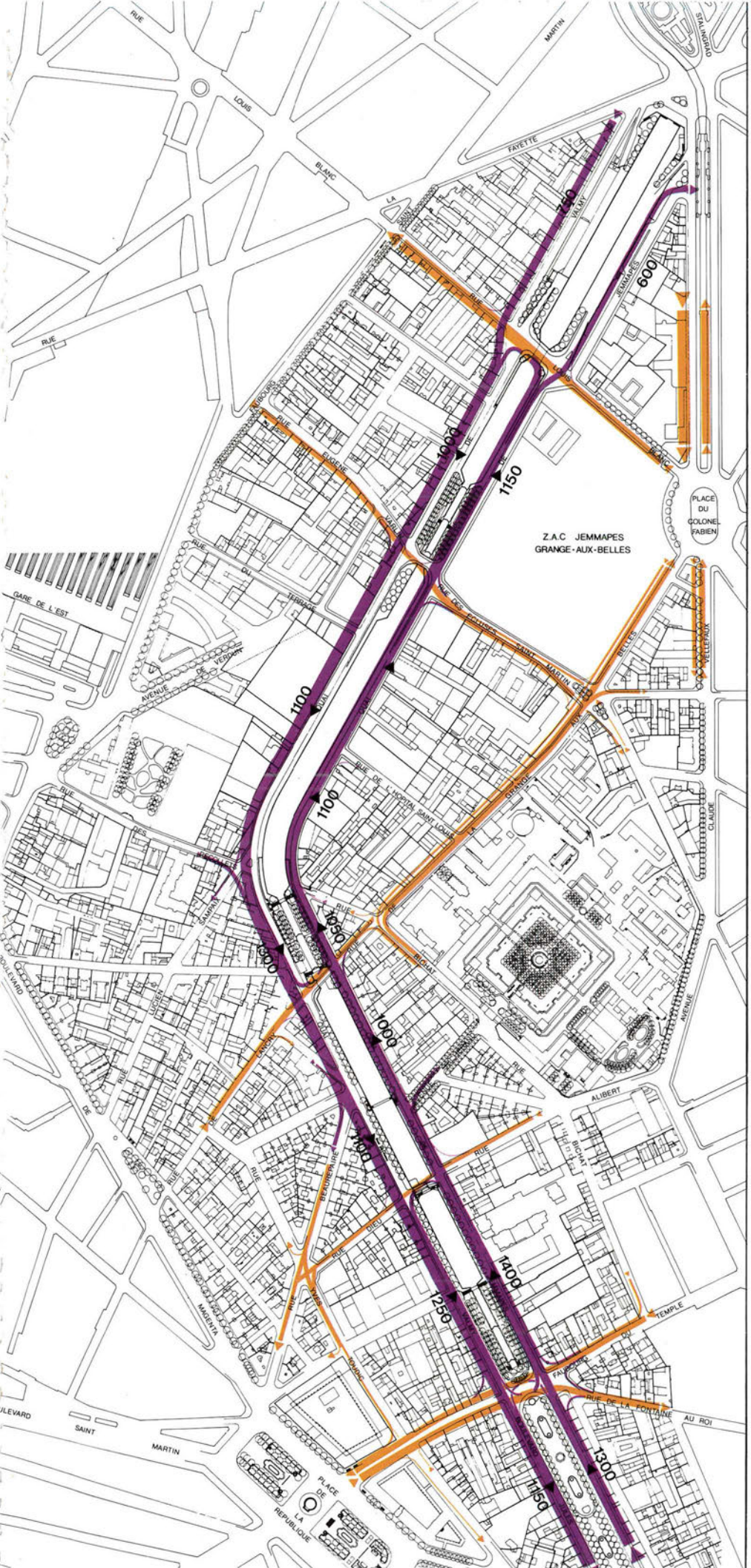
parisienne sont sans équivalent dans le reste de la capitale : 40 % des véhicules se trouvent l'après-midi en situation irrégulière.

● A l'intérieur du périmètre d'étude comprenant la zone urbaine qui borde le canal, la situation est encore pire. Sur les 6 500 véhicules recensés sur la voie publique la nuit, dans une enquête faite en mai 1974, 47 % étaient en position illicite:

Plusieurs causes se cumulent pour expliquer une telle acuité du problème : des interdictions rigoureuses sur les principales artères de transit ; une zone de parc-mètres directement voisine qui repousse les véhicules des riverains aux franges ; l'absence de tout parc public, hormis celui du parvis de la Gare de l'Est ; une forte densité d'activités qui se superpose à une densité résidentielle elle-même plus forte que la moyenne parisienne ; un déséquilibre géographique entre un mouvement immobilier qui s'accompagne de la création de places de garage mais qui se localise plutôt à l'Est du canal alors que la demande de places est la plus pressante à l'Ouest.

Avec l'occupation systématique de tous les espaces accessibles encore disponibles sur la chaussée, un plafond du déficit (3 000 places manquantes) semble avoir été atteint. La libération d'emplacements interdits, par le « dépanneautage » entrepris sur certaines voies afin de tenir compte d'une situation de fait, ne fera que régulariser le stationnement de 600 voitures et réduire le déficit à environ 2 400 places, sans pour autant créer le moindre emplacement supplémentaire.

● Sur les rives mêmes du canal, le constat est différent selon que ce tronçon se trouve ou non à ciel ouvert. Sur la partie couverte, longtemps envahie de voitures, la libération souhaitable du terre-plein a été obtenue par la pose de piquets qui en interdisent l'accès. Cette mesure a concerné quelque 400

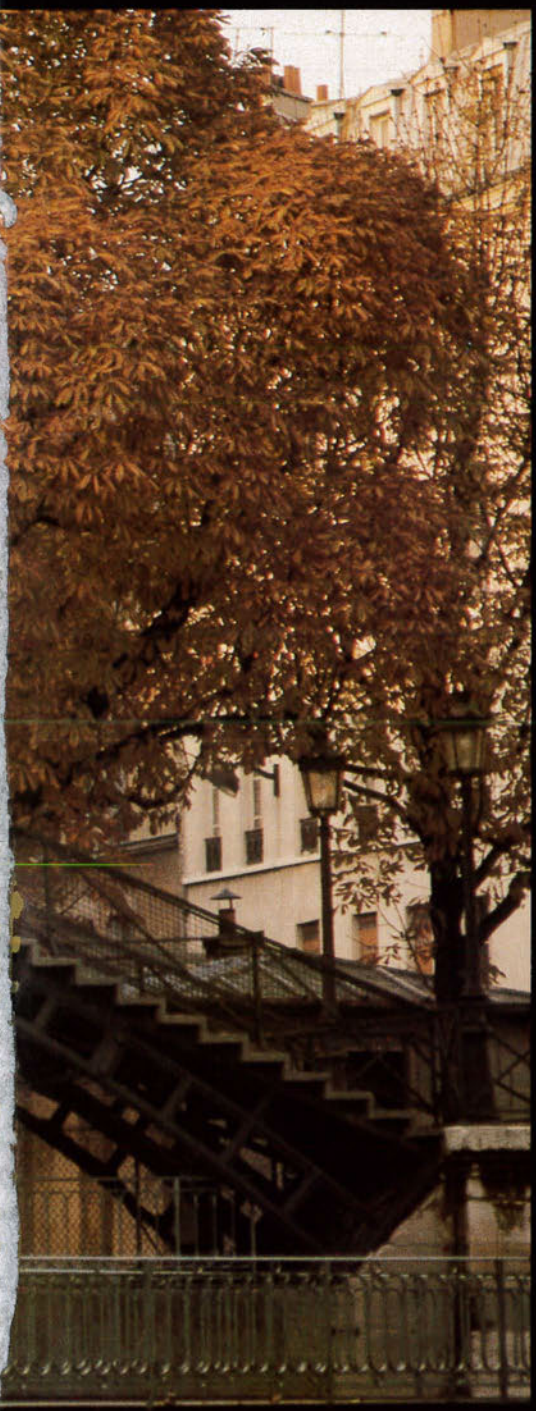


Les chiffres figurant sur les cartes ci-contre résultent de comptages effectués en juin 1974.

voitures de résidents dont beaucoup ne bougeaient que très épisodiquement. Nombre d'entre elles se sont retrouvées garées, régulièrement ou non, le long des trottoirs et occupent, de façon plus ou moins permanente, les 900 emplacements possibles. L'arrêt en double file, parfois même en triple file, reste alors la seule solution laissée aux livreurs, représentants, clients des multiples entrepôts, ateliers, magasins de gros qui bordent l'axe. La capacité du boulevard Richard Lenoir se trouve le plus souvent réduite à deux files, voire à une seule, par la présence d'une soixantaine de véhicules formant une deuxième ligne continue sur une bonne partie de l'itinéraire.

Toute différente est la situation quais de Valmy ou de Jemmapes. Une surveillance énergique le jour réduit au strict minimum le nombre de véhicules arrêtés de façon illicite. Le trottoir côté canal n'est jamais utilisé du fait des entraves qui seraient apportées aux mouvements de voitures garées sur les berges.

Une mention particulière doit en effet être faite des 414 emplacements concédés sur les berges, protégés par des chaînes cadenassées qui courent d'un arbre ou d'un piquet à l'autre et qui sont loués par la Ville de Paris pour la somme modique de 60 F par mois. Conscient que l'affectation des berges au garage nuisait à l'aspect du paysage et interdisait toute promenade, le Conseil de Paris en a demandé, par délibération du 7 décembre 1973, la libération progressive. Deux ans plus tard, 173 emplacements étaient libérés, pour la plupart au Nord du coude du canal, là où le déficit local en places de stationnement se trouve le moins prononcé. A défaut de solution de substitution, il faut reconnaître que la disparition totale des 240 véhicules restant sur les berges du canal est une mesure délicate qui ne peut être prise à la légère.



Ces images ont failli, comme tant d'autres dans la tradition d'un Paris populaire, humain et charmant, appartenir à un passé révolu et venir alimenter nos nostalgies... La politique de sauvegarde et de mise en valeur du canal Saint-Martin et de ses abords doit non seulement permettre d'en préserver l'occasion mais elle doit, mieux encore, s'inspirer, au-delà de l'anecdote « typique », de ce qu'elles révèlent et signifient pour les rapports du parisien et de sa ville.

CANCANAL

Quelques opérations immobilières des années récentes ont concrétisé les risques que faisait courir au site du canal Saint-Martin la transformation sans discipline d'urbanisme suffisante et sans volonté d'aménagement affirmée des différentes parcelles susceptibles de rénovation qui en forment le cadre bâti. Leur fâcheux exemple a contribué à susciter l'élaboration d'un Plan d'Occupation des Sols particulier pour cette partie de la capitale.

La diversité du quartier menacée par des mutations trop brutales.

Les quartiers traversés par le canal possèdent, par-delà l'ingratitude de leur aspect physique, une qualité particulièrement importante mais menacée dans Paris : une certaine forme d'équilibre social et économique qui résulte en premier lieu d'une situation géographique intermédiaire entre le centre historique, la zone des affaires et la couronne périphérique.

A l'intérieur d'un périmètre qui comprend les îlots situés à moins de 300 mètres du site et qui couvre à peu près 180 hectares, il y avait, en 1975, 55 000 habitants. En 1973, 42 000 emplois salariés y étaient dénombrés. Les densités d'habitat et d'emplois sont chaque fois supérieures aux moyennes parisiennes. C'est un premier élément remarquable dans la mesure où, de façon générale, elles vont rarement de pair.

Une analyse plus fine confirme que cette imbrication des deux fonctions urbaines essentielles se double d'une diversité interne à chacune d'elles qui mérite également d'être notée.

— Du point de vue de l'activité, près du tiers des emplois est encore fourni par l'industrie et l'artisanat, soit une part double de celle que ces secteurs économiques occupent dans l'ensemble de Paris.

Tout concourt à l'expliquer : la longue tradition artisanale des quartiers riverains du centre de Paris et qui s'est étendue par contagion à cette zone ; l'existence de vastes emprises, au Nord comme au Sud, propices à l'accueil d'industries ; une fonction fluviale qui, dès l'origine, a suscité le développement d'entrepôts, notamment pour les matériaux de construction.

Les branches concernées, comprenant des entreprises de tailles très diverses (à l'exception de très gros établissements) représentent de nombreuses formes de métiers, depuis l'ameublement, le travail des métaux, la construction mécanique, la confection ou l'imprimerie, sans oublier un commerce de gros tourné vers l'outillage et la pelleterie et certains services publics. L'artisanat, vivace mais vulnérable, représente une composante fondamentale et un des attraits principaux de la vie locale.

Quant aux activités tertiaires, elles se sont développées selon les lignes de force dessinées par les grandes artères haussmanniennes, qu'il s'agisse de l'armature commerciale, parfois très spécialisée, qui prolonge celle des grands boulevards et de la place de la République vers les pentes de l'Est parisien, ou des constructions de bureaux concentrées le long des mêmes axes. Résultat de cette superposition : une forte densité d'emplois salariés (233 emplois à l'hectare en 1973) qui est très supérieure à la moyenne parisienne.

— Le logement se présente sous des

aspects très disparates : se mêlent des zones de bâtiments vétustes et inconfortables, des ensembles du début du siècle et des immeubles récents implantés sur les terrains d'anciens entrepôts ou de vieilles usines aujourd'hui disparues. La composition socio-professionnelle de la population telle que la révélait le recensement de 1968, se caractérisait par une part supérieure à la moyenne parisienne de la catégorie des ouvriers et employés, au détriment de la proportion des cadres supérieurs. Cette répartition est, naturellement, l'un des traits de ce quartier indissociable de son visage et de son ambiance.

Mais, compte tenu de l'évolution générale de la capitale, de tels équilibres économiques et humains risquent bien de basculer rapidement à défaut d'une action volontaire pour les maintenir ou les retrouver sous de nouvelles formes.

Le vif mouvement immobilier survenu au cours des récentes années dans ce secteur a, sans aucun doute, bouleversé, au-delà du seul paysage du quartier, son contenu et sa composition.

L'importance aux abords du canal de terrains à faible densité, peu ou mal occupés par des industries ou des entrepôts, aux prises en outre le plus souvent avec des difficultés économiques, et des problèmes de fonctionnement, explique le rythme élevé de ces transformations immobilières. Ce mouvement, que l'abandon du projet d'axe Nord-Sud délivrait de certains risques ou de certaines contraintes, a permis, soit de combler par des petits immeubles résidentiels les trous laissés dans les parties les mieux structurées, soit de développer de grands programmes à la mesure des plus vastes îlots.

Localisés, au départ, sur les franges

arrières, notamment à l'Est du boulevard Richard Lenoir et du quai de Jemmapes, les chantiers de construction ont progressivement investi les abords puis les rives du canal ; c'est ainsi qu'à l'intérieur du périmètre étudié par l'APUR, 2 200 logements ont été achevés dans la période 1968-1975, 1 200 sont en cours de construction, 2 100 sont programmés, dont 1 350 dans le cadre de la Z.A.C. Jemmapes-Grange aux Belles.

Sur les bords mêmes de la voie d'eau, on n'enregistre pas moins de

APPROCHE VISUELLE DU SITE

État actuel

LE CADRE BATI

- Hauteur supérieure à 30 m
- Hauteur intermédiaire
- Hauteur inférieure à 10 m
- Pignon agressif

L'AUTOMOBILE

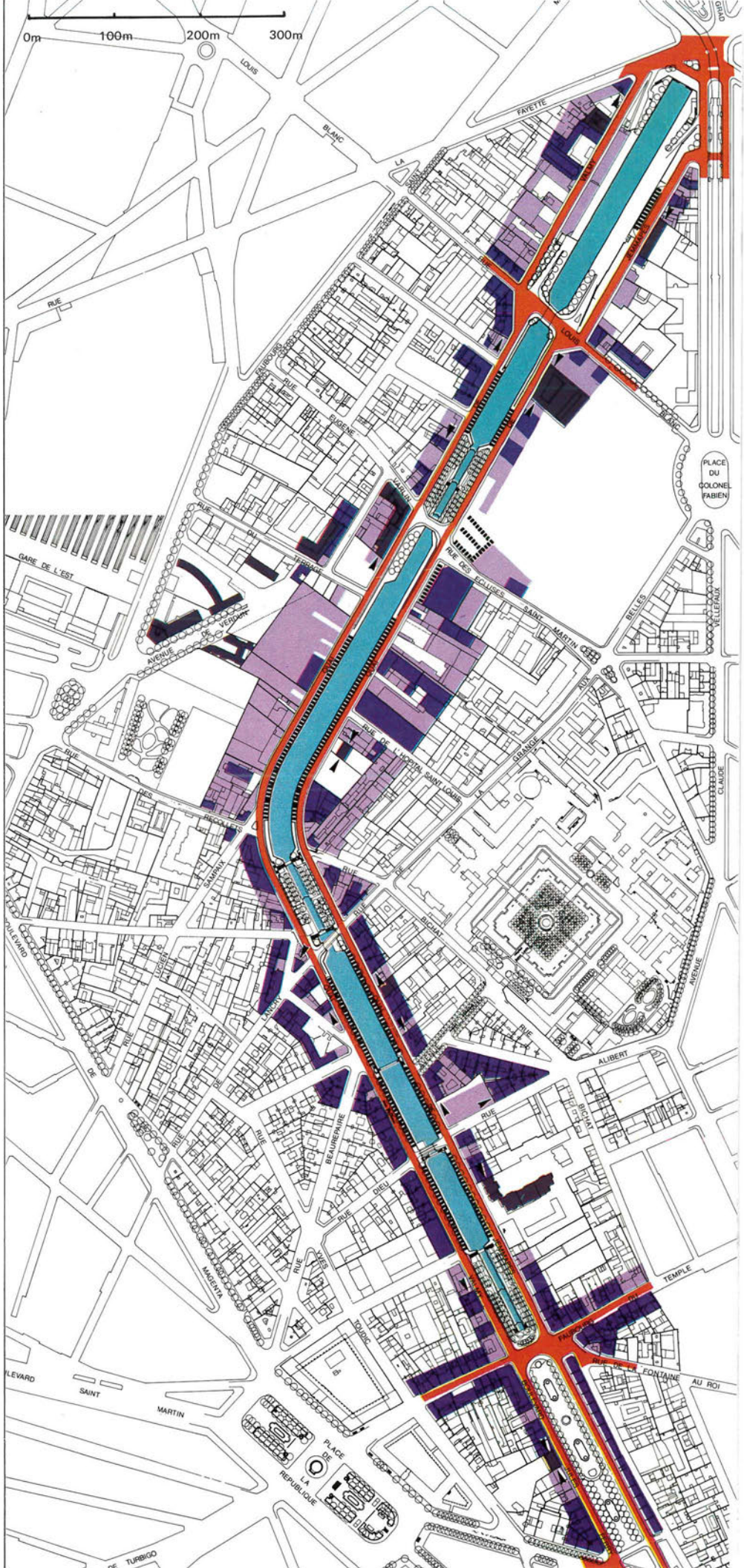
- Circulation intense
- Stationnement gênant

16 programmes récents, sans compter de nombreuses demandes de permis de construire.

L'intérêt de cette rénovation d'un parc immobilier sans qualité particulière pour la restructuration de cet ensemble urbain est indéniable. Encore faut-il d'abord qu'elle se fasse dans un souci de composition générale du paysage et avec une recherche d'intégration au site qui, fréquemment, n'ont pas été la marque des opérations réalisées.

Encore faut-il aussi ne pas perdre de vue que les mutations susceptibles d'améliorer le cadre bâti et de faciliter une meilleure approche du site, en le rendant agréable et accessible, s'opèrent dans un milieu complexe, attachant et vulnérable et induisent un risque qui est clair : celui d'une rupture trop brutale de l'équilibre socio-économique de ces quartiers, du fait, notamment de l'évolution des valeurs foncières et de la disparition des emplois de fabrication.

A cet égard, l'absence de H.L.M. dans les constructions récentes, menées le plus souvent par des sociétés civiles immobilières vendant les appartements en copropriété, est évidemment regrettable, alors que les logements de ce type sont déjà très peu nombreux dans le secteur d'étude (286 en 1968). C'est la raison pour laquelle un programme important de 400

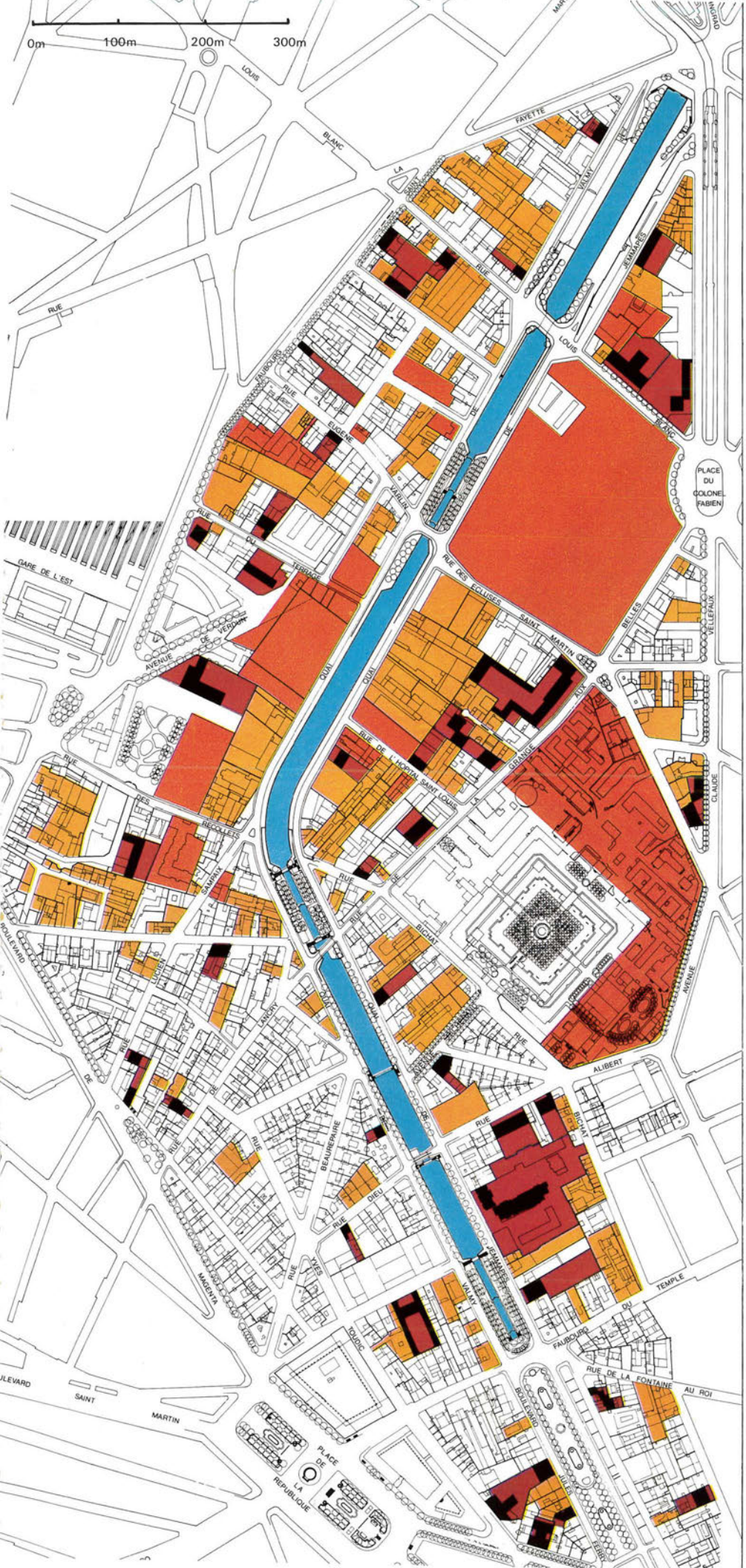


H.L.M., auxquels s'ajoutent d'autres formes de logements aidés, a été inclus dans l'opération de Jemmapes-Grange aux Belles. Mais il ne pourrait suffire, à lui seul, à éviter un complet changement de l'équilibre sociologique de cette partie de la ville si l'exploitation des nombreuses opportunités foncières qui subsistent aux abords du canal n'était mieux maîtrisée et mieux orientée que par le passé.

Ce freinage et ce contrôle du mouvement immobilier tel qu'il s'est déroulé au cours des récentes années sont également nécessaires si l'on veut éviter la disparition progressive des activités de fabrication dans un secteur qui formait l'un des points forts de leur implantation. La régression de ces branches économiques constitue certes un phénomène dont les causes profondes dépassent le seul cadre de la capitale et tiennent notamment à une transformation d'ensemble de la structure productive des sociétés modernes. Mais il convient d'autant plus de détourner d'un quartier en proie à ces problèmes de fond ce qui pourrait tendre à les aggraver artificiellement et à accélérer, faute de précaution, une évolution préoccupante.

L'artisanat, composante essentielle de la vie urbaine aux abords du canal (un millier d'entreprises regroupant plus de 2 500 salariés), bien incrusté dans un tissu vétuste, est naturellement frappé de plein fouet par toutes les opérations qui tendent à moderniser ou à réhabiliter ces parcelles et ne se voit le plus souvent offrir que des conditions locatives ou un environnement professionnel — par exemple du point de vue de la sous-traitance — ne répondant ni à ses moyens ni à ses besoins.

L'industrie (près de 13 000 emplois en 1973) périclite au fur et à mesure qu'elle laisse place aux opérations de rénovation qui trouvent, dans ces vastes emprises dénuées d'occupants à reloger ou exproprier, un champ privilégié.



Le bilan est éloquent : selon le fichier ASSEDIC portant sur l'ensemble des 10e et 11e arrondissements, les emplois de fabrication ont regressé de près de 20 % entre 1969 et 1974, soit un rythme un peu plus rapide que celui constaté sur Paris (— 16 %). La chute a tout particulièrement touché les secteurs d'activité traditionnelle : métallurgie et mécanique (— 19 %), textile (— 26 %) et habillement (— 11 %).

Le secteur tertiaire s'est, au contraire, développé mais dans des proportions inverses (+ 6 %). Cette évolution globale d'un taux moins élevé, qui enregistre le déclin des activités de commerce, à un rythme conforme à la moyenne parisienne (— 10 %), résulte pour la plus grande part du vif essor des services (+ 13 %) dont, notamment ceux des banques et assurances (+ 18 %). La montée globale du tertiaire n'est, cependant, pas suffisante pour contrebalancer le départ des emplois de fabrication de telle sorte que le nombre total des salariés, travaillant dans la zone d'étude, a régressé de 8 % entre 1969 et 1974.

Malgré l'ampleur du mouvement de construction survenu aux abords du Canal Saint-Martin, en particulier à compter de 1971-1972, un très grand nombre de terrains ont encore toutes les chances de voir se transformer complètement leur mode actuel d'utilisation. Sans qu'il s'agisse pour la puissance publique de provoquer cette évolution — sauf dans quelques cas particuliers — elle ne peut manquer de tenir compte de cette probabilité et tenter de tirer le meilleur avantage pour le site du canal de cette succession d'interventions ponctuelles inévitables ou souhaitables.
Les cartes ci-contre, même si elles ne peuvent prétendre à une certitude de leur pronostic, montrent la localisation de ces parcelles jugées « évolutives » et leur concentration en certains tronçons du parcours du canal qui constituent donc autant de « zones sensibles » pour l'aménagement.

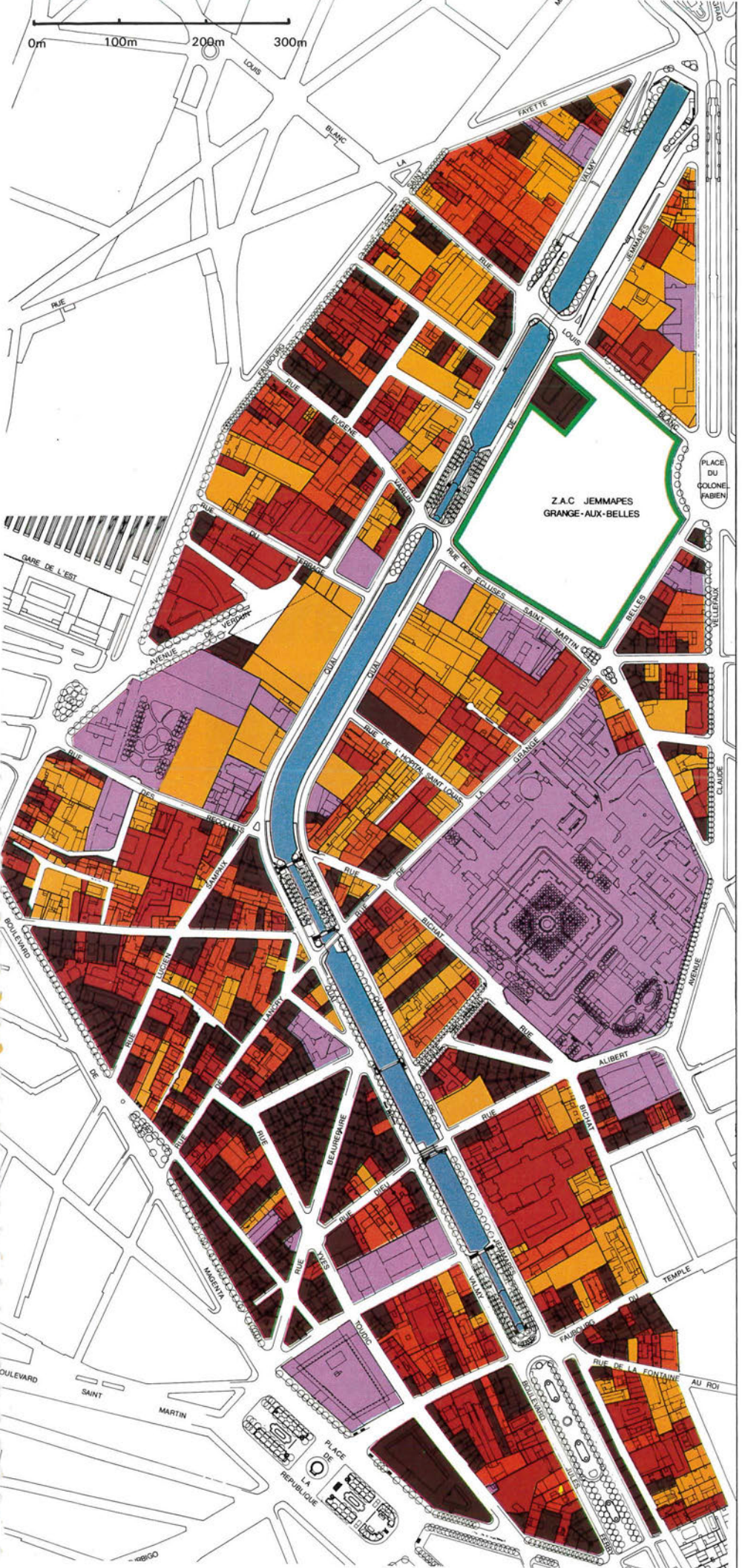
DENSITÉ DE L'OCCUPATION DU SOL

État actuel

Coefficient d'occupation du sol :

0 2 3 4

Emprise publique :



La carte des densités construites aux abords du canal Saint-Martin telles qu'elles s'établissaient vers 1970-73 montre les contrastes et l'hétérogénéité de l'occupation du sol dans ce secteur.
Alors que dans la partie Sud, les îlots sont de taille moyenne, découpés par une maille de rues relativement ordonnées et possèdent un C.O.S. assez élevé, ces caractéristiques s'estompent dans le quartier de l'Hôpital Saint-Louis, ainsi que dans la partie orientale du quartier Saint-Martin : la trame haussmannienne détermine de manière beaucoup moins marquée l'organisation du tissu ; les îlôts sont de taille plus importante (de l'ordre de 24 000 m² en moyenne) ; les parcelles sont également plus grandes et les densités bâties plus faibles. L'industrie et l'entrepôt se mélangent aux immeubles d'habitation le long des rues et des quais ainsi qu'en témoignent les photos ci-contre.
Ces emprises de bonne dimension et qu'évacuent progressivement les activités secondaires offrent l'occasion d'opérations de construction qui, faute de répondre à un plan d'ensemble, ont trop souvent accentué le caractère destructuré et ingrat de ce paysage urbain.

LE PLAN DE MISE EN VALEUR.

La définition des objectifs.

1. Le choix d'une vocation

Un espace aussi ample, parcouru de plans d'eau sur la moitié de son linéaire, planté de platanes et de marronniers magnifiques sur près de 3 kilomètres, ponctué de petits squares bordant les trois biefs d'écluses, rythmé par les quinze massifs et les deux jardins qui encadrent les opercules de ventilation et d'éclairage du tunnel, a une vocation naturelle de lieu de promenade et de détente.

Pour le Canal proprement dit, cette nouvelle fonction doit se substituer aux activités portuaires et fluviales au fur et à mesure de leur disparition. Si cette voie d'eau ne se prête que malaisément, en effet, à un usage sportif, en raison de ses dimensions — trop étroites pour la voile (27 m), trop morcelées pour l'aviron, convenables seulement, dans une certaine mesure, pour des sports tels que le canoë kayak — ses diverses caractéristiques en font au contraire, si elles sont mises en valeur, un espace idéal pour une certaine forme de loisir urbain, d'autant plus indispensable au citadin qu'elle devient plus exceptionnelle : flânerie, repos, contact en plein milieu construit avec les éléments naturels que sont l'eau et les arbres, et peut-être même baignade, en certains jours de climat particulièrement favorable : la qualité de l'eau du canal de l'Ourcq, d'où provient en partie l'alimentation du canal Saint-Martin, a pour conséquence un degré de pollution de ce dernier qui ne rend pas absurde d'envisager cette pratique, s'il était veillé à en assurer puis à en entretenir la propreté.

Au-delà de son intérêt intrinsèque évident, l'affirmation de cette vocation pour le canal Saint-Martin et ses abords présente d'autant plus d'importance et d'avantages, au niveau de l'ensemble de la capitale, qu'elle s'applique à l'un des éléments d'un grand axe de promenade, organisé autour de plans d'eau et d'espaces plantés, et qui descend de La Villette pour aboutir à la Seine, où il se raccorde aux aménagements entrepris pour en valoriser les berges.

Longue de 7 kilomètres, cette liaison verte comportera d'abord le futur parc d'une vingtaine d'hectares qui sera réalisé sur les emprises des anciens abattoirs de La Villette, puis les rives du bassin de La Villette, progressivement traitées en espaces de loisir par un jeu de mails, de promenades et de placettes s'ouvrant sur les tissus voisins, enfin le canal lui-même qui se prolonge sous les boulevards Jules Ferry et Richard Lenoir, dont les caractéristiques de grands alignements plantés seront renforcées, et débouche sur le bassin de l'Arsenal dont les berges seront aménagées en jardins.

Cette succession d'espaces, tous très marqués et tous très différents, en continuité et en cohérence avec la mise en valeur dont fera l'objet le site de la Seine, représente un ensemble unique, à la mesure de la capitale.

De tous les constituants de ce grand axe, le canal Saint-Martin avec ses abords, forme un maillon essentiel, ne serait-ce que par son linéaire et sa proximité du centre. Dans la série de paysages urbains que ce cheminement parcourt, il représente une séquence particulièrement sensible en raison de ses caractéristiques originales.

La réalisation de cette ambition a une implication évidente : la part occupée par l'automobile dans ce site — qu'elle y circule ou qu'elle y stationne — doit y être progressivement restreinte.

Dans sa forme actuelle, elle est en effet incompatible avec l'objectif de création d'une vaste promenade, en raison du bruit et des nuisances qu'engendre un trafic intense et continu, de l'inconfort, voire du danger, qui en résulte pour le piéton, des entraves physiques que les véhicules en stationnement opposent à son cheminement, et, tout simplement, du peu d'espace public qui lui est finalement ménagé.

Cependant, l'importance que jouent les quais dans certains mouvements de transit Nord-Sud comme dans la desserte des activités économiques du secteur interdit, au moins pour un avenir actuellement prévisible, d'y préconiser la suppression pure et simple du trafic et la disparition sans compensation du stationnement.

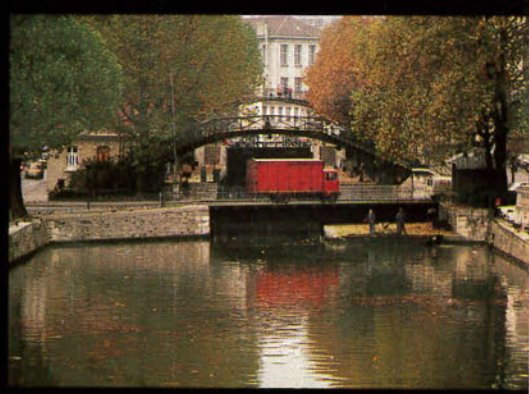
A moins de réalisation d'infrastructures très importantes et très coûteuses, la conciliation de ces deux impératifs doit être recherchée :

— *dans une réorganisation de la circulation,* tirant parti de la configuration actuelle du réseau pour redistribuer certains flux et libérer, au moins partiellement, certains parcours des berges du canal.

— *dans une réorganisation du stationnement* visant à compenser la réservation aux piétons de certains tronçons des quais, la lutte contre le stationnement en double et triple files, la disparition progressive de certains terrains vagues que les voitures occupent aujourd'hui, par l'offre d'une nouvelle capacité de garage, notamment pour les résidents, convenablement répartie sur l'ensemble du secteur.

Conditionné par un desserrement de l'étreinte de la voiture sur le site, le choix de l'ambition d'urbanisme retenue pour le canal Saint-Martin et ses abords conduit naturellement à prendre appui sur l'évolution prévisible et nécessaire du domaine construit qui l'encadre pour en améliorer, en composer le paysage et combattre les risques de sa détérioration.

L'agrément de la promenade le long du canal Saint-Martin a sans doute été moins vanté que le pittoresque populiste des quartiers qui le bordent. Avec les « sauts de moutons » de ses arches métalliques, si désuètes et si actuelles, la verdure de ses mini-jardins et les alignements de ses vieux arbres, la douceur



tranquille de ses plans d'eau, rythmés par le jeu des écluses, est-il cependant en plein Paris, de promenade urbaine plus « dépaysante » et plus séduisante ? Pour en retrouver le chemin, pour en améliorer la pratique, pour en apprécier pleinement l'apaisement, il est cependant nécessaire de combattre la nuisance que représente l'écoulement malaisé sur ses rives d'un trafic automobile intense qui peut en partie se redistribuer sur d'autres itinéraires.

2. Le parti de composition du site

L'aménagement du cadre bâti bordant le canal forme naturellement le second volet essentiel de la politique de mise en valeur de ce site et de la succession de paysages qu'il parcourt.

Ce cadre bâti, à l'exception de quelques éléments de décor pittoresques, est, en effet, aujourd'hui, généralement hétérogène, déstructuré et d'un aspect souvent ingrat. L'analyse très fine des conditions actuelles d'occupation des parcelles montre d'autre part qu'il est appelé à se transformer de manière importante au cours des prochaines décennies, même dans l'hypothèse d'un freinage résolu de la disparition des entreprises industrielles qui demeurent dans cette zone. Tel est le cas en particulier au Nord, à partir du coude du canal, et au Sud, après le croisement du boulevard Voltaire. Il convient donc de prendre appui sur cette évolution prévisible et souhaitable du domaine construit encadrant le canal pour en valoriser le site et en prévenir la dégradation.

Le parti de composition du paysage doit de la sorte prendre en compte les caractères que présente aujourd'hui cet ensemble, aussi bien que les opportunités ou la plausibilité de son évolution foncière.

Deux intentions complémentaires en commandent l'élaboration :

— une volonté de continuité des rives construites du canal, dont le caractère se transforme toutefois au long du parcours et devient de plus en plus urbain à mesure que l'on se rapproche du centre et que l'ouverture du site se fait moins ample ;

— la recherche d'une animation de ce front bâti par la succession et le contraste de divers espaces aux ambiances différenciées, liés aux principales emprises à rénover et aux points forts de la vie urbaine des quartiers voisins (parvis de la Gare de l'Est, place du Colonel Fabien, Saint-Ambroise, etc.).

Du Nord vers le Sud, trois principales séquences d'aménagement sont proposées :

● *Le long du bassin Louis-Blanc,* le paysage conserverait un certain caractère industriel puisque le port serait maintenu sur la rive Ouest et qu'il sera tout particulièrement cherché à éviter le départ des firmes qui exercent leur activité dans l'îlot voisin. Sur la rive Est, au contraire, un jardin se substituera à l'emprise portuaire actuelle. L'implantation des constructions éventuelles à l'alignement de fait respectera la très large ouverture du site (110 mètres d'un front bâti à l'autre).

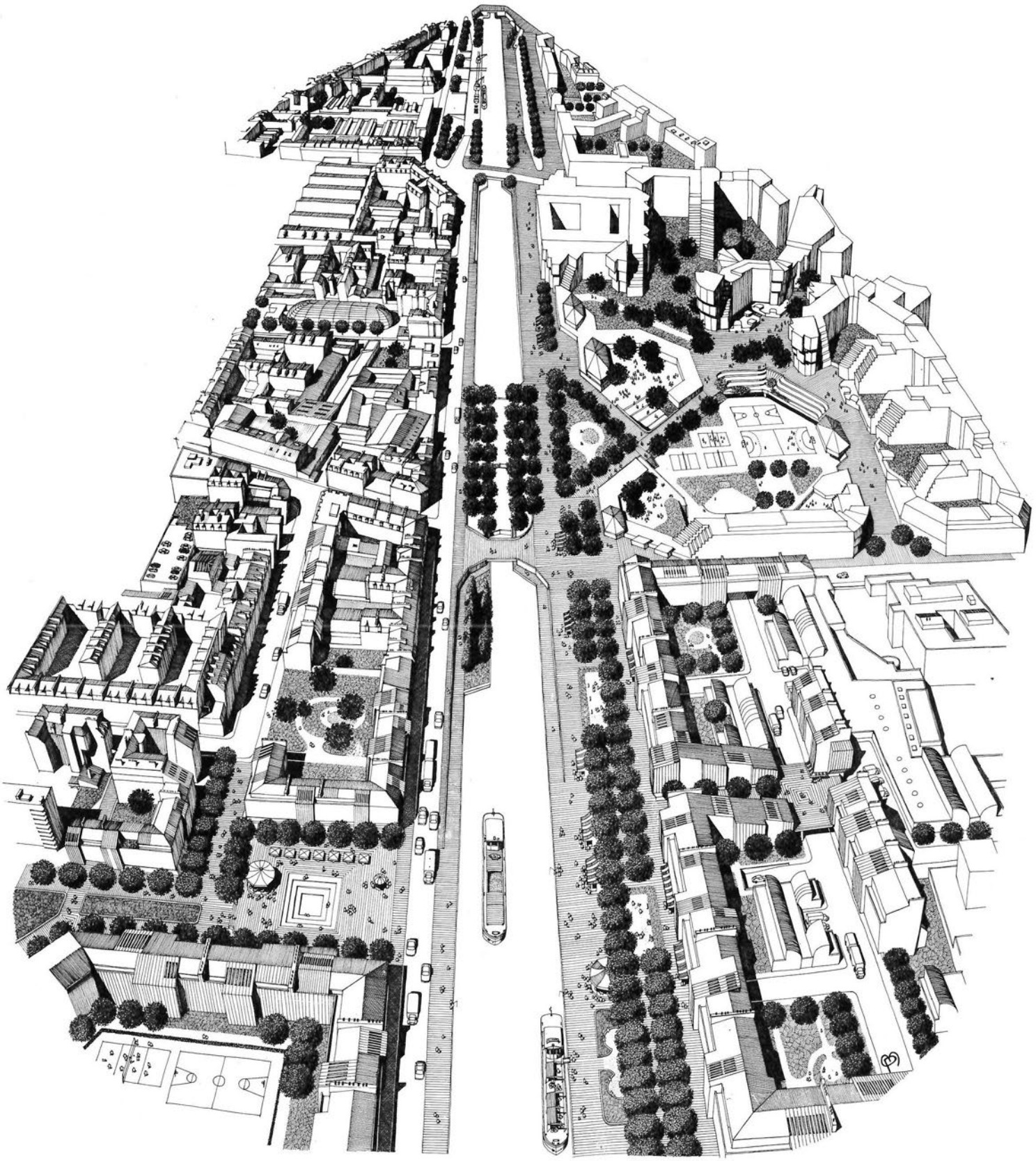
● *De la rue Louis-Blanc jusqu'au coude qui infléchit le tracé du canal,* s'étend la fraction des berges qui subira les plus profondes modifications du tissu et du paysage urbains. C'est dans ce secteur le plus évolutif, à l'ambiance si particulière, avec le plan d'eau venant affleurer le quai puis s'établir en légère surélévation par rapport à lui, que la réservation d'une partie des berges aux piétons est à la fois la plus souhaitable et la plus susceptible d'être ménagée.

Pour encadrer le canal et les espaces qui le bordent, il est proposé d'apporter une certaine dissymétrie dans le traitement des deux rives.

— A l'Est, le parti est celui d'un dégagement du site. Ce choix se manifeste d'abord par une large ouverture de la Z.A.C. Grange-aux-Belles sur l'espace du canal, articulée sur une voie piétonne qui remonte la pente naturelle du sol depuis le jardin des deux premières écluses, agrandi du côté du quai, jusqu'à la place du Colonel Fabien en traversant en diagonale toute l'opération. Puis la ligne des constructions se resserre quelque peu à l'approche du coude du canal, mais les règles de recul imposées à leur implantation devront laisser subsister le long du plan d'eau un important espace libre de 200 mètres de longueur sur 30 m de large. Planté d'arbres qui enlèveraient au paysage le caractère exclusivement minéral qu'il présente aujourd'hui à cet emplacement, cet espace, le long des constructions nouvelles, serait réservé aux piétons et pourrait accueillir des aires de jeux ou des petites installations liées à la vocation d'axe de promenade et de loisir voulue pour le canal et ses abords.

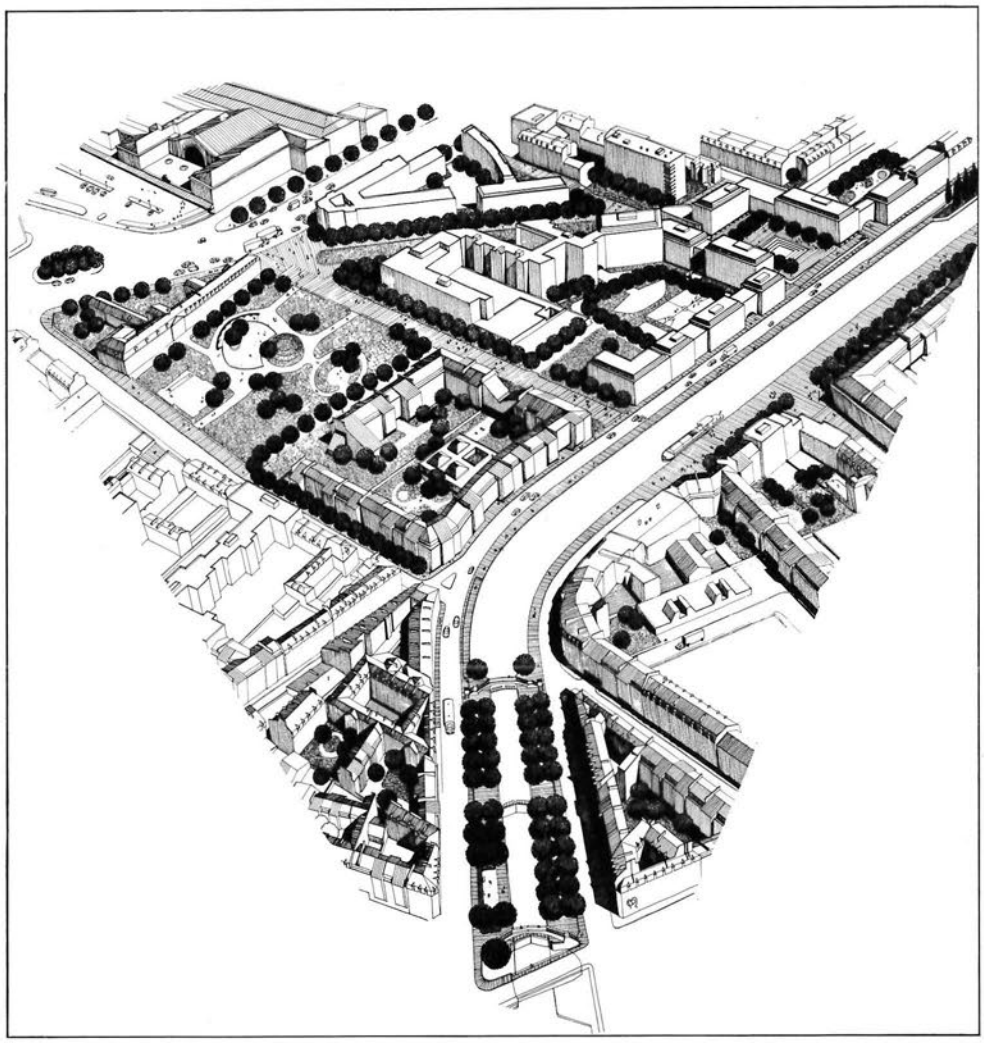
Au coude que dessine le tracé du canal, les péniches glissent sur un plan d'eau surélevé d'un mètre environ par rapport à la chaussée.

Depuis le pont Eugène Varlin, cette vue sur le bassin des Récollets montre l'ampleur du site du canal à l'un des emplacements où le réaménagement le plus profond de son environnement doit intervenir.



Ce dessin illustre les principes d'aménagement retenus pour les abords du canal sur le tronçon compris depuis son origine près de la place de Stalingrad (en haut) jusqu'au niveau de la rue de l'hôpital Saint-Louis (en bas à droite).
Sur la rive Est (à droite) : jardin du port Louis Blanc, ouverture sur la Z.A.C. de la Grange-aux-Belles et cheminement diagonal vers la place du Colonel Fabien ; puis, large mail planté, principalement réservé aux piétons.
Sur la rive Ouest (à gauche), maintien de l'alignement actuel des constructions, interrompu par une place piétonne sur laquelle vient déboucher l'avenue de Verdun et réalisation en cœur d'îlot d'un jardin public et d'un nouveau terrain de sport.
Les détails d'architecture ou de traitement de l'espace n'ont naturellement qu'une valeur indicative. Ce document, comme ceux qui suivent, concrétise les intentions et les règles du plan de mise en valeur du canal Saint-Martin, mais il appartiendra aux opérations successives, entreprises dans ce cadre, et relevant tantôt de l'initiative publique, tantôt de l'initiative privée, de leur donner leur forme définitive et détaillée.

La perspective imageant les volontés sur lesquelles repose le plan d'occupation des sols du canal Saint-Martin, montre ici, au coude de la voie navigable, le dégagement du quai sur la rive Est, le jardin Villemin dans sa définition initiale, avant que son extension ne soit projetée, et les diverses liaisons plantées établies entre le parvis de la gare de l'Est et les berges du plan d'eau, afin de rendre celui-ci plus perceptible et plus accessible : avenue de Verdun, aboutissant à la placette au bord du quai ; nouvelles allées piétonnes longeant au Nord le jardin Villemin ; rue des Récollets aménagée et élargie.



— De l'autre côté, l'existence d'immeubles dont il paraît vain d'escompter la disparition et auxquels il convient par conséquent de raccorder les constructions futures, la volonté de souligner, par la linéarité et la proximité du décor vertical des façades, l'horizontalité tranquille du plan d'eau que forme le coude du canal en même temps que le dessin de cette courbe conduisent au contraire à souhaiter l'alignement du front bâti selon son implantation actuelle. Toutefois, afin notamment d'éviter une barre trop continue de constructions encageant le site, plusieurs espaces publics viendront en interrompre et en rythmer la disposition et s'ajouter au dispositif actuel des voies qui conduisent au canal, mais qui n'en assurent pas une perception suffisante, ni un accès agréable, depuis les zones animées de son environnement :

Une place publique entièrement piétonne, d'une taille supérieure à celle de la place du Tertre (3 000 m²), bordée de commerces et située au débouché sur le quai de l'avenue de Verdun, traitée comme une sorte de « pénétrante verte » vers cet aménagement. Depuis cette place, le promeneur jouira de la vue offerte par les espaces verts qui, sur la rive opposée, accompagnent le canal.

Une allée plantée, de 24 m de large, à vocation piétonne, reliant le parvis de la Gare de l'Est à l'espace du canal et longeant au Nord le jardin de l'ancien Hôpital Villemin.

— sur l'une et l'autre rive, la verticale des constructions nouvelles bordant le quai serait déterminée en fonction de la hauteur des constructions actuelles.

Au-delà du coude du canal, jusqu'à la Bastille, le cadre bâti, même s'il n'est pas homogène, prend un caractère urbain très marqué. La mise en valeur du paysage doit donc consister d'abord à assurer que les constructions futures sachent s'intégrer sans rupture et sans contraste d'échelle dans l'environnement, tel qu'il se présente aujourd'hui.

Sur les boulevards Jules-Ferry et Richard-Lenoir l'élément dominant sera la réalisation d'un jardin continu de 1 800 m de long qui recouvrira tout le terre-plein posé sur la voûte du canal, à l'exception des deux emplacements réservés aux marchés.

Cette coulée de verdure particulièrement souhaitable pour répondre aux besoins des habitants riverains s'ouvrira, par des petits jardins venant s'y greffer, à la fois sur son flanc Est, vers le parvis de l'Eglise Saint-Ambroise et, sur son flanc Ouest, vers les futures zones de rénovation de l'îlot Amelot.

L'articulation de cette grande avenue plantée, avec ses alignements d'arbres et les pelouses de sa partie centrale, et de la voie d'eau, avec ses écluses et ses petits jardins, au débouché sur le site du canal des rues provenant du grand point de fréquentation populaire que forme la Place de la République et de la forte animation commerciale de la rue du Faubourg du Temple, réclame un traitement particulièrement soigné de l'espace public et de son affectation à ses différents types d'usage.

SCHEMA D'AMENAGEMENT
LE DOMAINE BATI
Immeuble dur
Implantation imposée
Autres zones constructibles
Alignement obligatoire
L'ESPACE PUBLIC
Espace piétonnier
Jardin public
Terrain de sport public
Voirie intérieure à créer
0 m
100 m
200 m
300 m

INTENTIONS REGLEMENTAIRES

LE ZONAGE

	C.O.S. habitat	C.O.S. bureaux	C.O.S. activités
Zone UMa	2,70	1,30	3,00
Zone UMb	2,50	1,30	3,50
Zone UMd	1,50	1,00	3,50
Zone UCa	2,70	1,00	2,70

Zone de plan masse
Périmètre de Z.A.C.

LES EQUIPEMENTS EXISTANTS

Equipement public existant
Espace vert public existant

LES RESERVES

Pour équipement public
Pour espace vert
Pour espace piétonnier
Pour parc de stationnement
Pour équipement sportif

LES SERVITUDES

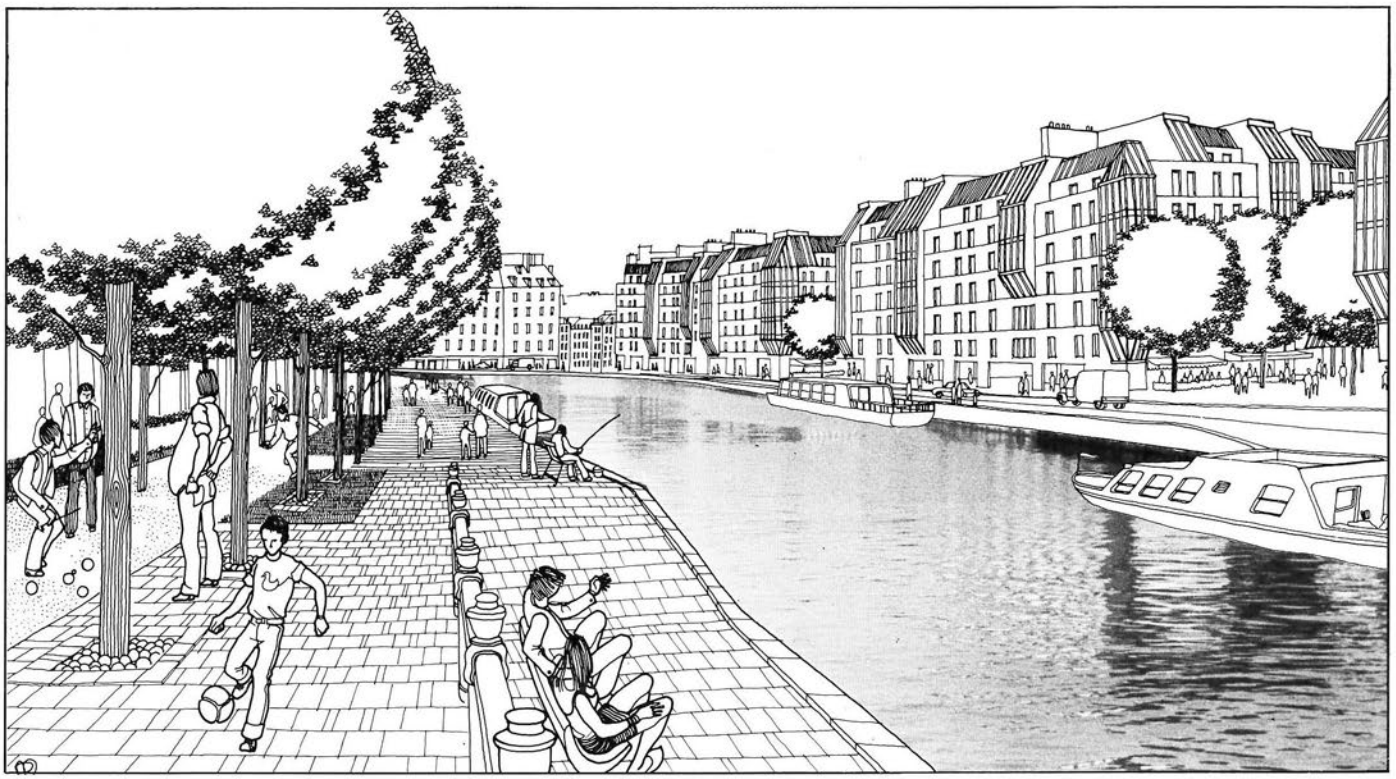
Hauteur de la verticale sur rue
limitée à 12 m
limitée à 15 m
limitée à 17,50 m
limitée à 20 m
limitée à 23 m ou P + 3

Zone non aedificandi
Elargissement ou création de voie
Espace vert intérieur à protéger

Z.A.C. JEMMAPES GRANGE-AUX-BELLES

0 m 100 m 200 m 300 m

Les intentions réglementaires traduisant ce schéma d'aménagement (dépliants ci-contre) ont été retranscrites, à la suite de leur approbation par le Conseil de Paris et de l'enquête publique — sous réserve de quelques adaptations mineures — dans le Plan d'Occupation des Sols général de la capitale.



Avant... Après... : évocation de la transformation possible du paysage et de la fonction des rives du bassin des Récollets.

NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

État actuel

Dominante de l'occupation :

- Équipements
- Habitat neuf ou dur
- Habitat vétuste ou mou
- Industrie
- Entrepôt ou garage
- Bureaux

3. Le respect des caractères de la vie locale

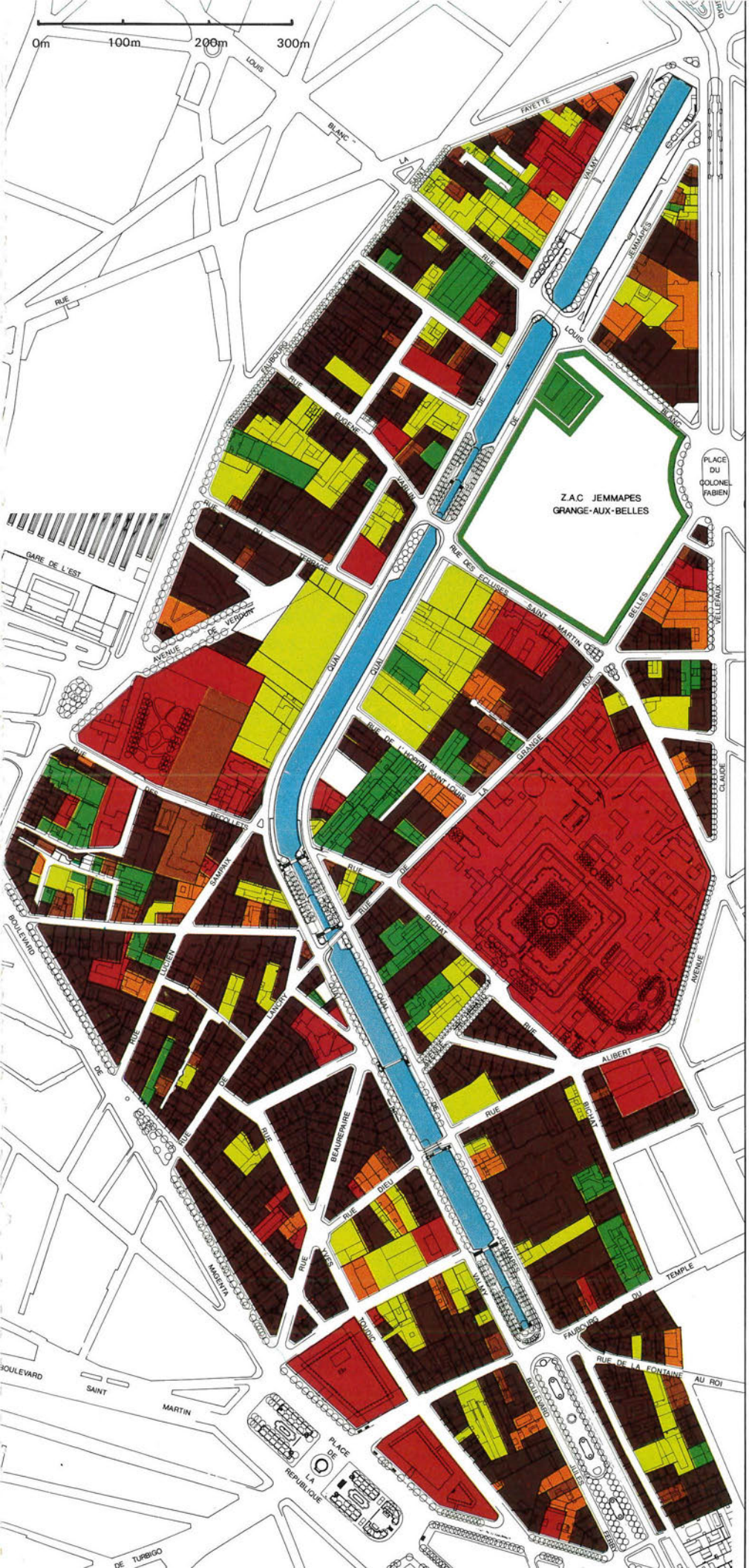
Si l'aménagement du canal Saint-Martin et de ses abords est un projet qui, traversant la moitié de Paris, présente une ambition se situant au niveau de l'agglomération tout entière, il ne faut pas oublier l'intérêt d'une telle opération pour une vie locale qui tourne aujourd'hui le dos au canal et se réfugie sur les franges arrières.

Il convient, également, de prendre garde aux effets excessifs qu'une telle évolution pourrait entraîner pour l'équilibre social et économique des quartiers concernés.

Parallèlement à la mise en valeur du site et de la promenade, à l'échelle de Paris, la politique d'urbanisme doit donc veiller également à en faire le principal espace public du quartier, à défendre la diversité des habitants et des activités dans cette zone et à en améliorer l'équipement.

Le principal espace public des quartiers traversés.

L'extension des jardins au détriment des emprises portuaires et du stationnement des voitures, la réservation plus ou moins importante de certaines parties des quais aux piétons, la multiplication des cheminements plantés qui y conduisent sont autant de mesures qui, malgré certains inconvénients pour quelques-uns, se révèleront au tout premier chef profitables aux habitants des quartiers riverains. Cela est d'autant plus nécessaire et justifié que, dans une ville qui a peu de grands dégagements, la plupart des surfaces vertes se trouvent localisées dans les quartiers résidentiels de l'Ouest, alors que les deux arrondissements traversés, le 10e et le 11e, sont parmi les plus déficitaires en jardins (respectivement 0,14 et 0,16 m² par habitant) de toute la capitale. Et cela est d'autant plus



indispensable que le développement constaté du mouvement de construction induit des besoins supplémentaires qui n'auront, si rien n'est fait, aucun moyen d'être satisfaits.

La création d'un axe de verdure et d'espaces libres plantés en faveur des piétons bénéficiera ainsi en tout premier lieu aux habitants du voisinage et apportera la seule réponse possible à leurs besoins en cette matière.

L'axe du canal Saint-Martin et les voies transversales qui y conduisent doivent d'autre part former, non seulement l'un des grands sites urbains de Paris, mais aussi les lignes de force de l'animation de quartier et de la vie locale. Il sera, par conséquent, cherché à implanter aux abords mêmes de ces voies, la plupart des équipements publics à réaliser. La localisation de ce type de programme dans l'opération de la Grange-aux-Belles répond déjà à cette exigence. Il devra en être de même pour les futures réalisations à entreprendre. De même, les règles d'urbanisme devront tendre à favoriser, si ce n'est à imposer, la création de commerces quotidiens ou exceptionnels, notamment dans le domaine des activités de loisir (cinéma, cafés, restaurants, etc.), en bordure du site et tout spécialement aux emplacements qui feront l'objet d'un aménagement en faveur des piétons.

Le maintien d'une diversité économique et sociale des quartiers traversés.

Cette ambition peut apparaître contradictoire avec les intentions de mise en valeur du site qui prennent en compte et qui, parfois, tirent parti de la transformation de plusieurs des emprises bordant le canal.

Il est vrai que la conservation en l'état de toute une partie du domaine bâti ne paraît constituer ni un objectif souhaitable ni un résultat susceptible d'être

atteint, à moins de trouver des moyens d'imposer un « gel » définitif de ces emprises telles qu'elles sont. Il n'est pas moins évident que la révélation ou l'affirmation des qualités du site ne peut manquer de générer des pressions tendant à les exploiter ; mais, à moins de se résigner à la dégradation d'un paysage urbain, de peur des effets de sa mise en valeur — ce que nul ne préconise — cette conséquence ne peut guère être évitée : il convient donc, sans renoncer à l'objectif, d'encadrer les évolutions, d'éviter les emballements et les excès, et d'assurer les équilibres.

En ce qui concerne les emplois de fabrication, le choix de cette orientation se trouve facililité par le fait que les plus grands « creux » et les plus laids des établissements qui défigurent le canal sont surtout occupés par des entrepôts, hangars, garages (ainsi que par quelques habitations basses et vétustes) qui utilisent mal l'espace et fournissent peu d'emplois.

Les propositions d'aménagement s'appuient sur le départ prévisible de ces entrepôts ou leur restructuration dans le cadre d'opérations d'ensemble. S'agissant des industries proprement dites, c'est-à-dire des activités de fabrication, et non des aires de stockage, la préservation de leur présence, de leur fonction, de leur impact sur le milieu humain de ces quartiers devra au contraire être recherchée :

— par le moyen de dispositions réglementaires leur octroyant un droit de construire favorable, par rapport surtout à celui dont bénéficieront les fonctions susceptibles de leur faire concurrence et, au premier chef, la réalisation de bureaux ;

— par un effort d'intégration de programmes destinés à l'industrie et à l'artisanat dans les principales opérations susceptibles d'être entreprises ;

— et par la mise en œuvre éventuelle des moyens d'intervention foncière dont dispose la collectivité publique pour éviter la transformation « spéculative » de l'affectation de certaines parcelles.

Il va de soi, qu'indépendamment de ces mesures particulières appliquées dans la zone du canal, le maintien de l'industrie et de l'artisanat dans cette partie de la capitale dépend aussi très largement de la politique et de la réglementation générales qui seront à l'avenir appliquées à l'ensemble de ces secteurs économiques dans Paris.

Localement, des solutions favorables aux activités secondaires peuvent d'autant plus être appliquées qu'à de rares exceptions près, les entreprises concernées ne sont ou ne seront pas installées sur les parties sensibles du site du canal, mais sur des rues transversales ou des zones arrières.

En ce qui concerne la structure démographique et sociale, la volonté de défendre le niveau de la population et une certaine diversité de sa composi-

tion impliquent que le mouvement de transformation de l'habitat s'effectue pour une part importante en faveur du logement social. Il convient donc d'éviter que le mouvement immobilier à venir continue de se dérouler de manière presque exclusive sous la forme d'opérations non aidées et de faire en sorte qu'il comporte une part notable de constructions H.L.M.

Pour y parvenir, la collectivité, outre la réglementation des droits de construire, dispose de deux moyens positifs : l'utilisation de ses propres emprises qui sont importantes et une politique d'acquisitions foncières fondée notamment sur l'utilisation à cette fin d'une partie des ressources dégagées par l'application de la récente loi foncière.

La satisfaction des besoins d'équipement

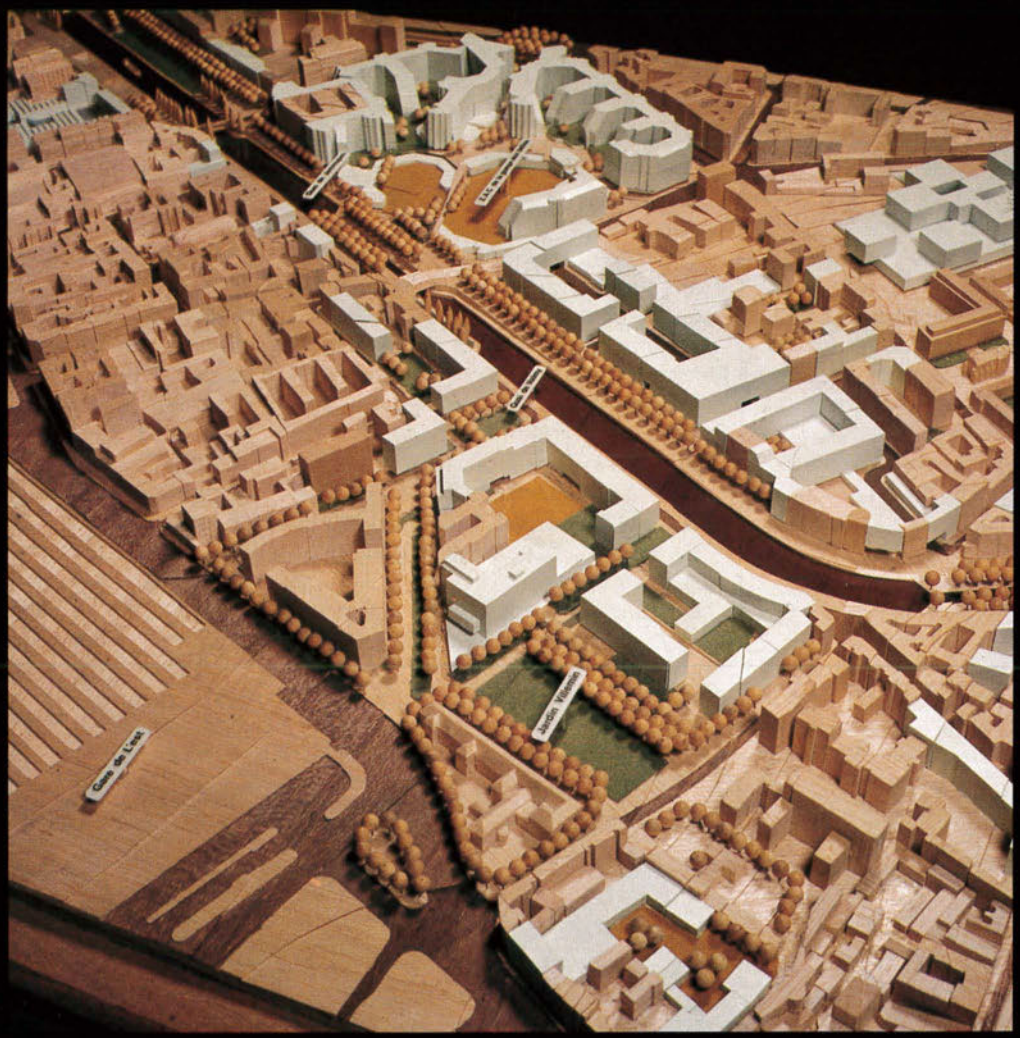
Les quartiers traversés par le canal présentaient, il y a peu, un déficit d'équipements de voisinage commun à de nombreux quartiers de Paris, en particulier dans sa partie Est. La baisse de la population, très sensible dans les 10e et 11e arrondissements (respectivement - 19 % et - 13 % entre 1968 et 1975, et - 27 % et - 21 % depuis 1954), et qui s'accompagne de modifications de la structure par âge, a naturellement pour effet d'atténuer dans divers domaines la pression des besoins, si ce n'est parfois même de faire apparaître des capacités excédentaires. D'autre part, l'opération de rénovation publique de Jemmapes-Grange-aux-Belles comporte un ensemble très important de réalisations (crèches, CES, équipements sportifs) palliant en partie certaines des carences du quartier.

Un effort supplémentaire doit toutefois être entrepris.

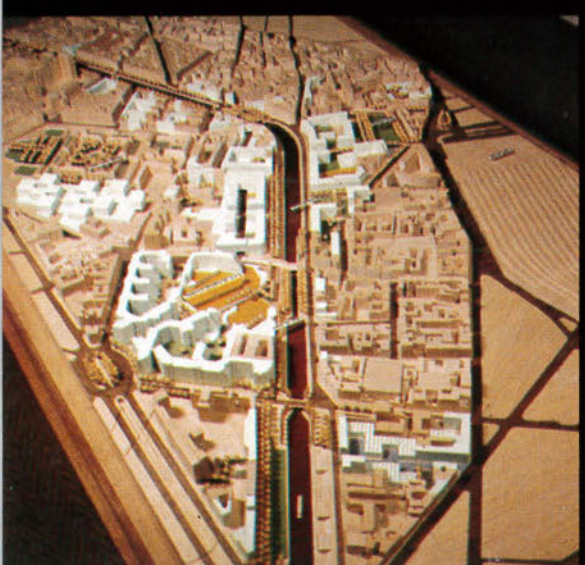
L'insuffisance des espaces verts est sans aucun doute la plus ressentie : si, comme on l'a vu, l'aménagement du canal et de ses berges constitue le principal moyen de répondre à ce besoin, il convient d'y ajouter d'autres créations de jardins de moindre échelle, intégrés au quartier. Dans le domaine des équipements liés à la petite enfance (écoles maternelles, crèches, halte garderie) les constructions prévues dans la ZAC de la Grange-aux-Belles ne peuvent desservir que la partie Nord de la zone du canal. L'ouverture d'une maternelle rue Saint-Sébastien, la programmation de crèches Cour des Lions et Avenue Claude Vellefaux et de maternelles Quai de Jemmapes laissent également subsister des « zones d'ombre » qu'il convient de s'efforcer de combler. Si un effort particulier est entrepris en faveur des personnes âgées grâce aux équipements prévus dans la ZAC de Jemmapes-Grange-aux-Belles, au futur centre socio-culturel du Boulevard de La Villette, et au foyer de la rue du Faubourg du Temple, certains services en faveur de la jeunesse ou dans le domaine culturel réclament d'être créés.

Bien que d'une qualité architecturale très ordinaire, quelques immeubles rigoureusement alignés et d'un gabarit homogène au virage du canal forment un arrière-plan vertical qui souligne et renforce le double effet de l'affleurement du plan d'eau et l'infléchissement de son parcours.

Une vue depuis le parvis de la gare de l'Est à peu près selon la diagonale de l'avenue de Verdun et du cheminement principal de la Z.A.C. Jemmapes-Grange-aux-Belles.



Cette maquette d'étude fait apparaître les principes d'implantation des opérations prévues ou prévisibles aux abords du canal (figurant en couleur plus claire) et l'organisation des espaces publics qui doivent être créés ou réaménagés : mails plantés, placettes piétonnes, jardins publics, terrains de sport, promenade des quais, etc. Elle montre aussi la recherche d'une intégration sans rupture brutale (notamment du point de vue des hauteurs et de la volumétrie) avec l'environnement existant qui a constitué l'une des principales orientations du plan.



Une vue d'ensemble dans l'axe du canal depuis la place de Stalingrad et qui fait apparaître l'ampleur de ce site et son importance dans le paysage de l'Est parisien.

Les principaux aménagements prévus de part et d'autre de la partie découverte du canal. (Au premier plan en bas, l'opération baptisée « Grancanal » engagée avant la mise en application des prescriptions de la présente étude).

La traduction effective des orientations choisies en matière de composition du site, d'organisation des îlots, et d'évolution des fonctions qui s'y exercent, réclame la mise en place d'un ensemble de mesures d'urbanisme et d'aménagement susceptibles d'en permettre, voire d'en imposer, la réalisation.

Pour y parvenir, il était toutefois reconnu par chacun — comme pour les abords du Bassin de La Villette — « que le mode d'action le plus approprié et le plus réaliste ne consistait pas — sauf sur quelques points particuliers — dans une intervention opérationnelle généralisée de la puissance publique, se rendant maîtresse des sols de manière à y exécuter — en quelque sorte en régie directe — ses ambitions quant à la transformation du tissu et à l'amélioration du paysage urbain ». L'analyse des caractéristiques actuelles d'occupation des îlots riverains du plan d'eau y faisant apparaître d'importantes potentialités d'évolution, c'est plutôt dans l'encadrement réglementaire de ces constructions nouvelles, le plus souvent d'initiative privée, qu'il était jugé possible de chercher à atteindre plusieurs des objectifs fondamentaux retenus. C'est donc l'arme d'un Plan d'Occupation des Sols particulier, allant au-delà des prescriptions de caractère global, du document d'ensemble, tel qu'il était établi au moment où cette recherche était entreprise, et s'efforçant d'en compléter, d'en détailler et d'en infléchir les dispositions qui a paru la plus appropriée et la plus efficace.

L'élaboration d'un document de cette nature a donc été demandée par une délibération du Conseil de Paris en date du 5 décembre 1975 et prescrite par un arrêté préfectoral du 6 février 1976. Ses dispositions ont été approuvées le 11 mars de la même année et intégrées au Plan d'Occupation des Sols couvrant la totalité de la capitale, dont elles ont suivi les diverses étapes de mise en

Les règles d'urbanisme.

œuvre (publication, enquête publique, nouvel avis de l'Assemblée Municipale, approbation définitive).

Ce document comporte, en ce qui concerne le canal Saint-Martin et ses abords, les principaux éléments suivants :

1. Des règles définissant l'implantation et le volume des constructions nouvelles :

Le parti adopté pour le remodelage du paysage urbain, et qui repose sur une rigueur croissante dans l'organisation du domaine construit et sur un resserrement progressif de l'espace à mesure que l'on pénètre dans le centre, se traduit par un certain nombre de prescriptions :

• Alors que <u>l'implantation des bâtiments</u> à l'alignement de fait est obligatoire sur la presque totalité du linéaire du canal, trois exceptions sont apportées à cette règle d'ensemble :

— la portion du quai de Jemmapes comprise entre la rue Bichat et la rue de l'Hôpital Saint-Louis, où doit se faire un rattrapage avec les constructions récentes, en retrait de 8 m ;

— la portion du quai de Jemmapes comprise entre la rue de l'Hôpital Saint-Louis et la rue des Ecluses Saint-Martin, où un dégagement de 14 m est prévu afin de créer un mail en bordure de la berge ;

— la rive Ouest du Bassin Louis-Blanc, par ailleurs peu structurée et réservée aux activités industrielles.

En dehors du site du canal proprement dit, la rue des Récollets sur sa face Nord fait l'objet d'un élargisssement afin de favoriser la plantation d'arbres entre le jardin Villemin et le canal.

Il s'y ajoute naturellement les effets des règles plus fines définies pour les emplacements les plus sensibles afin d'assurer, par un jeu de places et d'ouvertures, l'animation du cheminement. (Voir Infra).

• <u>La hauteur de verticale</u> sur les quais de Valmy et de Jemmapes (à l'exclusion des rives du Bassin Louis-Blanc) et sur les boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry est limitée à 17,50 m et respecte les caractéristiques actuelles ; quand le site s'ouvre davantage (Bassin de l'Arsenal, Bassin Louis-Blanc) cette hauteur est portée à 20 m.
Le plafond des hauteurs est désormais uniformément fixé à 25 m sur les rives du canal sauf en ce qui concerne la ZAC de la Grange-aux-Belles où il reste à 37 mètres.

• Des dispositions particulières régissant <u>l'aspect des bâtiments</u> sont prévues pour toutes les constructions présentant une façade sur le site.

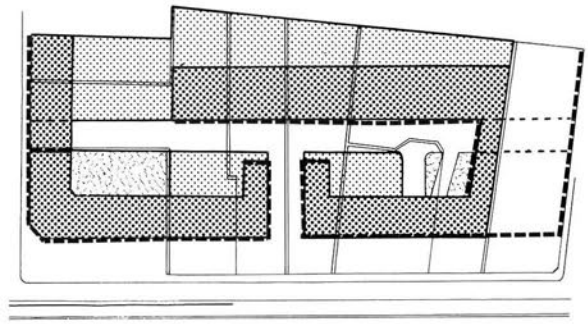
Tout d'abord, pour éviter les créneaux ou les creux dans le linéaire des façades, la verticale sur les quais ne devra pas être inférieure à 15 m.

L'utilisation et le traitement des rez-de-chaussée devant faciliter l'animation des espaces publics qui les bordent, les murs aveugles, entrepôts, locaux techniques, parkings et soubassements seront interdits. Les accès aux garages ne seront acceptés sur les quais que lorsqu'il sera impossible d'organiser la desserte par une autre voie.

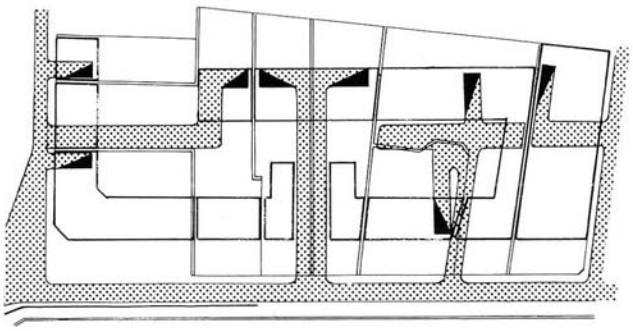
Un soin particulier sera apporté au traitement du couronnement des immeubles.

Naturellement de telles dispositions restent d'un caractère relativement sommaire et ne peuvent suffire à résoudre le problème de la qualité architecturale des futures constructions. Sans doute

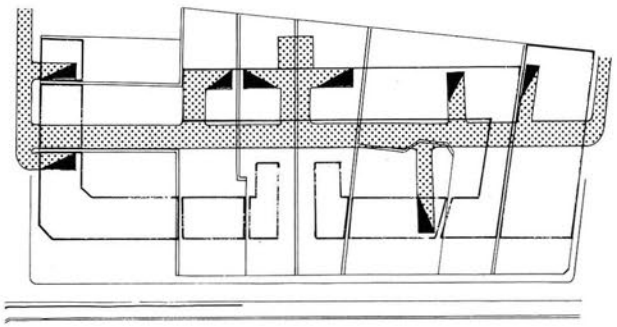
SECTEUR DE PLAN MASSE : JEMMAPES-ÉCLUSES SAINT-MARTIN



Desserte première phase



Desserte finale



Marge constructible

Construction de moins de 4 m de hauteur sous faîtage affectée exclusivement aux activités et aux commerces

Espace vert

Hauteur verticale : 17,50 m

conviendrait-il de poursuivre à cet égard des recherches afin d'assurer une meilleure composition dans la modulation et le rythme des façades bordant le canal.

2. Des plans de détail pour le traitement des points les plus sensibles du tissu.

La simple application du règlement, forcément uniforme et systématique, ne permet pas toujours, même lorsqu'il est tenté d'en préciser autant que possible les prescriptions, de donner naissance à des formes d'aménagement urbain parfaitement adaptées aux objectifs poursuivis, qu'il s'agisse de la composition du paysage ou de l'organisation fonctionnelle de l'espace.

Il en est ainsi en certains endroits où les mutations ne sont pas encore très engagées mais ont toutes les chances d'affecter la majeure partie d'un îlot. La définition des constructions nouvelles, commandée par la seule mise en œuvre des dispositions du règlement d'ensemble à chacun des terrains concernés, risque le plus souvent de ne pas aboutir à un résultat satisfaisant, dans la mesure, notamment, où leur implantation s'effectue de manière systématique en fonction des limites de propriété, alors que le parcellaire est souvent mal conformé et qu'il conviendrait de le remodeler.

Afin de combattre ce risque et d'imposer une organisation et une redistribution cohérente des constructions et des espaces libres sur un ensemble de terrains évolutifs, il a donc été jugé nécessaire de recourir à la technique du « plan masse » intégré dans le Plan d'Occupation des Sols, dont il constitue un sous-secteur et dont il possède les mêmes effets juridiques. De tels plans-masse définissent l'enveloppe architecturale des constructions futures en fixant les marges constructibles, ainsi que la

hauteur des volumes bâtis. Ils rendent également possible de déterminer avec plus de précision l'affectation des futures constructions et, par exemple, de ménager des possibilités d'accueil de l'artisanat et de l'industrie en cœur d'îlot.

De tels plans-masse ne peuvent naturellement concerner que des cas très précis et très limités. Les propriétaires intéressés peuvent trouver avantage à leur mise en œuvre dans la mesure où ce dispositif se traduit par une valorisation de l'espace du point de vue fonctionnel, architectural et économique, sans modifier sensiblement la constructibilité des différentes parcelles. A défaut, leur exécution peut évidemment avoir lieu aussi sous la forme d'une intervention de la puissance publique usant des prérogatives dont elle dispose : le plan de masse du POS se transformerait alors en plan d'aménagement d'une ZAC.

Naturellement, à chaque phase de la libération progressive des terrains inclus dans le périmètre du plan-masse, le dispositif de desserte doit assurer l'accessibilité de l'ensemble des parcelles.

L'application d'une technique de cette nature est proposée pour quatre secteurs :

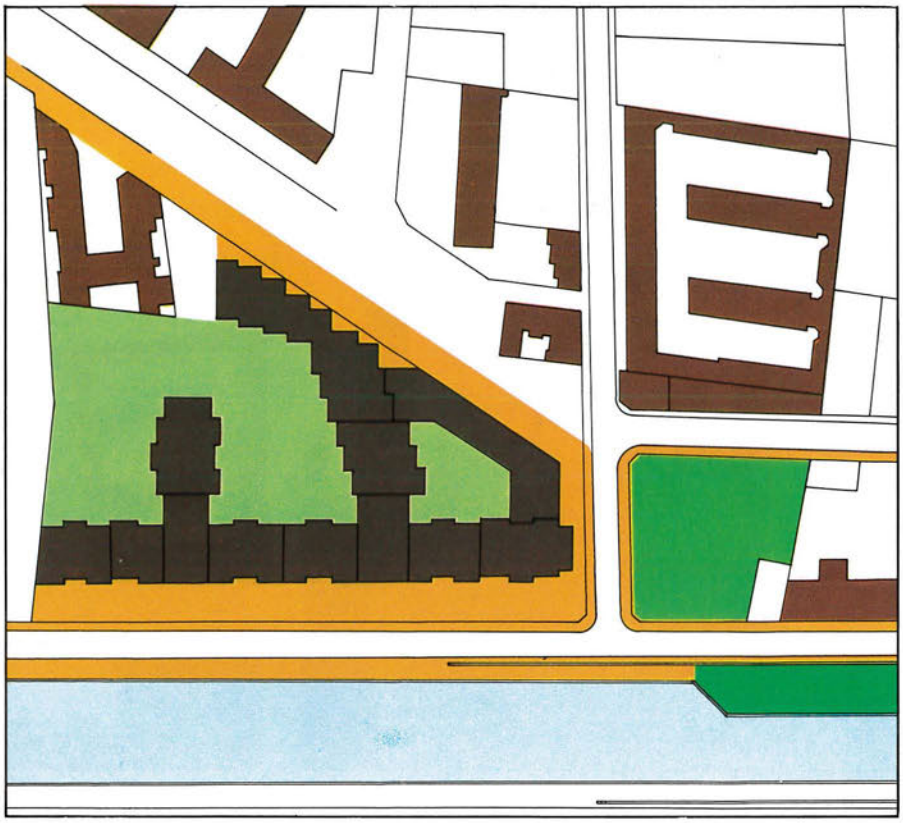
- Le secteur « Jemmapes-Ecluses Saint-Martin », comprenant l'ensemble des parcelles qui donnent sur la partie du quai de Jemmapes située entre la rue des Ecluses Saint-Martin et la rue de l'Hôpital Saint-Louis.

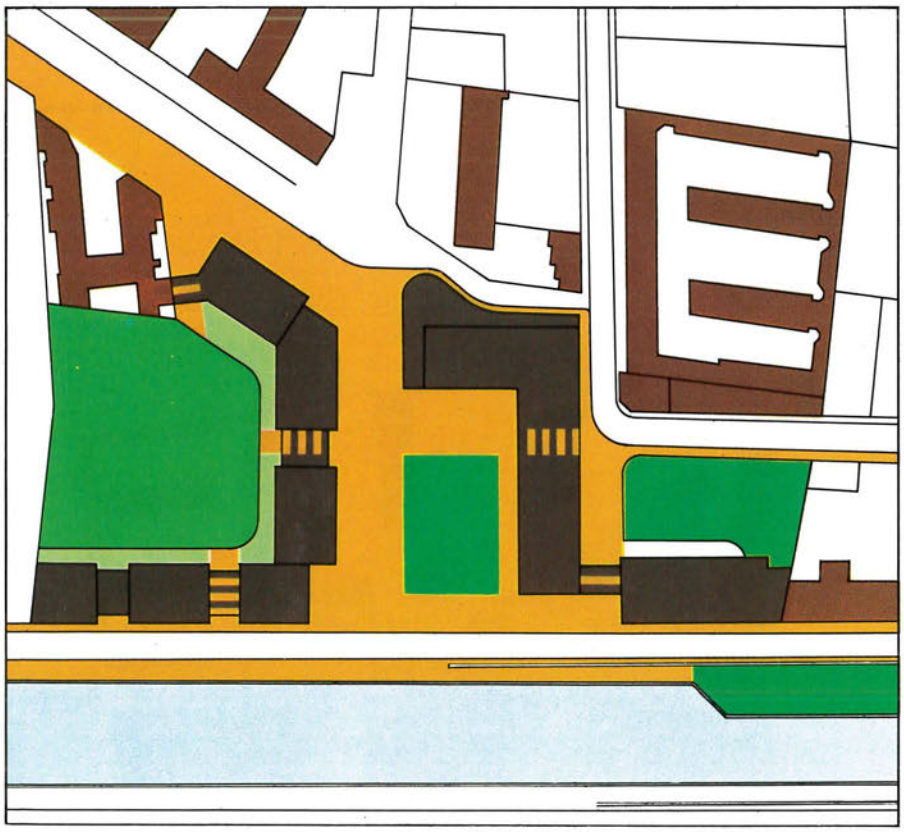
L'occupation actuelle du sol y rend très probable la mutation des entrepôts, peu adaptés, au bénéfice de l'habitat. La réalisation du mail longeant le plan d'eau et aménagé de manière plus ou moins importante en faveur des piétons, ainsi que la configuration d'un parcellaire étroit et profond justifient la création d'une voie interne à l'îlot, destinée à permettre l'accès aux parkings et la desserte des activités qui pourraient prendre place dans des locaux spécialement conçus à leur usage ; un tel dispositif permet d'éviter de trop fortes disparités entre les potentialités constructibles des différentes parcelles et rend possible l'ouverture d'une nouvelle voie, en retrait par rapport au canal, sans que, pour y parvenir, la collectivité publique soit contrainte de procéder à l'acquisition de la totalité des terrains qu'elle traverse.

- Le secteur « Jemmapes-Bichat » qui lui fait suite au Sud présente une structure plus complexe où voisinent immeubles neufs, entrepôts et terrain public. Le parcellaire en est très hétérogène. Le plan-masse adopté pour ces îlots a également pour double objet d'organiser le remodelage futur de ce tissu et d'en reporter la desserte en dehors du quai.
- Le secteur « Valmy-Verdun » concerne le terrain libéré par l'entreprise Poliet et Chausson, ainsi que certaines parcelles riveraines dont quelques-unes appartiennent à la Ville. Le plan-masse prescrit un remembrement de cet ensemble afin d'améliorer le paysage du canal en ce point très intéressant de son parcours. Un projet élaboré, conformément aux règles d'urbanisme alors en vigueur, par le propriétaire de la parcelle, de plus d'un hectare, libérée par le départ des entrepôts s'était en effet révélé particulièrement critiquable du point de vue du site et de l'environnement : longue barre d'immeubles trop hauts, trop massifs, trop monolithiques, coupant le canal de son arrière-pays et l'écrasant de sa volumétrie ; disposition commandée par le projet — devenu inutile — de prolongement en diagonale de la percée de l'avenue de Verdun jusqu'au canal.

La demande de permis de construire présentée sur la base de ce plan fit dont l'objet d'un avis défavorable de la Commission des Sites, en décembre 1973, qui fournit, comme on l'a vu, aux élus du quartier et au Préfet de Paris

L'aménagement de la vaste parcelle évacuée par l'entreprise Poliet et Chausson ne pouvait à l'évidence s'effectuer isolément, sans qu'il soit cherché à tirer parti d'une opération d'une telle importance pour une meilleure mise en valeur de cette partie essentielle des berges du canal.





OPÉRATION VALMY-VERDUN

- Construction existante
- Construction projetée
- Espace public réservé aux piétons
- Passage public sous immeuble
- Espace vert public
- Terrain de sports
- Espace vert privé

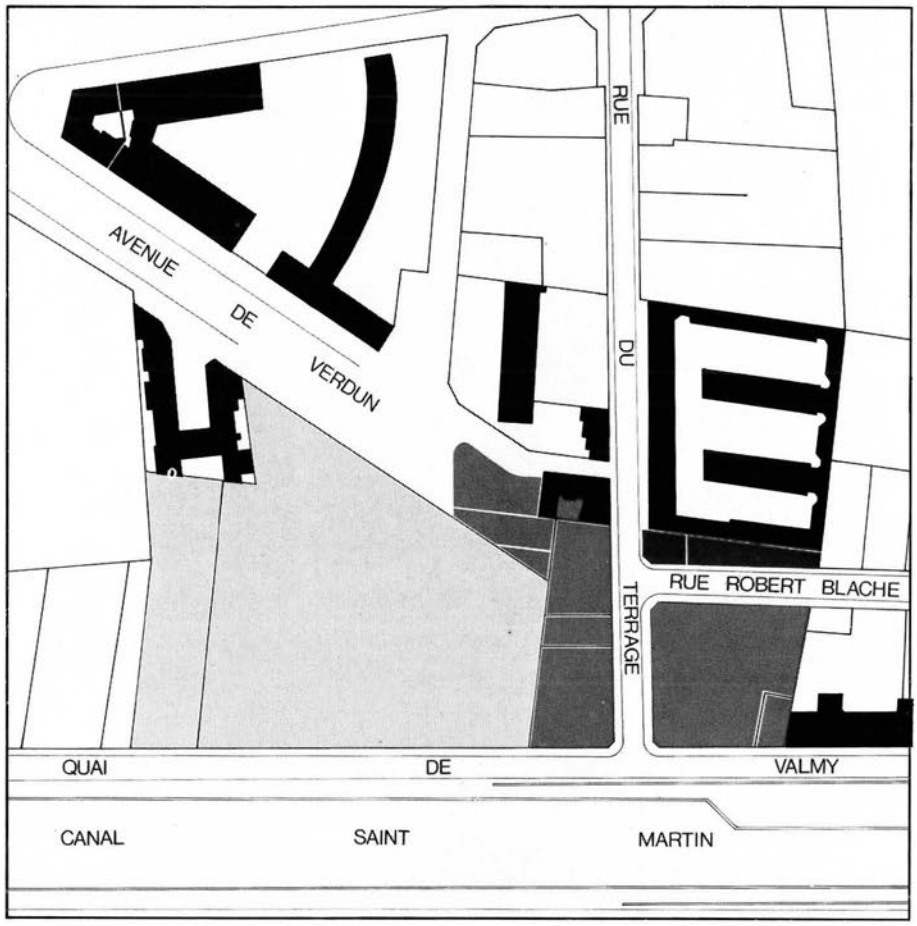
La confrontation de ces plans montre le profond remaniement apporté au projet initial de l'opération prévue sur le terrain Poliet et Chausson et à laquelle ont été imposées les prescriptions du plan de détail Valmy-Verdun intégré au P.O.S. particulier du canal Saint-Martin : la barre monolithique, et trop élevée, qui s'implantait au ras du quai et constituait un ensemble massif encageant le plan d'eau (en haut), fait place à une disposition plus ouverte, où les immeubles s'organisent autour d'une placette piétonne, plantée d'arbres, à laquelle se raccorde l'avenue de Verdun, et qui anime le cheminement le long du canal (en bas). Un jardin public et un nouveau terrain de sport, de taille nettement supérieure à celui qui existait auparavant, sont à l'abri des nuisances de la circulation automobile maintenue sur le quai et communiquent avec l'espace central par des passages publics sous porches.

OPÉRATION VALMY-VERDUN

ÉTAT INITIAL

Terrain public

Terrain privé



Indépendamment de ses avantages au point de vue du site et de l'architecture du quartier, la refonte du projet concernant l'emprise Poliet et Chausson a permis d'augmenter de manière très sensible les surfaces de terrains détenues par la Ville de Paris et de redistribuer celles-ci de manière très avantageuse pour leur pratique.

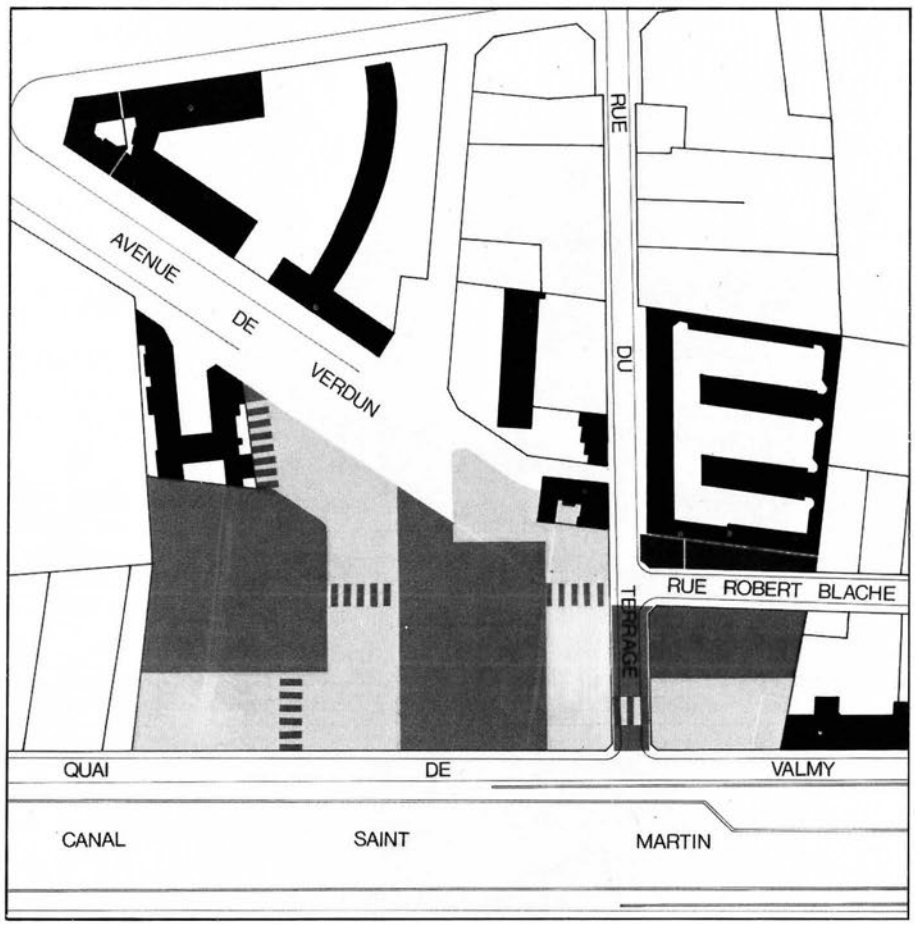
OPÉRATION VALMY-VERDUN

ÉTAT FINAL

Terrain public

Terrain privé

Passage public



Un jardin public a été aménagé et ouvert au public devant le bâtiment du 18e siècle, à l'architecture ordonnancée, de l'ancien hôpital militaire Villemin.

l'occasion de réclamer l'étude, par l'A.P.U.R., d'un plan d'aménagement de l'ensemble du canal et en particulier de secteurs évolutifs comme celui-ci.

C'est le résultat de ce travail, auquel le promoteur a eu obligation de se conformer — et non pas l'inverse, comme il a été parfois inexactement prétendu : il suffit pour s'en convaincre de comparer l'état initial de ses projets et le dispositif qui lui a été finalement imposé — qui fait l'objet du plan-masse Valmy-Verdun.

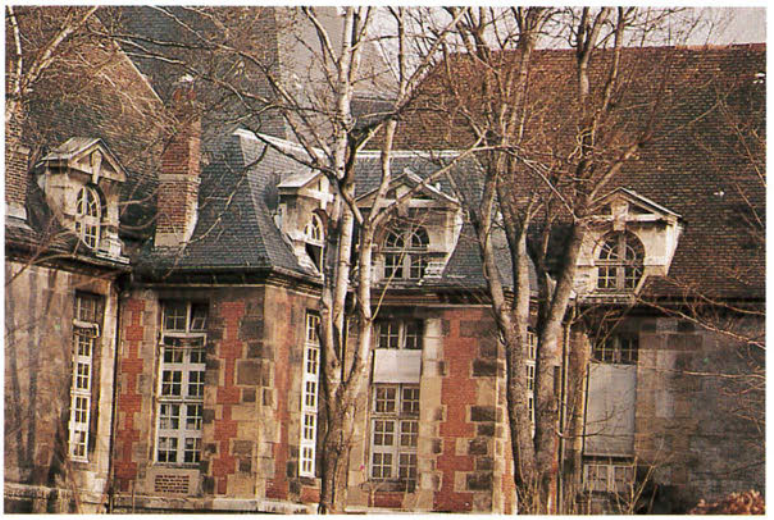
Une insertion plus satisfaisante dans le site est obtenue avec des immeubles plus bas, une disposition moins monolithique, une volumétrie plus sensible ; des espaces publics nouveaux ou mieux situés sont dégagés : une place piétonne de plus de 3 000 m², bordée de commerces et sur laquelle vient déboucher l'avenue de Verdun, s'établit au bord du canal ; un terrain de sport rééquipé et un petit jardin sont créés.

Pour un programme privé de même ampleur que dans les projets initiaux (450 logements), la Ville de Paris trouve dans cette opération commandée par le plan-masse établi par ses soins — outre les avantages concernant le site — une surface de terrains publics mieux localisés et plus vastes (7 500 m² au lieu de 5 000 m²), des équipements nouveaux (jardin de 1 000 m²) ou agrandis et refaits à neuf (terrain de sport de 3 400 m² contre 1 800 m² auparavant) et une compensation financière de 7,5 millions de F.

Cet exemple semble montrer de façon très probante le parti que la collectivité publique peut tirer de ce type d'intervention susceptible de lui permettre parfois de sortir du dilemme de devoir acquérir ou d'être contrainte à se résigner.

Les dispositions de ces plans-masse assurent ainsi, d'un côté à l'autre du canal, tout un jeu d'espaces plantés ou de lieux de promenade avec, sur la rive Est, un mail de 200 mètres de long sur 30 mètres de large menant au terrain de sport de la ZAC de la Grange-aux-Belles et au jardin du Port Louis-Blanc, et, sur la rive Ouest, la place piétonne, le jardin de 8 000 m² de l'ancien Hôpital Villemin et la grande allée qui doit le border au Sud et relier l'espace du canal au parvis de la Gare de l'Est.

● Le quatrième secteur de plan-masse est d'un caractère un peu différent : il concerne la moitié Sud de l'îlot Amelot riverain de la partie couverte du canal et compris entre le boulevard Richard Lenoir et la rue Amelot. Il s'agit surtout d'assurer la création d'un réseau de desserte intérieur dans un tissu très serré, très compact, afin d'en permettre la pénétration, d'y affirmer un principe d'organisation de l'espace d'un caractère plus urbain et plus conforme aux exigences actuelles de l'habitat comme des activités.



L'hôpital Saint-Louis forme le monument le plus intéressant des abords du canal Saint-Martin et représente un témoignage exceptionnel de l'architecture du temps de Louis XIII, dont Paris n'est pas particulièrement riche. Conçu en 1607 par Claude Vellefaux, et initialement destiné à l'isolement des « empestés »,

il compose un grande quadrilatère de 120 mètres de côté que bordent de longs pavillons trapus, où alternent briques rouges et pierre de taille, dont le jeu de couleur se marie avec celui des vieux ormes et des acacias de l'espace initial.

La modernisation de l'hôpital et son adaptation aux exigences d'aujourd'hui réclament la construction de bâtiments nouveaux dont le projet est à l'étude, et dont la réalisation permettrait sans doute de libérer, pour d'autres fonctions, une partie de l'édifice ancien et l'ouverture du jardin à la fréquentation du public.

3. De nouvelles réserves pour équipements publics

Indépendamment de dispositions prises en compte dès l'origine dans l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols, indépendamment aussi des mesures déjà évoquées pour la création d'espaces publics voués aux piétons ou à la desserte interne des îlots, telles que les prescrivent les plans-masse, plusieurs créations nouvelles de réserves ont été décidées en fonction d'une double préoccupation.

— La disparition de l'écran que forment les voitures en stationnement le long des berges par suppression des concessions, la résorption du déficit actuel, notamment en ce qui concerne le stationnement résidentiel, la lutte contre le stationnement illicite, exigent que diverses emprises soient réservées pour la création de garages en des emplacements actuellement peu ou mal occupés. Trois implantations sont à cet égard retenues au voisinage de la Place de la République et de l'Hôpital Saint-Louis.

— Les prévisions de développement de la fonction résidentielle dans ce secteur, compte tenu des opérations engagées ou prévisibles, impliquent un renforcement des équipements liés à la vie de quartier.

Outre la réalisation de la ZAC de la Grange-aux-Belles, l'aménagement du jardin public Villemin et l'effet des dispositions qui étaient déjà inscrites au P.O.S. général de Paris, les mesures supplémentaires suivantes ont été adoptées :

- agrandissement de l'emprise de l'école située avenue Claude Vellefaux qui ne peut manquer d'être l'objet d'un besoin accru de fréquentation ;
- inscription de réserves supplémentaires pour équipements sociaux rue du Faubourg du Temple et boulevard Richard-Lenoir ;
- institution d'une réserve pour espace vert entre le boulevard Richard Lenoir et le boulevard Voltaire à la hauteur de l'Eglise Saint-Ambroise.

Sur l'îlot des Récollets une réserve d'espace vert, qui affectait une zone densément construite, a été transformée en une réserve pour équipements scolaires et pour une crèche sur une emprise réduite qui ne concerne plus les parcelles les plus occupées.

4. La délimitation du zonage

En dehors de la détermination de secteurs de plan-masse qui ont été décrits, l'étude du canal Saint-Martin n'a amené qu'une légère modification du zonage initial qui se caractérise par un coefficient d'occupation du sol élevé pour l'habitat et les activités et plus faible pour les bureaux :

Afin d'assurer dans la partie Nord du canal sur la rive Ouest du port Louis-Blanc le maintien ou le renouvellement des activités industrielles et artisanales, une petite sous-zone a été définie, comportant un COS très fort (3,5) pour cette fonction et une dissuasion des autres formes d'occupation du sol, sans s'opposer cependant à la construction de petits immeubles de logements (COS habitat 1,5).

Le zonage reste partout ailleurs celui qui avait été défini dès l'origine, les densités qui y sont appliquées pour ce qui concerne le logement et les bureaux ayant été abaissées par le Conseil de Paris, lors de sa séance du 22 novembre 1976 :

- Sur la majeure partie du périmètre d'étude de part et d'autre de la partie couverte du canal, les parcelles appartiennent à une zone où se marque une intention de préservation de l'habitat et d'impulsion des activités dans une partie de Paris qui les abrite traditionnellement (COS habitat 2,50 — bureaux 1,30 — activités 3,50).
- Plus au Nord, les îlots riverains du plan d'eau relèvent d'une zone où la construction de logements est un peu plus favorisée (COS habitat 2,70) et où l'installation de locaux d'activités et de commerces reste encouragée — quoiqu'un peu moins fortement (COS : 3), tandis que celle des bureaux est également combattue (COS : 1,30).
- En lisière Ouest du secteur étudié, les îlots compris entre la rue Amelot et les boulevards du Temple, des Filles du Calvaire et Beaumarchais, sont rattachés à la zone qui couvre l'essentiel du centre historique avec des coefficients modérés pour l'habitat (2,70) comme pour les activités (2,70) et encore plus faibles pour les bureaux.

Le dispositif de circulation.

La restriction progressive de la place occupée dans le site du canal par l'automobile apparaissait dès le départ de l'étude comme l'une des conditions de sa mise en valeur. Les mesures édictées au Plan d'Occupation des Sols permettant de dégager le long des berges un ensemble d'espaces libres ne peuvent à l'évidence trouver leur plein intérêt et leur complète signification que dans la libération de certaines parties des quais de la présence et du passage de la voiture ; sans la présupposer obligatoirement, elles la rendent encore plus souhaitable et parfois elles la préfigurent.

Mais il n'était pas de la nature d'un POS partiel de comporter des prescriptions précises à cet égard. Si les règles posées en matière d'implantation des constructions en bordure du plan d'eau ou d'accès aux garages et parkings prenaient en compte l'éventualité de la disparition plus ou moins complète de la circulation automobile sur certains tronçons des rives du canal, si elles étaient même, pour une bonne part, commandées par cet objectif, si elles cherchaient enfin à tirer le meilleur parti d'une concrétisation possible de cette hypothèse, elles n'avaient pas pour effet de l'imposer et de la définir par elles-mêmes ; elles l'appelaient sans y contraindre.

Toutefois, le Conseil de Paris, dans ses débats de décembre 1975 et de mars 1976, n'avait pas manqué de relever la nécessité d'associer au schéma d'aménagement et aux dispositions d'urbanisme réglementaire un projet de réorganisation de la circulation et du stationnement dans la zone considérée. Celui-ci a donc fait l'objet d'études qui aboutissent, dans le cadre du plan de circulation portant sur le réseau principal de la voirie parisienne, à un ensemble de propositions présentées au Conseil de Paris en novembre 1976.

1. La redistribution du trafic

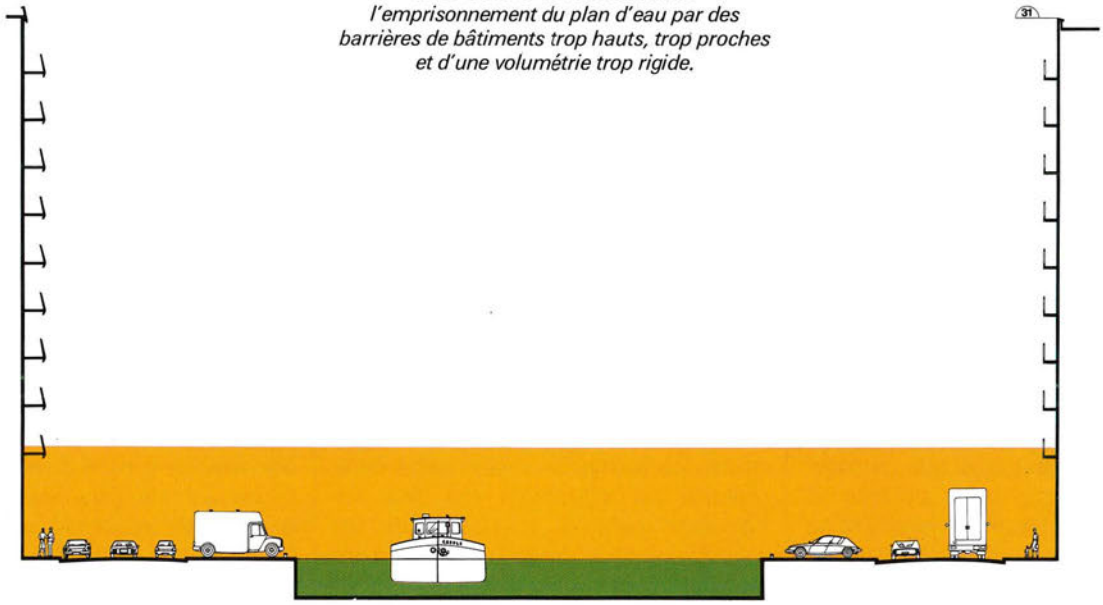
La charge actuelle sur les itinéraires parallèles, l'importance que jouent les quais dans certains mouvements de transit Nord-Sud, comme la nécessité de desservir les nombreuses activités riveraines, interdisent d'envisager la suppression totale de la circulation dans le site du canal.

Sauf à réaliser de nouvelles infrastructures très importantes et très coûteuses — dont le principe était rejeté — la création sur les quais de grands espaces de promenade et de loisir ne peut donc être obtenue par l'interruption pure et simple du trafic actuel, mais par sa redistribution et son report sur d'autres voies.

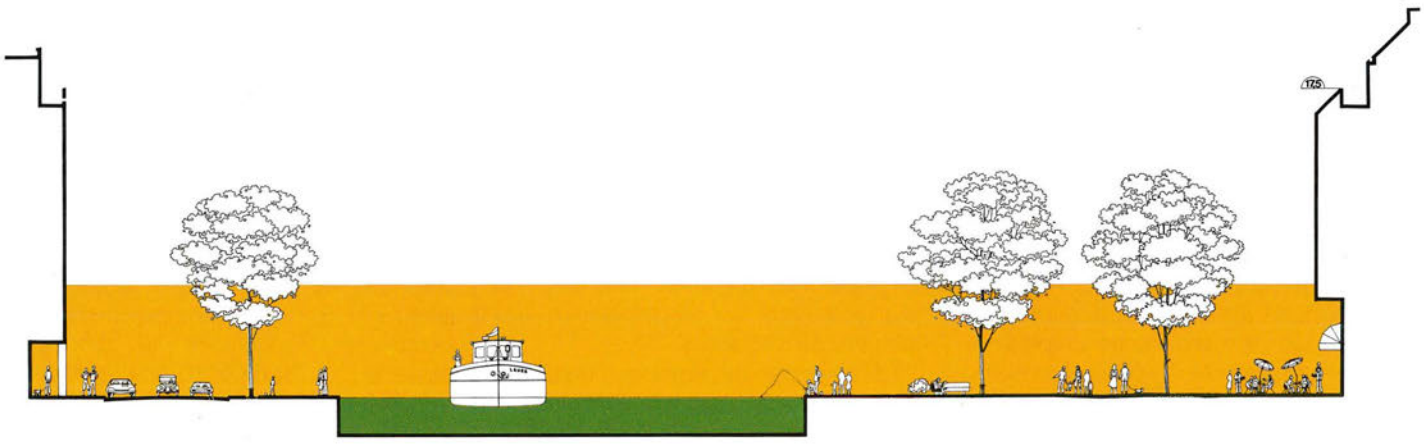
Deux formules ont été successivement étudiées à cet égard : la première, limitée à un simple réaménagement local des circulations existantes ; la seconde, replaçant le problème des transferts de flux dans un contexte géographique plus large : c'est cette seconde solution qui est aujourd'hui retenue par l'Administration parisienne et soumise à l'Assemblée Municipale.

— Au niveau local, les propositions initiales de l'APUR visaient à assurer la suppression du passage de l'automobile sur deux tronçons des voies bordant le canal en détournant ce trafic sur des itinéraires voisins, susceptibles de permettre — à peu de choses près — l'écoulement d'un débit du même ordre.

Ces deux coupes transversales sur le site du canal font clairement apparaître deux des orientations majeures du plan d'aménagement des abords du canal Saint-Martin : la volonté affirmée de reconquérir, sur le stationnement et la circulation des voitures, une large partie des espaces riverains, tout en maintenant les possibilités de desserte des immeubles ; la définition d'une réglementation concernant la hauteur et l'implantation des futures constructions de nature à éviter l'emprisonnement du plan d'eau par des barrières de bâtiments trop hauts, trop proches et d'une volumétrie trop rigide.



Le schéma de la situation antérieure et des effets des règles jusqu'alors en vigueur.



Le schéma résultant des dispositions d'urbanisme et de circulation récemment adoptées.

• Le premier et le plus long de ces tronçons (près de 1 km) est formé par le quai de Jemmapes sur la rive Est depuis la rue de la Grange-aux-Belles jusqu'au croisement du boulevard de La Villette, à l'endroit même où le domaine bâti présente le caractère le plus évolutif, où le paysage du canal est particulièrement remarquable et où les règles du POS tendent tout particulièrement à assurer sa mise en valeur.

Le trafic du quai qui n'excède pas aujourd'hui 1 200 véhicules/heure serait rabattu sur la rue de la Grange-aux-Belles mise en sens unique Sud-Nord, élargie sur une partie de son tracé du fait de l'opération de la ZAC.

A condition d'améliorer le virage à droite venant du quai, d'interdire tout stationnement sur les premiers soixante mètres de la rue et de le limiter au-delà à une seule file, il paraissait possible d'assurer sur cette voie une capacité d'écoulement très voisine de celle qui est offerte aujourd'hui par le Quai de Jemmapes, d'autant plus que ce trajet possède l'avantage de supprimer la « baïonnette » qui existe actuellement au débouché du quai sur le boulevard de La Villette et qui conditionne en fait son débit, en raison des fréquents encombrements dont elle est la cause.

Il convenait naturellement d'assurer dans cette hypothèse une meilleure organisation du carrefour de la place du Colonel Fabien (avec, par exemple, la mise en sens unique d'une partie de l'Avenue Claude Vellefaux dans le sens descendant, le retour étant assuré par la rue Juliette Dodu et la rue de la Grange-aux-Belles dans sa partie la plus large).

Quant au trafic de desserte, il continuerait à emprunter le quai de Jemmapes, grâce à un système de « bouclage » interdisant le transit. A terme, lorsque tous les îlots riverains du quai auront été rénovés, cette circulation pourrait disparaître, l'accès aux constructions nouvelles se faisant à la fois par l'arrière et grâce à la nouvelle voirie intérieure, ménagée au travers des réalisations futures. Tel est d'ailleurs déjà le cas pour la ZAC de la Grange-aux-Belles, dont les parkings ne sont pas accessibles à partir du quai, mais uniquement sur d'autres faces de cette opération.

• Le second tronçon, sur la rive Ouest, quai de Valmy et boulevard Jules-Ferry, entre la rue de la Douane et l'avenue de la République, concerne un site beaucoup moins évolutif et d'un tout autre caractère, mais également très sensible puisqu'il forme l'articulation de la voie d'eau et de l'avenue plantée et le débouché de rues commerçantes comme la rue du Faubourg du Temple.

Cette partie de l'itinéraire Nord-Sud est aujourd'hui la moins chargée, de l'ordre de 1 000 à 1 200 véhicules/heure à l'heure de pointe du matin au lieu de 1 500 à 1 700 en amont. La cause en est le délestage d'une partie du trafic de transit vers la République.

Il était donc proposé, en dehors des heures de pointe, de systématiser cette pratique en détournant ces flux sur l'itinéraire parallèle constitué par les rues Beaurepaire, Yves-Toudic et la rue de Malte. Il était donc nécessaire, pour dégager les deux files roulantes indispensables, de supprimer le stationnement en double file qui réduit aujourd'hui le passage rue Beaurepaire à une seule voie. Un bouclage de desserte des nombreux commerces et entrepôts du secteur devrait également être organisé.

— Dans le cadre du plan de circulation global à l'étude au niveau de l'ensemble de Paris (1), il a été jugé possible d'atteindre le même objectif de suppression du transit automobile sur une partie des berges du canal par la mise en place d'un dispositif plus large et plus ambitieux de réorganisation des courants de circulation.

Il est proposé de déplacer d'un côté à l'autre de la voie navigable l'écoulement du trafic Sud-Nord. Celui-ci s'effectuerait désormais par le boulevard Bourdon, dont le sens unique serait donc inversé, le côté Ouest des boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry et le quai de Valmy, dont le sens unique serait également inversé. Les itinéraires de retour Nord-Sud seraient offerts — en dehors du site du canal — par deux principaux parcours :

• A l'Ouest, la rue du Faubourg Saint-Martin, dont le sens unique serait complété depuis le carrefour de Stalingrad, le boulevard Magenta, où le double sens serait maintenu mais en privilégiant le débit Nord-Sud, les boulevards du Temple, des Filles du Calvaire et Beaumarchais qui seraient mis à sens unique vers le Sud.

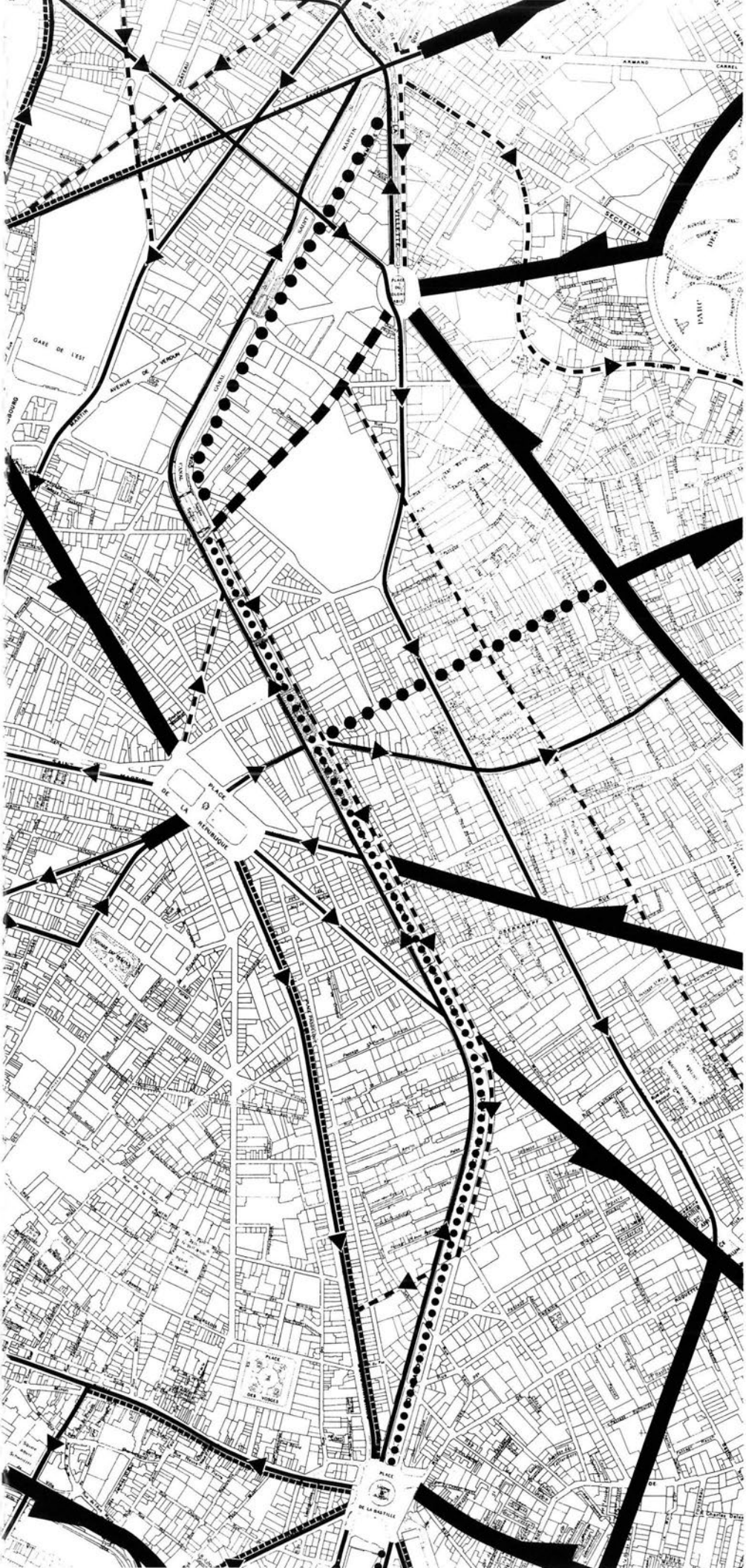
• A l'Est, les avenues Claude Vellefaux, Parmentier et Ledru-Rollin également mises à sens unique Nord-Sud.

L'inversion du sens de la rue Louis-Blanc permettrait de lier ces deux itinéraires, tout en formant l'un des éléments de rocade du réseau principal. L'inversion de sens unique de la rue Beaurepaire assurerait une sortie de la Place de la République vers le courant Sud-Nord du quai de Valmy, de même que la mise en sens unique de la rue du Faubourg du Temple, alors qu'en sens contraire l'avenue de la République, depuis le boulevard Richard-Lenoir, permettrait l'entrée vers la place.

Cette organisation permet de libérer du trafic de transit toute la rive orientale du canal depuis la place de la Bastille ; le boulevard de la Bastille en effet serait affecté aux flux Nord-Sud dans le prolongement de l'axe du boulevard Beaumarchais.

Au contraire, la chaussée des boulevards Richard Lenoir et Jules-Ferry du côté Est et le quai de Jemmapes jusqu'à la rue de la Grange-aux-Belles pourraient être réservés au trafic de desserte, à l'extension des espaces piétonniers et à une réinstallation du marché et du stationnement qui s'y

(1) Cette étude menée par la Direction de la Voirie de la Préfecture de Paris a fait l'objet des travaux d'une Commission d'élus et d'administrateurs présidée par M. Y. Milhoud avant d'être soumise à l'examen de l'Assemblée Municipale qui en a retenu les principes.



trouve lié. Quant au reste du quai de Jemmapes jusqu'à la place de Stalingrad, il serait entièrement réservé aux piétons au terme de la transformation des îlots riverains.

Plus contrasté par les conséquences très différentes qu'il implique sur l'une et l'autre des rives du canal, mais plus complet dans sa conception et plus étendu dans ses effets, ce plan de circulation, intégré au dispositif étudié pour l'ensemble du réseau viaire principal de la capitale a été soumis au Conseil de Paris à sa session de novembre-décembre 1976.

Il réclamera naturellement d'être complété par des mesures d'accompagnement par exemple en ce qui concerne la rue du Faubourg du Temple à l'Est du canal.

Cette voie qui prolonge la rue de Belleville est l'une des percées anciennes qui assurent les relations avec l'Est de Paris. Elle est le théâtre d'un conflit aigu entre la circulation des voitures et celle des piétons devant les nombreux commerces qui bordent la voie. A l'heure la plus chargée 750 véhicules/heure seulement débouchent péniblement du faubourg à son intersection avec le canal Saint-Martin et sur ce chiffre, 150 seulement proviennent de la rue de Belleville. C'est dire que cet itinéraire ne remplit pas en fait une fonction de transit. L'application d'un régime de « rue-marché » entre l'avenue Parmentier et le canal avec une réglementation appropriée : livraisons limitées à certaines heures du matin, stationnement interdit, accès réservé aux riverains, couloir d'autobus, ouverture à la circulation en automobile aux heures de pointe du matin, mérite donc

PLAN DE CIRCULATION ADOPTÉ

- Réseau principal à sens unique
- Réseau principal à double sens (flèche dans le sens préférentiel de régulation)
- Réseau secondaire à sens unique
- Réseau secondaire à double sens
- Couloirs à contre sens à créer
- Zone piétonnière
- Cheminement piétonnier

d'être étudiée. La rencontre du grand axe de promenade le long du canal et de cette petite artère animée, populaire, pittoresque, serait d'un intérêt tout particulier.

2. L'organisation du stationnement

La solution des problèmes posés par le stationnement des voitures, soit pour de courtes durées, soit pour les besoins des résidents, est sans doute plus difficile encore que la redistribution des flux de trafic. Elle est naturellement liée de façon très étroite à la politique d'ensemble qui pourra être mise en œuvre à cet égard au niveau de la capitale dans son entier (politique tarifaire ; « banalisation » de places de stationnement existantes ; encouragement à la construction de garages commerciaux et protection de ceux qui existent ; gestion globale de l'offre de stationnement, etc.). Localement, plusieurs mesures sont proposées et peuvent précéder cette action générale et s'y intégrer lorsqu'elle sera entreprise :

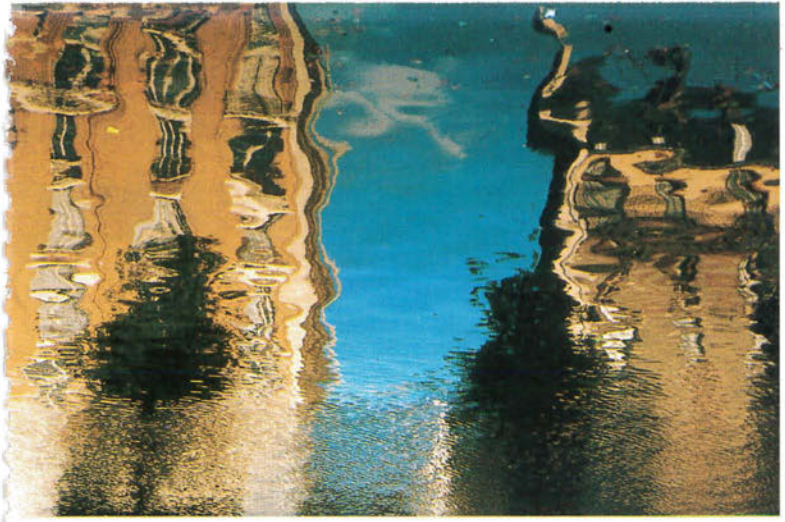
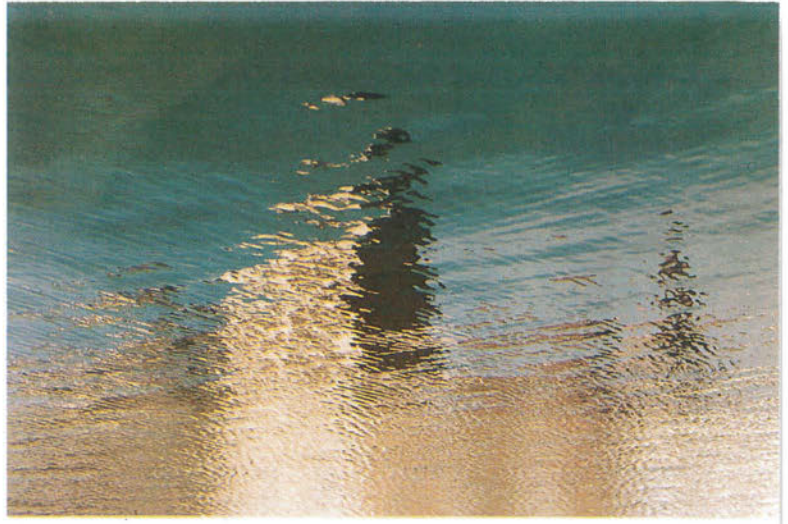
- L'institution de réserves pour la création de garages publics sur certaines parcelles dans le cadre du POS a déjà été évoquée. Elle constituait pour Paris une véritable innovation puisqu'aucune mesure de cette nature ne figurait jusqu'alors à ce plan d'urbanisme. Outre les emplacements retenus près de la place de la République et du quai de Jemmapes, le Conseil de Paris a fait connaître par avance, lors de ses débats de mars 1976, qu'il était décidé à réclamer la mise en œuvre du droit de préemption qu'il tire de la loi foncière en cas de mutation de certaines emprises du secteur, actuellement occupées par des industries ou des entrepôts, afin d'y créer de nouvelles surfaces de garage.
- La réalisation de parcs publics en sous-sol de grandes opérations menées par la collectivité permettra d'offrir des places supplémentaires, non seulement pour le stationnement « rotatif », mais aussi pour les résidents.

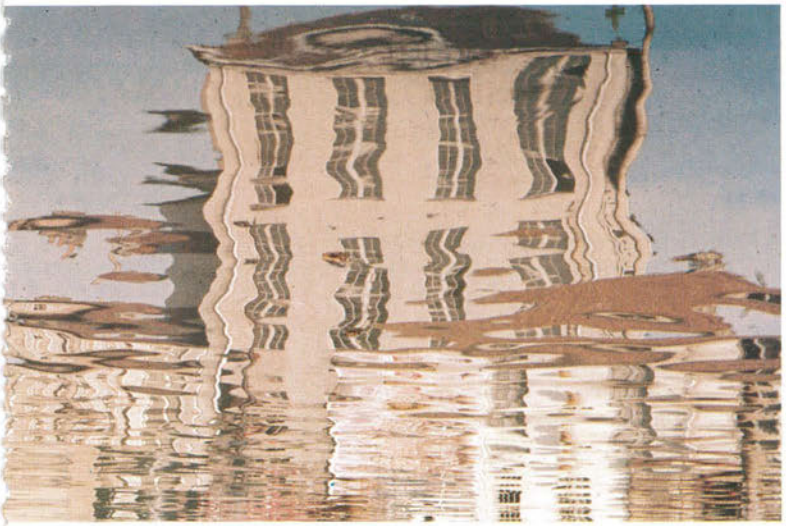
Cinq emplacements s'y prêtent particulièrement bien :

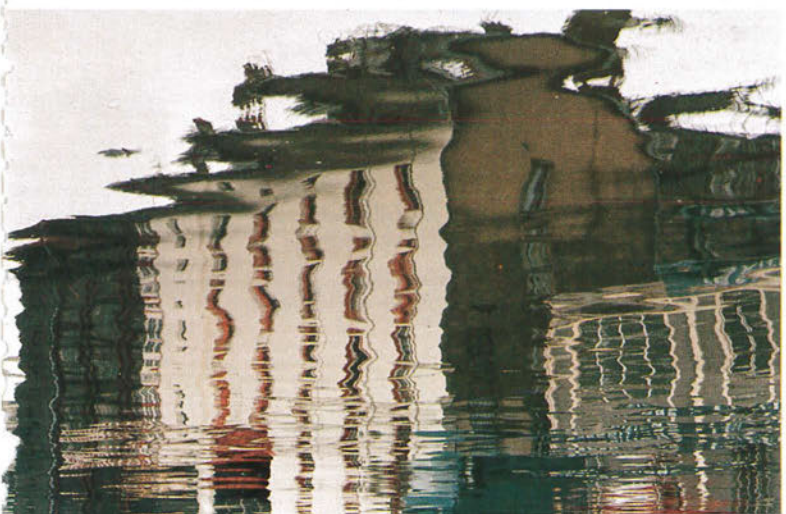
- L'hôpital Saint-Louis, dont la rénovation ménage à l'angle Sud-Est un vaste jardin sous lequel pourrait se construire un parc de 450 places résorbant en quasi totalité le déficit local,
- la ZAC de la Grange-aux-Belles où 2 000 places sont prévues pour 1 350 logements, ce qui devrait permettre de répondre à une partie des besoins qui se manifestent sur la rive opposée,
- l'îlot « Jemmapes-Ecluses Saint-Martin » qui semble appelé à être totalement rénové et pourrait ménager la possibilité de créer un parc de 200 places,
- l'îlot Valmy-Verdun où les places offertes permettront de prendre en compte une partie du déficit de la zone Nord du secteur étudié.
- Le Conseil de Paris a demandé enfin l'étude d'un projet de parking public souterrain boulevard Voltaire au niveau de l'Eglise Saint-Ambroise et destiné à répondre aux besoins particulièrement aigus de ce quartier dans ce domaine.

Ainsi, au travers de la panoplie complète de documents d'urbanisme que constituent un schéma d'aménagement, un Plan d'Occupation des Sols spécifique et un projet d'organisation de la circulation, les conditions d'une mise en valeur du site du canal Saint-Martin sont-elles désormais réunies. Cependant, pour atteindre l'ensemble des objectifs fixés aussi bien du point de vue de la composition du paysage, de l'utilisation du plan d'eau, de l'animation du cheminement que de la structure sociale et économique du quartier, il est bien évident que ces règles d'ensemble, si elles sont nécessaires, ne sont pas suffisantes. Il reste pour la ville de Paris à y ajouter une action quotidienne et persévérante concernant le traitement des espaces publics, l'amélioration et l'entretien de ses jardins et de son mobilier urbain, les acquisitions foncières qu'elle peut envisager, les réalisations directes de constructions de logements et d'équipements qu'elle peut entreprendre, etc. C'est dans la conjonction de ce type d'interventions, prolongeant et élargissant celles qui ont été engagées au cours des dernières années, et du corps d'orientations et de prescriptions qui viennent d'être adoptées pour déterminer l'avenir du canal et de ses abords, que réside la clef d'un aménagement harmonieux et humain de cet espace exceptionnel.

L'étude de l'APUR qui a servi de base à l'élaboration du présent dossier a été principalement conduite par MM. Luc Tessier et Philippe Mathieux.





L'AMENAGEMENT DES TERRAINS CITROEN

Installées depuis la fin du siècle dernier à la limite Sud-Ouest de Paris, au bord de la Seine, les usines Citroën, à l'image de la plupart des grandes entreprises d'industrie métallurgique qui existaient dans la capitale, déménagent hors de ses murs. Alors que l'effectif de l'établissement implanté sur le quai portant le nom du fondateur de la firme dépassait 17 000 personnes, dont 12 000 ouvriers, en décembre 1968, ces chiffres, sept ans plus tard, tombent respectivement à 6 000 et 2 000 travailleurs et ont encore régressé depuis. Seul le siège social de Citroën est appelé à demeurer à cet emplacement. La libération d'une surface de près de 23 hectares fournissait naturellement l'occasion d'une grande opération d'urbanisme dont la puissance publique ne pouvait se désintéresser.

Après s'être rendue maîtresse des terrains en procédant à leur rachat pour une somme de l'ordre de 375 millions, la Ville de Paris a entrepris la préparation de leur aménagement. Une étape décisive a été franchie à cet égard avec l'adoption par le Conseil de Paris, le 25 juin 1976, d'une délibération fixant les orientations maîtresses de l'opération en ce qui concerne sa délimitation, son parti d'aménagement, son programme, son phasage et le lancement des premières études de mise en œuvre du projet.

C'est ce mémoire préfectoral exposant à l'Assemblée Municipale les éléments de ce dossier et lui soumettant les choix qu'il lui était proposé d'effectuer que Paris-Projet publie dans les pages qui suivent. Ce texte et les éléments graphiques qui l'accompagnent constituent désormais le fondement et le cadre des études qui doivent se poursuivre pour entreprendre et conduire à son terme cette grande intervention d'urbanisme.

L'acquisition par la Ville de Paris, d'environ 23 hectares de terrains détenus par la Société Citroën, décidée par délibération de l'Assemblée Municipale en date du 29 juin 1972, représente l'une des plus importantes opérations foncières réalisées par la collectivité publique à l'intérieur de la capitale au cours des dernières décennies.

L'extension spectaculaire du domaine de la Ville, résultant de l'acte de vente conclu le 28 juillet 1972, ouvre, sur une emprise nouvelle, vaste et bien située, l'occasion d'un aménagement de très grande importance, à la hauteur de l'effort financier qu'elle a consenti, avec l'aide de l'Etat, pour s'assurer la propriété de cet espace.

La préparation de l'opération à conduire à cet emplacement s'est déroulée sur un triple plan :

— les dispositions juridiques de nature à assurer une certaine maîtrise de l'évolution de l'ensemble du secteur urbain environnant ont été prises par le moyen :

• d'abord, de la prescription, par arrêté préfectoral en date du 5 janvier 1971, d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) partiel couvrant plus de 56 hectares,

• ensuite, de la création, par arrêté préfectoral en date du 20 novembre 1972, d'une zone d'aménagement différé (Z.A.D.) portant sur 47 hectares.

— la libération des terrains et immeubles vendus par la Société Citroën a été menée par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne conformément au calendrier prévu : d'ores et déjà une dizaine d'hectares (1) se trouvent ainsi complètement évacués.

— les études d'urbanisme devant conduire à l'institution d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C), ainsi que le prévoyait la délibération du Conseil de Paris en date du 29 juin 1972, ont été poursuivies : après une recherche exploratoire menée par la SEMEA XV, l'APUR, avec le concours de cette Société et des Services de la Ville, a eu pour charge d'établir un ensemble de propositions permettant aux élus parisiens d'effectuer les choix essentiels à la définition, au lancement et à la conduite de cette opération. Ce sont les éléments de cette étude et les conclusions qu'il est proposé d'en tirer qu'exposent les développements qui suivent.

Les choix ainsi présentés à l'approbation de l'Assemblée Municipale concernent successivement :

— la définition du périmètre de l'opération ;

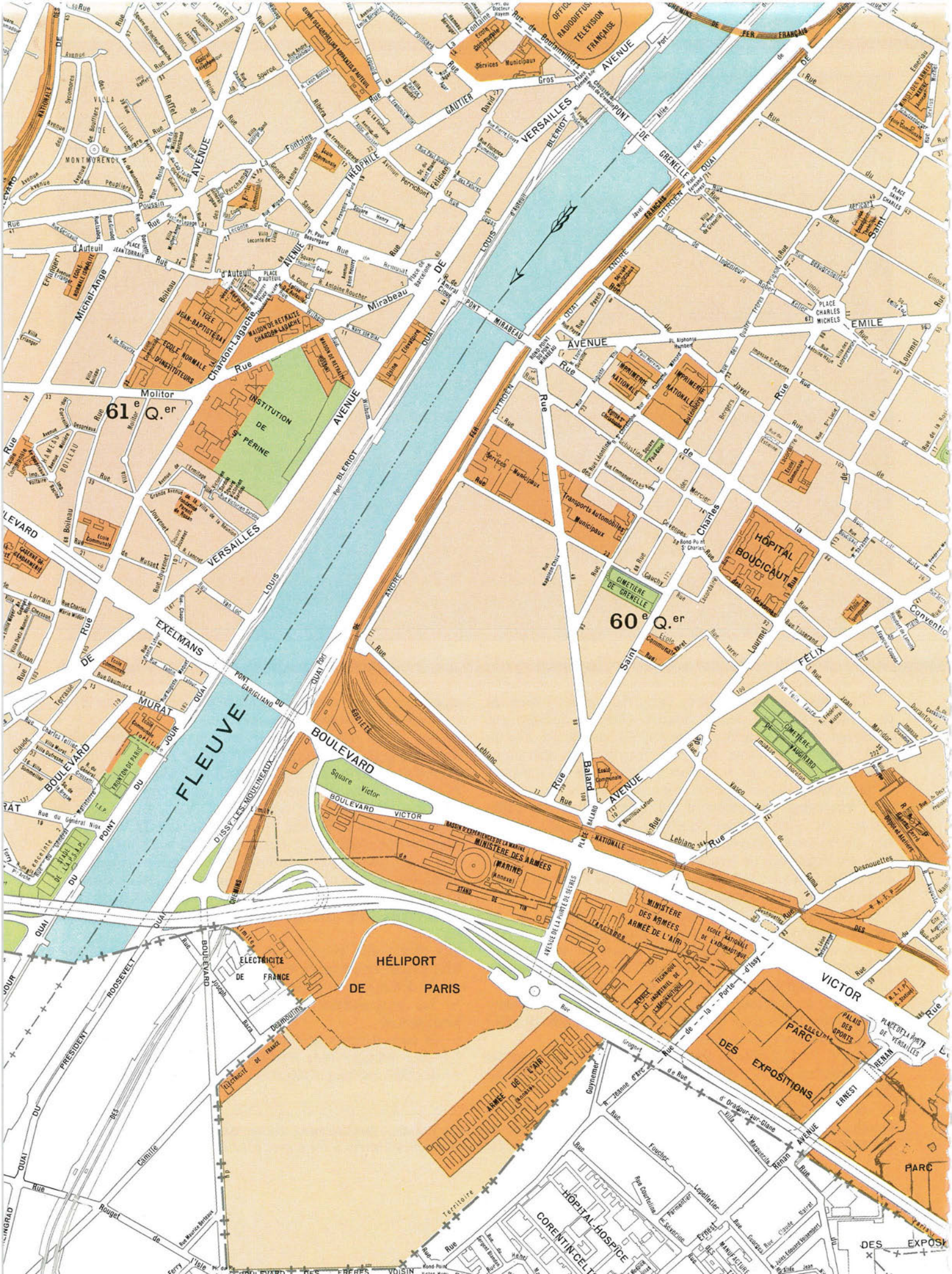
— les programmes à y inclure et leurs principes de localisation ;

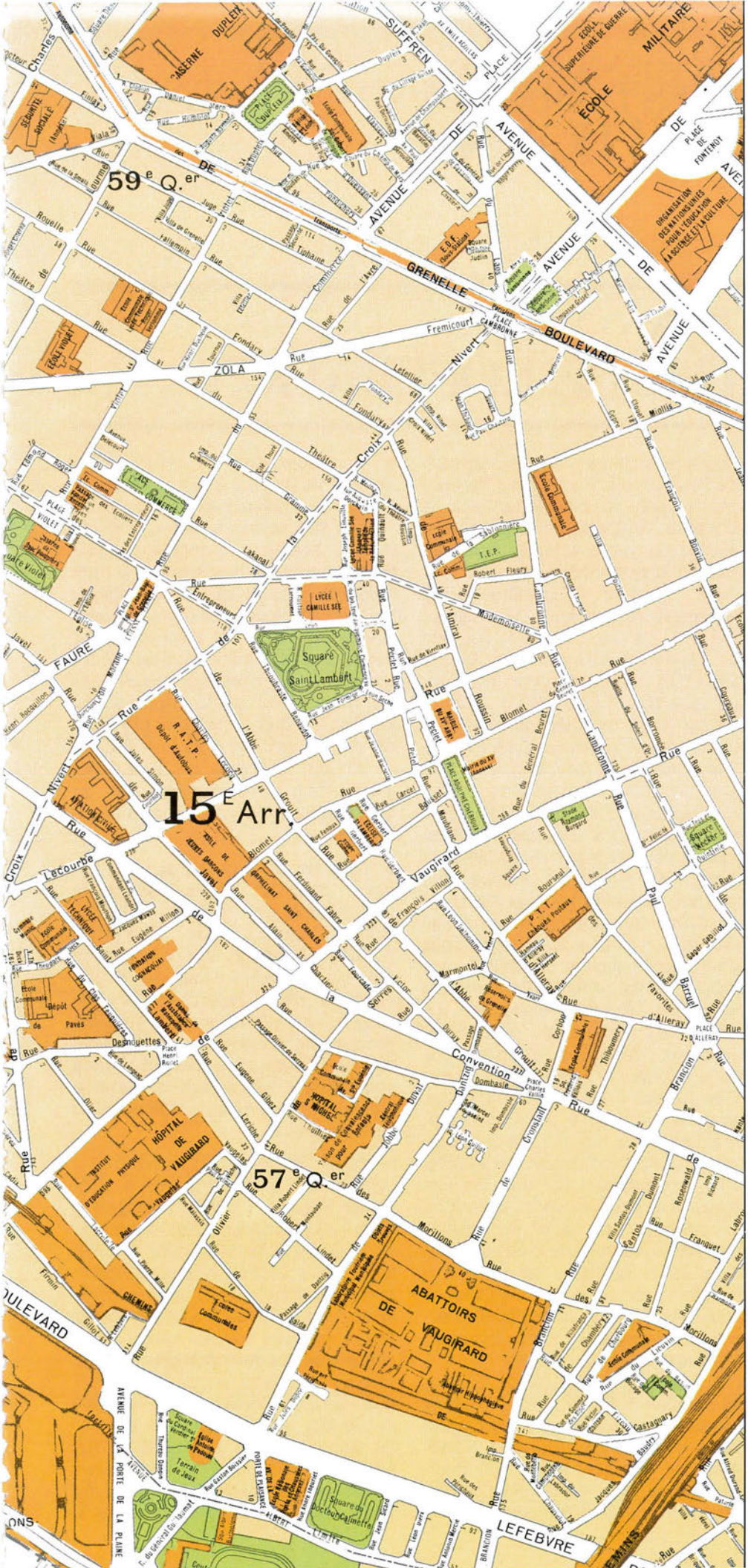
— le parti d'aménagement ;

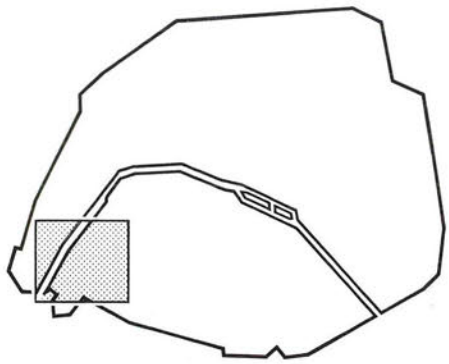
— les conditions et le phasage de sa réalisation ;

— les prolongements ultérieurs et extérieurs de l'opération.

(1) Depuis l'établissement de ce document, la superficie des entreprises libérées a été portée à 17,5 ha.


61 e Q.er
60 e Q.er
FLEUVE
HÉLIPORT DE PARIS
HÔPITAL-HOSPICE CORENTIN-CELTON
HÔPITAL BOUCICAUT
INSTITUTION DE G. PÉRINE
ÉCOLE NORMALE D'INSTITUTEURS
LYCÉE JEAN-BAPTISTE-SAY
MAISON DE RETRAITE CHARDON-LAGACHE
IMPRIMERIE NATIONALE
MINISTÈRE DES ARMÉES (MARINE)
MINISTÈRE DES ARMÉES ARMÉE DE L'AIR
PARC DES EXPOSITIONS
PALAIS DES SPORTS
CIMETIÈRE DE GRENELLE
CIMETIÈRE D'AUGIRARD
ÉLECTRICITÉ DE FRANCE
TRANSPORTS AUTOMOBILES MUNICIPAUX
OFFICE DE RADIODIFFUSION TÉLÉVISION FRANÇAISE
PONT MIRABEAU
PONT GARIGLIANO
PONT DE GRENELLE
AVENUE DE VERSAILLES
AVENUE THÉOPHILE GAUTIER
AVENUE EMILE ZOLA
AVENUE ANDRÉ CITROËN
BOULEVARD VICTOR
BOULEVARD MURAT
BOULEVARD EXELMANS
QUAI LOUIS BLÉRIOT
QUAI PRÉSIDENT ROOSEVELT
QUAI D'ISSY
RUE BALARD
RUE LEBLANC
RUE SAINT CHARLES
RUE LOURMEL
RUE FÉLIX FAURE
RUE DESNOUETTES
RUE VASCO DE GAMA
RUE DE LA PORTE D'ISSY
RUE HENRI MARTIN
RUE ERNEST RENAN
RUE MICHEL-ANGE
RUE MOLITOR
RUE CHARDON-LAGACHE
RUE D'AUTEUIL
RUE POUSSIN
RUE RAFFET
RUE THÉOPHILE GAUTIER
RUE PERRICHONT
RUE FONTAINE
RUE DE BOULAINVILLIERS
RUE DE LA FONTAINE
RUE DE LA SOURCE
RUE DE LA MAIRIE
RUE DE LA GEORGE
RUE DE LA MONTGOLFIER
RUE DE LA FONTAINE DE MEUNIER
RUE DE LA MAIRIE
RUE DE LA SOURC





Situés à la périphérie de Paris, les terrains Citroën présentent une grande importance pour l'aménagement de la capitale, non seulement en raison de leur taille, mais aussi de leur localisation au contact de la Seine et à un carrefour extrêmement complet de moyens de transport et d'accès : boulevard périphérique et boulevards des Maréchaux, voie express rive droite, quais de la rive gauche dont l'aménagement est prévu, ligne S.N.C.F. Invalides-Versailles prochainement raccordée à Orsay, Austerlitz et Juvisy, ligne de la Petite Ceinture dont la remise en service est projetée, etc.

L'AMENAGEMENT DES TERRAINS CITROEN

1 LA DEFINITION DU PERIMETRE DE L'OPERATION.

Il n'était pas concevable d'aborder le problème de l'aménagement des terrains Citroën acquis par la Ville sans l'inclure dans un contexte géographique plus large et sans faire référence aux profondes transformations dont de nombreuses emprises voisines — appartenant souvent à la collectivité publique — peuvent également être l'objet.

L'étude de l'APUR a par conséquent porté sur une zone très vaste délimitée par la Seine, le boulevard Victor, l'avenue Félix-Faure, la rue de Lourmel et l'avenue Emile-Zola, soit au total 74 hectares englobant en particulier les îlots intermédiaires entre l'opération en cours d'achèvement du secteur Beaugrenelle et celle qu'il faut entreprendre sur l'emprise Citroën.

Il n'était pas besoin de longues recherches pour constater à l'évidence l'existence, aux abords de la future opération, de deux types de tissus nettement contrastés :

— d'une part, un certain nombre d'îlots de caractère urbain, organisés autour des rues Saint-Charles et de la Convention, principalement voués à la fonction résidentielle, et présentant une organisation parcellaire tantôt de type traditionnel (vers le Nord), tantôt de conception plus récente (vers l'Est) ;

— d'autre part, une série de vastes emprises occupées par des services publics ou des entreprises privées à dominante industrielle.

L'examen des conditions et des perspectives d'utilisation de cette seconde catégorie de terrains a conduit à la conclusion que la plupart d'entre eux justifient ou réclament d'être réaménagés ou réaffectés.

• Tel est le cas, en premier lieu, pour des espaces qui sont ou qui seront la propriété de la Ville de Paris :

— une bande de cinquante mètres par rapport à l'actuel quai André-Citroën a été réservée, au titre des mesures d'alignement, par le Plan d'Occupation des Sols, depuis la rue des Cévennes jusqu'au pont du Garigliano, afin de permettre l'implantation d'un nouvel ouvrage de voirie se raccordant aux quais de la rive gauche.

— le Service Technique des Transports Automobiles Municipaux (T.A.M.) et le Service Central des Approvisionnements et Dépôts (S.C.A.D.) détiennent, pour leur part, une superficie d'environ 3,1 hectares (compte tenu de l'amputation qui a résulté de la construction récente du Central téléphonique Cévennes). Bien qu'aucune contrainte absolue n'exige le déplacement de ces installations, leur maintien à cet emplacement apparaît précaire et peu souhaitable : la plupart des bâtiments présente un caractère vétuste ; les conditions de fonctionnement des T.A.M. sont mal adaptées aux besoins actuels du service et au développement possible de son activité ; celles du S.C.A.D., en raison notamment de la présence et des perspectives d'extension du Central Cévennes, impliquent à terme une totale refonte ; la nécessité de reloger le garage des T.A.M. de la rue Didot, frappé d'une réserve pour un C.E.S. 600, impose en tout état de cause une opération d'aménagement qui se prête à un regroupement de plusieurs éléments de ce service ; enfin, et surtout, les emprises en cause s'intercalent entre les réalisations du Front de Seine et la future opération de Citroën et forment une sorte de coupure et d'obstacle entre ces deux grands aménagements qu'il serait particulièrement dommage de laisser subsister.

• A la lisière Sud des terrains Citroën, les emprises S.N.C.F. de la Gare de Grenelle sont également susceptibles d'être au moins partiellement réutilisées. La réouverture de la Petite Ceinture au trafic voyageurs, l'établissement de la liaison Ermont-Invalides, et le besoin pour la S.N.C.F. de disposer de voies de garage, impliquent le maintien d'un important faisceau de voies. Mais cela n'interdit pas, d'une part la libération d'emprises au sol (notamment en bordure de la rue Leblanc), d'autre part la couverture partielle des voies. Sans qu'une limite précise ait été tracée entre ces deux modes de réaffectation, et sans que les conditions qui y seraient posées aient été fixées, telle est la conclusion à laquelle a abouti sur ce point le groupe de travail constitué avec la S.N.C.F., en ce qui concerne les possibilités d'utilisation, à des fins sociales ou d'équipement public, de certains de ses terrains.

• Toujours au Sud des terrains Citroën, mais de l'autre côté de la rue Leblanc, une centrale de la Société Urbaine d'Air Comprimé S.U.D.A.C. forme une enclave de 3 300 m² au sol à l'intérieur de cet ensemble. Mais l'importance des équipements et réseaux liés à cette usine rendrait son déménagement difficile et coûteux, bien que sa réinstallation en sous-sol soit évidemment de nature à permettre une meilleure utilisation de cette parcelle.

• Sur la face Ouest de l'opération à entreprendre et en contrebas du quai André-Citroën s'étendent, le long de la Seine, les emprises du Port Autonome de Paris. Si le maintien dans la partie Ouest de la capitale d'un équipement portuaire, dont le trafic annuel représente 1 000 000 de tonnes, ne paraît pas devoir être mis en cause, il est possible de constater que cette activité présente une intensité et une importance assez faibles sur près de la moitié du linéaire qu'elle occupe en bordure du fleuve (environ à partir de la rue Cauchy jusqu'au pont du Garigliano). L'étroitesse des quais semble interdire de l'y renforcer notablement. Dans le

cadre d'une politique générale, fixée par le Schéma Directeur, de redistribution et de réorganisation de la fonction portuaire dans la capitale, il ne semble donc pas impossible d'envisager la libération partielle de cette berge.

• Non limitrophes des terrains Citroën, mais situées dans leur environnement immédiat, deux autres grandes emprises doivent enfin faire également l'objet d'une opération de réaménagement :

— Il s'agit, en premier lieu, d'un terrain de près d'un hectare, délimité par les rues Balard, Sébastien-Mercier, Léontine et des Cévennes, et qui est la propriété de la Librairie Hachette. Cette entreprise envisage depuis de nombreuses années de transférer ses services d'exploitation hors de Paris et a demandé à la Ville de procéder à l'acquisition de cette vaste parcelle.

— Il s'agit, en second lieu, des surfaces occupées par l'Hôpital Boucicaut (2,8 hectares) : malgré certains investissements récents, la plupart des installations présente un état de vétusté rendant indispensable soit leur transfert à un nouvel emplacement, soit au minimum leur reconstruction sur place.

• Il convient enfin d'ajouter qu'à l'angle Sud-Ouest des actuels terrains des Usines Citroën, cette Société, lors de l'acte de vente du 28 juillet 1972, s'est réservé la propriété d'une emprise de 15 000 m² destinée à la reconstruction de son siège social. Il a été convenu que si cette emprise devait obligatoirement border le quai André-Citroën, sa délimitation au Nord et à l'Est ne possédait pas un caractère intangible et pouvait être réajustée en fonction des nécessités de l'aménagement.

Une telle analyse de l'environnement immédiat des surfaces acquises par la Ville débouche sur une double conclusion :

— Il est clair que de très importantes emprises souvent limitrophes sont appelées, dans un avenir proche, à voir se transformer radicalement leurs conditions présentes d'occupation et d'utilisation. L'opération de Citroën ne peut manquer d'être conçue en tenant compte et en tirant parti de telles opportunités.

— Mais à l'inverse, ce serait pénaliser, alourdir et sans doute retarder cette opération que de vouloir y intégrer un trop grand nombre d'interventions sur un secteur trop étendu. Il convient, en particulier, de rappeler que de manière générale la réalisation d'une Zone d'Aménagement Concerté ne doit pas s'étendre beaucoup au-delà d'une dizaine d'années.

Pour concilier ces impératifs, il est proposé :

— d'une part, une image globale de l'aménagement à terme de l'ensemble urbain formé par les terrains Citroën et leur environnement, détaillant et illustrant les intentions d'avenir de la collectivité publique sur cette zone, si ses moyens financiers le permettent ;

— d'autre part, la détermination d'un périmètre plus restreint, quoiqu'étendu au-delà des emprises Citroën, et qui serait celui de la Zone d'Aménagement Concerté dont la création est demandée au Conseil de Paris.

Ce périmètre a été défini de manière à y inclure :

— les emprises dont l'aménagement du point de vue de la composition, de la desserte etc... est pratiquement indissociable de celui des parcelles acquises par la Ville à la Société Citroën : il s'agit de l'îlot dont cette entreprise a entendu se réserver la propriété pour son siège social et des surfaces de la S.N.C.F. susceptibles d'être récupérées au sol ou en « sursol » ;

— les emprises qui constituent des obstacles au contact des futures réalisations avec l'environnement immédiat et à une imbrication du tissu ancien et du tissu nouveau et dont le maintien laisserait les terrains Citroën dans leur enclavement d'aujourd'hui, notamment par rapport au Nord du 15e arrondissement et au Front de Seine. Il s'agit des terrains municipaux occupés par les T.A.M. et les ateliers de voirie ainsi que des terrains Hachette.

Le périmètre proposé pour la Z.A.C. est ainsi délimité par le quai André-Citroën après alignement, le bd Victor jusqu'à la place Balard, la rue Leblanc, la rue St-Charles, les limites du terrain Citroën situé à l'Est de la rue Saint-Charles, la rue Cauchy, la rue Gutenberg, la rue des Cévennes, la rue Léontine, la rue Sébastien-Mercier, la rue Balard et de nouveau la rue des Cévennes jusqu'au quai (environ 36 hectares).

Aux quelque 23 hectares de Citroën s'ajoutent donc les emprises S.N.C.F. entre la rue Leblanc et le boulevard Victor (8 hectares), les terrains municipaux occupés par les T.A.M., les ateliers du S.C.A.D. et le central téléphonique (3,7 ha) ainsi que les surfaces mises en vente par Hachette (1 ha) et quelques parcelles privées enclavées dans cet ensemble foncier.

Il est à noter que le tracé de ce périmètre n'a évidemment pas pour signification que la totalité des surfaces ou installations qui s'y trouvent incluses doit obligatoirement être complètement remodelée ou réaffectée : c'est ainsi, par exemple, que l'usine de la SUDAC, dont le déménagement ne s'impose pas, doit être maintenue dans son emprise actuelle, mais il est indispensable d'assurer son intégration au nouvel aménagement ; de même pour quelques parcelles privées à l'angle des rues Balard, Cauchy et Napoléon-Chaix ; enfin les 8 hectares de la S.N.C.F. ne sont pas réutilisables dans leur totalité, les emprises libérables étant constituées pour partie de la gare de marchandises attenante à la rue Leblanc et pour partie des terrains que la S.N.C.F. a concédés, le long du boulevard Victor, la liaison entre ces deux emprises devant s'effectuer par un passage en dalle au-dessus des voies ferrées conservées, dans l'éventualité d'une réouverture de la petite ceinture.

Parmi les grandes emprises qui existent aux abords des terrains Citroën, resteraient ainsi en dehors de l'opération :

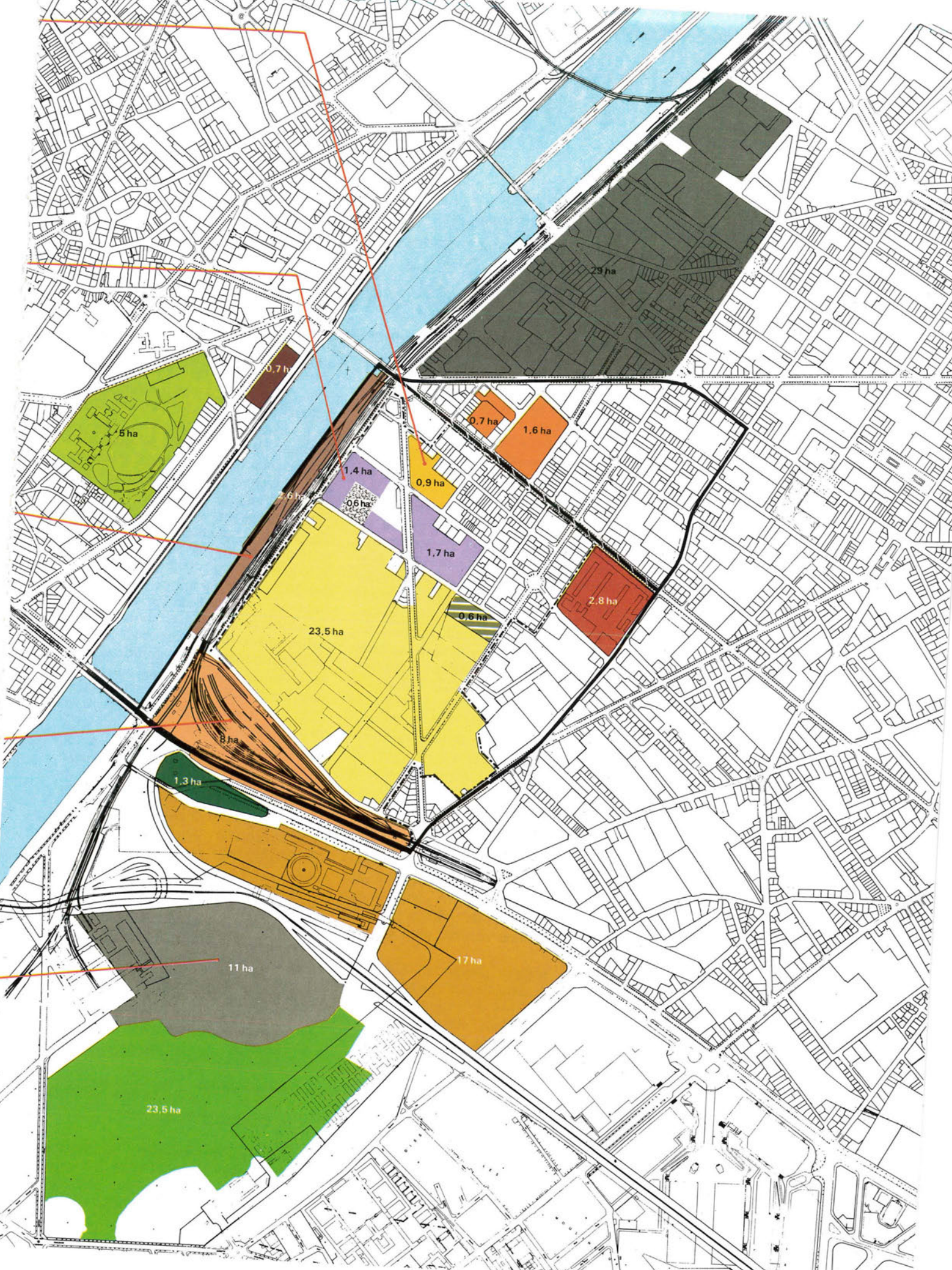
— l'élargissement du quai André-Citroën et les berges de la Seine : leur aménagement est en effet directement dépendant de la définition de l'opération de voirie dont la conception, le financement, l'échéancier ne peuvent être prématurément fixés ; le schéma d'aménagement présenté comporte une proposition de remodelage de l'ensemble composé par cette future voie rapide, les voies S.N.C.F. Invalides-Versailles et une partie des emprises du Port Autonome, dans la mesure où le traitement de la façade de l'opération sur la Seine présente évidemment une grande importance, quel que soit le parti retenu : mais il a paru plus sage, aussi longtemps que des décisions définitives ne seront pas prises à cet égard, de ne pas immédiatement englober cette réalisation dans la Zone d'Aménagement concerté et de ne pas en faire un élément constitutif de son programme ;

— les terrains de l'Hôpital Boucicaut : géographiquement coupés des emprises de Citroën, ils ne peuvent, en tout état de cause, être réaménagés qu'à partir du moment où un autre équipement hospitalier serait effectivement construit dans cette partie de Paris et effectivement entré en service ; c'est à cette date seulement qu'il semble souhaitable que la Ville décide définitivement du programme à réaliser (même si l'étude d'aménagement en présente une première image) et qu'elle fixe la procédure opérationnelle à suivre à cette fin.

CITROEN : GRANDES EMPRISES DU CONTEXTE.

périmètre : POS 71, ZAD 72.
zone d'étude 75
23,5 ha citroën
2,8 ha hôpital
3,1 ha TAM 0,6 ha central P.T.T.
2,3 ha imprimerie nationale
0,9 ha hachette
0,6 ha cimetière
8 ha SNCF
2,6 ha port
17 ha ministère de l'air
11 ha héliport
1,3 ha square Victor
23,5 ha parc des sports
29 ha front de Seine
5 ha sainte Périne
0,7 ha usine élévatoire

0 50 100 200m


29 ha
0,7 ha
5 ha
0,7 ha
1,6 ha
1,4 ha
0,9 ha
2,6 ha
0,6 ha
1,7 ha
2,8 ha
0,6 ha
23,5 ha
8 ha
1,3 ha
11 ha
17 ha
23,5 ha

2 LES PROGRAMMES ET LEURS PRINCIPES DE LOCALISATION.

L'éventail des choix possibles pour un aménagement d'une telle ampleur peut apparaître comme extrêmement large. En réalité, trois ensembles de considérations en restreignent la marge :

— les orientations déjà définies par le Conseil de Paris pour l'avenir de ces terrains ;

— les contraintes liées à l'utilisation de ces emprises et à la nature de leur environnement immédiat ;

— les besoins ou demandes qui se sont exprimés.

• Dans sa délibération de juin 1972, l'Assemblée Municipale a décidé que l'opération devrait avoir comme double dominante l'habitat et la création d'un ou plusieurs espaces verts ou libres représentant une superficie totale d'environ 13 hectares. Elle a précisé que 50 % au minimum des logements à réaliser devront être à caractère social et ajouté que les surfaces affectées aux bureaux et aux activités ne devraient en aucun cas dépasser 20 % du programme bâti. A l'occasion de l'examen du Schéma Directeur de Paris, ces indications ont été confirmées puisque cet aménagement figure au nombre des « grandes opérations publiques à dominante d'habitat et d'équipement » et parmi les interventions susceptibles de prendre part à la mise en valeur du site de la Seine et à la création de nouveaux espaces verts dans la capitale.

• Un certain nombre d'hypothèques pèsent en second lieu sur la composition du programme : outre les éléments maintenus (S.U.D.A.C., surfaces conservées par la S.N.C.F., petits îlots privés) ou les engagements pris lors de l'acquisition des terrains (siège social de Citroën d'une surface hors œuvre de 45 000 m²) il s'agit de la nécessité de reloger sur l'emprise les services municipaux dont la restructuration est souhaitable pour l'aménagement, mais ne peut avoir lieu sans l'offre d'une nouvelle implantation. (T.A.M., y compris le garage de la rue Didot, et S.C.A.D.).

• Enfin, plusieurs programmes importants ont demandé à trouver place dans l'opération et paraissent mériter d'y être accueillis :

— l'intérêt d'offrir à l'Assistance Publique, ainsi qu'elle le demande, la possibilité de réaliser, à l'occasion de cet aménagement, un équipement hospitalier moderne dans le 15e arrondissement — et à son profit — paraît incontestable : la vétusté des hôpitaux Boucicaut et Vaugirard est patente ; certains locaux de ce dernier établissement devront être restitués à l'université ; la modernisation de Laënnec et de Necker réclame le transfert de certains services ; le 16e arrondissement tout proche ne dispose lui-même d'aucun hôpital ; enfin la situation des terrains Citroën est favorable à tous les égards en raison des facultés de desserte par moyens rapides (boulevard périphérique, future voie rive gauche, héliport) ou par transports en commun (métro, Invalides-Orsay, Petite Ceinture). Le programme en cause porterait sur environ 60 000 m² hors œuvre, soit de l'ordre de 600 à 700 lits, réclamant une emprise au sol de 3,5 ha ;

— la réserve prévue en faveur des P. et T. dans le 15e arrondissement ayant été levée à la suite de l'enquête d'utilité publique, cette administration demande de son côté la possibilité d'implanter un centre de tri automatique, dont le besoin est relativement urgent pour desservir le 15e et le 16e arrondissements. L'emprise nécessaire au sol est de l'ordre de 0,5 ha pour un bâtiment d'environ 10 000 m². Il semble également qu'il s'agisse là d'une réalisation indispensable ;

— enfin, le Port Autonome de Paris a manifesté le souhait de loger ses services dans un immeuble d'au moins 5 000 m², sur un emplacement proche de la Seine et dans cette partie de la capitale, en contrepartie de l'abandon de ses installations actuelles, particulièrement inesthétiques, du quai de Grenelle et au lieu de l'agrandissement qu'il avait un moment projeté d'y réaliser. L'emprise au sol étant réduite, cette localisation semble admissible, d'autant plus qu'elle ne porterait les surfaces totales de bureaux qu'à 50 000 m², ce qui est loin du plafond des 20 % du programme total déterminé par le Conseil de Paris ;

— plusieurs autres suggestions ont été naturellement présentées, mais il s'agit de programmes moins « lourds », dont la présence dans l'aménagement ne pèse pas au même titre sur sa conception et son déroulement. Il n'est donc ni nécessaire ni utile de prendre dès à présent position à leur égard. C'est dans un stade ultérieur d'avancement de l'opération qu'il appartiendra à l'organisme aménageur de proposer, le cas échéant, une décision, en fonction notamment des possibilités effectives de financement de ces différents projets.

Ainsi, en dehors des espaces verts, des logements et des équipements publics et commerciaux qui doivent les accompagner, c'est à un total de l'ordre de 170 000 m² de programmes de caractère plus ou moins exceptionnel que l'on aboutit :

— Hôpital ..... 60 000 m² H.O.
— Centre de tri .. 10 000 m² H.O.
— Bureaux (Citroën + Port) 50 000 m² H.O.
— Installations (TAM - Voirie Activités diverses) 50 000 m² H.O.

Comme d'autre part, la surface globale des espaces verts ne peut descendre au-dessous d'une douzaine d'hectares, sauf à abandonner l'ambi-

tion de création d'un parc, la « fourchette » de construction de logements avec les équipements correspondants s'établit aux alentours de 3 000 logements, sur la base d'un C.O.S. de 3 sur les îlots du périmètre de la ZAC qui seraient consacrés à cette fonction. Le volume global de l'opération ne dépasserait pas de la sorte 450 000 à 500 000 m², soit un C.O.S. d'ensemble variant entre 1,3 et 1,4.

A ces divers éléments de programme, quelques principes de localisation s'imposent quel que soit le parti de composition souhaité.

Ces principes découlent non seulement des caractéristiques des diverses emprises du périmètre d'aménagement et de leurs abords, ainsi que de la nature des programmes et de leurs exigences de fonctionnement, mais encore de l'échéancier de libération des terrains concernés : il serait évidemment regrettable de « geler » des emprises disponibles pour des équipements dont la réalisation ne pourrait intervenir que de manière nettement différée.

Appuyée au boulevard Victor, une zone comprenant les emprises S.N.C.F. et une partie des terrains Citroën limitrophes de la rue Leblanc doit accueillir les principaux équipements exceptionnels et les activités. Ce choix se fonde sur le fait qu'il s'agit d'implantations qui nécessitent une bonne desserte, qui induisent des nuisances (camions), ou dont l'emplacement est prédéterminé (siège Citroën). Cette zone est, à l'inverse, la plus défavorable pour l'installation de l'habitat (nuisances de la voirie, paysage quelque peu ingrat, éloignement des équipements existants et isolement par rapport aux autres quartiers, difficulté d'utiliser, pour des logements, la dalle partiellement établie sur le domaine S.N.C.F., etc...). Ces inconvénients seraient mieux supportés par les locaux techniques des équipements hospitaliers.

C'est donc à cet emplacement que doit s'effectuer :

— à l'Ouest, l'implantation du siège social de Citroën, à proximité duquel il semble également possible de localiser celui du Port Autonome ;

— en lisière Sud, le relogement des services municipaux (T.A.M., S.C.A.D.) auxquels des activités nouvelles peuvent éventuellement s'ajouter ;

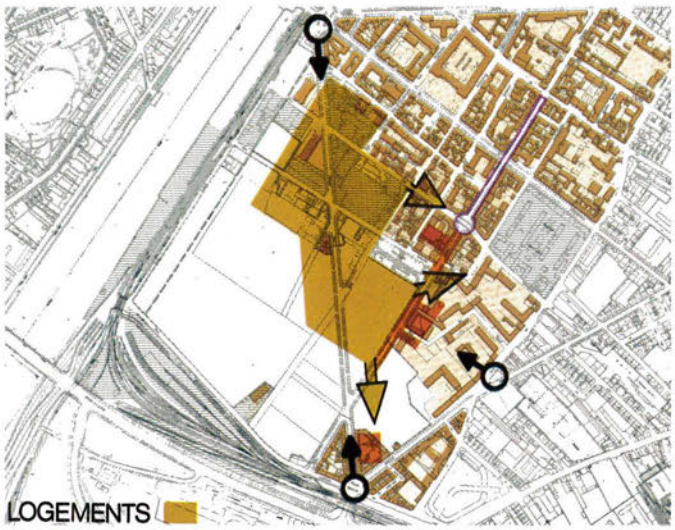
— à l'Est, la construction de l'hôpital.

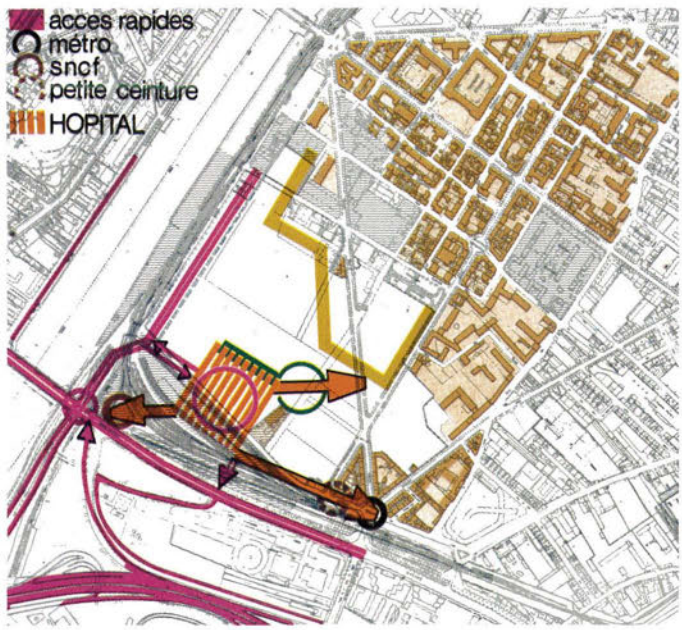
Pour ce qui est des logements, en fonction des objectifs définis, c'est au plus près du quartier existant et le long des deux axes principaux de ce quartier (Saint-Charles et Balard) qu'il est proposé de les localiser.

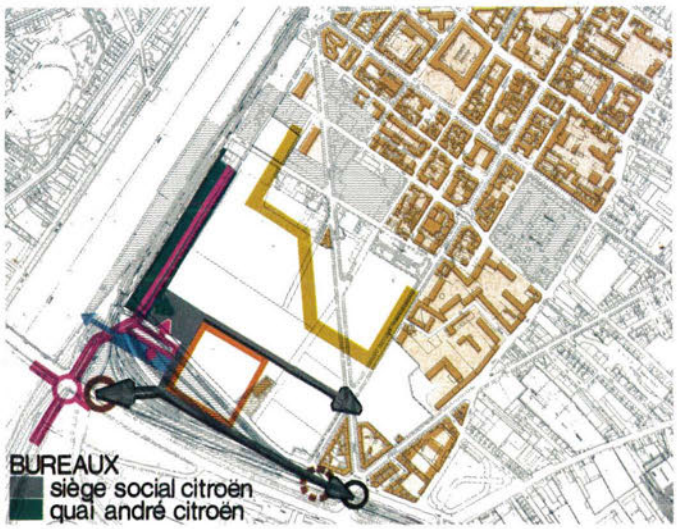
Les équipements intégrables et les commerces seront concentrés aux points de jonction des tissus anciens et nouveaux et notamment dans le prolongement de l'axe actuel d'équipements que forme la rue Saint-Charles. Les équipements non intégrables au bâti seront réalisés en transition entre les logements et l'espace vert.

Le parc vient ainsi occuper une position médiane entre la zone d'activités et d'équipements et les logements, dans le sens Sud-Nord, et entre la Seine et les logements, dans le sens Ouest-Est.

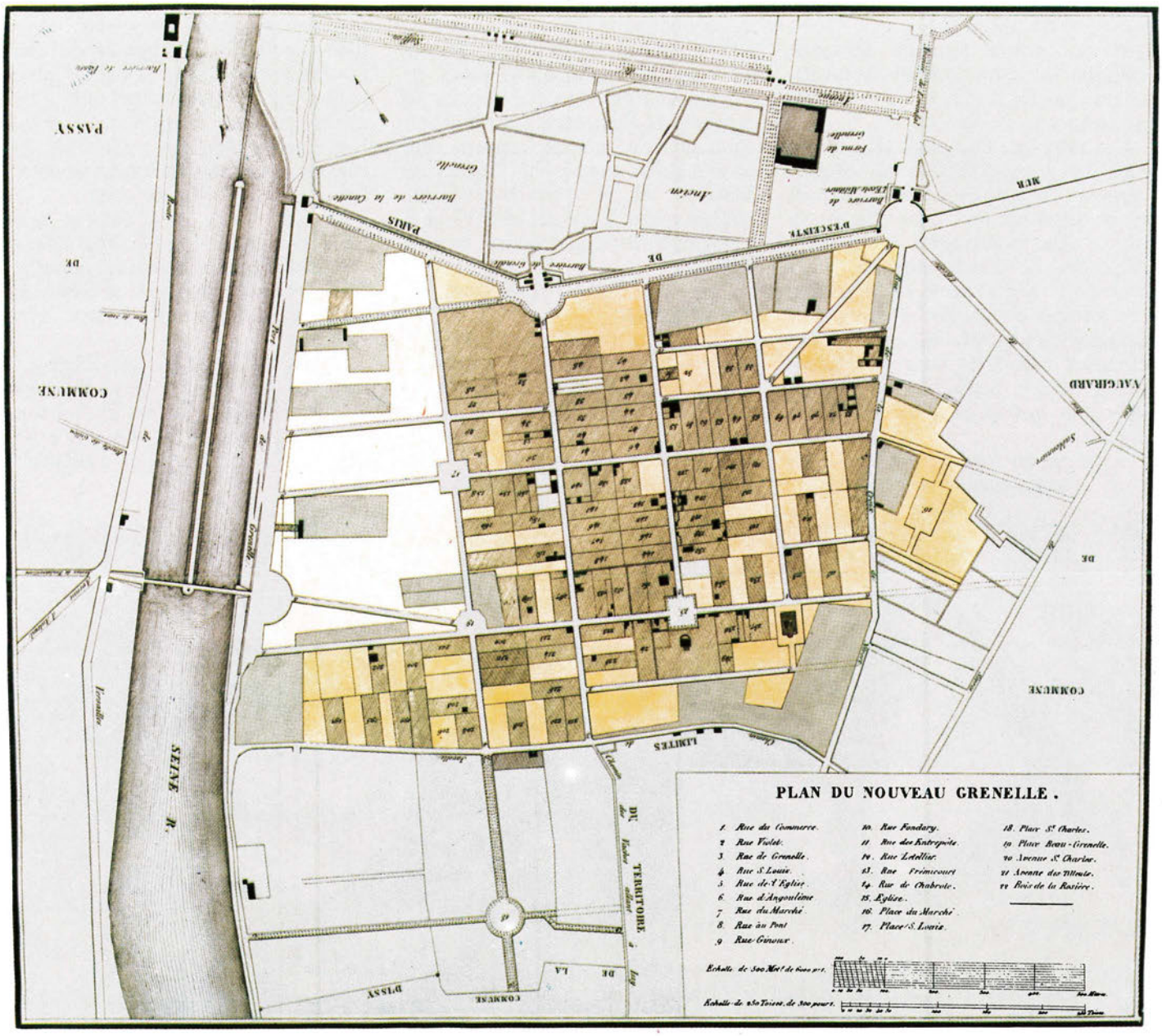
Mais c'est toutefois sur l'agencement, par rapport aux autres éléments du programme, de cet espace qui doit donner sa marque à l'ensemble de l'opération, qu'il convenait d'effectuer un choix.







Quel que soit le choix effectué pour l'aménagement de l'espace, la localisation des divers programmes de l'opération semble devoir obéir à quelques impératifs qui se trouvent donc respectés dans les diverses solutions présentées.



Sur la plaine de Grenelle qui formait avec la plaine de Vaugirard un vaste ensemble d'un seul tenant jusqu'à la construction des fortifications de Thiers, la morphologie d'un parcellaire rural s'est longtemps maintenue et s'est, presque sans transition, adaptée à l'installation de grandes entreprises industrielles. Au contact de l'ancien mur d'enceinte de Paris, le lotissement du hameau Grenelle amorçait toutefois un nouveau mode d'occupation de l'espace, qui se trouvera bloqué vers le Sud par la présence des usines, et faisait apparaître quelques-uns des principaux axes structurants du quartier actuel : la rue Saint-Charles, la rue des Entrepreneurs avec leur système de placettes.

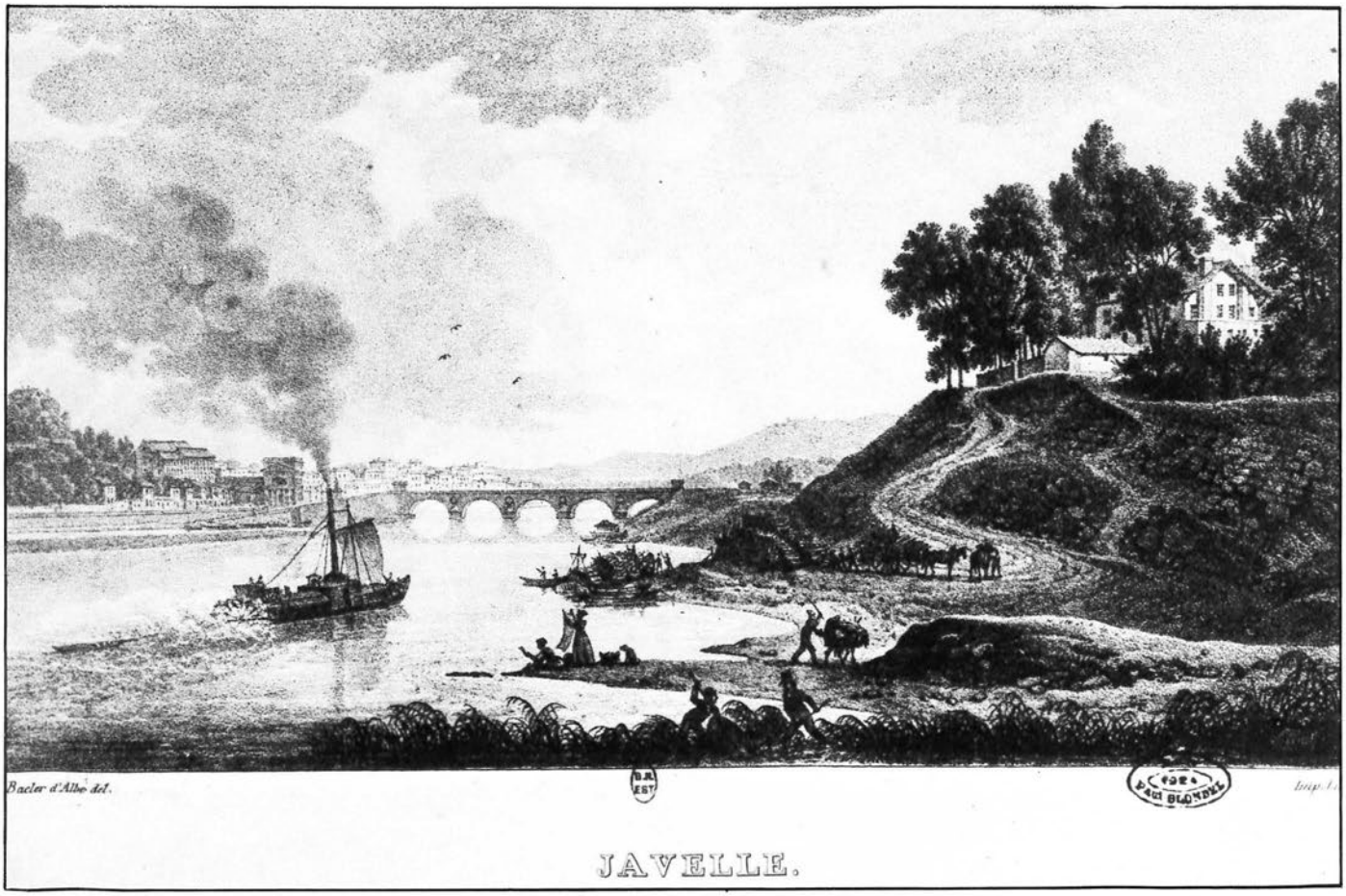
3 LE CHOIX D'UN PARTI D'AMENAGEMENT.

Aux constantes que représentent la détermination d'un périmètre de Z.A.C. à l'intérieur du secteur étudié, la définition des principaux éléments du programme et de leurs implantations, s'ajoutent encore cependant quelques règles de traitement de l'espace qui semblent devoir être posées dans tous les cas :

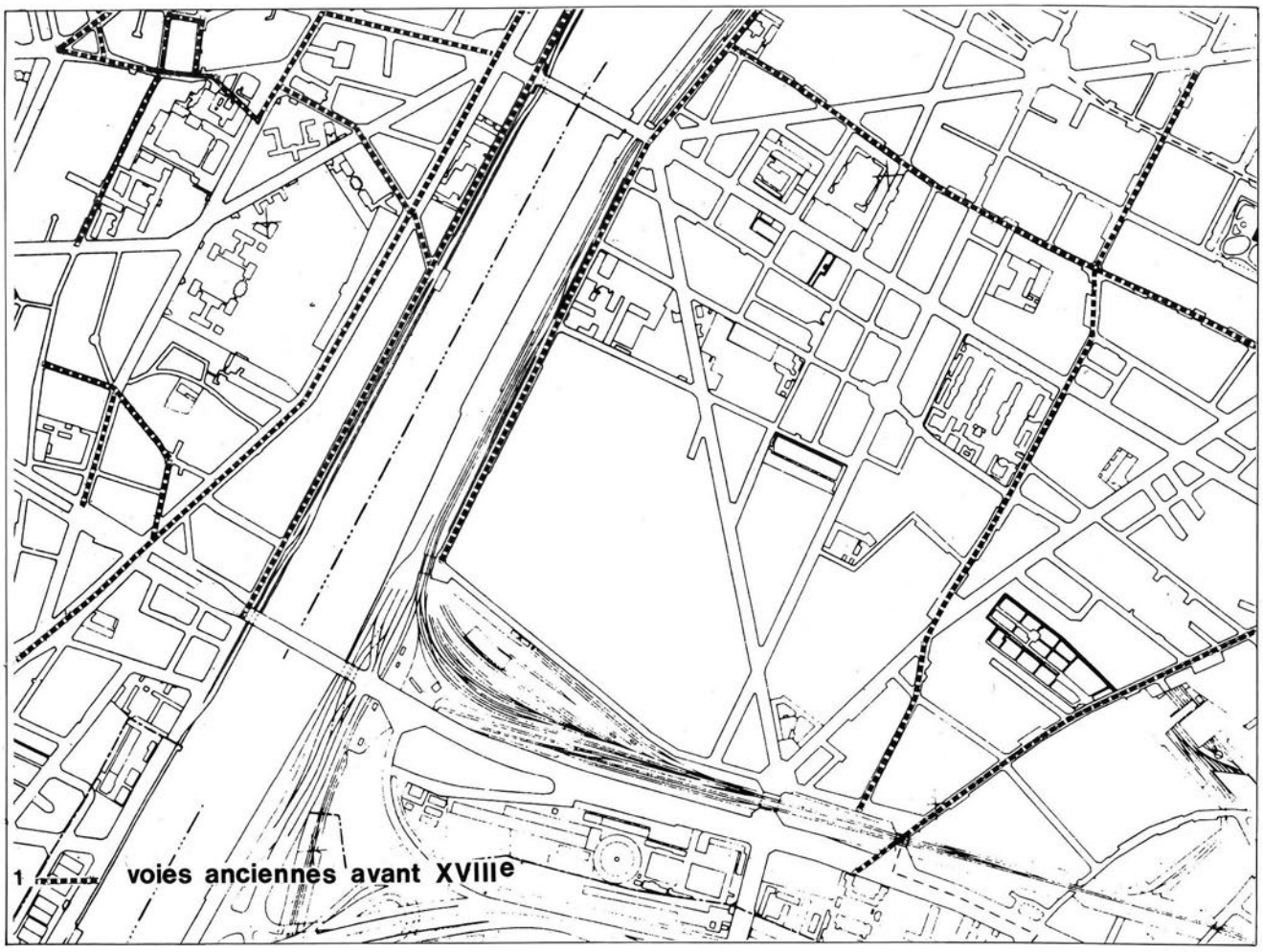
• Compte tenu des orientations actuelles dans le domaine de l'urbanisme, il a été admis que les projets présentés excluraient en tout état de cause les immeubles de grande hauteur ou de dimension massive et s'efforceraient au contraire de respecter une échelle des îlots voisine de celle des quartiers environnants.

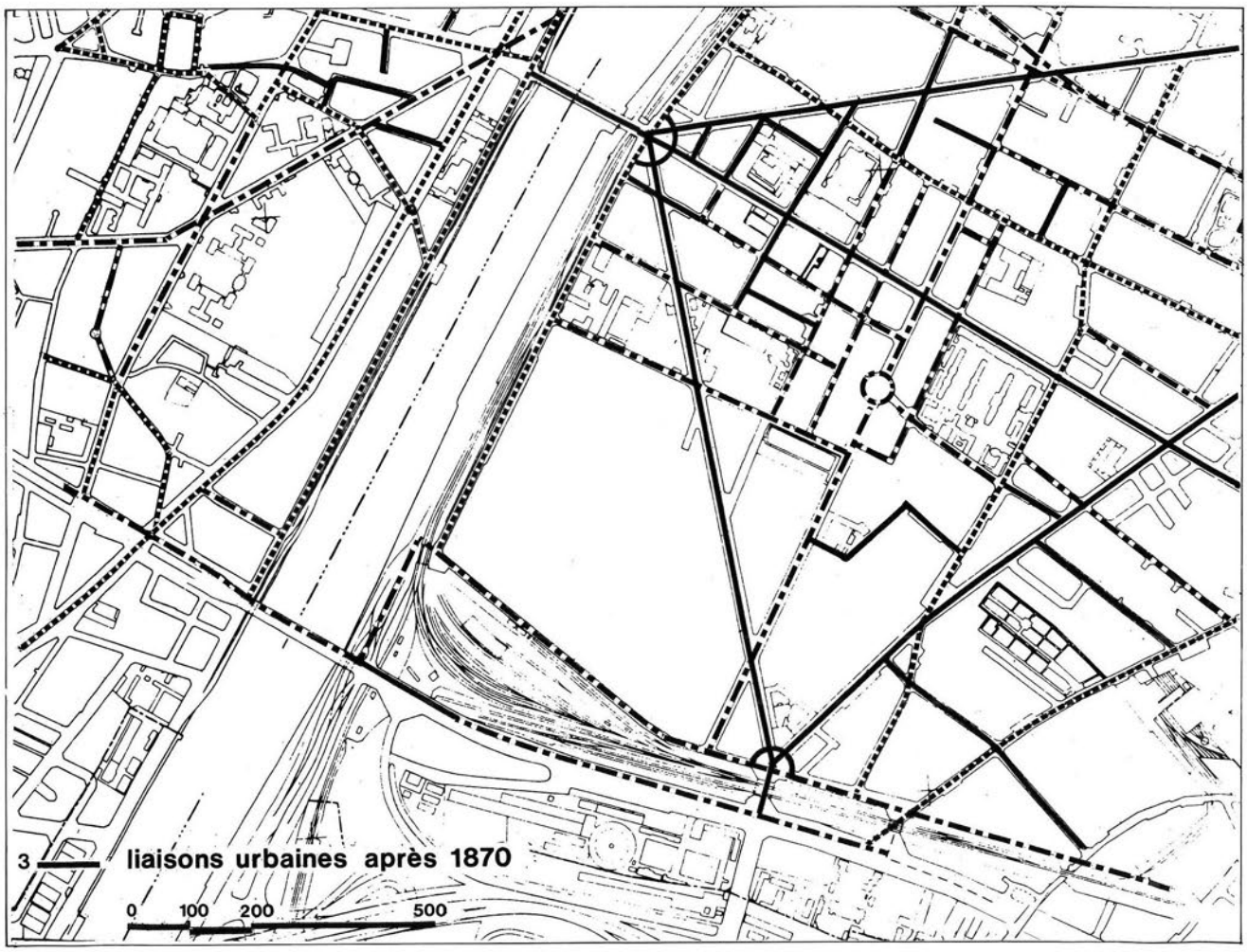
La volonté d'identifier dans une certaine mesure le nouveau tissu à l'ancien, donc de diversifier le bâti, de développer une densité moyenne avoisinant un C.O.S. 3 sur les îlots habités, de ne pas dépasser — sauf ponctuellement — des hauteurs comprises entre R + 4 et R + 7, donne aux différents projets étudiés une morphologie à peu près identique.

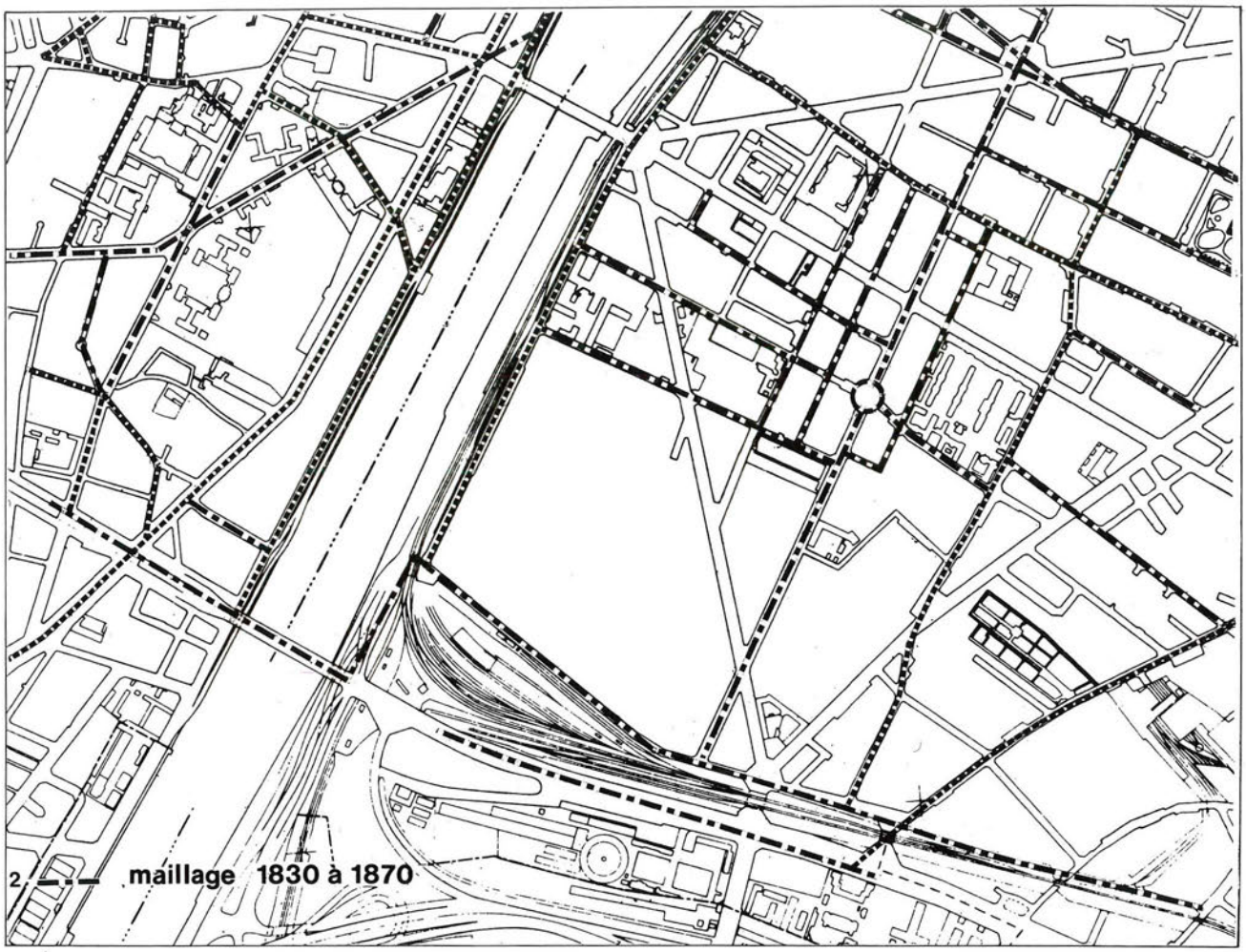
• En ce qui concerne l'organisation urbaine, l'analyse de la trame des voies dans le secteur d'études et de l'histoire de sa formation fait apparaître que la présence de la vaste emprise des usines Citroën a comme bloqué l'évolution de ce quartier et le processus « naturel » de son urbanisation. Pour obtenir que les nouveaux aménagements s'intègrent dans cette partie de la ville telle qu'elle existe, en évitant tout effet de rupture brutal, l'un des plus sûrs moyens a consisté à structurer les différents projets en prolongeant, en poursuivant, en enrichissant les lignes de force autour desquelles s'est constitué le quartier actuel. Ce principe n'a

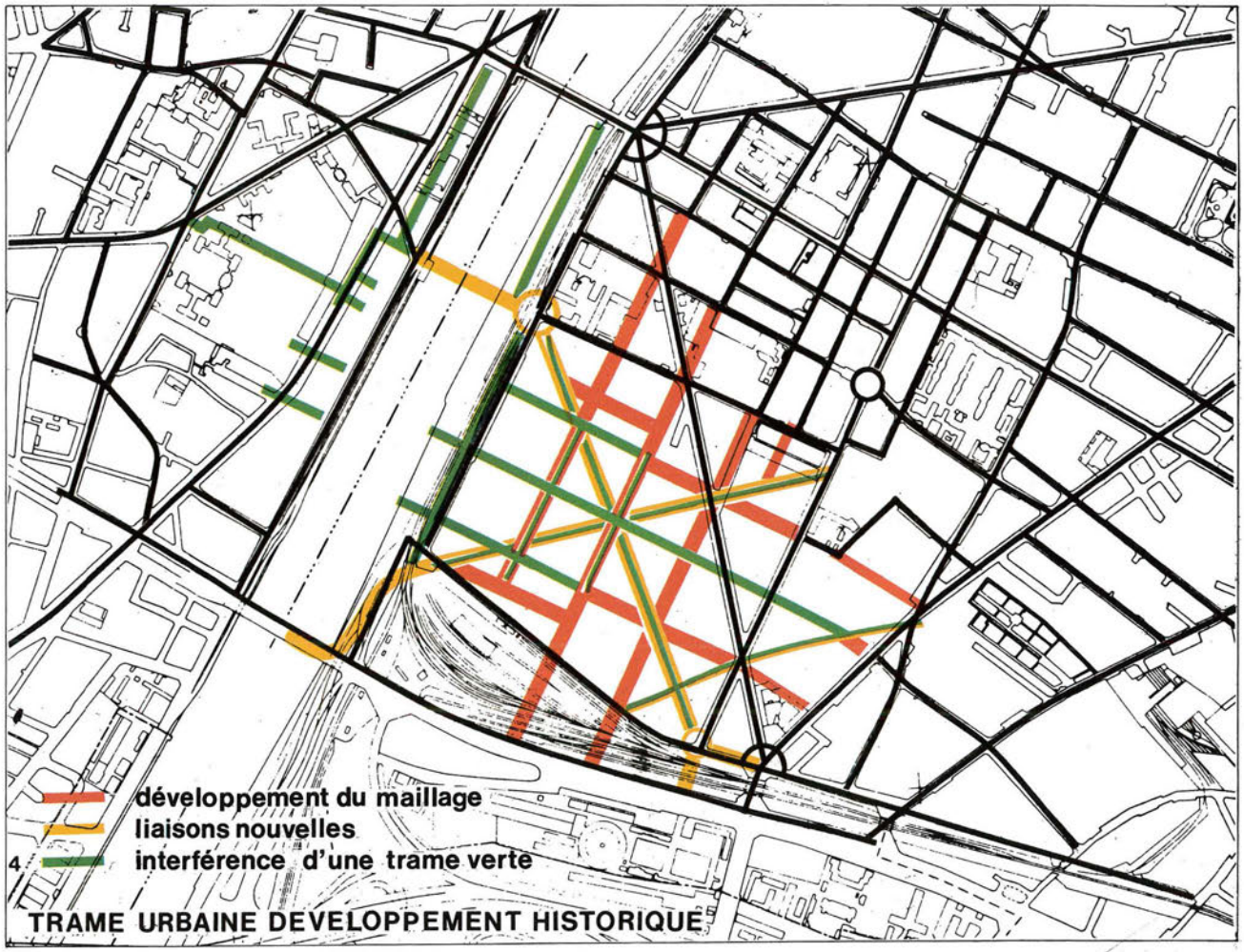


Autour du « Moulin de Javelle » un petit centre de loisirs qui existait au 17e siècle avait progressivement fait place à quelques activités commerciales et industrielles et notamment à une fabrique de produits chimiques d'où proviendra « l'eau de Javel ».


1
voies anciennes avant XVIIIe


3
liaisons urbaines après 1870
0
100
200
500


2
maillage 1830 à 1870


développement du maillage
liaisons nouvelles
4
interférence d'une trame verte
TRAME URBAINE DEVELOPPEMENT HISTORIQUE

naturellement pas pour objet une sorte de reconstitution historique d'un développement possible du secteur, mais il tend, par ce moyen, à faciliter une pratique et une lecture communes du quartier ancien et du quartier nouveau plutôt que leur opposition brutale.

• Pour l'espace vert enfin, l'analyse de la situation du 15e arrondissement et la prise en compte de l'ensemble du site parisien conduisent dans tous les cas à la poursuite de deux objectifs simultanés. L'insertion de ce parc dans un quartier dense et excentré et dans un arrondissement trop peu pourvu en espaces verts (les squares intérieurs à l'arrondissement correspondant à 0,47 m² par habitant), excluait certaines solutions : il ne pouvait être question de faire de ce parc le jardin privatif des nouveaux programmes édifiés en disséminant ceux-ci sur toute son étendue, à la manière de certaines opérations d'urbanisme survenues aux alentours de Paris ; il ne pouvait non plus être question de donner à ce parc une seule vocation monumentale et paysagère, à l'échelle de l'ensemble de la capitale, ou d'en faire le lieu d'implantation d'équipements très spécialisés de loisirs (du type Jardin d'Acclimatation ou Tivoli), appelant une fréquentation issue de tout Paris sans répondre aux besoins immédiatement voisins de calme, de verdure et de détente. Mais il ne paraissait pas concevable non plus, pour une réalisation aussi exceptionnelle, en bordure de la Seine, de ne pas chercher à replacer cet aménagement dans le cadre plus vaste de la composition du site de la capitale et de la succession d'espaces majeurs qui, au fil des siècles, sont venus border son fleuve.

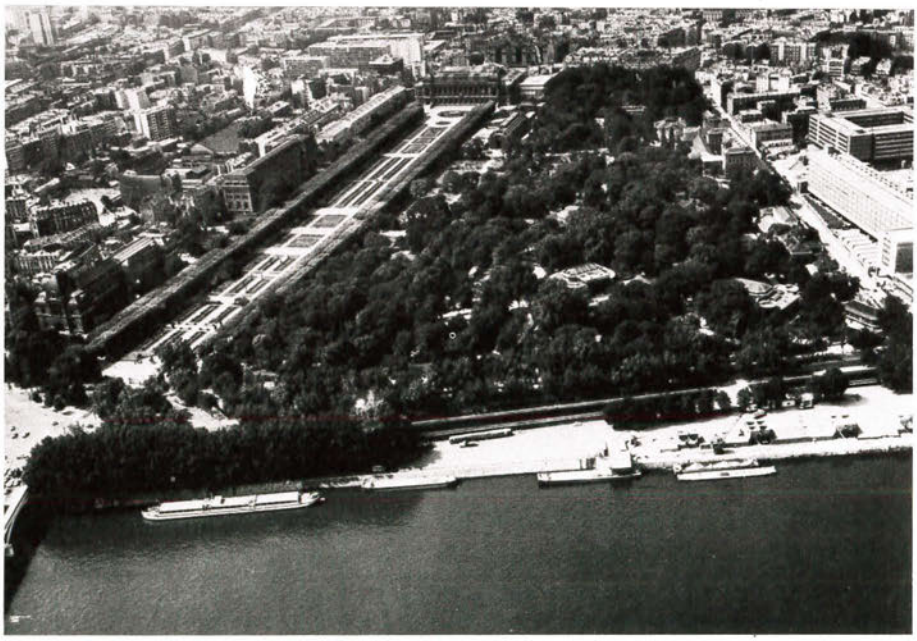
Le parti retenu est ainsi dans tous les cas de créer un parc qui participe de l'ensemble parisien par sa forme — notamment par la manière de traiter son contact avec la Seine — mais destiné essentiellement au 15e arrondissement et au secteur pour ce qui est de sa fréquentation. Ce parti implique à l'intérieur du parc deux types d'espaces différenciés : d'une part, un ensemble comportant un effet de masse consacré à la détente et la promenade d'autre part, des espaces de taille inférieure plus liés à une pratique quotidienne, plus intégrés au quartier et remplissant la fonction de squares ou de surfaces de dégagement de certains équipements (par exemple sports peu consommateurs d'espace).

L'existence d'un large « tronc commun » de données et de choix, résultant des contraintes du site et des programmes aussi bien que des orien-

RAYONNEMENT PIETON 1/4 d'heure

existant projeté en cours

Pour une large fraction de l'importante population du Sud-Ouest de Paris, tout parc urbain de bonne taille est hors de portée piétonne si l'on estime que la durée d'une marche consentie pour s'y rendre ne saurait couramment excéder un quart d'heure. Le parc projeté sur les terrains Citroën permettra, avec celui dont la réalisation est engagée sur les anciens abattoirs de Vaugirard et avec le jardin prévu dans le secteur Maine-Montparnasse, de constituer un réseau complet et bien réparti d'espaces de promenade et de loisir. Le parc de la Plaine de Vaugirard, davantage destiné aux sports et aux jeux, est complémentaire de cet équipement en espaces verts.



L'articulation des grands espaces publics sur le lit du fleuve, la mise en relation de l'espace vert et du plan d'eau, comme au jardin des Plantes, constituent des éléments majeurs de l'agrément et de la force du paysage parisien.

tations essentielles de l'urbanisme parisien, n'interdit pas que, sur cette base, plusieurs partis d'aménagement assez profondément différents soient concevables.

Dans le souci d'ouvrir au maximum le champ de la réflexion et du choix, l'APUR a procédé à l'analyse de plusieurs d'entre eux.

Il a, dès l'abord, écarté trois hypothèses ne répondant pas de manière satisfaisante à l'ensemble des objectifs précédemment déterminés :

— L'une poussait à l'extrême la volonté de raccrocher les tissus neufs aux tissus anciens et rejetait de ce fait le parc à l'angle Sud-Ouest de l'emprise, ce qui avait pour effet une coupure excessive du parc par rapport au quartier existant, la neutralisation de sa façade appuyée à la S.N.C.F. et une mauvaise diffusion d'espaces verts secondaires dans le quartier.

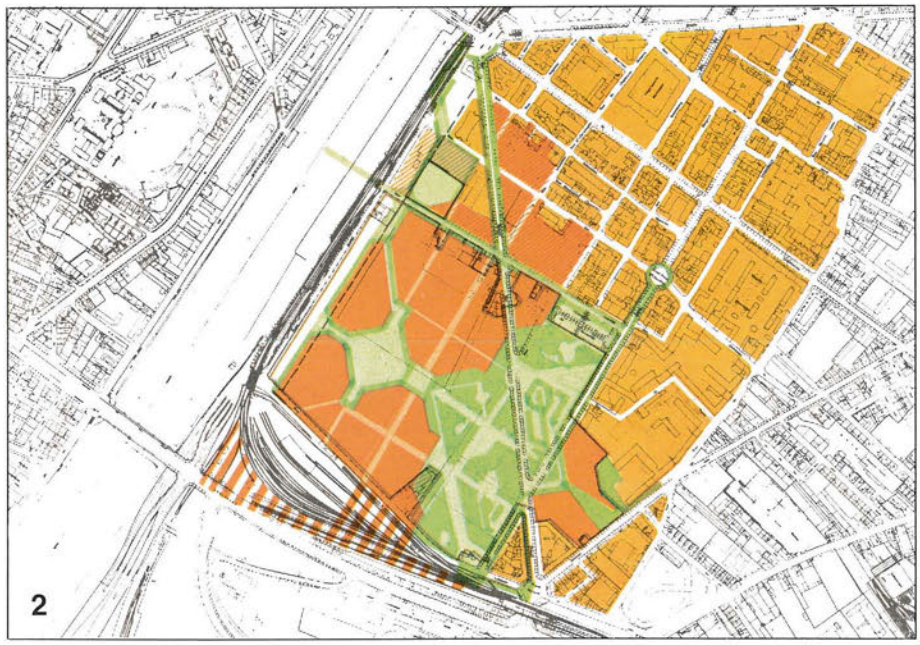
— Au contraire, une solution faisant du parc un espace intérieur jouxtant le quartier ancien et permettant ainsi une fréquentation facile du voisinage immédiat imposait d'implanter la plupart des constructions en Front de Seine, coupait le quartier ancien du nouveau, transformait radicalement le caractère des rues Saint-Charles et Balard, rendait difficile un traitement adapté du site de la Seine et, du fait des échéances de libération, retardait la réalisation du parc.

— Une troisième hypothèse, inspirée par le souci de diffuser au maximum des espaces verts dans l'habitat, aboutissait à une dissémination excessive de petits jardins avec les risques de « privatisation » qu'elle implique.

L'APUR a, au contraire, étudié de façon approfondie quatre autres partis d'aménagement semblant répondre de façon plus ou moins complète aux différentes contraintes et aux objectifs multiples de l'opération, mais qui se différencient surtout par la disposition et le traitement du parc ainsi que par l'organisation — par rapport à lui — du domaine bâti.

Le Préfet de Paris, dans son Mémoire du 1er juin 1976, a proposé de retenir la première de ces solutions, tout en présentant à l'Assemblée Municipale, pour que son choix puisse s'exercer en parfaite connaissance de cause, les autres scénarios établis par l'APUR.

A l'issue d'un débat très complet, et alors que les différentes variantes faisaient l'objet d'une exposition publique au Salon d'accueil de l'Hôtel de Ville, le Conseil de Paris a adopté les conclusions qui lui étaient soumises et s'est prononcé en faveur du parti nº 1.



Les 3 hypothèses écartées.

B
C
C
P
T

PARTI n°1

● *Ce parti est celui d'un grand parc largement ouvert vers la Seine.*

Ce parc se décompose en un vaste espace central d'un seul tenant représentant une dizaine d'hectares et en trois jardins de quartier, de plus d'un hectare chacun, venant mettre des îlots de verdure au contact le plus immédiat du quartier existant et assurant à partir de celui-ci une continuité de cheminement vers le cœur de l'emprise. L'ouverture très ample du parc vers la Seine l'agrandit visuellement de toute la largeur du fleuve. Elle se prête en outre, lorsque surviendra la libération de la partie des berges où l'activité du port est la moins importante, à l'établissement, en plusieurs emplacements, de prolongements du jardin jusqu'au bord de l'eau. Le traitement du parc, de type très paysagé dans sa façade vers la Seine, prend un caractère plus urbain jusqu'aux jardins de quartier, à mesure que l'on se rapproche de la limite Est de l'opération et que les îlots de logements se disposent selon une trame plus resserrée.

L'architecture et la volumétrie des îlots principalement voués aux logements obéissent au même principe de traitement, allant du plus « urbain » sur la rue Balard au moins « urbain » aux abords du parc. Ce tissu nouveau est organisé à partir du prolongement des rues existantes du quartier et de la création de liaisons nouvelles, visant à le rendre accessible depuis les « portes » du secteur (place Balard - Garigliano - rond-point Mirabeau) et le rond-point Saint-Charles. Le réseau de voirie sera différencié en fonction du rôle joué par chaque voie : la rue Balard verra renforcer son image d'avenue avec des plantations d'alignement ; le maillage prolongé tendra à réintroduire les qualités de la rue traditionnelle dans le quartier nouveau ; enfin, la périphérie du parc devra être traitée de manière à assurer la plus grande « perméabilité » entre l'espace vert et le domaine construit (passages sous porches, cheminements internes aux îlots, etc.).

Ce parti d'aménagement a pour mérites essentiels la solution qu'il propose à la question centrale des rapports du parc et de la Seine en même temps que du parc et du quartier et la réponse qu'il apporte à l'ensemble des objectifs de l'opération :

— la surface totale des espaces verts est très importante (plus de 14 hectares), mais réserve la possibilité de réalisation d'un programme d'environ 3 000 logements ;

— l'ouverture sur la Seine est la plus large possible, et l'existence d'une zone verte « massive » et d'un seul tenant lui confère véritablement la qualité de parc. Cette réalisation forme ainsi l'un des éléments majeurs de la composition urbaine de la capitale et de l'aménagement du site de la Seine, justifiant par là même l'appui que l'Etat doit donner à sa réalisation ;

— cependant, la plus grande « surface de contact » entre le parc et les jardins qui le ramifient est assurée, non seulement avec les constructions nouvelles, mais avec le quartier existant : des espaces verts publics de bonne taille, bien reliés au parc central, « irriguent » le domaine bâti actuel et assurent à la fois une fonction de voisinage de type square et de « promenade paysagée » vers le cœur du jardin ;

— aucun des îlots nouveaux consacrés au logement ne se trouve isolé des axes principaux de la vie du quartier et une continuité aussi complète que possible est assurée entre les tissus « anciens » et « modernes ».

Par rapport à ce premier parti d'aménagement, plusieurs autres schémas ont été examinés. Ils présentent tous d'incontestables qualités qui démontrent, s'il en était besoin, que la préoccupation de l'administration et de ses services d'études a bien été de fournir aux élus des éléments de choix et non un jeu de projets « repoussoirs ».

Emprises aménageables

Structure du tissu existant

Structure du tissu proposé

Hôpital 700 lits

Equipement de quartier

Activités : C citroën - siège social
B bureaux du port
P tri postal
T t.a.m.

Cheminements piétons

Arbres actuels

Espaces plantés existants

Espaces plantés proposés

Principaux alignements d'arbres proposés

Périmètre de ZAC

0 50 100 200 m

B
C
P
T

PARTI n° 2

• Le *parti n° 2* est celui *d'un parc à caractère urbain :* il se décompose également en un espace central de 10 hectares et en deux jardins secondaires, mais, contrairement au parti n° 1, il est rigoureusement déterminé et délimité par les constructions qui l'entourent. Il s'ouvre sur le quartier au travers de « portes » ponctuant les rues qui aboutissent au parc. Vers la Seine, il est bordé par une série de constructions depuis le pont du Garigliano jusqu'au pont Mirabeau. A moins de conférer à des programmes de logements privés le double et sans doute luxueux privilège d'une vue sur le fleuve et d'une vue sur le parc, c'est à des réalisations de caractère public ou semi-public et d'un certain rayonnement qu'il conviendrait de consacrer ces surfaces.

Le nouveau quartier se structure autour de l'intersection de la rue Balard et du prolongement Sud de la rue Gutenberg. Les liaisons principales partent de ce centre vers le quartier Saint-Charles, la place Balard, le parc et la Seine.

Le caractère traditionnel de la rue Saint-Charles et le rôle de « mail » de la rue Balard sont également affirmés. La confrontation entre le domaine bâti et le parc existe tout au long de son pourtour. Elle s'opère donc de manière plus directe et ne se prête guère à la recherche d'une atténuation par le traitement « mixte » d'une transition entre ces deux types d'espaces. Ce schéma, qui offre une surface totale de jardins un peu inférieure, paraît présenter le défaut d'isoler une petite bande de « Front de Seine » du reste du 15e arrondissement, d'enclaver quelque peu le parc au sein d'un domaine bâti, et d'en rétrécir l'image en le privant du dégagement, au moins visuel, que lui offrent les berges et l'espace du fleuve.

Emprises aménageables

Structure du tissu existant

Structure du tissu proposé

Hôpital 700 lits

Equipement de quartier

Activités : C citroën - siège social
B bureaux du port
P tri postal
T t.a.m.

Cheminements piétons

Arbres actuels

Espaces plantés existants

Espaces plantés proposés

Principaux alignements d'arbres proposés

Périmètre de ZAC

0 50 100 200 m

C
B
P
T
Imprimerie Nationale
Rue Mercier
Rue Gasparin
Rue Berger
Rue Vivienne
Rue Augusta
Rue Capitaine Marchal
Rue Paul Hervieu
Rue Gilbert
Rue Chevreul
Rue Pont Charraud
Rue Vitre
Rue Casselardit
Rue Bayard
Rue Riquet
Rue Bernard Mulé
Rue Jean Rieux
Rue Ozenne
Rue Rivière
Rue Bonnefoy
Rue Ferdinand Lassalle
Rue Jean Bart
Rue Jean Jaurès
Rue Jean Suau
Rue Jean Jaurès
Rue Jean Jaurès
Rue Jean Jaurès

PARTI n° 3

● *Le parti n° 3* est celui d'un *ensemble de jardins articulés :* à l'effet de masse jusqu'ici recherché se substitue une organisation plus linéaire des espaces plantés. Bien que ceux-ci conservent une largeur notable variant entre 50 et 80 mètres, c'est la longueur des parcours verts qui suggère l'importance du parc. Le site de la Seine est toutefois marqué par un évasement qui, combiné à une échappée visuelle, augmente la dimension perçue. La structuration du tissu s'effectue toujours selon le principe de prolongement du maillage, mais un rôle plus important est dévolu à une pénétrante verte en diagonale, du pont Mirabeau à la place Balard.

Le dédoublement de la place Balard, débouché de cet axe vert, réclame un aménagement de même ampleur à l'autre extrémité, sur la berge haute, avant le rond-point Mirabeau.

Le caractère d'avenue de la rue Balard est renforcé. Elle constitue le débouché des rues nouvelles sur le « collecteur », en diagonale, qui relie les jardins entre eux sous forme d'une avenue-jardin (un peu du type de l'avenue de Breteuil).

La disposition des îlots est commandée par la présence de cette « pénétrante verte ». Ils s'organisent parallèlement à celle-ci et en confrontation directe avec elle, ce qui suppose sans doute une architecture moins diversifiée que dans le parti n° 1.

Ce parti offre l'avantage de renforcer la possibilité de constructions de logements (jusqu'à 3 500) mais comporte une plus faible surface totale d'espaces verts (de l'ordre de 12 hectares). Il assure une excellente continuité de jardins et de promenades au cœur même du domaine bâti, mais aucun de ces espaces verts n'atteint une surface suffisante pour mériter véritablement le qualificatif de parc. Il ne répond de la sorte pas exactement à l'ambition fixée à cette opération du point de vue du quartier comme au niveau de l'ensemble de la capitale.

Emprises aménageables
Structure du tissu existant
Structure du tissu proposé
Hôpital 700 lits
Equipement de quartier
Activités : C citroën - siège social
B bureaux du port
P tri postal
T t.a.m.

Cheminements piétons
Arbres actuels
Espaces plantés existants
Espaces plantés proposés
Principaux alignements d'arbres proposés
Périmètre de ZAC

0 50 100 200 m

C
B
P
T
Imprimerie Nationale
Rue de Capitaine Ménard
Rue Jean Bertier
Rue Augustin Thierry
Rue Emile Zola
Rue Charlemagne
Rue Roi Gontran
Rue Clisson
Rue Mercier
Rue Crimée
Rue Crimée
Rue Curial
Rue Vaux
Rue Bergère
Rue Ostermann
Rue Grand Pont
Rue Richard Lenoir
Rue Crimée
Rue Crimée
Rue Curial
Rue Vaux
Rue Bergère
Rue Ostermann
Rue Grand Pont
Rue Richard Lenoir
Place Bellard
Avenue Jean Jaurès
Avenue Jean Jaurès
Avenue Jean Jaurès

PARTI n° 4

• *Le parti n° 4,* enfin, est celui d'un *parc octogonal au centre de l'emprise.* Il forme en quelque sorte un compromis entre les partis n° 1 et 2 : un vaste élément central existe également ; la disposition plus géométrique du domaine construit qui le délimite peut même en renforcer l'effet de masse ; l'ouverture vers la Seine n'est pas exclue mais est moins généreusement traitée que dans le parti n° 1 ; le parc se referme en effet relativement à ses abords et conserve une certaine autonomie. Cet agencement exige sans doute une plus grande homogénéité de l'architecture des logements bordant le parc et un caractère plus « ordonné » de son traitement. Ces diverses caractéristiques composent un espace libre moins végétal pouvant se rapprocher de la conformation d'une grande place plantée (un peu du type des « Quinconces » de Bordeaux). La rue Balard a un caractère résolument urbain ; elle se double d'une allée parallèle plus vaste qui assure la relation de la place Balard à « l'octogone ». Les rues nouvelles sont très courtes et constituent autant de portes échappant sur le parc. Ce parti reste toutefois excessivement enfermé sur lui-même pour composer, notamment vis-à-vis de la Seine, un espace vraiment majeur du site parisien sans que, pour autant, il présente l'avantage d'offrir un plus grand linéaire de contact entre le parc et le quartier. Il appelle en outre un traitement sans doute moins paysagé de surfaces vertes, ce qui ne semble pas le plus approprié au caractère du site et à sa localisation.

Au terme de la confrontation de ces diverses propositions, concrétisées chacune par un plan schématique qui en illustre les principes et en fournit une image, c'est de la sorte le parti d'aménagement n° 1 qu'il a été proposé de choisir et que le Conseil de Paris a décidé de retenir.

Emprises aménageables
Structure du tissu existant
Structure du tissu proposé
Hôpital 700 lits
Equipement de quartier
Activités : C citroën - siège social
B bureaux du port
P tri postal
T t.a.m.

Cheminements piétons
Arbres actuels
Espaces plantés existants
Espaces plantés proposés
Principaux alignements d'arbres proposés
Périmètre de ZAC

0 50 100 200 m

Avenue
Rue
Vito
Rue
Paul
Herrlich
Rue
du
Capitaine
Ménard
BOULEVARD
CASERNE
VICTOR

Le Conseil de Paris a retenu le parti n° 1 en raison d'un ensemble d'avantages :

- *un total d'espaces verts dépassant 14 hectares : à peu près l'équivalent du parc Montsouris,*
- *la combinaison d'un parc central de grande taille et d'un seul tenant, avec des jardins prolongeant ce parc à l'extérieur du quartier nouveau et au contact du quartier existant,*
- *une large ouverture vers la Seine permettant de faire de cet aménagement l'un des éléments majeurs de la composition du site de Paris,*
- *la possibilité cependant de réaliser un programme de 3 000 logements à proximité des axes actuels de la vie du quartier et en continuité avec le tissu urbain existant.*

Ce plan présente une image de l'aménagement proposé, mais ne constitue ni un plan-masse ni un projet d'architecture définitifs.

ESQUISSE DE RÉPARTITION DES MASSES

Hauteurs croissantes des édifices

Équipements

Cheminements piétons

4 LES CONDITIONS ET LE PHASAGE DE REALISATION.

A - Récapitulation du programme

Le plan d'aménagement n° 1 a été concrétisé graphiquement sous la forme d'une première esquisse de projet qui ne vise naturellement pas, en ce stade de l'étude du dossier, à représenter de manière définitive cette future opération — pour laquelle de nombreuses mises au point devront survenir (notamment, ultérieurement, à l'occasion de celle du P.A.Z.) — mais qui possède l'avantage de se prêter à une appréciation plus précise de l'option retenue et de ses conditions de réalisation.

Le programme correspondant à ce parti, établi cependant de façon nécessairement assez grossière, se décompose ainsi :

Type d'affectation	en m² hors œuvre	en hectares au sol
Espaces verts		14,2
Logements (au nombre de 3 000 - dont 50 % de logements sociaux)	270 000	9,9
Commerces (surtout le long des axes principaux au pied des immeubles)	7 000	
Equipements de voisinage	23 000	
Hôpital	60 000	3,5
Centre de Tri	10 000	0,5
TAM - Ateliers Municipaux - autres activités	50 000	3,3
Bureaux (Citroën + éventuellement Port Autonome)	50 000	1,6
	470 000	33,0

Il convient d'ajouter à ces chiffres les éléments maintenus compris dans le périmètre de la Z.A.C. (SUDAC-S.N.C.F., en plus des surfaces sous dalle dont elle disposerait, etc...) : de l'ordre de 3 hectares d'emprise au sol.

Abstraction faite de ces surfaces, la densité construite dans l'opération nouvelle reste ainsi bien inférieure au chiffre de 1,5 retenu pour la définition du plafond légal de densité (P.L.D.) dans Paris, bien que les équipements et services publics représentent près de 150 000 m² hors œuvre, soit environ un tiers du programme bâti. Ils occupent en outre directement de l'ordre de 25,4 hectares au sol sur un total de 36 hectares, c'est-à-dire plus de 70 % ; le reste des terrains, essentiellement voués, à l'habitation étant placé, ainsi que l'Assemblée Municipale en avait dès l'origine décidé, sous le régime du bail à la construction (sauf l'emprise du siège social de Citroën).

Malgré de telles caractéristiques, ce programme permet la réalisation d'un nombre relativement important de logements, notamment de caractère social, et contribue ainsi à la lutte contre la dépopulation excessive de la capitale. Il comprend aussi un apport d'emplois, pour la plupart transférés d'autres parties du 15e arrondissement (hôpital, services municipaux, port), atténuant très partiellement les effets de la disparition des effectifs des usines Citroën, à l'exception de ceux du siège. Leur chiffre s'établissait à 17 000 personnes en 1968. Il est progressivement tombé à 6 000 en 1975 (dont 2 300 ouvriers).

En ce qui concerne les équipements de quartier, une première approche de leur composition a été effectuée en fonction de la nécessité de répondre aux besoins qu'induirait la réalisation de 3 000 logements et de la constatation de l'insuffisance de certains équipements dans le secteur avoisinant.

Elle aboutit à la liste, pour le moment indicative, qui suit :

C.E.S. 600	4 000 m² h.o
Ecole Primaire 1 × 15 classes	3 000 m² h.o
1 × 10 classes	2 000 m² h.o
Maternelles 2 × 10 classes	4 000 m² h.o
Gymnase C	1 200 m² h.o
2 salles de sport	600 m² h.o
Club de jeunes	500 m² h.o
Foyer pour travailleurs migrants 100 lits	3 000 m² h.o
Foyer-restaurant pour personnes âgées	1 200 m² h.o
Centre Social/PMI/Dispensaire	1 000 m² h.o
Divers équipements administratifs (P. et T., Sécurité Sociale, Police...)	1 000 m² h.o
Crèches 2 × 60 berceaux	1 600 m² h.o
	23 100 m² h.o

B - Eléments financiers

Au stade de la création de la Zone d'Aménagement Concerté, il n'est pas requis de disposer déjà de l'état prévisionnel de recettes et de dépenses (E.P.R.D.) que réclame le dossier de réalisation. Mais il n'en est pas moins utile de définir — dès cette étape — une approche, même grossière, des données financières de l'opération. Une première exploration a été menée à cette fin, par les auteurs de l'étude, en s'appuyant en particulier sur les travaux qui avaient été effectués par la SEMEA XV.

Cette recherche a été réalisée à partir d'un certain nombre d'hypothèses :

• Les bases de calcul des dépenses

— Le coût des terrains déjà acquis est supposé rester à la charge entière de la collectivité publique et n'est donc pas intégré au bilan « aménageur ».

— L'acquisition de terrains extérieurs à Citroën est comptabilisée au prix du marché pour les parcelles attenantes et les terrains Hachette ; les emprises S.N.C.F. à un prix intermédiaire entre le prix de revient des terrains Citroën et le prix du marché. Les emprises municipales sont compensées par la prise en charge, par le bilan, de la réinstallation.

— Le coût de la réinstallation des T.A.M. et du S.C.A.D. a été estimé sur la base du prix moyen de constructions industrielles livrées brut et béton.

— Les V.R.D. pour les logements non H.L.M. seront à la charge des réalisateurs de ces programmes.

— L'aménagement du parc a été compté à un coût qui, selon son dessin final, peut varier entre 250 et 400 F/m² ; c'est-à-dire à un niveau inférieur, de façon plus ou moins marquée, au coût moyen d'aménagement des squares parisiens. En effet, sa taille et sa conception dans le parti retenu impliquent que subsistent des espaces libres justiciables d'un traitement peu onéreux.

— Le coût de construction des équipements et celui de la dalle sur les emprises S.N.C.F. ont été établis à partir de l'observation des coûts réels de réalisations identiques effectuées à Paris au cours des années récentes.

• Les bases de calcul des recettes

— Pour les logements H.L.M., seule la charge foncière plafond a été retenue, tandis que pour les logements aidés ou libres la charge foncière moyenne a été fixée à un niveau légèrement inférieur au marché du fait de l'application du bail à construction.

— Les charges foncières exigibles pour l'hôpital et le centre de tri correspondent au prix de revient/m² des terrains Citroën.

— En contrepartie de la réinstallation des services des T.A.M. de la rue Didot dans l'emprise de l'opération, une recette a semblé devoir figurer au profit de l'aménageur.

— Les subventions attendues de l'Etat ont été estimées à 40 % du coût foncier du parc, compte tenu notamment de la conception de cet équipement au regard de la politique générale voulue par les pouvoirs publics de mise en valeur du site de la Seine et de la composition urbaine de la capitale. Les autres subventions ont été évaluées à partir des moyens constatés pour chaque catégorie d'équipement.

Compte tenu de ces diverses hypothèses, et des majorations ou minorations que l'on peut envisager sur l'un ou l'autre des postes de ce calcul, il est possible de conclure que le bilan de l'opération doit et peut conserver un niveau d'équilibre. En tout état de cause, ainsi que le Conseil de Paris l'avait fixé pour règle, la Ville de Paris ne se trouverait pas engagée financièrement, en ce qui concerne les terrains Citroën, au-delà des dépenses qu'elle a consenties pour l'acquisition de ces emprises.

C - Mise en œuvre et phasage de réalisation

La fixation d'un périmètre permettant d'arrêter la création de la Z.A.C., le choix d'un parti d'aménagement donnant à la poursuite des études son cadre général et la définition des axes selon lesquels elles doivent être approfondies et précisées représentent une étape décisive dans la mise en marche de cette intervention exceptionnelle.

Le Conseil de Paris a manifesté sa préférence pour la formule d'une Z.A.C. concédée à un organisme aménageur. Il conviendra donc de rechercher, puis de choisir, le partenaire que la Ville souhaitera avoir pour lui confier définitivement la conduite de l'opération (1). Il conviendra, dans le même temps, de continuer la préparation des divers éléments du dossier de réalisation de la Z.A.C. : Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) assorti de son règlement et Etat Prévisionnel de Recettes et de Dépenses (E.P.R.D.).

Toutefois, la mise au point, nécessairement lente de l'ensemble de ces documents ne doit pas faire perdre de vue l'existence de terrains d'ores et déjà disponibles et l'échéancier de libération des autres emprises. Il serait regrettable, dès lors qu'un choix d'ensemble serait déjà effectué sur l'aménagement du secteur, de ne pas exploiter, en respectant cette cohérence globale, les opportunités actuelles et de soumettre le lancement de l'opération à sa mise au point définitive.

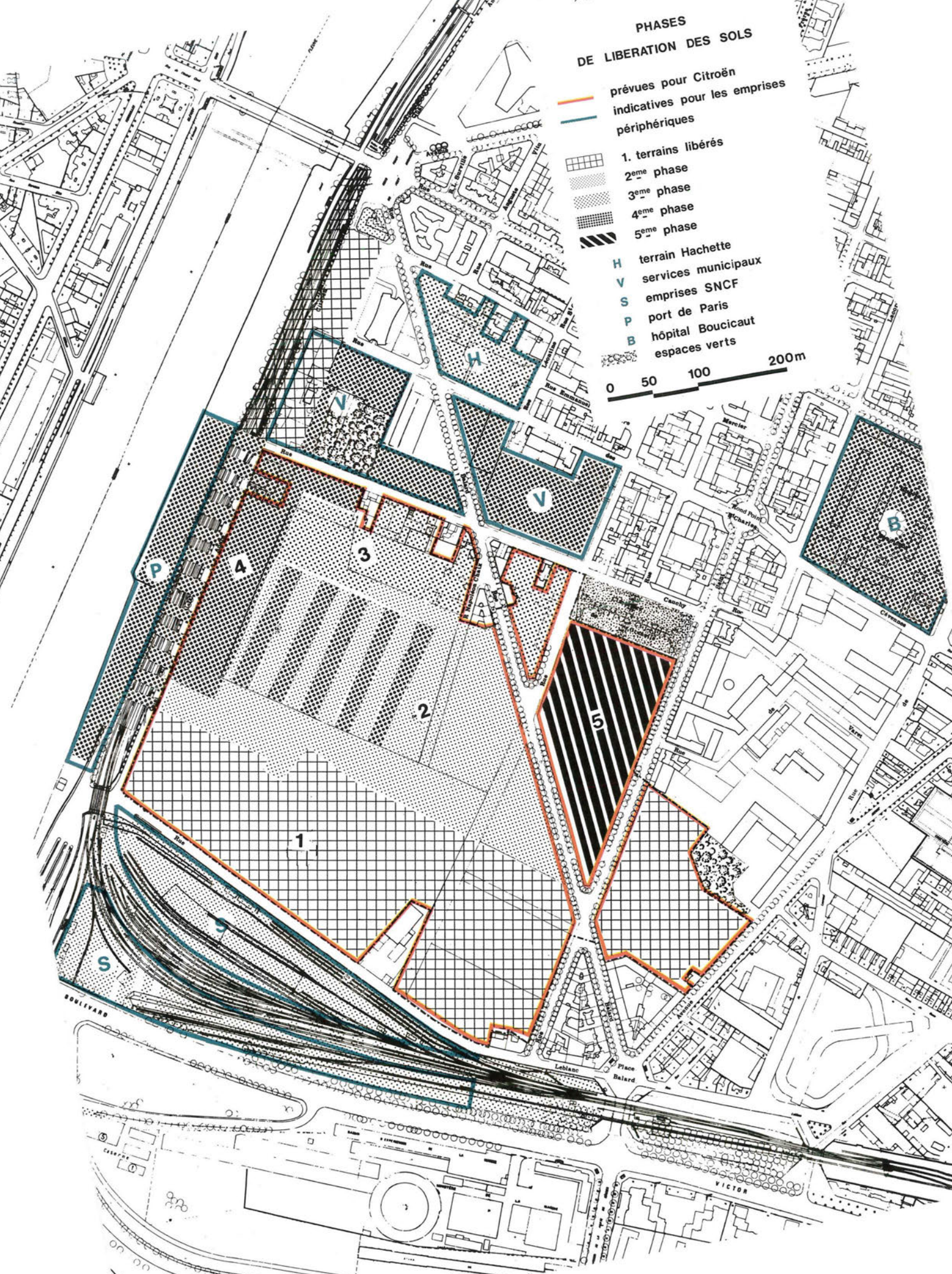
Plusieurs données s'imposent ainsi au phasage de réalisation du projet :

• dès à présent, un ensemble de terrains des anciennes usines Citroën (environ 10,5 hectares) se trouve disponible (le long de la rue Leblanc et à l'Est de la rue Saint-Charles) ;

• un échéancier de libération des autres emprises de Citroën, respecté jusqu'à présent, a été convenu dans l'acte de vente du 28 juillet 1972 :

— une nouvelle étape a consisté, à la

(1) Dans sa délibération du 25 juin 1976, l'Assemblée Municipale a précisé que la SEMEA XV aurait « vocation à devenir, le moment venu, concessionnaire de la Ville pour conduire cette opération ». Une convention l'associant aux études à poursuivre a été adoptée à cette fin en décembre dernier.


PHASES
DE LIBERATION DES SOLS
prévues pour Citroën
indicatives pour les emprises périphériques
1. terrains libérés
2eme phase
3eme phase
4eme phase
5eme phase
H terrain Hachette
V services municipaux
S emprises SNCF
P port de Paris
B hôpital Boucicaut
espaces verts
0 50 100 200m
1
2
3
4
5
H
V
V
P
S
B
Rue
Boulevard
Place Ballard
Leblanc
Victor

fin de 1976, dans la remise à la Ville d'un espace (7,4 hectares) qui forme à peu près le centre du terrain entre la rue Balard et le siège social de la Société Citroën et qui comprend en sous-sol un garage d'un millier de places ;

— les autres phases de libération, jusqu'à l'automne 1978, concernent donc les installations formant la frange de l'usine sur les principales voies du quartier : quai André-Citroën, rue Cauchy, rue Balard et rue Saint-Charles. Compte tenu de divers impératifs qui lui sont propres, la Société Citroën a fait connaître son souhait de retarder de manière plus ou moins importante les dates auxquelles elle se dessaisirait de ses derniers bâtiments. Un système d'astreinte est, dans une telle hypothèse, expressément prévu à l'acte de vente et il peut donc en être fait application si, malgré ses conséquences très coûteuses, l'entreprise concernée maintient ses demandes ;

• enfin, il est clair que le déroulement de l'aménagement doit obéir à l'exigence de réaliser certaines « opérations tiroirs » :

— la création de structures d'accueil pour les T.A.M. et les services municipaux devrait précéder leur déménagement ;

— la construction du nouveau siège social de Citroën paraît constituer un préalable à l'évacuation de celui que cette Société occupe aujourd'hui.

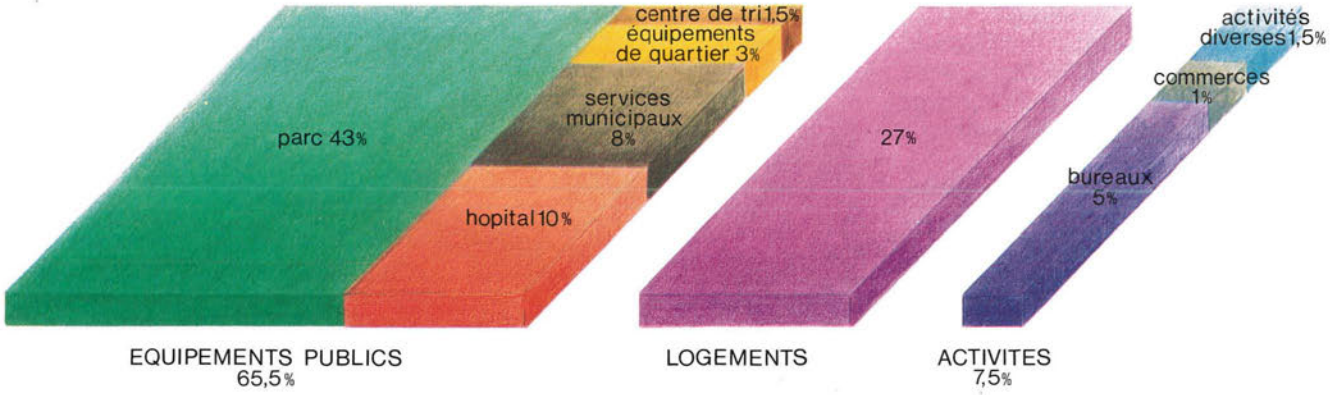
Dans ces conditions, le phasage de réalisation du projet pourrait s'établir comme suit :

• **La première phase** porte sur les terrains déjà libres. Compte tenu des principes de localisation du programme, tels qu'ils ont été définis et du parti d'aménagement retenu, elle comporterait :

— la réalisation immédiate de près de 5 hectares d'espaces verts comprenant en particulier l'aménagement intégral sur plus de 2,5 hectares de l'un des deux éléments de jardins proches du quartier existant, à l'angle Sud-Est de l'emprise ;

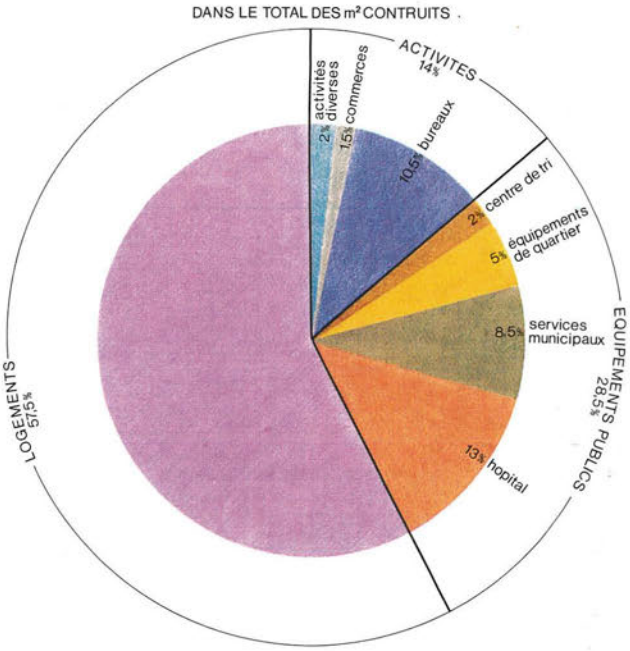
— la construction du nouvel hôpital du 15e arrondissement : l'implantation de cet équipement dans l'opération et l'emplacement choisi pour lui en raison des impératifs qui conditionnent son fonctionnement, ainsi que des diverses contraintes pesant sur les autres types de programmes, impliquent la possibilité d'entreprendre l'exécution de ce projet dans un délai relativement bref, ainsi que l'Assistance Publique se propose et s'engage à en réunir les moyens ; la contrepartie que devra constituer la libération partielle de l'actuel Hôpital Boucicaut sera d'autre part d'autant plus rapidement disponible pour la Ville que le démarrage de cette réalisation sera plus rapproché ; en dehors des emprises

DANS LA SURFACE TOTALE AU SOL (33 ha)



PART RELATIVE DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES

DANS LE TOTAL DES m² CONTRUITS



disponibles, l'implantation de cet équipement réclamerait l'utilisation de quelques parcelles de la S.N.C.F. ;
— la construction d'environ 500 logements sur l'emprise de l'ancienne usine Saint-Charles ;
— l'édification du siège social de Citroën sur la parcelle que cette Société s'est réservée et dont les limites Nord et Est seraient légèrement modifiées afin d'améliorer le dessin du parc. La libération de la façade sur la Seine est en effet largement conditionnée par la mise en service de cet immeuble nouveau.

Pour que le lancement de ces divers programmes sur des espaces dès à présent disponibles ne subisse aucun retard, il a été proposé, sans attendre la mise au point du dossier définitif de réalisation de la Z.A.C. :
— de procéder à l'étude du jardin figurant au schéma d'aménagement retenu, à l'angle des rues Leblanc et Saint-Charles près de la place Balard et de faire figurer un crédit budgétaire au budget de 1977 afin de pouvoir entreprendre cette réalisation ;
— de charger l'Assistance Publique de conduire l'étude détaillée de la construction de l'hôpital à l'emplacement désigné par le plan et de déterminer ses moyens de réalisation ;
— de donner la mission à un opérateur constitué par des sociétés de la Ville (par exemple l'Office d'H.L.M. et la S.A.G.I.) de prendre part à la mise au point du programme de logements et d'équipements sur l'ancienne usine Saint-Charles ;
— enfin, de définir les règles et contraintes auxquelles devra se soumettre la Société Citroën lors de l'étude du permis de construire de son futur siège social.

Les résultats de ces divers travaux devront être pris en compte dans l'élaboration du projet définitif de réalisation de la Z.A.C. et dans la concession conclue avec le futur aménageur. Ainsi, sans nuire à la cohérence globale de l'opération, des progrès très importants pourront-ils être faits dans son instruction et, sur certains points, dans sa mise en œuvre.

• **La seconde phase** concerne les terrains centraux des anciennes usines Citroën, le terrain Hachette, et les emprises de la S.N.C.F. susceptibles d'être récupérées ou réutilisées. Elle comporterait donc :
— l'amorce du parc central : cependant, son traitement devrait provisoirement tenir compte de la présence dans le sous-sol d'un garage de 1 000 places qu'il ne semble pas souhaitable de voir disparaître, au moins aussi longtemps que le siège social actuel de Citroën et les ateliers Gutenberg resteront en service ; cette contrainte paraît pouvoir être surmontée au moins partiellement ;
— la réinstallation des T.A.M., des ateliers municipaux, des activités diverses et du centre de tri, sur le sol ou sur les dalles du domaine acquis à la S.N.C.F. ;
— la construction de près de 700 logements, en partie sur les terrains Hachette.

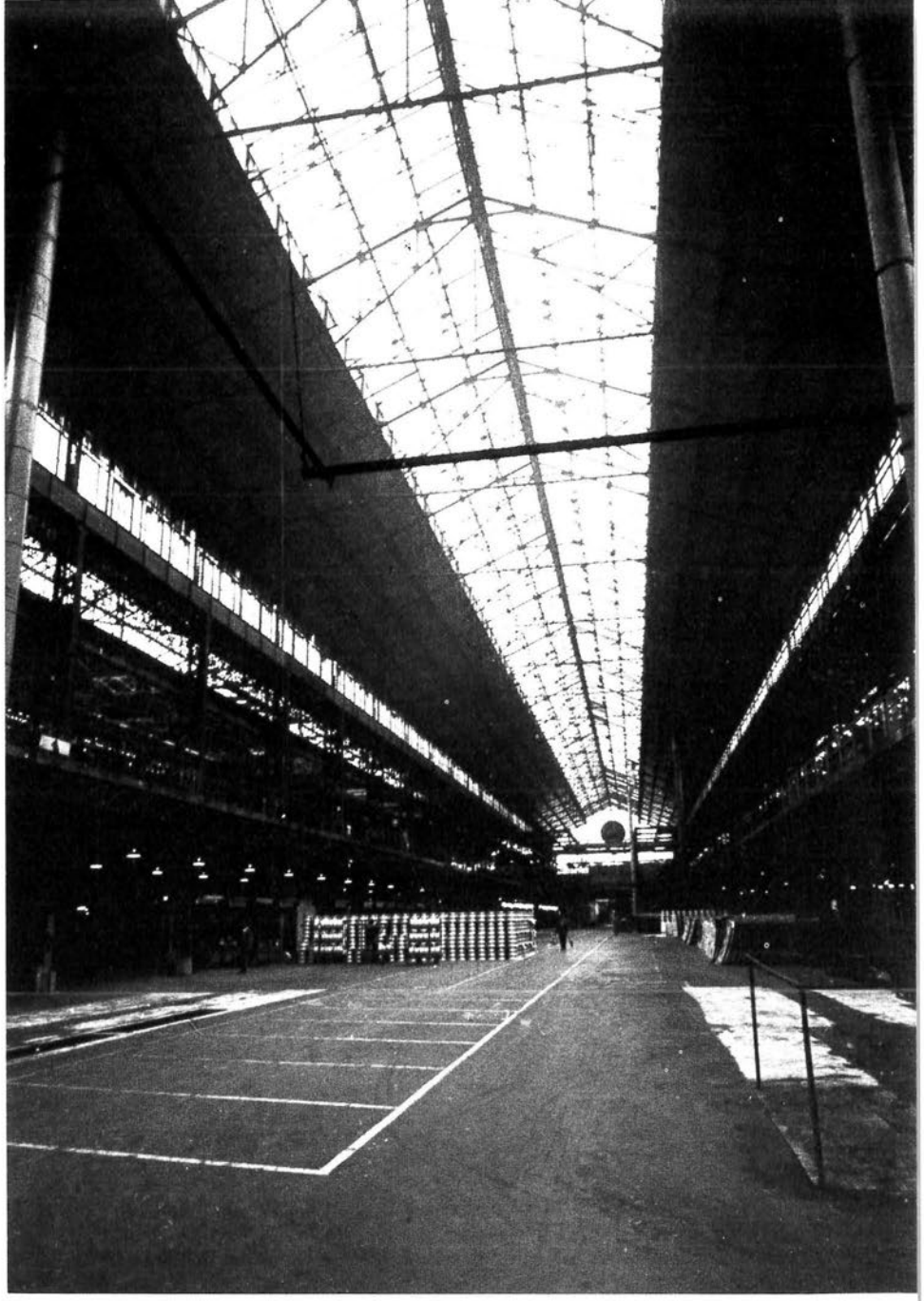
• **Les troisième et quatrième phases** portent sur les terrains Citroën riverains de la rue Cauchy et libérés par le siège social, ainsi que sur les emprises évacuées par le transfert des divers services municipaux :
Elles comportent :
— l'achèvement du parc central ;
— la création de 1 400 logements ;

• **La dernière phase,** enfin, concernerait l'usine Gutenberg (2,5 hectares) entre la rue Balard et la rue Saint-Charles avec le départ du millier d'emplois industriels qui y est exercé. Cette emprise permettrait d'implanter :
— de l'ordre de 400 logements ;
— et le second jardin de quartier (plus de 1 hectare) formant une sorte d'antenne vers le cœur du 15e arrondissement et affirmant, avec l'espace vert qu'il serait possible de dégager sur l'Hôpital Boucicaut, une continuité de cheminements plantés conduisant vers le parc principal.

Ainsi, dans le calendrier de l'opération, les deux tiers des espaces verts seraient terminés dans les deux premières phases, cependant que la réalisation du programme de logements, et des équipements qui y sont liés, s'étalerait sur toute la durée de l'opération.

Juin 1976, démolitions en cours.

Le dégagement des terrains devant permettre le lancement de la première phase de l'opération d'aménagement est aujourd'hui achevé.



L'immense nef principale des bâtiments des usines recouvre un garage en sous-sol d'environ 1 000 places qui demeure en fonctionnement pour assurer le stationnement lié aux activités de l'actuel siège social et de l'usine Gutemberg avant leur transfert et dont la réutilisation ultérieure, totale ou partielle, dans le cadre de l'aménagement du parc, mérite d'être étudiée.

5 PROLONGEMENTS ULTERIEURS ET EXTERIEURS DE L'OPERATION.

En dehors du périmètre opérationnel proprement dit, tel qu'il est proposé de le délimiter, la transformation d'emprises et d'îlots voisins, survenant selon un calendrier qu'il est impossible de définir aujourd'hui de manière précise, aura un effet déterminant sur la physionomie et la qualité finales de l'aménagement projeté. C'est pour cette raison, d'ailleurs, que les divers schémas d'aménagement ont toujours replacé dans un contexte élargi les propositions présentées pour la zone devant faire l'objet de décisions immédiates. C'est aussi pour cette raison que des orientations concernant l'avenir des environs de l'opération Citroën, et notamment de certains points singuliers qui s'y situent, ont été présentées au Conseil de Paris afin qu'il en approuve le principe.

A - L'Hôpital Boucicaut

L'inadéquation de cet équipement hospitalier aux besoins actuels, malgré certains travaux récents de confortation et de modernisation, est au premier chef à l'origine de la volonté de l'Assistance Publique d'implanter un nouvel ensemble hospitalier sur les terrains Citroën. La contrepartie de cette réalisation doit donc être la libération du terrain Boucicaut (2,9 hectares) de manière plus ou moins complète.

Bien qu'il ne paraisse pas indispensable de l'inclure dans un périmètre de ZAC dont il est géographiquement détaché, l'aménagement de cet espace ne peut pas être dissocié de l'opération Citroën. La définition de son avenir doit être engagée à cette occasion de manière formelle.

Il paraît légitime, à cet égard, de maintenir sur cette emprise la maison de cure médicale pour personnes âgées (250 à 400 lits) que l'Assistance Publique souhaite y implanter. Mais cet équipement ne devrait « consommer » qu'environ un hectare de terrain. Le reste de la surface fait l'objet d'une alternative :

— ou bien la réutilisation au profit d'un petit jardin de quartier accompagné de quelques équipements et qui assure en quelque sorte le prolongement du dispositif du parc à l'intérieur du 15e arrondissement ;

— ou bien un programme plus dense comportant également la réalisation de logements.

(La première de ces options est représentée sur les schémas correspondant aux partis n° 1 et n° 3, la seconde sur les deux autres.)

Naturellement, cet aménagement, quel que soit le choix effectué, ne peut avoir lieu avant la mise en service du nouvel hôpital édifié dans l'opération Citroën.

B - La façade sur la Seine

Quel que soit le parti retenu, le traitement de la façade de l'opération vers le fleuve ne peut être négligé. Qu'il s'agisse de jardins ou de constructions, le problème de la confrontation des réalisations nouvelles avec l'ensemble formé par les lignes de chemin de fer, la future voie rapide, les installations du port, se posera de toute manière.

A cet égard, il est clair que le projet proposé rend tout particulièrement souhaitable la résorption des coupures de toute sorte séparant le parc de la Seine. Mais comme le montre l'exemple de tous les autres espaces majeurs de la capitale qui se situent en bordure du fleuve (Jardin des Plantes, Tuileries, Champ de Mars, Invalides), il ne lui est pas impossible de s'accommoder du maintien de certains de ces obstacles. Ce projet permet de tirer parti, en tout cas, de l'agrandissement visuel que représente l'espace du fleuve et de ses berges. Il se prête enfin, en cas de disparition plus ou moins complète de ces infrastructures de transport, à un traitement intéressant du débouché vers la Seine de l'ensemble de la composition. Sans pour autant éliminer la difficulté (quand ce n'est pas l'inverse), les autres schémas étudiés ne présentent sans doute pas les mêmes qualités.

Deux questions se trouvent ainsi posées : celle de l'aménagement de la voie rapide et celle des activités portuaires.

• L'incertitude pesant sur la date à laquelle la réalisation de l'opération de voirie serait entreprise, alors qu'elle conditionne le remodelage d'ensemble de ce dispositif, a conduit à ne pas l'inclure dans le projet d'aménagement. Il est à noter que, de toute façon, ce n'est qu'à compter de l'évacuation du siège actuel de Citroën que pourrait effectivement débuter la construction de la nouvelle voie rapide et se poser concrètement le problème de son intégration dans le site et de ses relations par rapport au parc.

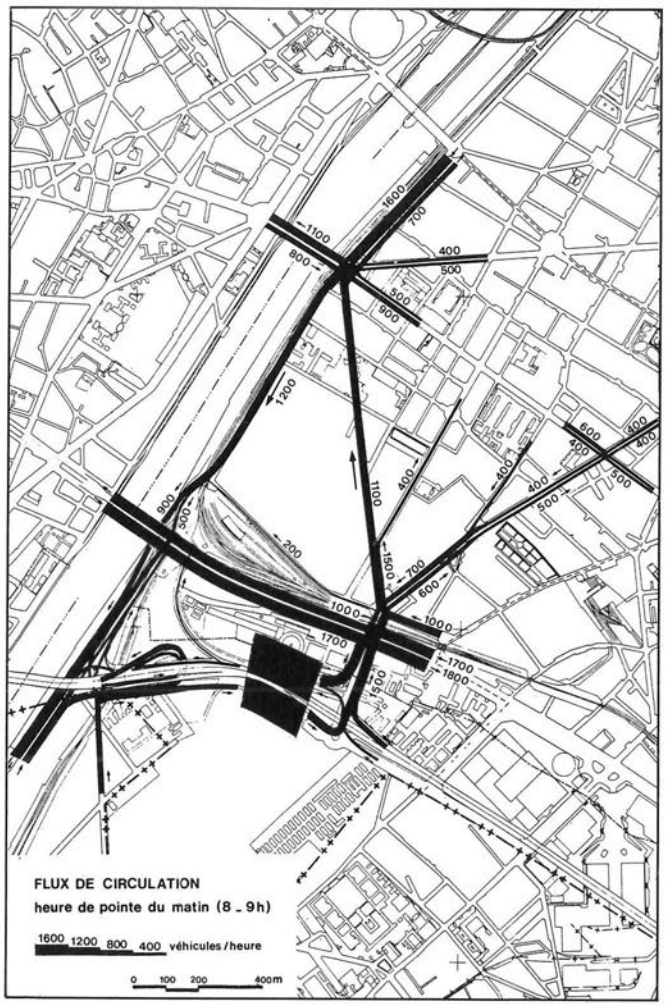
Les premières réflexions sur l'organisation du système de circulation conduisent à constater que les quais rive gauche hors Paris forment un itinéraire assurant la liaison dans les deux sens entre la banlieue et le périphérique et auquel il n'existe pas de substitut. Au contraire, la liaison avec le centre de Paris, dans le sens entrant, trouve une bonne infrastructure avec la voie express rive droite. La création d'un nouvel équipement routier sur la berge rive gauche doit donc symétriquement privilégier le sens sortant, en évitant de déséquilibrer les flux de transit par l'offre, de ce côté du fleuve, d'une seconde voie rapide de pénétration dans Paris. C'est pourquoi l'ouvrage à réaliser doit, dans le sens entrant, présenter des caractéristiques lui faisant surtout jouer le rôle de voie de desserte du 15e arrondissement, et en particulier du Front de Seine, alors que, dans le sens sortant, il s'agirait bien d'une voie rapide formant, en quelque sorte, l'itinéraire de retour de la voie express rive droite.

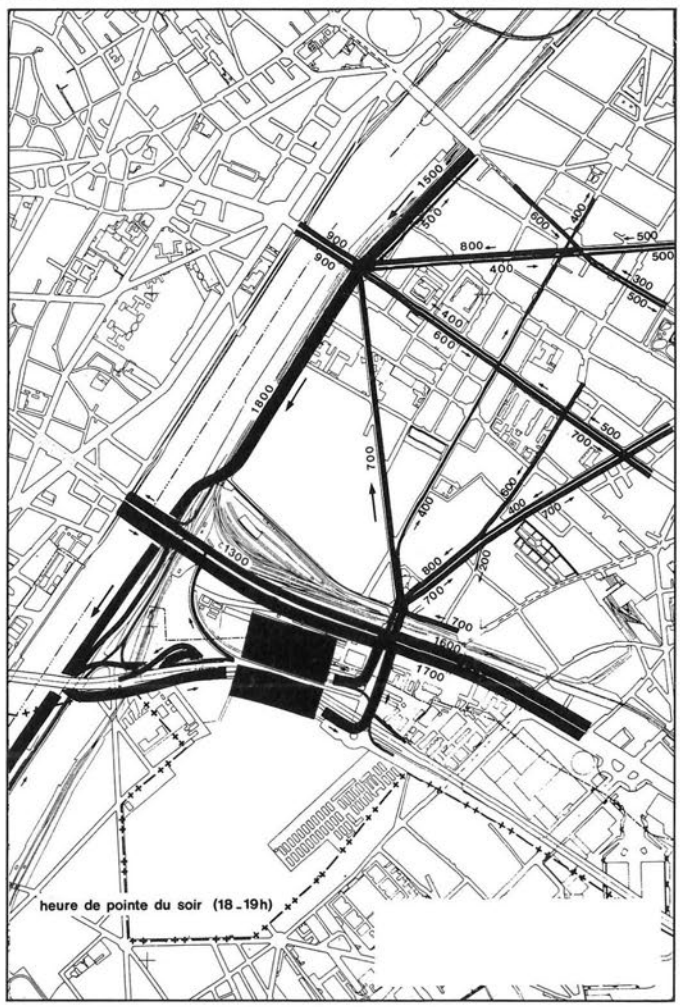
Quant aux relations entre le futur parc et la Seine, l'étude du profil des diverses infrastructures qui s'intercalent aujourd'hui entre le fleuve et le terrain Citroën montre que les niveaux du quai André-Citroën et des voies S.N.C.F. sont désolidarisés sur la quasi-totalité de la façade de l'opération. D'abord plus basses que la voirie pour passer sous le pont Mirabeau, les voies S.N.C.F. remontent progressivement pour franchir en pont le quai Citroën au Sud. Ainsi, un franchissement au niveau du quai actuel sous le tablier des lignes de chemin de fer et en disposant d'un gabarit supérieur à deux mètres est possible sur plus de 300 mètres. Aussi n'est-il pas impossible de prévoir l'aménagement de larges transparences et de passages « sous viaduc », comme cela est fréquemment le cas à Paris. Plus en amont, c'est, au contraire, la solution d'une couverture des voies S.N.C.F. qui serait praticable. Dès lors, si la voie nouvelle peut être enterrée de façon plus ou moins complète sur les 700 mètres où elle longe l'opération de Citroën, il ne paraît nullement impossible d'assurer une véritable continuité du parc ou des cheminements qui en proviennent jusqu'aux berges du fleuve. Divers mouvements de terrains dans l'espace vert central pourraient faciliter cet aménagement en absorbant d'éventuelles différences de niveau.

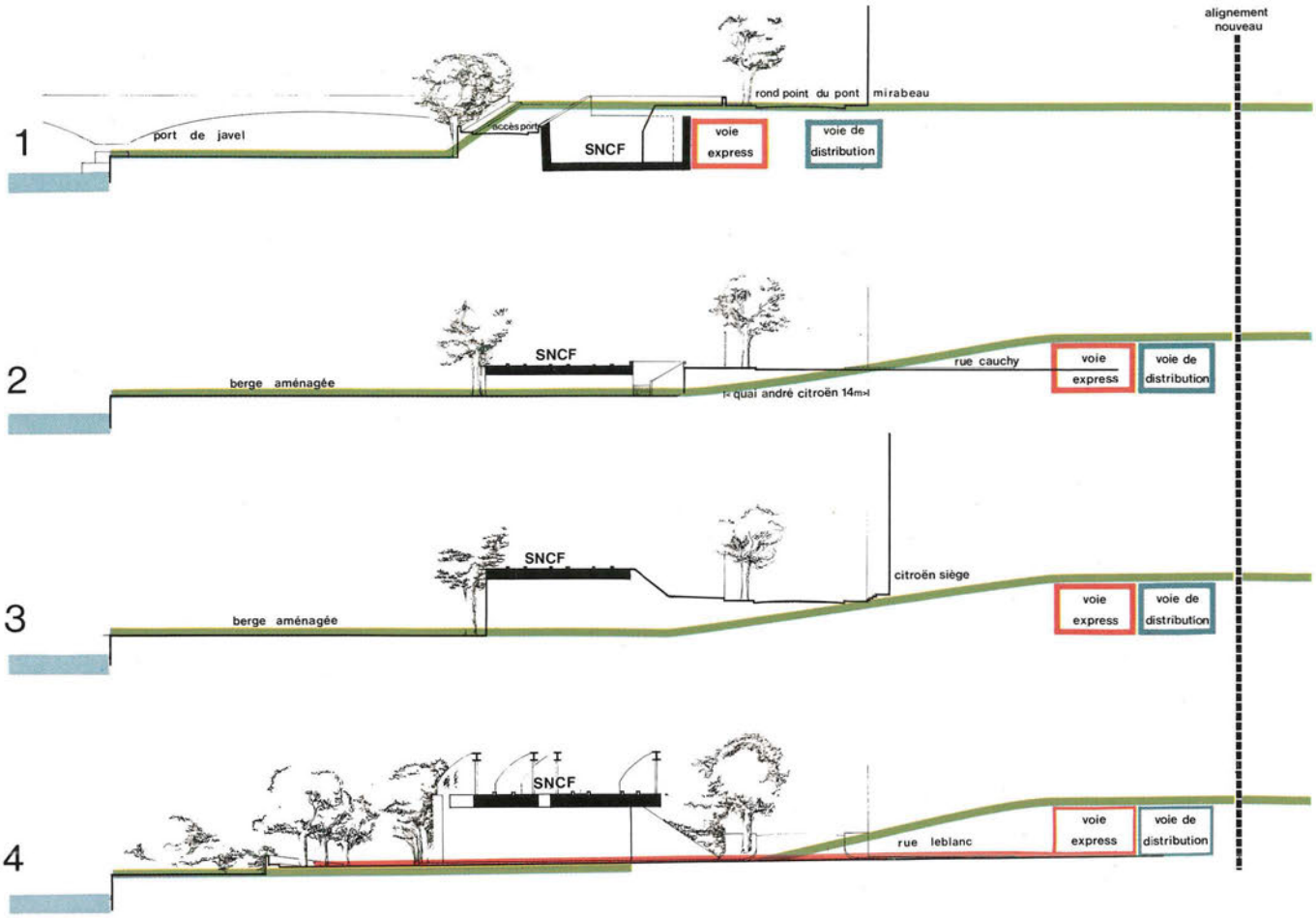
Plusieurs solutions ont donc été proposées en ce qui concerne la couverture du futur aménagement de voirie.

Si les schémas joints au présent article présentent tous la formule optimale — mais la plus coûteuse — d'une couverture intégrale du système de voirie, il est bien clair qu'il ne s'agit, pour le moment, que d'une simple hypothèse et que les études doivent se poursuivre en cette matière avant de décider définitivement d'un choix.

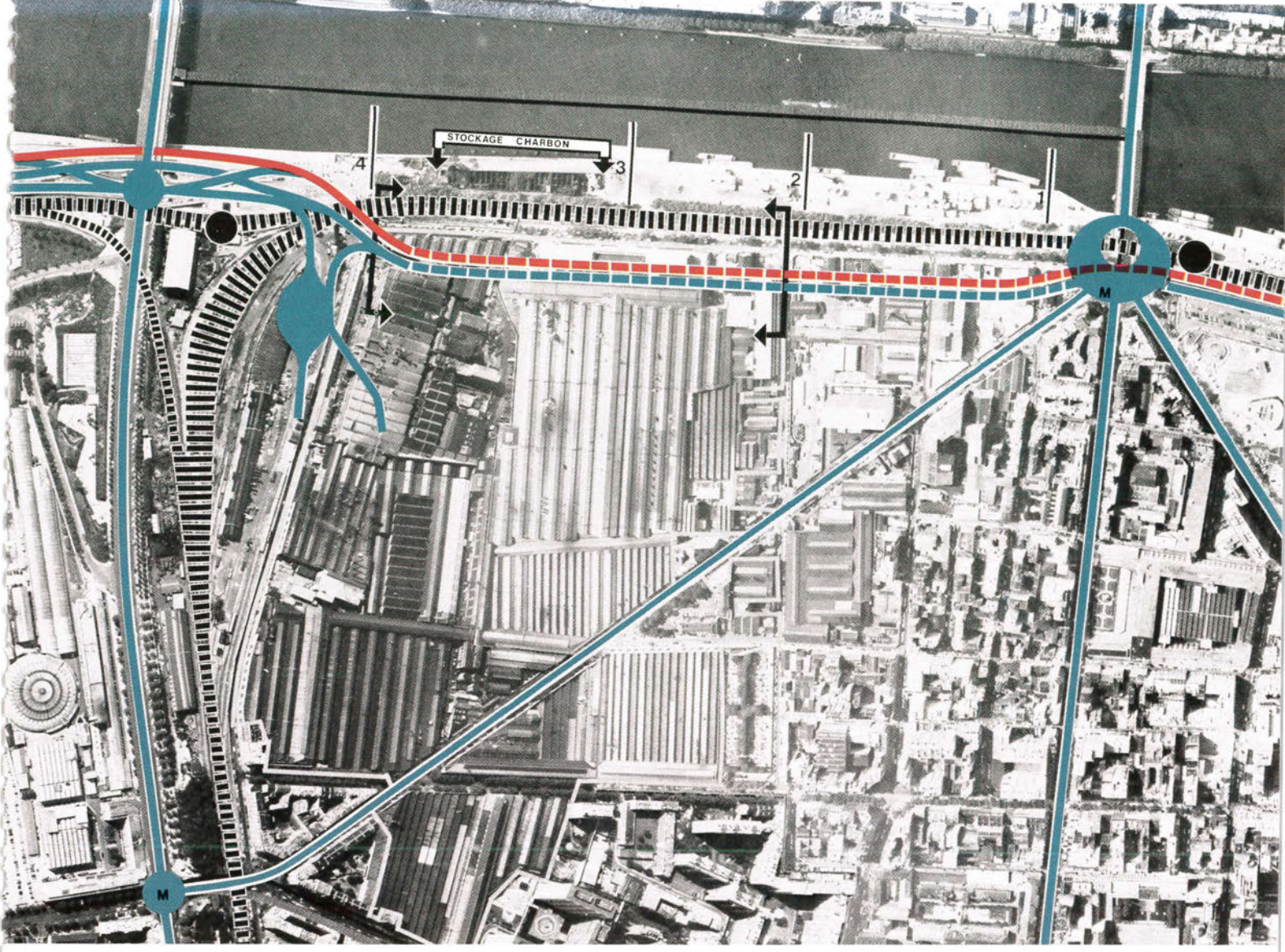
• Quelle que soit la solution retenue pour l'implantation et la conception de ce nouvel ouvrage, la réutilisation d'une partie au moins des berges actuellement occupées par les activités



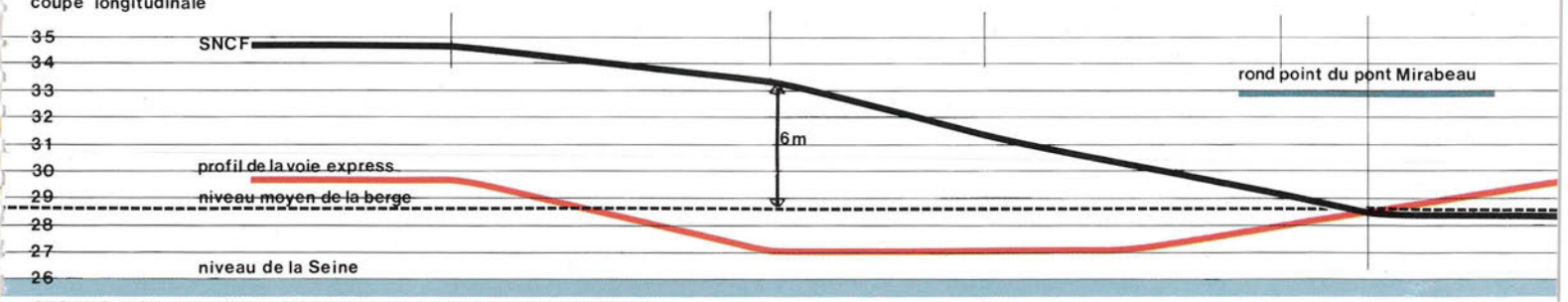




ARTICULATION PARC - BERGES DE LA SEINE
coupes successives perpendiculaires à la seine



coupe longitudinale



ORGANISATION DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

emprises des voies SNCF
stations
M métro
voie express rive gauche
voie de distribution
voie de desserte

L'exemple du passage de la ligne de Sceaux à l'intérieur du Parc Montsouris montre qu'il est possible d'obtenir à terme sur certaines parties des rives de la Seine, par un traitement soigné du viaduc du chemin de fer, une continuité de promenade et de paysage entre le parc et le fleuve.

Aujourd'hui affectée au stockage du charbon, la partie Sud du port de Javel, dont la libération est envisagée, est la plus facile, du fait du niveau de la voie ferrée en cet endroit, à mettre en contact avec le futur parc.

CITROËN

portuaires apparaît éminemment souhaitable. Elle l'est naturellement d'autant plus que la coupure de la voirie et du chemin de fer pourra être atténuée, voire supprimée. Or, dans la fraction Sud du Port Javel, à partir d'une ligne se situant à peu près au droit du pignon Nord de l'actuel siège social de Citroën, les emprises du Port sont aujourd'hui assez faiblement occupées et consacrées essentiellement à des dépôts de charbon. Il ne semble pas impossible, a priori, de reporter le trafic en question sur le port Victor, juste au-delà du périphérique et de libérer, donc, dans l'avenir, cette partie des berges en face du parc et à l'endroit où un passage sous les voies SNCF peut être aménagé.

A l'inverse, le port Javel-Bas après le pont Mirabeau, est, à l'heure actuelle, le premier en tonnage des ports de Paris et possède un bon rendement par mètre linéaire de quai. Il ne paraît donc pas concevable d'envisager, du moins à terme proche, la libération des quais qu'il occupe, même si un repli de quelques dizaines de mètres vers le Nord (ainsi que cela figure aux schémas joints) peut sembler plus admissible. Cependant, là aussi, il ne s'agit que d'orientations d'avenir qui réclameront d'être approfondies et discutées avant de pouvoir donner éventuellement lieu à des décisions effectives.

C - Une action de réhabilitation-rénovation

La pression immobilière importante que subit, et va subir, la zone située entre les terrains Citroën et le Front de Seine justifie la mise à l'étude d'un périmètre de réhabilitation-rénovation. Les 3 000 logements réalisés depuis 1968 (dont 65 % de une et deux pièces) sur un total recensé d'environ 11 000 témoignent de la vigueur du processus de renouvellement du cadre bâti. Le fait qu'il subsiste des îlots à faible COS se conjugue avec l'attraction qu'exercera le parc réalisé sur les terrains Citroën pour faire naître la menace d'un bouleversement complet, sans doute excessif, du cadre bâti entraînant une mutation sociologique rapide. Ces effets s'étendront au-delà de la Z.A.D. actuelle avec des aspects spéculatifs qu'il faudra enrayer. Une « mise sous surveillance » juridique de l'ensemble du secteur environnant grâce à la procédure de la Z.I.F. est donc nécessaire.

Des actions de réhabilitation suscitées ou mises en œuvre par un organisme public, accompagnées de rénovations limitées, peuvent, d'autre part, contribuer à stopper ce processus.

Une étude fine du secteur a permis, dès à présent, de déterminer les parcelles justiciables de ces actions, en distinguant celles qui justifient une rénovation ou celles qui peuvent être mises en réserve pour équipements de celles qui nécessitent une réhabilitation lourde et urgente ou légère, ou encore de simples actions sur les parties communes.

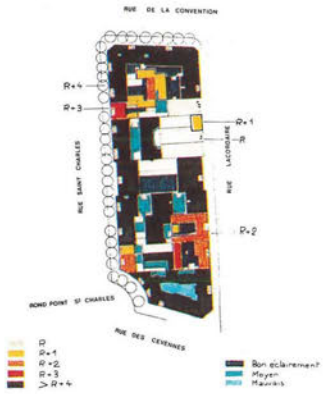
S'agissant pour l'essentiel d'îlots où la densité des catégories socio-professionnelles les moins favorisées était la plus forte en 1968, toute action de protection et d'amélioration les concernant va bien dans le sens souhaité du maintien du parc ancien en tant que parc social. Ainsi devrait-il être possible de délimiter une zone prioritaire qui ferait l'objet d'un périmètre opérationnel sur lequel se concentrerait l'effort de la puissance publique (A.N.A.H. - Aide de la Ville - mise en œuvre de la préemption - acquisitions par l'Office d'H.L.M., etc.).

A tout le moins, il est urgent de porter une attention particulière à toutes les déclarations d'intentions d'aliéner qui porteraient sur ce secteur, et plus particulièrement sur les immeubles compris dans les catégories ci-dessus définies.

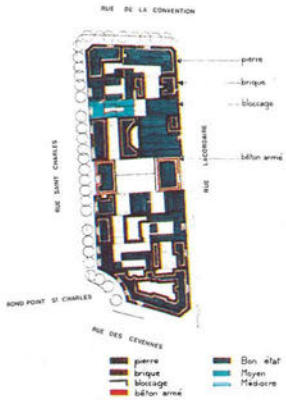
De même, certains îlots ou certaines parcelles proches de la Zone d'Aménagement Concerté, notamment sur sa frontière Est, ne devraient se transformer qu'en cohérence stricte avec l'opération d'aménagement prévue (par exemple du point de vue de l'épannelage et de l'organisation des cheminements), à moins qu'il ne soit dans certains cas jugé préférable de les inclure dans le périmètre d'intervention.

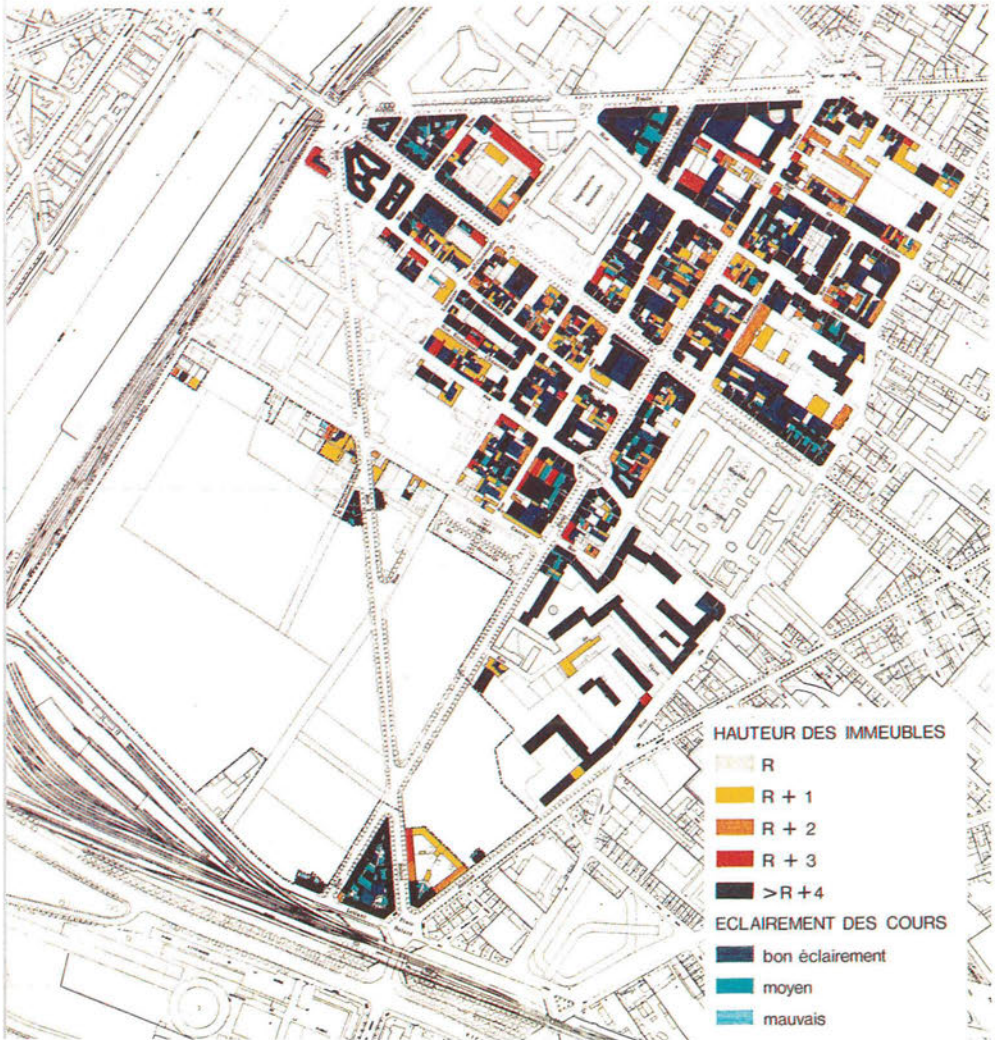
Animée par de nombreux commerces et par un marché, la rue Saint-Charles liera demain l'ancien et le nouveau quartier.

HAUTEUR DES IMMEUBLES
ECLAIREMENT DES COURS

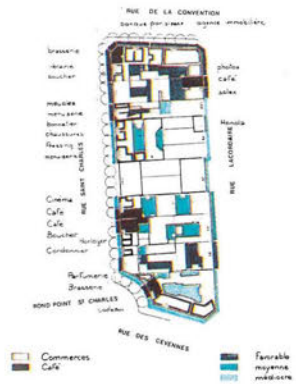


MATERIAUX CONSTITUTIFS - ETAT DU BATI

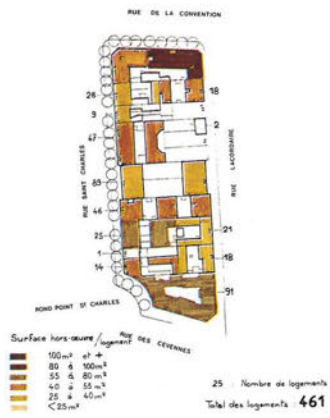




VIE COLLECTIVE A LA PARCELLE



SITUATION DE L'HABITAT



Une analyse détaillée des caractéristiques de chacune des parcelles situées au voisinage de l'opération Citroën a porté sur les immeubles compris dans un périmètre délimité au Nord et à l'Est par l'avenue Emile-Zola, la rue des Entrepreneurs, la rue de Lourmel et l'avenue Félix-Faure, soit sur une surface d'une cinquantaine d'hectares — déduction faite de l'emprise de la future zone d'aménagement et des principaux terrains publics qui restent en dehors d'elle (Hôpital Boucicaut, Port, etc.).

Cette enquête a concerné en particulier :

— la disposition du domaine bâti et des espaces libres caractérisée, non seulement par leur implantation respective, mais aussi par un relevé de la hauteur des divers bâtiments et une appréciation des conditions d'ensoleillement des cours ;

— l'évaluation de l'état du domaine bâti au travers de la description des matériaux constitutifs des immeubles et d'un jugement global s'efforçant de distinguer une dégradation effective du gros œuvre d'une simple absence d'entretien ;

— l'existence d'une « vie collective » et d'une certaine « appropriation » de ce domaine bâti par ses habitants, recherchée à travers la combinaison de nombreux éléments d'approche de cette donnée essentiellement subjective : usage et pratique des espaces communs, combinaison de plusieurs fonctions, traitement de l'ouverture du logement vers la rue ou sur les cours, etc.

— la surface moyenne hors-œuvre des logements qui, combinée avec la mesure des coefficients d'occupation du sol et de la dimension des espaces libres, permet d'estimer la plausibilité d'évolution des diverses parcelles.

La synthèse de ces éléments aboutit à la définition des ensembles construits existants qui paraissent les plus susceptibles d'une action de réhabilitation plus ou moins poussée : ponctuelle, légère, lourde, et, par suite, des divers types d'actions envisageables.

Avant le lancement souhaitable de telles interventions, qui dépendent en partie des mécanismes mis en place au niveau national pour leur financement et leur déroulement, le Plan d'Occupation des Sols mis au point pour la vingtaine d'hectares contigus à l'aménagement de Citroën et qui comptaient, selon le recensement de 1975, 5 800 logements et 11 000 habitants, a reposé sur les principes suivants :

— En ce qui concerne le zonage, deux secteurs ont été distingués en raison de leurs caractéristiques actuelles :

• Au Nord de la future opération, sur un ensemble de parcelles que leur localisation et leur état immobilier rendaient propice au développement d'un mouvement de transformations tirant excessivement profit de la proximité de l'aménagement projeté, des COS faibles pour l'habitat (1,5) et les bureaux (1,00) et plus élevés pour les activités industrielles que l'on désire maintenir (3,50) devraient permettre d'éviter une telle évolution et de rendre possible des actions de réhabilitation.

• Aux abords immédiats de la rue de la Convention et à l'Est du périmètre de l'opération, des dispositions moins restrictives, couvrant un secteur qui a déjà fait l'objet d'une profonde rénovation, ont été fixées, de manière à assurer un raccordement convenable des réalisations éventuelles avec les quartiers limitrophes.

— En ce qui concerne l'implantation et le volume des constructions à venir :

Dans la mesure où le secteur d'aménagement retenu pour l'opération Citroën s'appuie sur la trame existante des voies du quartier, et sur l'échelle actuelle des bâtiments, il était naturel que les règles d'implantation et de volume soient définies de manière à conserver l'organisation du tissu urbain. Ceci conduit, en particulier, à ne prévoir — en dehors de l'alignement du quai Citroën nécessaire à l'aménagement de la voie nouvelle — aucun alignement de voirie autre que quelques rectifications mineures du tracé de certaines parties de voies.

Au contraire, pour préserver la diversité de l'échelle des rues du quartier, l'alignement de fait de plusieurs d'entre elles — notamment de la rue Saint-Charles — a été marqué de filets de couleur, signifiant des obligations d'implantation des réalisations à survenir, propres à respecter et à conforter le caractère de points intéressants du secteur (le rond-point Saint-Charles, l'embranchement Gutemberg — E. Chauvière).

— En ce qui concerne les réserves pour équipements publics :

L'essentiel des besoins à cet égard devrait être satisfait dans le cadre de la ZAC, qui comporte, à cette fin, un important programme.

Quelques réserves ponctuelles et de faible superficie ont néanmoins été inscrites dans le POS, dans le but notamment :

• de permettre l'amélioration d'équipements existants (45, rue Sébastien-Mercier, pour agrandir l'ouverture de l'espace vert existant, 4, 6, 8, rue Varet, pour accompagner le terrain de sport aujourd'hui enfermé et exigu) ;

• d'assurer, dans de bonnes conditions, les cheminements des piétons depuis le cœur du 15e arrondissement vers le nouveau parc ; à cet effet une réserve pour passage public et pour espace vert est inscrite 81 à 87, rue des Cévennes, au Sud de l'hôpital Boucicaut.

L'étude de l'APUR qui a servi de base à l'élaboration du présent dossier a été principalement menée par M. Jean-Michel Milliex, Mlle Jacqueline Martin et M. Alain Hubert.

A PROPOS DES PASSAGES

Dans son dernier numéro, Paris-Projet a publié un long article consacré aux passages couverts, à leurs caractéristiques, à leurs problèmes, aux objectifs et aux moyens d'une politique tendant à leur réhabilitation et à leur réinsertion dans les cheminements de la ville. L'intérêt suscité par cette étude nous a paru justifier de la compléter par une analyse, établie par M. François Loyer, et qui précise et détaille l'histoire et l'architecture de ces passages, en même temps qu'elle dégage les motifs du regain d'intérêt dont ils sont aujourd'hui l'objet.

Le passage couvert est une invention du XIX[e] siècle, un « Bautyp » comme le dit si justement Friedrich Geist (1) — c'est-à-dire un « modèle » architectural original, non pas seulement par la fonction qu'il recouvre mais par la mise en forme spatiale de cette fonction. L'intérêt, qui a été très vif pour cette formule dans la première moitié du siècle, s'est peu à peu éteint avec l'évolution des méthodes commerciales, et ce n'est que très récemment qu'on a pu voir renaître dans les « malls » des supermarchés un équivalent contemporain de ce type d'espace.

De nombreuses menaces ont pesé et pèsent encore sur les passages couverts parisiens, expression d'un système commercial dépassé dont les derniers tenants, vendeurs d'improbables objets, s'accrochaient encore, comme par la force de l'habitude, à ces galeries désertées et quelque peu croulantes. Ce qui attendait les passages de Paris, en fait, c'était la disparition ou l'entrée sournoise dans un *surréalisme du quotidien* — au détour de l'une de ces promenades nostalgiques à laquelle nous invitait Michel Butor : *« c'est le domaine des imprimeurs de cartes de visites ou de papiers à en-tête et des marchands de fournitures pour vitrines, mannequins, présentoirs, et surtout étiquettes dont on peut apprécier ici toute la gamme : soldes, fin de série, article exceptionnel, nouveauté, etc. »* (2).

Cet aspect insolite, en quelque sorte marginal, de l'activité des passages correspond pourtant très peu avec le dynamisme qui a été le leur à l'origine : comparables plutôt aux souks de l'Orient et au « bazar » d'Istanbul, ils ont connu une vogue extraordinaire sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. Les passages, qui sont presque tous groupés sur la rive droite — entre St-Denis et St-Martin ou le long des boulevards — étaient alors au centre du Paris des affaires, du commerce et des spectacles ; ils constituaient, de ce centre, le point majeur.

VAUXHALLS ET GALERIES

L'histoire des passages est une histoire toute parisienne. On ne sait pas s'il faut vraiment en chercher l'origine dans ces incroyables lieux de plaisir qu'étaient les « vauxhalls », à la mode sous le règne de Louis XVI. J.-F. Blondel disait des vauxhalls qu'ils étaient *« des édifices construits à la légère, quoique solides. On peut dire qu'il n'est guère de composition en architecture qui prête autant au génie de l'architecte. Ces sortes de spectacles ont pris faveur depuis quelque temps* (en 1771) *à Paris, à l'imitation de ceux qui se donnent à Londres »* (3). Dans un vauxhall étaient réunies de nombreuses salles qui servaient au bal, au concert, au jeu, qui servaient en même temps de club (sinon de maison de rendez-vous) et de restaurant ou de café...

Les trois principaux vauxhalls édifiés à Paris furent successivement celui du boulevard du Marais (Beaumarchais), par Cellerier et Louis (1768-70) et qu'on appelait le « vauxhall d'été », celui de la Foire St-Germain (sur l'emplacement du marché actuel), dit « vauxhall d'hiver » (Lenoir le Romain, 1769), enfin le Colisée des Champs-Elysées (Le Camus de Mézières, 1769). La mode en était telle que le très sérieux Etienne-Louis Boullée en mentionne le programme dans son « Essai sur l'Art », légué à la Nation en 1793 (4).

Le vauxhall, qui est un temple du divertissement, tenant le milieu entre la boîte de nuit et la guinguette, représente une formule extrême — d'ailleurs fort belle architecturalement, puisque les édifices empruntaient leurs plans aux thermes antiques, dont la multitude d'espaces convenait parfaitement à cette fonction de présentation, à la fois changeante et simultanée, de toutes les formes du spectacle.

Mais c'est surtout le théâtre qui va créer — comme l'ont si bien vu Daniel Rabreau et Monika Steinhauser (5) — l'équipement de support (ou, pour parler comme les vendeurs de supermarchés, la « locomotive ») des ensembles de loisirs, en y intégrant la fonction commerciale sous la forme des « galeries » périphériques installées au rez-de-chaussée du bâtiment aussi bien pour en assurer la desserte et l'évacuation commode (notamment en cas d'incendie) que pour rentabiliser le bâtiment et en valoriser l'attrait. Les trois belles galeries de l'*Odéon* (1782) sont ainsi l'ancêtre des passages de la Restauration — la qualification même de « passage » étant reprise plus tard pour le nouvel Opéra de Debret, en 1822 : les *passages du Baromètre* et *de l'Horloge* s'y trouvaient reliés par le « passage noir », ainsi dénommé car il était fort sombre, traversant le bâtiment.

Au même moment, c'est aussi pour un théâtre, celui du Palais-Royal, que Victor Louis imaginera la somptueuse ordonnance des arcades ouvrant sur les jardins d'Orléans : les trois galeries *de Montpensier, de Beaujolais et de Valois* sont, en effet, terminées en 1784 et bientôt doublées, en 1786, par des « galeries de bois » — sortes de constructions provisoires empiétant sur le jardin. Durant toute la Révolution et l'Empire, les galeries du Palais-Royal seront le centre de la vie politique, sociale et économique de Paris — en étant aussi, nul ne l'ignore, celui de la débauche !

L'extraordinaire succès des galeries du *Palais-Royal* devait entraîner un nouveau programme sur le même principe : celui de « la terrasse des Feuillants », aux Tuileries. Les arcades de Percier et Fontaine, rue de Rivoli, donnaient en effet, elles aussi, initialement sur un jardin — y réalisant la même heureuse association entre espace vert et ensemble de boutiques (ce qu'avait été, au petit pied, la place Dauphine du XVII[e] siècle).

QUATRE CONDITIONS

Dans le Paris de la fin du XVIII[e] siècle, plusieurs conditions essentielles étaient réunies pour permettre à ce type d'équipement de s'implanter. C'est ce qui explique sans doute la floraison des passages ou galeries entre 1780 et 1850, leur disparition subite au delà.

La première des conditions nécessaires était une surdensité d'occupation de l'espace urbain : Paris, délimité dans l'enceinte des Fermiers Généraux, vivait en fait sur les murailles de Louis XIV (6). Dans une ville où n'existait aucun moyen de transport en commun (les premiers omnibus datent de la Restauration - 1828), la limite d'occupation restait à l'échelle piétonnière — imposant par conséquence une densification extrême.

La seconde condition était le développement du capitalisme — extrêmement important et ressenti sous le règne de Louis XVI puis la Restauration. Il fallait en effet disposer de gros moyens financiers pour réaliser ces ensembles dont la caractéristique architecturale fondamentale était l'ordonnancement général du bâtiment et l'ordonnancement particulier des vitrines de boutiques, supposant une conception et une réalisation globales avant toute location ou vente d'espace commercial. Ce n'est pas par hasard si ce sont les princes de sang — le Comte de Provence et le Duc d'Orléans (*alias* Louis XVIII et Philippe-Egalité), soutenus par de puissants banquiers, qui sont les promoteurs des deux principales opérations, celles de l'Odéon et du Palais-Royal.

La troisième condition nécessaire tenait à l'organisation urbaine : il fallait que la structure parcellaire fût inadéquate aux fortes densités d'un centre-ville, où les réseaux de circulation se multiplient. Dans une structure qui restait encore, à beaucoup d'égards, celle du Paris médiéval, les terrains de l'ancienne périphérie présentaient une trame plus lâche, des îlots plus vastes et un réseau de rues insuffisant. Il était donc possible, soit d'ouvrir des rues nouvelles, soit de créer à l'intérieur des propriétés particulières des voies privées, doublant le réseau viaire et tendant très spontanément à dissocier la circulation des voitures d'avec celle des piétons — qu'il s'agisse de les juxtaposer en parallèle comme c'est le fait des arcades, ou de les dissocier franchement, ce qui sera le cas des passages.

Enfin, quatrième et dernière condition, il fallait à proximité la présence d'un équipement fort — matérialisé généralement par le théâtre, centre de la vie sociale de la bourgeoisie, ou bien par d'autres formes d'activité plus ou moins attractives, comme les camelots ou les jongleurs populaires des boulevards. Dans ce cas, le passage jouera le rôle d'une antenne de communication, favorisant l'accès d'un secteur de haute fréquentation depuis le centre de la ville (c'est le cas, par exemple, du *passage des Panoramas*). Il se peut aussi qu'une zone fortement attractive connaisse des problèmes d'extension : le passage en constitue le prolongement sur la propriété privée — révélant souvent le conflit de plusieurs types d'activités commerciales.

FLUX ET REFLUX

C'est ainsi que les nombreux passages reliant les rues St-Denis et St-Martin expriment la saturation de l'espace commercial en bordure d'îlot, le rejet des activités économiques les moins rentables (artisanat, commerce alimentaire) au profit du commerce de luxe, ainsi que la nécessité qui s'établit pour les usagers du quartier de retrouver à proximité les commerces de base qui ont été déportés (on remarquerait de nos jours un processus similaire entre les Champs-Elysées et la rue de Ponthieu, sa parallèle) (7). Quand la rue St-Martin s'enrichit, sa voisine plus populaire, la rue St-Denis, concentre le commerce alimentaire et développe au long des multiples passages entre les deux voies, une activité artisanale en cœur d'îlot.

Les justifications économiques et urbanistiques du passage se révèlent donc très spécifiques et elles expliquent assez clairement comment, dans le Paris d'Haussmann, ce type d'activité a pu être amené à mourir. Le nouvel urbanisme des grandes voies de communication à l'intérieur de la ville éclate son échelle traditionnelle, ouvrant ainsi à l'urbanisation d'énormes surfaces (de l'enceinte de Louis XIV à celle de Thiers). Le corollaire de cette vision nouvelle de l'espace urbain est l'invention du transport en commun, comme seule réponse à une rupture dimensionnelle. Dès lors, les secteurs d'extrême densité se dispersent, de nouveaux foyers se créent dans les quartiers en cours de constitution ; et l'activité commerciale tend à quitter l'espace piétonnier des galeries, insensiblement transformées en ghettos, pour se rapprocher des lieux d'échange et de communication — c'est-à-dire des nouveaux boulevards parcourus par les transports collectifs (sur les trajets des principaux omnibus et à tous les lieux de rupture de charge, dont les plus favorables sont, naturellement, les gares de chemin de fer).

Il faudra attendre un siècle pour que, dans l'économie actuelle de la ville, l'espace central de Paris arrive lui-même à saturation : le passage réapparaît alors, pourvu des mêmes qualités que celles qui avaient fait d'abord son succès, puis sa désaffection au siècle dernier — d'être un espace commerçant et piétonnier spécifique, dérivé de l'espace multifonctionnel de la rue là où cette dernière atteint un point de saturation intolérable.

DES RAISONS D'ÊTRE

Il est, certes, difficile, dans le réseau actuel des rues de Paris, de comprendre le rôle qu'a pu jouer à une certaine époque tel ou tel passage : les conditions ont été généralement très modifiées par les percements haussmanniens, par l'évolution de la structure des transports et celle des centres d'activité. Néanmoins, chacun d'entre eux a correspondu à un besoin défini qui explique sa naissance et sa constitution au cours du XIX^{e} siècle (d'où il apparaît que la réanimation des passages ne peut venir que par la réinstallation d'une fonction dynamisante, qui reste généralement à trouver...). Les deux *passages du Prado et Véro - Dodat* étaient des raccourcis pour accéder à une tête de ligne de transport — les voitures de Paris à St-Denis dans un cas, les diligences de la Cie Vincent et Gaillard dans l'autre. La suppression de ces lignes de transport (et, dans le cas du *passage Véro-Dodat,* la création de la rue du Colonel-Driant) ont fait perdre beaucoup de leur sens aux deux entreprises.

De même, le *passage des Panoramas* réunissait-il le quartier du théâtre Feydeau et de la nouvelle Bourse du Commerce, sous l'Empire, au boulevard Montmartre le long duquel on avait installé les deux énormes rotondes construites, à l'instigation de l'inventeur Robert Fulton, sur le modèle de celles élevées à Londres par Joseph Baker en 1787 : sur ces rotondes, les peintres Constant Bourgeois et Pierre Prévost avaient reproduit les panoramas de quelques grandes villes — Toulon, Lyon, Amsterdam, Naples, Rome et même, à un moment, le Camp de Boulogne (les panoramas étaient, à leur façon, un reportage permanent sur la grande aventure militaire et politique de Napoléon).

Les multiples passages en direction Est-Ouest dans le secteur de la rue St-Denis (*du Désir, Reilhac, des Petites-Ecuries, Brady, de l'Industrie, du Ponceau, du Grand-Cerf, du Bourg-l'Abbé...*) soulignent le dynamisme commercial du quartier, dont l'extension remonte même jusqu'au Sentier rejoindre (sur l'ancienne muraille de Philippe-Auguste) les rues d'Aboukir et de Cléry, par l'intermédiaire du *passage du Caire,* à l'emplacement de l'ancien couvent des Filles-Dieu, supprimé à la Révolution.

Dans une seconde phase — qui concerne non plus cette fois l'extrême fin du XVIII^{e} siècle mais le règne de Louis-Philippe — les passages tendront à se regrouper en trajets Nord-Sud depuis le secteur de la rue des Petits-Champs jusqu'aux boulevards, en innervant au passage les zones d'urbanisation récente. Le *passage Choiseul* sert ainsi à l'isolement de la Salle Ventadour et à sa desserte, tout en permettant des circulations croisées à travers les îlots du quartier. Les galeries supplémentaires du *passage des Panoramas* formeront le raccord entre la rue Vivienne

nouvellement percée (et qui, par le fait même, fait entrer le passage en désuétude) et le secteur alimentaire de la vieille rue Montmartre. Puis, au-delà du boulevard, les galeries sont prolongées *(passages Jouffroy* et *Verdeau)* formant un cheminement en raccourci vers les basses pentes de Montmartre, alors en pleine urbanisation. Ce sera là la dernière tentative d'actualisation d'un programme proche d'être dépassé par l'urbanisation haussmannienne.

MODÈLE ET TYPOLOGIE DU PASSAGE

Mais l'histoire des passages parisiens, c'est aussi et surtout celle de leur architecture, aussi insolite qu'exceptionnelle. Car le passage est avant tout *passage couvert* et il se justifie comme tel dans une ville qui n'est ni bien pavée, ni bien éclairée. Le Paris de la première moitié du XIX[e] siècle, en effet, est un Paris sans égouts ni trottoirs — le caniveau central tient lieu de l'un, le « haut du pavé » de l'autre. On y circule à ses risques et périls, entre les roues cerclées de fer des charrettes et les poitrails des chevaux, menacé par le mouvement, par le bruit et par la boue (qui envahit la ville à chaque pluie). Le passage couvert — parce qu'il est proprement dallé et protégé des intempéries, parce que la lueur des réverbères à gaz l'illumine dès la tombée de la nuit et parce que l'on n'y est soumis ni au risque des voitures, ni au salissement et à la puanteur de chaussées mal entretenues — est un paradis pour le piéton : cela seul aurait suffi à en justifier le succès.

L'invention des couvertures en vitrage date de la fin du XVIII[e] siècle ; elle exprime le progrès de l'industrialisation du verre, coulé à plat depuis le règne de Louis XIV (les fameuses glaces de la galerie de Versailles), ainsi que l'abaissement considérable des coûts de fabrication des grandes feuilles de verre. Mais elle correspond aussi à une expérience plastique importante dans l'architecture de la fin du XVIII[e] siècle : l'emploi des éclairages zénithaux venus de « l'architecture des ombres » de Boullée et des prodigieuses prisons piranésiennes pour se réaliser dans deux monuments caractéristiques, le Panthéon de Paris (entièrement éclairé par le haut, à partir de l'époque révolutionnaire) et la Grande Galerie (dite, à l'époque, « du Muséum ») au Palais du Louvre.

Passage Jouffroy.

Passage Bourg-l'Abbé.

Le modèle du Louvre

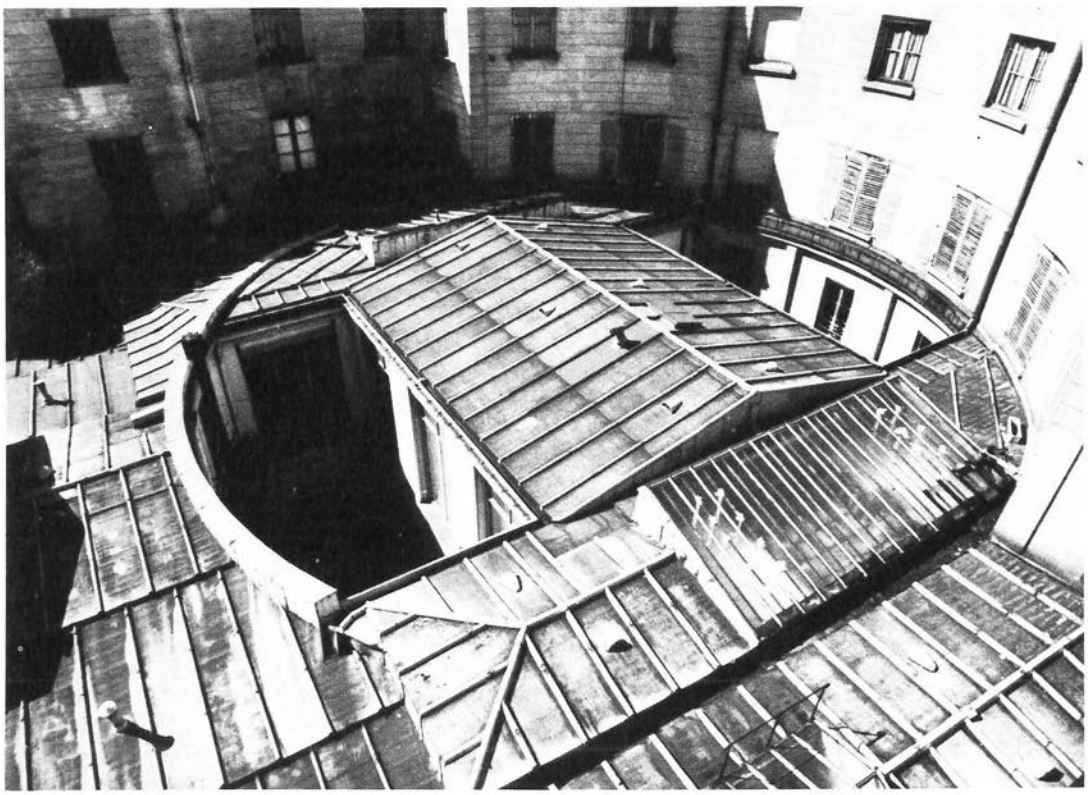
La galerie du Muséum, couverte par des tunnels vitrés que rythmaient des arcs sur colonnes à la romaine (tels que les a peints Hubert Robert), est certainement le prototype du passage-galerie du XIX[e] siècle : les principales réalisations en reprennent avec évidence le modèle. Les caractéristiques plastiques sont ici le couvrement sous berceau en charpente métallique vitrée (avec double plafond au Louvre, qui est un intérieur, et simple verrière sur les passages) ; elles sont aussi, comme nous l'avons dit, la rythmique des écrans — qui sera plus ou moins bien transposée dans les passages — elles sont enfin la reprise du modèle romain de l'arcade sur colonnes et de la voûte à caissons dont la combinaison se réfère en même temps à quelques exemples baroques importants — comme la fameuse « Scala Regia » du Bernin au Vatican.

Schémas d'implantation

Ces intentions plastiques seront réalisées, selon les cas, avec plus ou moins de bonheur, et elles se conjuguent avec une typologie particulière de la construction des logements et boutiques au long des passages. Comme il s'agit par définition d'une parcelle continue, d'un seul tenant, entre deux voies publiques, la tradition parisienne est de refermer la cour sur la parcelle (la notion de cour commune entre immeubles de propriété différente n'apparaissant que fort tardivement). Cela signifiera que — les deux extrémités étant bouchées par des immeubles-ponts (qui forment les deux entrées du passage) — les constructions internes à la parcelle viendront s'aligner contre les mitoyens (auxquels elles s'adosseront pour laisser passage à l'allée centrale).

Plusieurs arrangements seront alors possibles, en fonction de la largeur de la parcelle : boutiques directement adossées ; étroite allée de service entre boutiques et mitoyens ; ou (dans les parcelles larges) rangée de boutiques, allée de service puis « immeuble-placard » sur les mitoyens. Les variations permises par ce dernier schéma tiennent à la forme des cours, selon qu'il s'agit d'une allée centrale étroite et continue ou bien que, la largeur le permettant, l'allée recoupe cours carrées ou rectangulaires (ou même rotondes) — un tel dispositif correspond nécessairement à la présence d'immeubles transversaux : mais il faut noter que c'est là une organisation fort rare, qui correspond aux expressions architecturales les plus élaborées *(passages Vivienne et Véro-Dodat).*

Les rangées de boutiques qui définissent l'allée du passage ne sont guère élevées de plus de trois niveaux (généralement, rez-de-chaussée et entresol vitrés, plus une attique fermée occupée initialement par le logement du marchand) à la différence des immeubles d'enveloppe, élevés, eux, de six étages sur rez-de-chaussée ; les cours accepteront pour cette raison un profil en escalier, qui est très caractéristique — l'interpénétration des commerces et du logement, ainsi que les vues curieuses qu'on a depuis les appartements latéraux par dessus les verrières, sont un des charmes des passages de Paris.



La cour couverte en rotonde sur laquelle s'achevait le passage Colbert, dont de nombreux éléments subsistent, pourrait être restaurée.

Mode de construction

Dernier aspect de la typologie des passages de Paris, la structure des rangées de boutiques est édifiée en ossature légère sur fondations de maçonnerie. La construction en pan de bois et en plâtre est en effet non seulement la plus courante et la plus économique à cette époque, mais aussi la plus adéquate : reportant les charges sur un minimum de points, elle autorise toutes les transformations dans le rapport du plein et du vide — depuis la façade entièrement

transparente, traitée en vitrine, jusqu'à la cloison opaque, séparative des mitoyennetés. Une ossature de maçonnerie serait moins appropriée dans la mesure où elle imposerait des contraintes de cloisonnements rigides — ne permettant ni transformations, ni extensions.

Cette typologie caractéristique des passages parisiens est très antérieure dans sa formulation à l'adoption des passages couverts sous verrière : de nombreux exemples s'en trouvent rue St-Denis (certains d'entre eux, comme le *passage du Grand-Cerf* ou *le passage Brady* ayant été couverts très postérieurement à leur construction) et dans des quartiers comme le faubourg St-Antoine. La succession des cours, qui marque l'architecture populaire des quartiers d'artisanat de Paris, n'était généralement pas très structurée, car elle se constituait au hasard des activités, selon les lois du « bourrage » de la parcelle. Les passages représentent, de ce point de vue, une tentative de régularisation — le principe d'ordonnancement est en germe dans leur programme, et ceci dès le XVIII[e] siècle (8). La cour du *passage des Petites-Ecuries,* si dégradée soit-elle, en est l'exemple-type.

L'HISTOIRE D'UN MODÈLE

Les plus anciens passages

C'est avec le *passage du Caire* que les deux programmes — traditionnel, de la cour artisanale et savant, de la galerie éclairée par le haut — vont se synthétiser. La date en est presque trop évidente : 1799, à la charnière du siècle. On y trouve une longue allée fort étroite, couverte par une verrière plutôt médiocre que retient, çà et là, un tirant de fer. Les boutiques en pan de bois sont ouvertes en devanture au rez-de-chaussée et refermées à l'étage par trois baies géminées, dont la principale est élargie. Les boutiques sont groupées deux à deux, séparées par une demi-travée qui assurait à l'origine la desserte de l'étage. Sur ce schéma est plaqué un motif décoratif formé de pilastres colossaux d'un ordre dorico-égyptianisant fort insolite, rythmant la travéation : on s'est beaucoup préoccupé, dans ce cas, de la ventilation, car les chapiteaux des pilastres supportent des arcs de plâtre, au profil segmentaire, alternés avec de petits oculi — les uns et les autres à usage de ventilation. La verrière est ainsi portée sur une « macro-structure » ordonnancée qui la valorise plastiquement, tout en l'isolant des boutiques pour le plus grand bien de ces dernières (le problème de l'étanchéité du chéneau est de moindre incidence en pareil cas !). Dernière caractéristique, le *passage du Caire* possède une rotonde — l'un des espaces-types du programme du passage. Seul, peut-être, le problème des façades n'est pas bien résolu : si la façade-affiche de la place du Caire s'identifie bien à son image (par une amusante contamination entre nom de lieu et style architectural, ce qui est un procédé très éclectique de décoration), elle n'en est pas moins assez médiocrement ménagée du point de vue des entrées, car il s'agit d'un immeuble banal, sans dispositif particulier favorisant ni l'accès ni l'introduction dans le passage.

Tout de suite après, en 1800, le *passage des Panoramas* accentue encore la formule du « passage-tranchée » en abandonnant l'ordonnance de travée rythmique qui caractérisait celui du Caire et en raréfiant les ouvertures au deuxième niveau : au-dessus des devantures colorées des boutiques, le regard n'est retenu par aucun élément, si ce r'est le revêtement uniforme des refends de l'étage, la répétition mécanique des baies et la fuite sans fin du vitrage sur des centaines de mètres. L'effet *tunnel* n'en est que plus accentué et il caractérisera désormais la typologie des passages jusqu'au milieu du siècle.

Après le ralentissement économique provoqué par les guerres de l'Empire, le commerce sera assez long à retrouver sa vitalité des premières années du siècle : c'est seulement autour de 1830 que ce phénomène d'expansion réapparaîtra, conjugué avec de nouvelles méthodes de vente, qui ont été longuement décrites par Balzac — notamment dans César Birotteau (9) : c'est le moment où le commerçant, de « boutiquier », se transforme en « négociant » ; et son environnement architectural se transforme avec lui.

L'aspiration à la respectabilité a pour importante conséquence « l'architecturalisation » du passage — qui n'était encore qu'embryonnaire au Caire ou aux Panoramas. La plus spectaculaire des transformations est celle du *passage du Grand-Cerf,* en 1825 : le couvrement, formé d'une verrière sur arceaux de fer boulonnés, s'accompagne d'un placage d'éléments décoratifs, sous forme de minces pilastres cloués et d'un important enrichissement (peut-être postérieur, d'ailleurs) sur la façade de la rue St-Denis — l'immeuble est éventré par un haut porche rectangulaire que somme un fronton ouvert à volutes néobaroques, avec pampre de fruit et cartouche aux glorieuses initiales « V.P. ». Mais le plus important est encore dans la verrière, qu'entrecoupent, à hauteur de toit, des passerelles de service protégées par des garde-corps ornés en fer forgé. A mi-hauteur du passage, ces franchissements sont repris par des traverses enrichies de consoles en volutes et d'un bel épi central, auquel se suspendait autrefois une lanterne. Les jeux de niveaux ainsi obtenus dans l'espace vertical de l'allée principale rappellent fortement le dispositif si célèbre des « prisons » piranésiennes — d'autant plus que l'usure du temps les a pénétrés de la même atmosphère fantômatique...

Dans les extensions de la galerie des Panoramas — et notamment, la *galerie des Variétés,* qui date de 1824 — le principe de la verrière-tunnel sera également écarté, au profit d'arcs plein-cintre traversants qui, à la manière de ceux de la galerie du Muséum, scandent l'espace en travées. De très belles boutiques, dont certaines sont encore conservées, sont alors aménagées : le guide de Montigny (« Le provincial à Paris ») pour l'année 1826 cite le *Café Véron, la papeterie Susse, la boutique de chapeaux de paille de Madame Lapostel, l'orfèvrerie de Basin, la confiserie de la Duchesse de Courlande, la chocolaterie de Marquis, le théâtre de Magie et des Enfants* (10). De nos jours, on peut encore admirer la devanture du graveur Stern et celle de la « Caravane de Marrakech » (qui a succédé au célèbre chocolatier Marquis).

TROIS GALERIES NEUVES

Ce sont surtout les galeries neuves qui retiendront l'attention : si celle du *Ponceau,* ouverte en 1826, a beaucoup souffert depuis, les trois galeries, d'ailleurs voisines, de *Choiseul, Colbert* et *Vivienne* restent les plus belles de Paris à l'heure actuelle.

La galerie de *Choiseul* porte le schéma du « passage-tranchée » à sa perfection. Son volume, particulièrement étroit et haut, s'étire sans discontinuité sur près de deux cents mètres de long. L'élévation, monumentalisée, est à arcades sur les deux premiers niveaux — selon le schéma classique du soubassement, avec boutique de plain-pied et logement en entresol, qui est celui des grandes places royales de la fin du XVII[e] siècle (Victoires, Vendôme).

Passage Choiseul

Mais, compte tenu de l'étroitesse des parcelles, l'entresol est inclus dans la boutique et le logement se reporte dans une sorte d'attique sous la verrière — dispositif qui existait déjà au *passage du Grand-Cerf* (et, probablement, antérieurement à sa couverture, car le modèle dérive ici de l'atelier artisanal à étage).

La verrière, plutôt élémentaire, est portée de temps à autre sur des fermes cintrées, trop légères pour en briser la continuité. Au niveau de l'imposte des arcades dans les boutiques, se situe — une travée sur deux — un petit arceau de fer franchissant le passage pour soutenir une lanterne d'éclairage ; le principe est le même qu'au *Grand-Cerf,* mais il ne produit pas le même effet de multiplication des niveaux dans le volume de la galerie, car il est dépourvu de tout ornement.

C'est donc le volume, et le volume seul, qui attire le regard, dans la répétition systématique de ses travées d'arcades sous la fuite continue de la verrière. L'aboutissement des verrières sur le revers des immeubles-ponts qui le délimitent est d'ailleurs fort bien traité : si, au revers de l'entrée, rue des Petits-Champs (un bel immeuble Restauration, un peu banal, où l'entrée est assez peu marquée) ainsi que rue St-Augustin (ce côté-ci très mis en valeur par la rue qui le prolonge et lui donne son nom, ainsi que par le grand couronnement à fronton de l'élévation), si donc sur les deux extrémités on a pu se contenter d'un simple passage vitré, suspendu en *balcon fermé* par dessus le passage (il est d'ailleurs dommage que, dans l'un et l'autre cas, le balcon, transformé en remise, ait été aveuglé), il en est tout autrement pour l'immeuble sur cour du côté de la rue St-Augustin : on y a disposé une porte-fenêtre ornée d'un large chambranle que somme un dais à volutes supportant le cadran d'une pendule ; la porte-fenêtre donne sur un lourd balcon que maintiennent deux grosses consoles feuillagées. Du côté où la verrière est la plus étendue, le balcon se transforme en édicule, à quatre colonnes ioniques du plus bel effet, et la porte-fenêtre s'élargit en pan de verre (malheureusement lui aussi rebouché partiellement).

L'effet décoratif est donc simple, il respecte l'importance attribuée au profil choisi — qu'on pourrait dire « en corridor » — mais en évitant tout sentiment d'étouffement à l'intérieur de cet espace clos : le passage longe sur près du tiers de sa longueur la rue d'isolement de l'ancienne salle Ventadour, qu'elle dessert par une arcade (11), et les boutiques sont prises entre deux vitrages qui réservent des transparences extrêmement agréables, remises récemment en valeur par les occupants. La fonction de raccourci assurée par le passage lors de sa création, en 1823-1825, avait d'ailleurs amené très rapidement une extension perpendiculaire vers la proche rue Ste-Anne. La désaffectation de la salle Ventadour a été funeste à cette extension, aujourd'hui moribonde.

Sur le même type que le *passage Choiseul,* le *passage du Bourg-L'Abbé* et une partie du *passage Vendôme* — datant l'un et l'autre de 1827 — reprendront le schéma de l'espace-corridor en en perfectionnant encore le dispositif par l'adoption, pour la première fois, d'une verrière en plein cintre sans fermes apparentes ; le profil en tunnel et le quadrillage très graphique du squelette métallique accentuent encore l'unité formelle de l'ensemble — même si c'est au détriment de la vérité architecturale : les deux passages traversent en effet des cours d'immeubles rectangulaires, ce qui leur impose, à la jonction avec les façades, une interruption de la rangée des boutiques au niveau des étages (ceci pour assurer l'éclairement des appartements en étage) ; ce défaut sera déguisé, au-dessus de l'arcade entresolée des boutiques, par l'ouverture de fenêtres donnant non pas sur un logement, mais sur le vide de la cour intérieure — l'effet de renversement interne/externe est d'ailleurs assez troublant pour l'observateur attentif.

Photo de droite
Passage Colbert

Galerie Vivienne

Le *passage Vivienne,* ouvert en 1823, donne, comme le passage de Choiseul, sur la rue des Petits-Champs — mais juste au revers du jardin du Palais-Royal. Il a profité (ainsi que, trois ans plus tard, son voisin le *passage Colbert*) de l'ouverture en 1820 du modeste « *passage des Deux Pavillons* » qui établissait l'amorce d'une communication Nord-Sud vers le quartier de la Bourse, en plein développement.

La volumétrie du *passage Vivienne,* qui est le plus élaboré architecturalement, est très différente du modèle plutôt populaire de l'espace-corridor. Il cherche au contraire l'expansion en largeur, par la réduction des hauteurs d'étage, par l'élargissement de l'allée proprement dite et par la puissance exceptionnelle qui est accordée aux éléments de franchissement. Les arcades des boutiques sont, en effet, d'une proportion monumentale, par la largeur de leur ouverture et par le rôle mineur donné à l'entresol ; mais c'est surtout l'étage d'habitation qui est écrasé, réduit à un étroit bandeau de frise que percent des trous carrés. Une riche décoration emblématique (cornes d'abondance et caducée d'Hermès) remplit les écoinçons sous la ligne affirmée de l'entablement — accentuant là aussi le « tassement » des verticales.

Ceci permet de donner toute leur puissance aux arcs caissonnés qui franchissent le passage au droit de chaque travée — décomposant ainsi la verrière en une infinité de tympans, dont l'identique rosace enrubannée se répète à satiété. L'effet visuel est tel que la verrière disparaît presque complètement, cachée par les tympans, et la source de lumière zénithale s'étend ainsi à l'intérieur du volume sans être ni complètement perceptible, ni éblouissante (dans le *passage Pommeraye,* à Nantes, le dispositif est appliqué pour les travées au sommet de l'escalier, où le risque d'éblouissement est le plus grand, le regard étant attiré vers le haut par la montée).

Mais le plus remarquable du *passage Vivienne* reste son jeu d'espaces et de niveaux. Derrière la riche façade Louis-Philippe de la rue des Petits-Champs (1844), qu'on croirait Second-Empire par sa modernité, le regard rencontre d'abord une vaste cour couverte, rectangulaire en longueur (6 × 3 travées), puis un étranglement remarquablement mis en scène par la diminution de l'échelle décorative (arcatures de la vitrine) ; le volume éclate au-delà dans une magnifique rotonde, conforme au modèle traditionnel du *plan central* (avec, notamment, les très belles victoires en gypserie des écoinçons sur les diagonales) ; celle-ci forme le cœur de l'organisme du passage, couplée avec une galerie de douze travées (elle en est, en quelque sorte, la « nef »). A la jonction galerie-rotonde, se situe un arc de triomphe que couvre une lunette richement décorée par où l'on voit, à l'arrière-plan, le cône du vitrage de la rotonde.

Le passage rencontrera encore, au bout de la galerie, une cour rectangulaire placée en contrebas : une étroite voûte-tunnel couvre les degrés de raccord, dont elle souligne ainsi le rôle. Il est dommage que les transformations apportées à l'aile en retour de la galerie lui aient fait perdre beaucoup de sa valeur : le très bel escalier suspendu, palladien, de l'immeuble sur la rue Vivienne montre l'intérêt de l'édifice, même altéré. Une remise en état permettrait, au-delà de la cour inférieure, le maintien de la qualité architecturale, tout à fait exceptionnelle, de cet ensemble.

Presque contemporain du *passage Vivienne,* son voisin date de 1826, sur l'emplacement des anciennes écuries d'Orléans. Il est d'un intérêt égal — même si son abandon actuel et la dégradation volontaire dont il a été la victime ont fait douter de ses chances de survie. Sa destruction, néanmoins, aurait été une perte irréparable (12). La galerie *Colbert,* parallèle à *Vivienne* dont elle est mitoyenne, offre une élévation comparable — à ceci près que les piles des grandes arcades s'y transforment en demi-colonnes d'une grande élégance. Elle s'achevait à l'origine sur une vaste cour couverte en rotonde (dont de nombreux éléments restent encore en place et pourraient être restaurés), à partir

de laquelle une galerie secondaire revenait vers la rue Vivienne. L'une des possibilités de réaménagement de la galerie serait, naturellement, l'ouverture d'une communication avec l'autre passage — qui est, à tous points de vue, son jumeau.

Si la période des années 1825-1830 a été celle des plus belles réalisations, il semble que ce soit aussi celle dont les témoins ont été le plus abondamment détruits : à côté du *passage Colbert,* sur lequel pesaient tant de menaces, il faut citer les deux passages détruits du *Saumon* et d'*Orléans.*

Le *passage du Saumon* date de 1827. Il a été détruit en 1903-1904 et remplacé par l'actuel *passage Ben-Aiad,* mais il en reste encore un témoin, dans les cours des immeubles : il s'agit d'un long corps de bâtiment formant portique, entièrement construit en bois. Les deux premiers étages sont portés sur de fines colonnes à chapiteaux égyptianisants, le second étage étant rempli par des panneaux qui simulent, d'une façon très amusante, des rideaux retenus par leurs embrasses. La qualité tout à fait remarquable de cet édifice (valorisée encore, si l'on peut dire, par la médiocrité de son environnement actuel) fait d'autant plus regretter sa disparition partielle ; l'une des possibilités de réutilisation qui pourraient être proposées serait son démontage (étant donné la technologie particulière de la construction) et un réemploi dans un contexte plus favorable — comme pavillon de jardin, par exemple.

Quant à la galerie d'*Orléans,* c'est une copie qu'il faudrait proposer d'en faire : détruite en 1935 par l'architecte Ventre, elle s'installait initialement entre les deux rangées de portiques qui distinguent la cour du Conseil d'Etat du jardin du Palais-Royal. Elle avait été édifiée en 1829 par l'illustre architecte Fontaine et sa verrière, cintrée, était l'une des plus belles de Paris. Détruite au nom de la pureté du style, elle est l'illustration des erreurs de jugement que peuvent commettre des spécialistes dont les critères d'appréciation sont trop systématiques.

Il nous reste heureusement, dernier témoignage de cette période, la belle galerie *Véro-Dodat,* construite en 1826 et récemment remise en état. Elle est d'un type assez particulier, où la fonction commerciale est beaucoup moins valorisée que la fonction d'habitat — la richesse décorative remplaçant alors la relative pauvreté du traitement de l'espace.

L'entrée, rue Ste-Croix des Petits-Champs, est soulignée par un grand portail que flanquent, à l'étage, des statues dans des niches ; à l'inverse, la façade sur la rue Jean-Jacques Rousseau est de moindre importance — un parti de symétrie y ayant été recherché avec la porte cochère qui ouvre sur la cour de l'immeuble. Large et basse, la galerie est traitée en vitrines au rez-de-chaussée, l'étage entresolé est fermé. Le regard est surtout attiré par les magnifiques devantures des boutiques : sur un bahut en faux marbre brun-noir s'élèvent des demi-colonnes qui délimitent les devantures des boutiques — chaque devanture comprenant deux vitrines, placées de part et d'autre de la porte d'entrée. Les colonnes se répètent à un rythme légèrement accidenté — deux d'entre elles sont couplées au droit des cloisons séparatives entre magasins (la tête de cloison est cachée par une glace-miroir, solution dont il n'existe pas d'autres exemples dans les passages : c'est seulement vers la fin du siècle que s'est révélée la fascination pour les miroirs dans l'architecture commerciale). Chaque vitrine se décompose en panneaux de glace par un jeu d'arcatures (trois par vitrine, deux pour la porte) qui sont traitées en laiton jaune, comme la plaque de protection du bas-de-porte : ce détail vient directement des devantures ordonnancées — si dégradées maintenant — des galeries du Palais-Royal, qui avaient été l'objet d'une grande admiration dans le public.

Entre ces deux lignes de devantures (déguisant même au passage la loge du concierge), le volume écrasé du passage

Galerie Véro-Dodat.

Passage Jouffroy.

est traité comme une sorte de salon d'apparat ou de vestibule, avec son beau carrelage à damiers et surtout l'alternance des verrières et plafonds — ces derniers, au nombre de quatre, enrichis par des compartiments, peints de figures mythologiques beaucoup plus qu'emblématiques ; l'aspiration à la respectabilité qui était celle des promoteurs les poussait à imiter le modèle du salon aristocratique plus que ceux fournis par l'architecture commerciale et son répertoire symbolique. La conception des devantures s'éloigne d'ailleurs de l'architectonique pour rejoindre le mobilier, et ce n'est pas un hasard.

Avec la Monarchie de Juillet, la mode du passage commence à entrer en désuétude, les constructions nouvelles se faisant rares (*passage de Cherbourg,* 1839 ; *Bergère,* 1842 ; *Condé* et du *Havre,* 1845 ; *Jouffroy, Verdeau, de la Madeleine,* 1845-46) jusqu'à disparaître sous le Second Empire (*passages de la Sorbonne,* 1853 ; *des Princes,* 1860 — mais il ne s'agit que d'une modification de l'ancien *passage Mirès,* rebaptisé) (13).

Actuellement les *passages Bergère* et du *Havre* sont, l'un désaffecté (malgré son parfait état de conservation) et, l'autre, complètement dénaturé par les transformations effrénées dont il a été victime depuis quinze ans — son succès commercial (sur le trajet des grands magasins à la gare St-Lazare) ayant aussi fait, d'un certain point de vue, son malheur, en lui retirant tout intérêt architectural.

En revanche, les *passages Jouffroy* et *Verdeau* se sont maintenus tous deux — sans doute, en fonction de la proximité de l'active rue du Faubourg Montmartre et du boulevard du même nom, ainsi que par le fait qu'ils constituent, avec le *passage des Panoramas,* un cheminement continu, hors des nuisances de la circulation automobile, très dense dans ce secteur.

Le *passage Jouffroy,* dont on connaît l'architecte grâce à une référence de publication (14), s'ouvre sous la façade de l'Hôtel Ronceray, boulevard Montmartre : la disposition de ce dernier, rompant l'alignement, s'inspire des hôtels de la fin du XVIII[e] siècle avec une évidente volonté de prestige, reculement étant signe de luxe. Quant au passage lui-même, il est couvert par une très belle verrière en plein cintre qui coiffe l'élévation, assez conventionnelle, de ses trois niveaux — dont les deux premiers sont vitrés.

L'intérêt majeur du passage est dans son tracé en baïonnette, utilisant la dénivellation du terrain : à l'extrémité de la galerie principale, une volée de dix marches, placée en équerre, redescend vers une galerie secondaire plus basse et couverte par une simple verrière à deux pentes. La hiérarchie des deux espaces est ainsi caractérisée — l'un valorisé par l'autre (ce qui oriente nécessairement l'espace).

L'extrémité de la galerie principale, au sommet de l'escalier, est enrichie par un grand motif décoratif à l'étage : une fenêtre et la pendule qui la couronne (portant l'inscription « Wagner, 1846 ») sont enfermées dans le cintre d'un motif à caissons rayonnants, complété sur les bordures par des rameaux d'olivier et des chutes de grappes de raisins — tous symboles de la paix et de la prospérité dues au commerce... Sur les galeries secondaires, un médaillon plus simple supporte la date de 1846 en lettres dorées. La disposition de ces motifs, utilisant astucieusement le tracé de la galerie, rappelle celle du balcon ornemental dans le *passage Choiseul,* dont *Jouffroy* s'inspire à tous points de vue.

Le *passage Verdeau* n'est que la suite du *passage Jouffroy* — les façades identiques de leurs immeubles d'extrémité se faisant d'ailleurs vis-à-vis. La seule différence notable est l'utilisation d'un tracé en arc brisé pour la verrière (autre exemple, datant du Second-Empire, pour l'extrêmité du *passage Vendôme,* côté place de la République) et la cassure de l'extrémité Nord de la galerie, qui forme un coude pour revenir se placer perpendiculairement à la rue du faubourg Montmartre : cette disposition est l'occasion de constater qu'aucun passage ne se place jamais en biais par rapport aux rues de desserte — l'orthogonalité est ici une règle absolue, alors que certains tracés obliques auraient pu favoriser l'accès au passage (au détriment, certes, de la clarté du plan !).

Le *passage des Princes* est le dernier des grands passages couverts de Paris, en 1860. Situé toujours dans le même quartier, il recoupe la pointe du boulevard des Italiens vers la rue de Richelieu. Son tracé présente une forte rupture d'orientation, le dégagement en pan coupé des angles élargissant l'espace en une sorte de rotonde. L'entrée sur le boulevard des Italiens est tout à fait misérable, alors que la façade de la rue de Richelieu présente une belle élévation Louis-Philippe en pierre de taille. L'intérêt du passage proprement dit est moins dans ses boutiques (dont une partie des devantures a été massacrée par une réfection récente d'une rare laideur) que dans les fermes du vitrage, formées d'arceaux couplés en ferronnerie, enrichies de rinceaux et de volutes. Une belle rangée de lustres à gaz éclairait autrefois l'allée — ce qui, avec le sol recouvert d'un

Passage des Princes.

carrelage à motifs (et non de simples dalles de pierre) donnait à l'ensemble beaucoup d'animation. Dans l'axe du rond-point hexagonal qui marque la rupture d'alignement des deux portions de la galerie, on a ménagé l'entrée de l'immeuble : au-dessus de la porte, un petit arceau de la verrière dégage le cartouche d'une pendule, entourée de volutes et de pampres qu'accompagne l'inscription, sur une banderolle métallique cintrée, « Propriété des Assurances Générales de France ». Le tout est aussi naïf que charmant.

Dans l'angle opposé du rond-point, le magasin des pipes Sommer est l'ancien « Café des Princes », dont le plafond, peint par Hallier, a été publié par César Daly comme un exemple de l'art du Second Empire (15).

C'est avec le *passage des Princes* que s'achève l'histoire des passages parisiens du XIX[e] siècle. Beaucoup d'entre eux ont, certes, des façades du Second-Empire *(passages du Bourg l'Abbé* et du *Ponceau, passage Vendôme* - E. Soty architecte 1869) mais il ne s'agit là que de transformations provoquées par les bouleversements du tissu parisien sous Haussmann. De même, le *passage de Ben Aiad* est-il la conséquence du repercement de la rue de Bachaumont, qui a provoqué l'éventrement de l'ancien *passage du Saumon* — à notre plus grand regret, d'ailleurs, car les deux édifices actuels, œuvres de Gaston Ernest (1903 et 1904), sont d'un désolant néo-Louis XV que ne rachète guère l'élévation ruinée des boutiques et des verrières sur le passage proprement dit.

L'apparition du grand magasin est indiscutablement la cause de la désaffection pour les passages qui, malgré les bouleversements du tissu urbain, auraient peut-être pu conserver leur attrait si les méthodes mêmes de la vente ne s'étaient pas transformées du tout au tout : le grand magasin, en définitive, n'est qu'une galerie géante, dont les comptoirs forment autant de boutiques et les allées, des rues...

Le premier des grands magasins parisiens a été celui du prêt-à-porter : la Belle Jardinière, ouverte en 1824. En 1829, ce seront les Trois-Quartiers et en 1830 le « Petit-St-Thomas » (disparu en 1913). Durant le règne de Louis-Philippe et celui de Napoléon III, le succès du grand magasin s'affirmera, aboutissant après 1870 à des constructions spécifiques qui sont l'expression majeure de la réussite du système (16).

Avec les bâtiments du « Printemps », reconstruits par Paul Sédille de 1881 à 1889 se fixera l'image de l'édifice transparent — tout en verre et acier — puissamment éclairé par la lumière artificielle de multiples lustres et traversé par ces immenses puits d'air et de lumière que sont les cours couvertes. Dès le Second Empire, la cour couverte du Grand Hôtel du Louvre, envahie par un escalier monumental à double révolution, avait montré la voie à suivre — reprise au « Bon Marché » par Boileau fils et Eiffel (1876), puis, après l'exemple du Printemps, par « La Samaritaine » de Frantz Jourdain (1908) et les « Galeries Lafayette » (dont la magnifique rotonde est élevée par l'architecte Chanut en 1912).

Auprès d'exemples si prestigieux, les modestes verrières des passages de la première moitié du XIX[e] siècle manquaient totalement d'attrait, elles ne pouvaient que s'enfoncer peu à peu dans l'oubli, la nature de l'activité commerciale et son lieu de rayonnement s'étant déplacés ailleurs.

Néanmoins, le passage n'était pas tout à fait mort : à partir des années vingt, il est repris par le commerce de luxe, dans les beaux quartiers (ou dans les villes balnéaires), car la forte densité de petits commerces qu'il propose correspond parfaitement aux habitudes d'une clientèle désormais accoutumée au système du grand magasin et qu'attire, de surcroît, la variété des produits offerts à la vente par cette multitude de boutiques tout à la fois rivales et complémentaires les unes des autres (là où, pour des raisons de rentabilité, l'échantillon des fournisseurs des grands magasins tend à se restreindre).

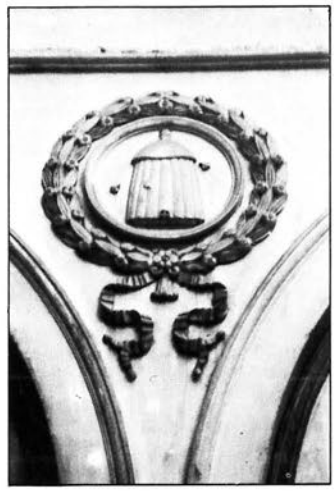
Edifiées en 1926 par l'architecte Grossard, les *Arcades du Lido* réunissent les Champs-Elysées à la rue de Ponthieu. Elles étaient encore, au dire de l'édition du « Guide Bleu » paru en 1957, « un exemple réussi de décoration publique moderne ». Elles se distinguent surtout profondément des galeries du XIX[e] siècle, par deux points : d'une part, leur largeur exceptionnelle (15 mètres, au lieu des 6 à 8 mètres usuels du XIX[e] s.) ; d'autre part, le recours quasi-exclusif à l'éclairage artificiel (le passage étant construit sous le bâtiment et ne disposant donc que de très peu de points d'éclairage naturel). Mais la formule commerciale reste la même : c'est le cabaret du Lido qui forme le moteur de l'activité commerciale du passage (il a fini par lui donner son nom, alors que la dénomination initiale était « les *Arcades des Champs-Elysées* »).

Dans les galeries toutes récentes édifiées juste à côté, le même schéma se trouve réutilisé, la décoration seule ayant évolué. De la même manière, le centre commercial édifié au pied de la tour *Maine-Montparnasse* utilisera — selon une formule désormais classique dans l'architecture des supermarchés de banlieue — la connexion d'une ou plusieurs grandes surfaces de vente (magasins C & A, Galeries Lafayette) avec des galeries de boutiques proposant des produits de luxe ou des activités exceptionnelles (dans lesquelles tendent à s'inscrire — le marché s'élargissant — galeries d'art et produits artisanaux).

La contiguité — qui est la règle d'or du commerce — et la diversité jouent ici l'une et l'autre en faveur de la renaissance d'un programme longtemps tombé en désuétude — mais, malheureusement, l'essentiel de la typologie architecturale de ce programme : le passage-tranchée et l'éclairage par le haut, a disparu pour céder la place à l'atmosphère factice de locaux ventilés, chauffés, éclairés et animés artificiellement... Peut-on dire, à ce niveau, que le passage existe encore en tant que programme architectural ?

Il semble que ce soit justement à cette question que ce soient attachés certains des plus grands architectes contemporains (17) quand, comme Joern Utzon, ils proposent l'aménagement de galeries de boutiques (projet du centre-ville de Farum au Danemark, 1966 ; projet du stade de Djeddah, en Arabie Séoudite, 1969) ou qu'ils réintroduisent même la verrière et son volume pour le très étonnant projet de James Stirling concernant l'aménagement du centre de Sheffield (1973). Il n'existe certes pas encore d'exemple réalisé, preuve de cette nouvelle vogue des passages dans notre architecture, mais la multitude des projets offerts durant ces quatre dernières années par les étudiants des écoles d'architecture (18) est la démonstration de la renaissance contemporaine du passage — renaissance qui entraîne avec elle un regain d'intérêt pour les témoins conservés du XIX[e] siècle (19).

François Loyer



(1) Johann Friedrich Geist, *Passagen ein Bautyp des 19, Jahrhundert, Munich,* Prestel Verlag, coll. « Neunzehntes Jahrhundert », 1969.

(2) Michel Butor, *A Paris,* in « L'Oeil » n° 34 de juin 1959, p. 34 à 42 (citation, p. 37).

(3) Jacques-François Blondel, *cours...,* II, 189 (cité d'après Louis Hautecœur, *Histoire de l'architecture classique en France,* tome IV p. 451-52, Paris 1952).

(4) Jean-Marie Perouse de Montclos, *Boullée, Essai sur l'Art,* Paris, Hermann, Coll. « Miroir de l'Art », 1968. La référence au programme du vauxhall se trouva au folio S7 recto de l'Essai sur l'Art (Montclos, p. 78).

(5) Monika Steinhauser, Daniel Rabreau, *Le théâtre de l'Odéon de Charles de Wailly et Marie-Joseph Peyre, 1767-1782,* in « Revue de l'Art », n° 19, p. 9 à 49, Paris 1973.

(6) Représentée par l'actuelle ceinture des boulevards « intérieurs » : *Montmartre, des Italiens, des Capucines, des Invalides, du Montparnasse, de Port-Royal, St-Marcel, de la Bastille, Beaumarchais, des Filles-du-Calvaire, du Temple, St-Martin, St-Denis, de Bonne-Nouvelle et Poissonnière.*

(7) L'étude de Marc Leroy sur les Champs-Elysées (parue dans « Paris-Projet » n° 3, p. 86 à 96, Paris, 1970), souligne l'importance de ces problèmes de « déplacement » des fonctions, sous la pression foncière, et y propose divers remèdes.

(8) 1755 : passage *de la Reine de Hongrie ;* 1779 : *des Petits-Pères ;* 1785 : *du Prado* (sans sa verrière) ; 1786 : *de St-Philippe-du-Roule ;* 1791 : *de la Réunion* (d'après Hautecœur et Geist, op. cit.).

(9) Le dépouillement des romans de Balzac a été effectué assez précisément par Louis Hautecœur, op. cit., tome VI, Paris 1955. Sur César Birotteau, p. 344.

(10) Hautecœur, op. cit. tome VI, p. 67-68. Sur les magasins de la Restauration, cf. Faure-Finault & Missolz, *Bazar Parisien,* Paris 1825.

(11) Louis-Philippe, roi prudent, avait d'ailleurs fait ménager une issue souterraine depuis la salle Ventadour jusqu'au passage de Choiseul, d'où il pouvait rejoindre discrètement sa voiture, rue des Petits-Champs, en cas d'émeute. C'est du moins ce qu'affirme Fernand Bournon dans son *Paris-Atlas* (Paris, Larousse, s.d. - circa 1900 - p. 22).

(12) La galerie Colbert, abandonnée par ses anciens occupants et menacée de destruction, a fort heureusement été rachetée par la Bibliothèque Nationale, qui compte y installer son Cabinet des Estampes dans un proche avenir. Il serait souhaitable qu'à cette occasion soit réalisée la jonction avec le passge Vivienne et la réouverture au public de la galerie — qui pourrait accueillir les activités culturelles de la Bibliothèque, salles d'exposition notamment.
Parmi les recherches effectuées à propos des passages de Paris, il faut noter celle, non publiée, de Pierre Saddy sur le passage Colbert — sur lequel il a réuni une très intéressante documentation.

(13) d'après Geist, op. cit.

(14) Ch. Normand, *le guide de l'ornemaniste,* Paris 1824-25, IV, pl. 14. Les architectes sont Destailleurs et Romain de Bourge, son gendre (d'après Hautecœur, op. cit., VI, p. 68 n. 1 et p. 371-72 n. 4).

(15) César Daly, *l'architecture privée au XIX^e siècle sous Napoléon III,* 3^e série, sect. 1, pl. 22, Paris 1869 (reproduit dans Hautecœur, tome VII, fig. 232 de la p. 258 - voir aussi note 1, p. 260).

(16) Voir à ce sujet Louis Hautecœur, *de l'échoppe aux grands magasins* in la « Revue de Paris » du 15 août 1933.

(17) Les projets de Farum et de Djeddah ont été publiés dans un numéro spécial de la revue danoise « Arkitektur » consacré à Joern Utzon (Copenhague, The Danish Architectural Press, n° 1/1970).
Sur James Stirling, cf. John Jacobus, *James Stirling réalisations & projects 1950-1974,* Londres Stuttgart, 1975.

(18) par les U.P. d'architecture de Paris comme par la Cambre à Bruxelles ou l'A.A. School de Londres, ainsi que dans de très nombreux projets publiés depuis 1974 par la revue italienne « Domus ». L'attrait pour les passages dans Paris n'a pas seulement provoqué les recherches d'étudiants (et, en particulier, des diplômes traitant de cette question), elle a suscité l'intérêt d'architectes - historiens comme Pierre Saddy — voir ci-dessus note 12 — ou même Michel Vernhes qui se consacre actuellement à une étude sur cette question dans le cadre d'U.P. 6 à Paris. Cette floraison de recherches similaires est un indice des plus révélateurs — même si le produit en est peu diffusé dans le grand public.

(19) Cet article, qui n'avait pour objet que de faire connaître l'intérêt de l'étude des passages couverts de Paris, ne remplacera pas une étude scientifique de haut niveau, supposant le recours aux sources d'archives ainsi que le relevé systématique — graphique autant que photographique — des passages existants. Il est dommage que le service des Monuments Historiques, totalement dépourvu de moyens, n'ait pas pu réaliser une étude de ce type, au moins pour ceux des passages dont les dossiers ont été présentés à l'inscription sur l'Inventaire supplémentaire. Comme d'habitude, et faute d'une structure adéquate, la documentation historique sur l'architecture se révèle inexistante et les moyens de la constituer dérisoires...

SOMMAIRE DES 16 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

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-Elysées : Propositions pour un aménagement	86

N° 4 — **épuisé**

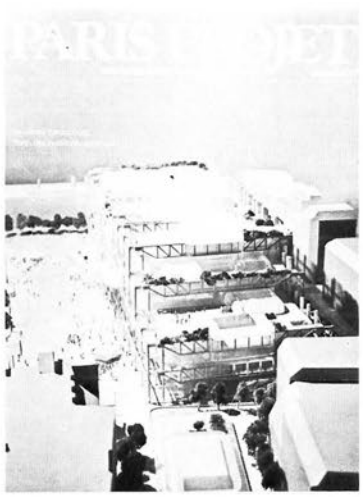
	PAGES
Espaces verts dans Paris	8 à 39
Les halles	40 à 41
Pour une renaissance du Palais-Royal	42 à 69
Les péripéties de l'histoire du quartier	42
Un environnement disparate et contrasté	50
La menace d'uniformisation	56
Proposition pour la réanimation du Palais-Royal	58
Maine-Montparnasse avant la tour	70 à 87
L'opération en elle-même	71
Des effets encore incertains sur l'environnement	82

N° 5 — **épuisé**

	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 édilitaires	107



N° 7 **épuisé**

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'Etranger :
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
– Coupe sur les trois propositions 56
– 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

SOMMAIRE DES 16 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

N° 12 **8 F**

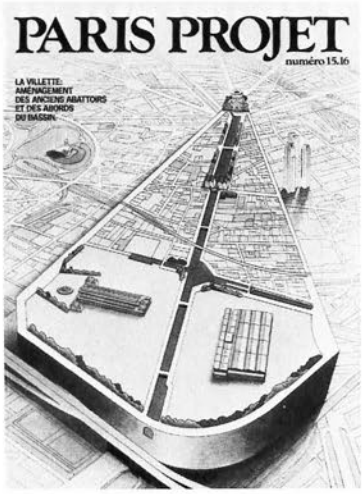
PAGES

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

N^os 13-14 **10 F**

PAGES

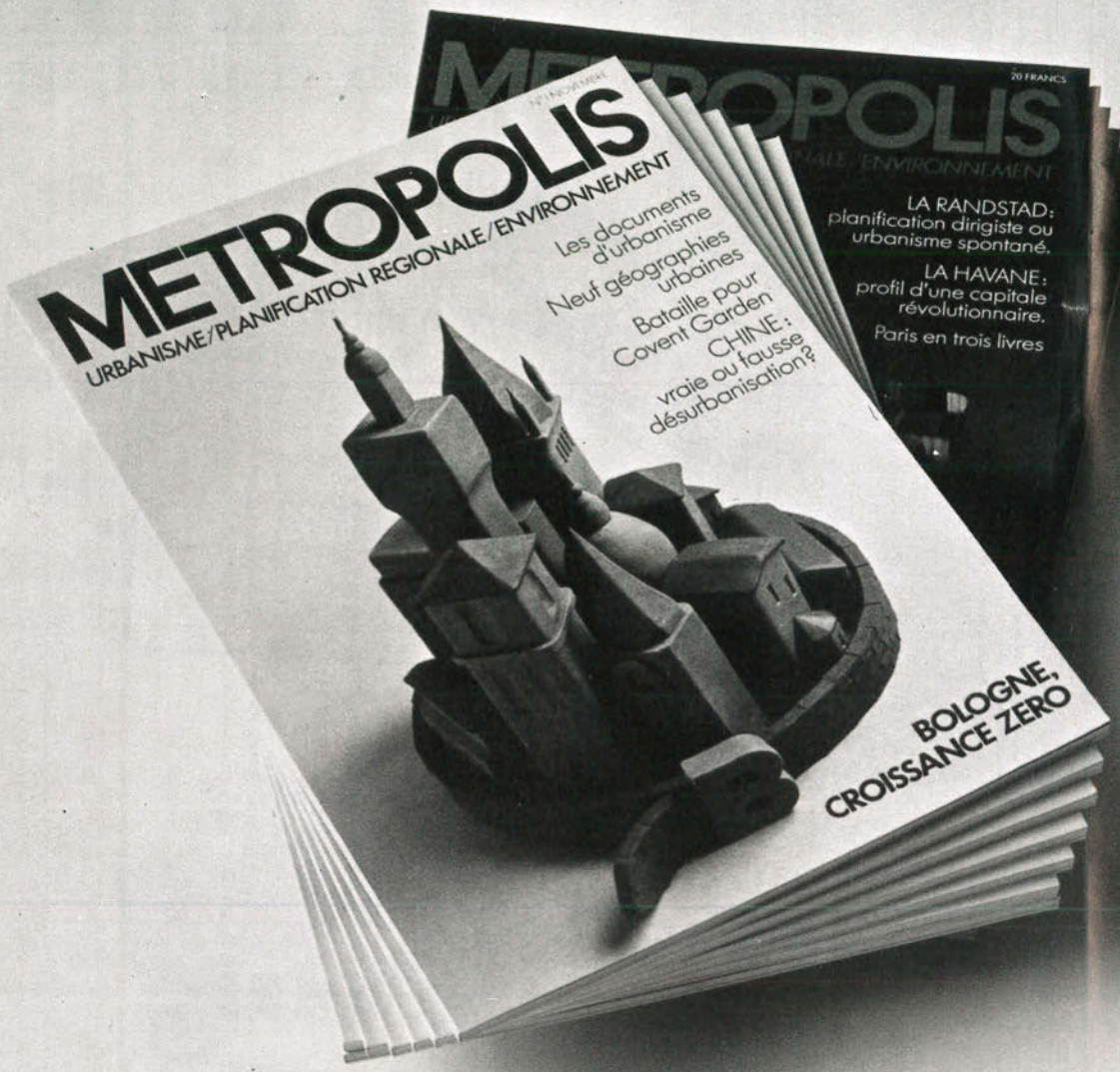
Le règlement du P.O.S. et le paysage de Paris 4
Les éléments constitutifs du paysage parisien : la rue, l'îlot, la parcelle 8
L'évolution des formes urbaines au travers des règlements traditionnels 24
Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris : le règlement de 1967 36
L'élargissement de la conception 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 à l'Opéra 126
Paysage urbain et perspectives automatiques 138



N^os 15-16 **20 F**

PAGES

La Villette
Aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin 4
Le secteur de La Villette. Présentation 10
Le cadre urbain. Evolution du 19e arrondissement 18
L'aménagement du Bassin de La Villette. Un plan d'occupation des sols partiel 26
L'aménagement des anciens abattoirs. Un concours d'idées 60
La vie ne s'est jamais arrêtée à La Villette (J. Serignan)..... 88
Concours pour l'aménagement du secteur de La Villette..... 92
Les passages couverts dans Paris 111
Une innovation dans la ville .. 113
Les passages du désenchantement 125
Chance et moyen d'une renaissance..... 135



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.

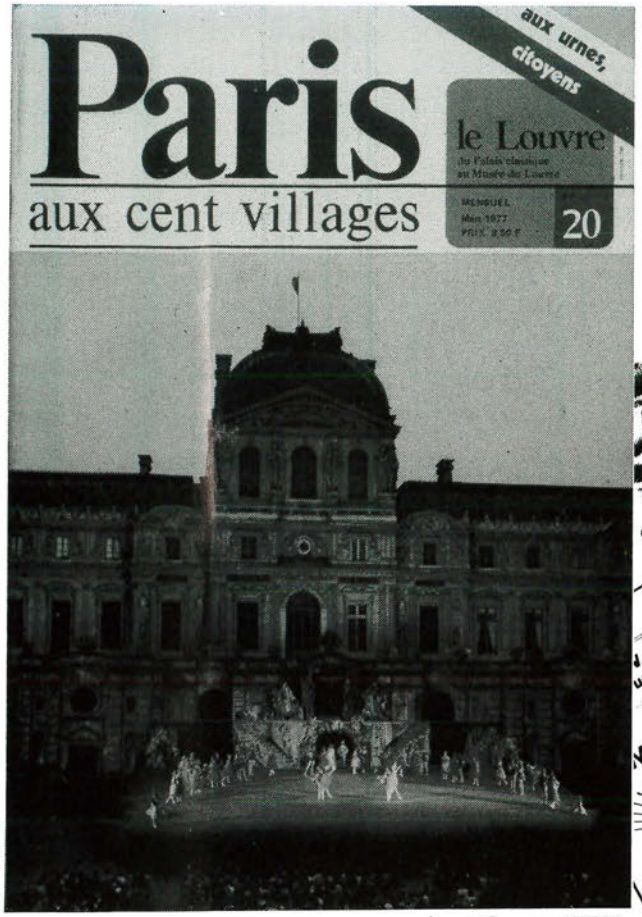
Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

_____

Fonction _____



Paris
aux cent villages

CHAQUE MOIS

La plus grande étude historique jamais réalisée sur Paris, village par village,

Toute l'actualité parisienne, circulation, transports, urbanisme, équipement, projets,

Grands reportages : l'Inspection des Carrières, la Navigation, les ponts de Paris, etc.

20 numéros parus

La Cité, Hôtel de Ville, Saint-Séverin,
St-Germain-l'Auxerrois, Saint-Gervais,
l'île Saint-Louis, St-Julien-le-Pauvre,
Châtelet, Saint-Merri, St-André-des-Arts,
Le Marais (St-Paul), les Halles, place Maubert,
Sainte-Geneviève, Cluny et les Thermes,
Le Palais du Louvre

spécimen gratuit sur demande

M _____

Adresse _____

souhaite recevoir GRATUITEMENT un des derniers numéros de PARIS aux CENT VILLAGES

PCV éditions
96, rue du Fbg Poissonnière 75010 PARIS