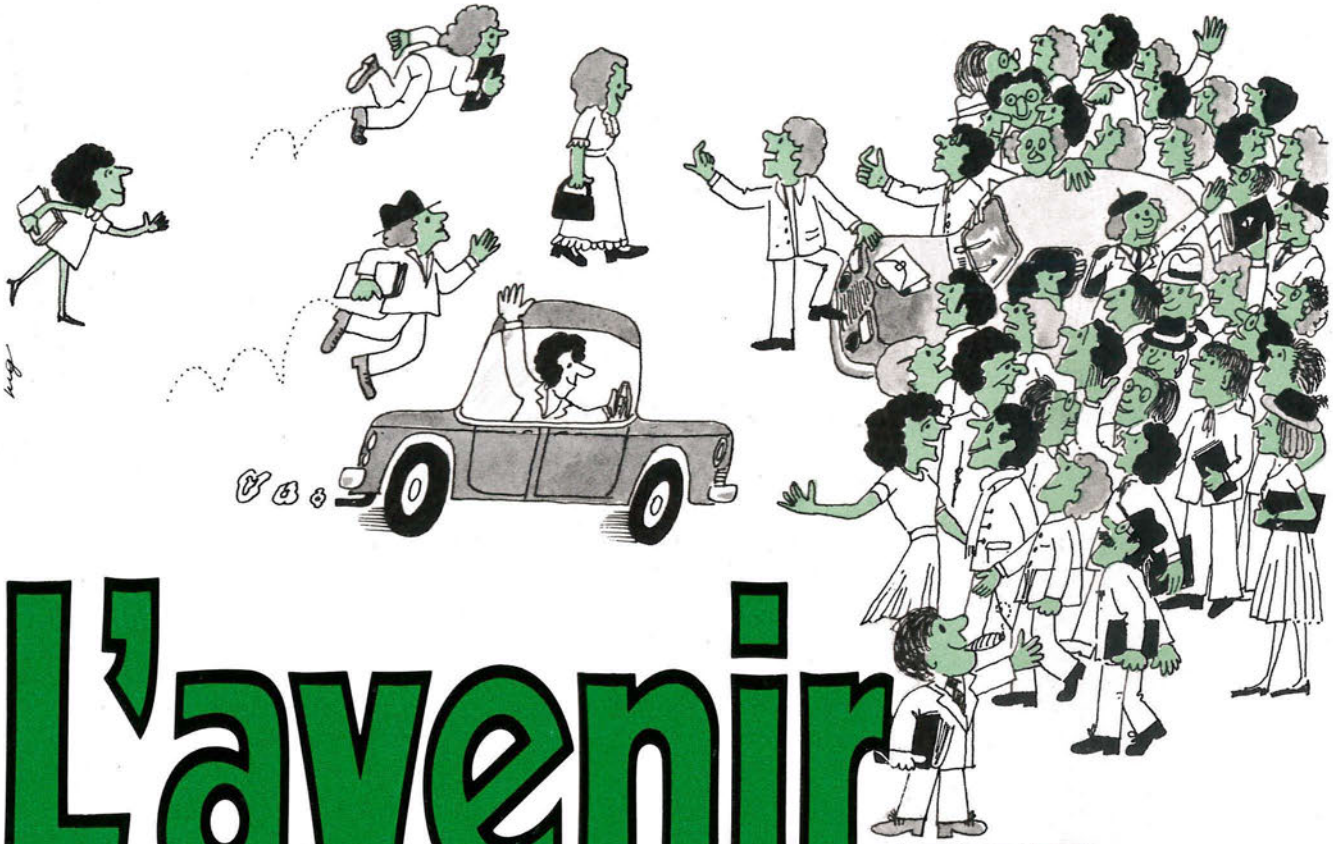
PARIS PROJET

numéro 18

LA REMISE EN VALEUR
DES BOIS DE BOULOGNE
ET DE VINCENNES.

L'AMENAGEMENT
DES ANCIENS ABATTOIRS
DE VAUGIRARD.



L'avenir...

c'est la solidarité

La MAAF n'a pas attendu que ce fût d'actualité pour mettre en œuvre ces grands principes.
Mutuelle d'assurance elle a permis a ses adhérents d'obtenir
à un plus juste prix, les services que doit rendre une compagnie d'assurance.

Elle peut vous offrir à tarif égal les meilleures garanties
et à garanties égales les meilleurs tarifs et de plus le bonus automobile pourra atteindre 50 %

Elle peut également dans des conditions avantageuses assurer vos loisirs :

le bateau...

la chasse...

les sports (sauf compétition)

Ainsi que vos différents risques professionnels, locaux, responsabilités diverses, bris de machines, perte d'exploitation, etc.

VOTRE INTERET VOUS CONSEILLE
DE GROUPER VOS CONTRATS A LA M.A.A.F.

A QUI S'ADRESSER :

**A LA SOCIETE D'ASSURANCE MUTUELLE
DU SECTEUR DES METIERS, DES PROFESSIONS
LIBERALES ET DES ACTIVITES INDEPENDANTES**
CHABAN DE CHAURAY 79036 NIORT CEDEX

**LA M.A.A.F. EST PRESENTE DANS
LA FRANCE ENTIERE GRACE A SES 150 BUREAUX**

TRANQUILLE IL EST ASSURE
A LA MAAF

REGIFEX-FRANCE

PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR : Président : le Maire de Paris, M. Jacques Chirac

Membres :

LA VILLE DE PARIS REPRÉSENTÉE PAR : Mme Micheline Bleynie, MM. Raymond Bourgine, Edouard Frédéric-Dupont, Philippe Mithouard, Louis Moulinet, Bernard Rocher, André Voguet, Conseillers de Paris - Le Préfet de Police : M. Pierre Somveille - Le Directeur de l'Aménagement Urbain : M. Pierre-Yves Ligen

LA RÉGION D'ILE DE FRANCE ET LE DÉPARTEMENT DE PARIS REPRÉSENTÉS PAR : Le Préfet de la Région d'Ile de France, Préfet de Paris : M. Lucien Lanier - MM. Pierre Dangles, Georges Mesmin, Membres du Conseil Régional d'Ile de France, Conseillers de Paris
Le Préfet, Secrétaire Général de la Préfecture de Paris : M. Guy Fougier

L'ÉTAT REPRÉSENTÉ PAR : Le Ministre de l'Intérieur ou son délégué
Le Ministre du Budget ou son délégué
Le Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie 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, documentation et publicité : Christine Fleurant
Diffusion : Myriam Berthier

Adresse : 17 bd Morland 75181 Paris Cedex 04 - Téléphone : 271.28.14.
C.C.P. 31 308-15 La Source - Atelier Parisien d'Urbanisme

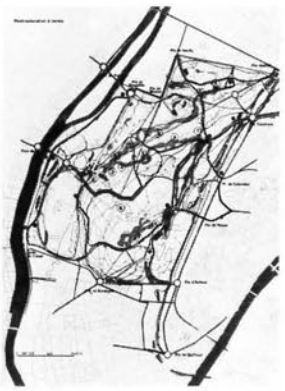
RÉGIE PUBLICITAIRE : Regirex-France, Chef de Publicité : Armand Riou
62, rue Ampère 75017 Paris - Tél. : 267.43.13

COUVERTURE . Archives de la Bibliothèque des Beaux Arts

PHOTOGRAPHIES : L. Courteville, Agence Top Réalités : p. 49 - J. Ducange, Agence Top Réalités : p. 5 - J. Guillot, Agence Top Réalités : p. 59 - G. Marineau, Agence Top Réalités : p. 102 - R. Tixador, Agence Top Réalités : p. 55 - J.P. Bourret : p. 6, 8, 60, 61, 67, 92 - Bulloz : p. 16, 25 - G. Cholot, J.L. Mabit : p. 49, 115, 119, 127 - M. Fink : p. 49 - Ph. Esbellin, Ecole du Breuil : p. 89 - F. Hidalgo : p. 9, 53, 59, 88, 99, 100, 101, 103 - A. Rémy : p. 92, 95, 99 - H.R. Viollet : p. 14 - Bibliothèque Nationale : p. 111 - Institut Géographique National : p. 36, 37, 68, 69, 112 - Interphotothèque D.F. : p. 41, 82, 83, 94, 116, 117 - Service Photographique des Archives de Paris : p. 108, 109, 110, 111, 116 - Service Photographique de la Ville de Paris : p. 120 - Extraits des « Promenades de Paris » de A. Alphand : p. 7, 11, 17, 18, 21, 22, 23, 26, 30, 31, 32, 33 - Extraits du « Bois de Vincennes » d'E. de la Bedollière et d'I. Rousset : p. 76, 77 - APUR : p. 38, 39, 56, 57, 72, 73, 76, 77, 106, 115, 125, 131, 134, 139, 140, 141 -

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 président du conseil d'administration de l'APUR.*

SOMMAIRE



Pages

La remise en valeur des Bois de Boulogne et de Vincennes 4

Le Bois de Boulogne

Les étapes d'une évolution 12
L'intervention d'Haussmann 18
Les projets de réhabilitation 34

Le Bois de Vincennes

Les étapes d'une évolution 24
L'intervention d'Haussmann 28
Les projets de réhabilitation 66

L'aménagement des anciens Abattoirs de Vaugirard 106

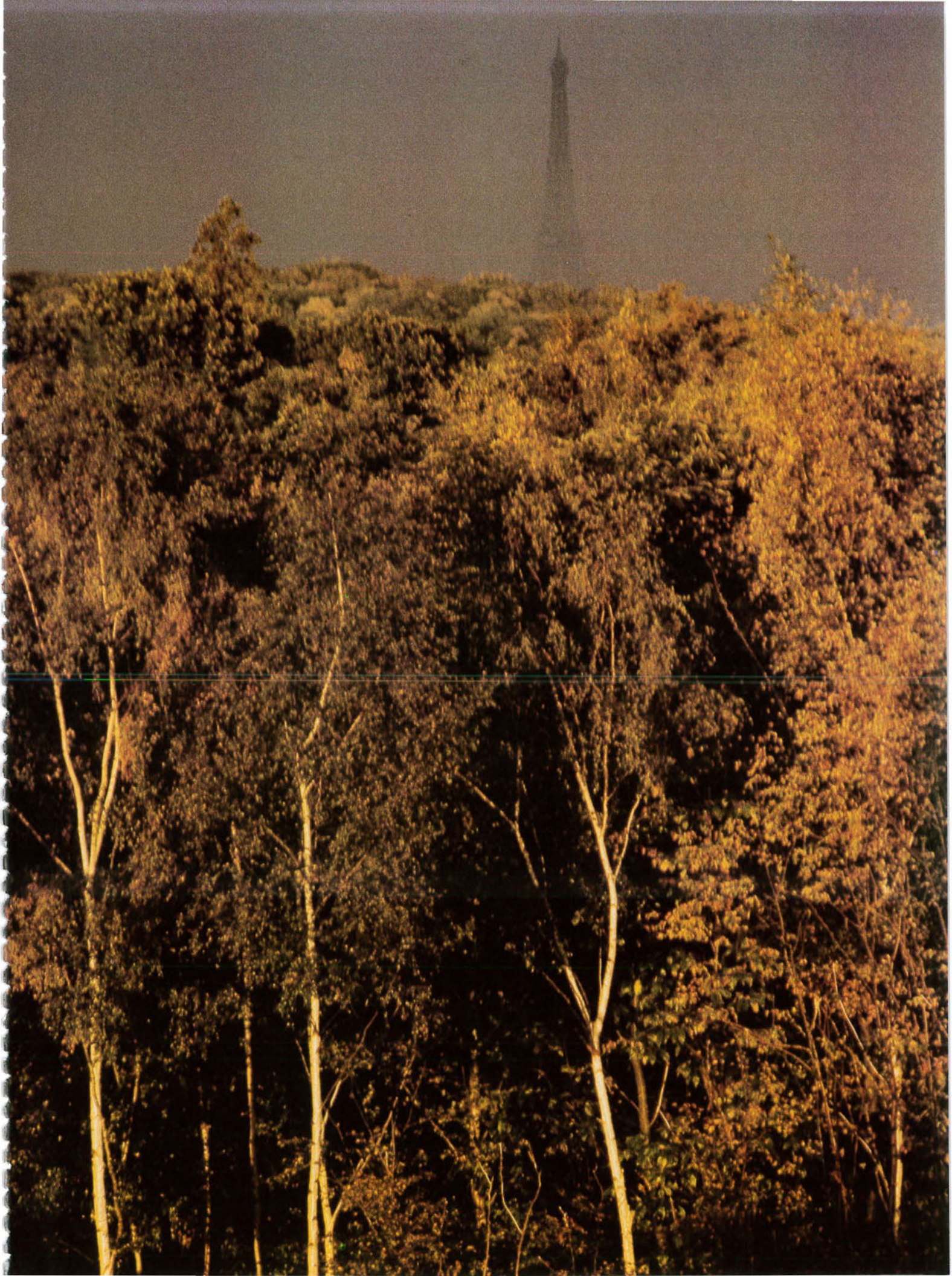
Le terrain, son site et ses abords 113
Le plan d'aménagement 122
Les premières étapes 138

BOIS DE BOULOGNE BOIS DE VINCENNES

La remise en valeur des Bois.

Paris, ville dépourvue d'espaces verts ? Le thème est commun et cette dénonciation rebattue. Et il est vrai que de nombreux quartiers de la capitale la justifient. Mais dans les comparaisons globales qui confrontent Paris à d'autres cités — et qui n'ont d'ailleurs quelque sens que dans la mesure où elles se rapportent à des villes d'une taille et d'une ancienneté voisines — il est frappant de voir à quel point l'existence des deux grands Bois de Boulogne et de Vincennes est fréquemment oubliée des statistiques et des commentaires, comme si le seul fait de se trouver à la limite de l'ancienne enceinte de la ville les excluait au service des parisiens et les gommait de la carte de la capitale. Effectivement les Bois de Boulogne et de Vincennes ne se situent pas au cœur même de l'agglomération, à la différence de quelques parcs étrangers toujours invoqués en référence — par exemple à Londres —. Représentant à eux deux près du quart de la surface du Paris urbanisé, ils occuperaient, s'ils se trouvaient implantés en son centre, un espace équivalent aux neufs premiers arrondissements et s'y substitueraient donc à tout ce qui s'y localise aujourd'hui de richesses monumentales, d'animation urbaine, d'activités économiques et sociales. Cette notation un peu provocante ne vise qu'à marquer la vanité ou la limite de certains rapprochements : la structure urbaine de Paris, résultat d'une longue histoire, a conduit à un certain type de répartition dans l'espace des grandes surfaces vertes, telles que les Bois, et des concentrations construites : opposer centre à centre la situation parisienne à celle d'autres grandes métropoles mondiales, dont le principe d'organisation spatiale est inverse, en oubliant le second terme du type d'équilibre, établi dans la capitale française, conduit manifestement à une appréciation déformée et incomplète. Et pourtant, parmi les chiffres caractérisant Paris, sans doute en est-il peu d'aussi serinés que ce fameux « 1 m² d'espace vert par habitant »(alors qu'il en existerait 10 fois plus à Londres, 25 fois plus à Berlin, etc...) qui fait comme si les deux Bois de Boulogne et de Vincennes n'existaient pas ; alors pourtant qu'en simples termes de population « desservie », de plus en plus de citadins résident à la périphérie de la Ville, tandis que leur nombre décroît en son noyau central ; alors surtout que la fonction d'espaces de cette dimension va naturellement bien au-delà de leur environnement géographique immédiat. On ne peut décomposer de la sorte un ensemble urbain qui doit être apprécié, avec ses avantages et ses défauts, dans sa structure globale et non séparément, sur tel ou tel des éléments qui le constituent.

Cette attitude commune retranchant les Bois de la capitale, alors que non seulement ils y sont



administrativement inclus, mais que surtout ils forment à la fois une résultante et une explication de sa morphologie, prend malheureusement appui sur certains aspects de la politique menée au cours des décennies passées à l'égard de ces espaces. Alors qu'ils devaient former des zones de nature, ces fameux « poumons verts » d'une agglomération en pleine extension, et qu'à ce titre il les fallait jalousement préserver, respecter, presque enclore à l'égal de tel parc urbain en plein centre-ville, une insuffisante prise de conscience de l'importance de leur fonction et de leur emplacement, à quatre ou cinq kilomètres à peine du cœur même d'une agglomération d'une dizaine de millions d'habitants, a conduit à les traiter bien davantage comme des sortes « d'espaces tampons » entre Paris et sa banlieue : traversés de circulations, parfois écornés par les trouées nouvelles qu'il a fallu ménager à leur écoulement, réceptacles d'activités diverses qui ne trouvaient pas place ailleurs, les Bois ont en large partie perdu leur caractère et leur vocation. Pour nombre de parisiens, ils évoquent sans doute davantage une zone de passage d'axes automobiles à grand débit ou d'itinéraires savamment combinés pour échapper à tel ou tel « bouchon » (sans parler de ce qui se trouve étroitement lié à cette présence de l'automobile dans ce cadre forestier), plutôt que le plaisir du canotage sur les plans d'eau, du « footing » dans les allées, ou de la promenade sous les arbres.

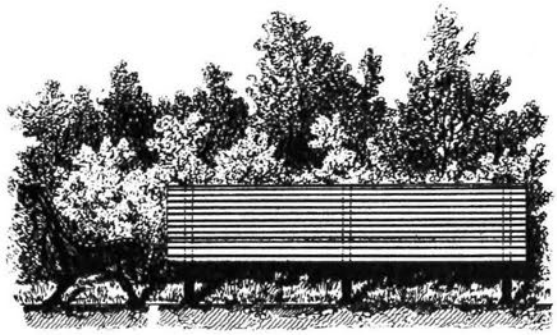
Au moment où s'affirme de plus en plus le souci de la qualité de la vie dans la ville et, à cet égard, le désir tout particulier d'y mener une politique en faveur des espaces verts, comment la Ville de Paris pourrait-elle ne pas jouer résolument de l'atout quelque peu négligé des deux grands Bois qui lui appartiennent ? Alors qu'on ne peut attendre des grandes opérations d'urbanisme (Citroën, La Villette, Bercy, Abattoirs de Vaugirard, Halles, etc...) et au prix d'un effort considérable et soutenu que la création au maximum de 70 à 80 ha de parcs et de jardins nouveaux, c'est sur un ensemble de 1 800 hectares que des améliorations décisives peuvent être apportées par des moyens beaucoup moins coûteux et plus rapides, afin d'en renforcer l'image et l'usage en tant qu'espaces naturels. Pour réhabiliter, comme c'est le rêve de tous, la nature dans la ville, il n'est sans doute pas à Paris de politique par laquelle des résultats aussi marquants puissent être obtenus, au prix d'un effort raisonnable et finalement limité, que par la mise en œuvre d'un programme de réaménagement des Bois de Boulogne et de Vincennes.

Cette affirmation qui, lorsqu'elle est formulée, semble presque relever du domaine de l'évidence, ne paraît cependant pas toujours s'être imposée avec cette force. Certaines études (par exemple celle de l'architecte Paul Maymont) n'ont-elles pas préconisé d'amputer chacun des deux Bois d'une centaine d'hectares et d'user des ressources dégagées pour l'urbanisation d'emplacements aussi privilégiés par un habitat de luxe, afin de rénover dix fois plus d'espaces dans le reste de la Ville en les organisant autour de plusieurs jardins de la taille du Luxembourg ?

Dans les documents d'urbanisme officiels au niveau de l'agglomération, le PADOG (plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région Parisienne) de 1960 et les différentes versions du Schéma Directeur de la Région Parisienne ne comportaient aucune indication particulière concernant les Bois, si ce n'est le passage en leur sein ou à leurs abords de certains tronçons du réseau principal de voirie ; au niveau de la ville de Paris proprement dite, le PUD de 1962, dans son chapitre relatif aux espaces verts, ne mentionnait aucune orientation ni a fortiori aucune prescription à leur sujet ; les premiers projets de Schéma Directeur de Paris se bornaient à évoquer la nécessité de « protection » de ces espaces, sans souligner le caractère indispensable de

Variété des paysages : dans la composition « à l'anglaise » de Bagatelle, le parterre « classique » derrière le petit château.

leur remise en valeur et de leur partielle « reconquête ». Les avis ne manquaient cependant pas en ce sens, tels celui de M. Henry Bernard qui écrivait dans « Paris Majuscule » : « le Bois de Boulogne, non plus débité en tronçons par des voies de transit et transformé en coupe-gorge, peut devenir avec quelques efforts un merveilleux atout pour le citadin et les mille hectares du Bois de Vincennes dégradés depuis cent ans sont à restaurer par reboisement et équipements culturels, sportifs, de loisirs et de promenade ».



C'est à la fin de 1972 que, répondant aux préoccupations plusieurs fois exprimées, notamment sous la forme de questions écrites et orales, par divers élus parisiens, le Préfet de Paris, M. Jean Verdier, a proposé à l'Assemblée Municipale d'entreprendre la préparation pour le Bois de Boulogne d'un plan directeur d'ensemble tendant à sa remise en valeur : en même temps qu'il proposait un ensemble de mesures à court et moyen termes de sauvegarde du Bois (actions de reboisement, fermeture de certaines voies à la circulation automobile, extension de la promenade autour du Lac Inférieur, création d'un circuit cycliste), il soulignait la nécessité de replacer ces actions ponctuelles dans la perspective plus large d'un projet complet de réhabilitation et de réaménagement. Un souci et une volonté de même nature se sont manifestés peu de temps après en ce qui concerne le Bois de Vincennes.

La responsabilité de l'élaboration de ce double dossier a été confiée à l'Atelier Parisien d'Urbanisme en collaboration avec la Sous-Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts. Après de nombreux contacts avec les autres principaux services intéressés au sein de la collectivité parisienne (et en particulier la Direction Générale de l'Aménagement Urbain, la Direction de la Voirie et la Sous-Direction des Sports de la Préfecture de Paris, la Préfecture de Police, la R.A.T.P.), les résultats de cette étude ont été présentés à l'Assemblée Municipale en septembre 1976 sous la forme d'une communication conjointe des deux Préfets de Paris et de Police. Ceux-ci, pour éviter tout malentendu, tenaient, dès l'introduction de ces documents, à bien en marquer l'ambition, mais aussi l'exacte portée :
« la politique, écrivaient-ils, en faveur de l'équipement de Paris en espaces verts passe d'abord par la préservation et la mise en valeur de ceux qui existent déjà et donc, au tout premier chef, des plus importants d'entre eux : les Bois de Boulogne et de Vincennes ».

Ces deux ensembles représentent en effet à eux seuls une superficie supérieure à 1 800 hectares — soit plus du cinquième de celle que forment les vingt arrondissements de Paris et un tiers environ des emprises qui y sont effectivement utilisables (déduction faite des surfaces qu'occupent le fleuve, les canaux, la voirie, les lignes de chemin de fer et les cimetières).

Or, il est frappant de constater que des dimensions et des proportions de cet ordre sont vraisemblablement, de manière générale, très mal perçues par le parisien. On peut douter que celui-ci ait clairement conscience que chacun de ces espaces est plus de cent fois plus vaste que le Parc Monceau et presque quarante fois plus grand que le parc des Buttes Chaumont, qui est pourtant le plus important des jardins de la capitale.

Cette relative méconnaissance de la place qu'occupent les Bois dans l'ensemble parisien et, par conséquent, du rôle qu'ils peuvent y jouer, tient sans doute pour une bonne part à l'évolution qu'ils ont connue depuis leur création, il y a un peu plus d'un siècle : au fil des années et au gré des décisions successives, leurs fonctions se sont diversifiées et souvent contrariées : espaces naturels et forestiers, mais aussi lieux de promenade, points de passage et de diffusion de flux automobiles, zones d'accueil, d'équipements et d'activités de loisir, de sport, de tourisme, etc... ; leurs conditions d'accès et de fréquentation se sont détériorées : multiplication des coupures et des empiètements s'opposant à un cheminement naturel, désarticulation de la composition paysagère initiale. Une dégradation progressive de l'image, de la pratique et de la vocation des Bois en a résulté.

Cette constatation a conduit le Conseil de Paris à réclamer la définition d'une politique d'ensemble tendant à redresser la situation actuelle...

Cette recherche a donné lieu à de très larges consultations, au niveau de la Ville de Paris, de l'ensemble des services qui en relèvent. Elle présente donc, au stade actuel, le caractère d'une étude départementale, qui doit encore faire l'objet, sur certains de ses aspects, de discussions et d'avis, soit à l'échelon de la Région Ile de France, soit auprès du Secrétariat d'Etat à la Culture. L'incidence éventuelle des propositions présentées sur les flux de circulation, tels qu'ils se déroulent aujourd'hui en dehors de Paris, implique en effet que la confrontation et le rapprochement des points de vue puissent se poursuivre à cet égard. S'agissant d'autre part d'un site classé, les opérations susceptibles d'en modifier l'aspect devront réglementairement recueillir l'accord du Secrétaire d'Etat à la Culture, après avis de la Commission des Sites.

Mais, concluaient les deux Préfets, « puisque ce domaine est propriété de la Ville de Paris qui, de ce fait, a compétence au tout premier chef pour décider de son avenir et de son aménagement », c'est naturellement au Conseil de Paris qu'il appartenait, avant la poursuite de toutes les consultations nécessaires, de se prononcer au départ sur les orientations et propositions qui lui étaient présentées afin de permettre d'engager plus avant la définition et l'application progressive de la politique souhaitée.

Par délibérations en date d'octobre 1976, le Conseil de Paris a donné son aval aux propositions qui lui étaient ainsi présentées. L'instruction de ce dossier, après le changement de statut de la capitale survenu en mars 1977, se poursuit donc sur cette base et doit donner lieu aux consultations indispensables des diverses instances concernées. Elle se traduit aussi par des recherches complémentaires, afin de développer et préciser certaines indications générales du plan d'ensemble (mise au point, par exemple, d'une sorte de « cahier des charges » s'imposant aux installations des Bois) et laisse ouverte la possibilité de suggestions nouvelles sur tel ou tel aspect du dispositif d'aménagement proposé.

Parallèlement, plusieurs mesures réglementaires ou interventions particulières ont dès à présent assuré la mise en œuvre partielle de certains éléments du projet général. C'est ainsi, par exemple, qu'en attendant la mise en œuvre d'une action plus vaste de remaniement par phases successives de la circulation automobile de transit au sein des Bois, le Maire de Paris a fait adopter en avril 1977 la création, les samedis et dimanches, de vastes zones piétonnes, interdites à la circulation et au stationnement automobiles, cependant qu'à Vincennes plusieurs kilomètres de voies supplémentaires étaient également fermés au passage des voitures et que le circuit réservé aux cyclistes était nettement agrandi. Un nouveau train de mesures est en cours d'instruction.

L'ensemble de la politique voulue pour la sauvegarde et la réhabilitation des deux Bois, et qui se trouve d'ores et déjà engagée, mérite de la sorte d'être exactement et complètement connue afin d'être, si nécessaire, débattue en bonne connaissance de cause, ce qui ne paraît pas toujours avoir été le cas. C'est pourquoi Paris-Projet publie dans les pages qui suivent le texte quasi intégral de la double communication des Préfets de Paris et de Police, en date de septembre 1976, relative aux plans de remise en valeur du Bois de Boulogne et du Bois de Vincennes, ainsi que les principaux documents graphiques qui les accompagnaient. Il a jugé utile de faire précéder ce dossier de quelques notations rappelant l'histoire de ces deux espaces et permettant à la fois de mieux comprendre leur structure d'aujourd'hui, de mieux mesurer les atteintes qui ont pu être portées à leur caractère, à leur ambiance, à leur paysage, de mieux apprécier le rôle et la qualité qu'il faut leur rendre dans l'ensemble parisien.

BOIS DE BOULOGNE
BOIS DE VINCENNES

L'histoire des Bois.

Pour évoquer l'histoire des Bois, était-il de meilleur moyen et de plus vivant que de faire appel directement au témoignage de l'homme qui a conduit leur aménagement voici un peu plus d'un siècle, et qui a le plus fortement contribué à leur donner la structure que nous leur connaissons aujourd'hui, même si l'évolution de la ville et de la société en ont transformé et souvent défiguré la pratique. C'est donc la reproduction de larges extraits des Mémoires du Baron Haussmann que Paris Projet présente dans les pages qui suivent. Le plus illustre des Préfets de la Seine y a résumé très clairement, comme à l'ordinaire, ses conceptions en cette matière :

« L'art des jardins me paraît avoir atteint son apogée, quand il a su très heureusement associer les combinaisons symétriques, monumentales et sculpturales, d'un caractère de grandeur incontestable, en rapport avec celui des Palais qu'elles semblent prolonger, tant leur union est intime, et leurs dispositions irrégulières : perspectives, massifs d'arbres et d'arbustes, de grottes, de cascades, de lacs, de rivières et d'autres imitations de la Nature, succédant, par gradations bien ménagées, afin de reposer, de rafraîchir la vue, comme dans les célèbres villas italiennes ; comme dans ces jardins anglais dont le nom a servi si longtemps, en France, à distinguer les œuvres des dessinateurs de jardins ».

Haussmann, dans le cadre du « régime autoritaire mais démocratique avant tout, dont l'Empire est la suprême expression », s'est attaché de manière persévérante à traduire cette vision dans les faits, notamment à l'occasion et par le moyen de la transformation des deux Bois. Et il n'a pas tort de souligner que jamais auparavant une telle entreprise n'avait été « je ne dis pas réalisée, mais seulement projetée ». Dans cette mesure, et dans la mesure aussi où l'évolution ultérieure des Bois ne semble plus avoir été conduite en fonction d'une volonté d'ensemble aussi fortement exprimée, mais plutôt livrée au jeu de décisions successives, obéissant aux besoins partiels d'un moment, il apparaissait intéressant de laisser la parole à l'auteur et au responsable de la plus importante intervention d'aménagement qui soit survenue dans les Bois et qui ait aussi profondément marqué leur visage actuel.

Afin cependant de replacer cette œuvre essentielle dans la continuité de l'évolution connue par ces espaces forestiers, ce récit est précédé d'un rapide résumé de la transformation des deux Bois au cours du temps. Cette narration est largement inspirée, et dans le cas du Bois de Vincennes totalement reproduite, de l'ouvrage de M. Bernard Champigneulle : « les Jardins de Paris » (Club des Libraires de France) que nous remercions de nous avoir autorisés à ces emprunts.

Le Kiosque de l'Empereur (démoli récemment) placé sur la pointe Sud de l'île du Lac Inférieur offrait une vue exceptionnelle des chutes d'eau de la cascade conçue pour traiter de la manière la plus habile le problème de la différence de niveau qui existe entre les deux lacs.

Une vue de la promenade dans le jardin de Bagatelle dessinée par Alexandre Bellanger, premier architecte de Mgr le Comte d'Artois. A travers les feuillages, on devine l'Ermitage et le pont de la Cascade.

BOIS DE BOULOGNE

Les étapes d'une évolution.

Le Bois de Boulogne forme l'un des vestiges de l'immense forêt de Rouvre ou de Rouvray - du latin robur : chêne - qui s'étendait, il y a vingt siècles, à l'Ouest et au Nord de l'ancienne Lutèce. Les défrichements, au profit des cultures, les retranchements pour l'installation de domaines seigneuriaux ou religieux, les reculs devant l'extension des bourgs et des villes, vont peu à peu désagréger, entailler et réduire ce vaste ensemble boisé dont les actuels bois de Chaville, de Meudon, de Montmorency et de Saint-Germain en Laye constituaient d'autres éléments.

Le premier document officiel connu se référant à cette forêt est l'acte par lequel Chilpéric II en consentit la cession à l'Abbaye de Saint-Denis. Mais, revendue dans sa plus grande partie à Philippe Auguste, elle fit retour à la Couronne en 1212. Quelques cinquante ans plus tard, Saint Louis fit donation d'un ensemble de terrains comprenant plusieurs fermes et des étangs à sa sœur Isabelle qui, sur cette longue bande de terre défrichée, dénommée « longus campus », établit le couvent de l'Humilité-Notre-Dame. Ce monastère « de Longchamp » fut, pendant plusieurs siècles, un lieu de haute dévotion. Au fil du temps, et par suite, en particulier, du succès d'une cantatrice d'Opéra reconvertie à la musique sacrée, ces pélerinages prirent un caractère quasi profane et formèrent l'une des premières occasions d'une fréquentation « mondaine » du Bois. Dans son « Tableau de Paris », si vivant et révélateur, Louis-Sébastien Mercier en trace la description : les retrouvailles avec la nature s'y combinent déjà avec la démonstration des élégances et des équipages, et supplantent les motifs initiaux de venue en ces lieux.

« Le mercredi, le jeudi et le vendredi saints, sous l'ancien prétexte d'aller entendre l'office des Ténèbres à Longchamp, petit village à quatre mille de Paris, tout le monde sort de la ville ; c'est à qui étalera la plus magnifique voiture, les chevaux les plus fringants, la livrée la plus belle.

Le peuple boit et s'enivre ; l'église est déserte, les cabarets sont pleins : et c'est ainsi qu'on pleure la Passion de Jésus Christ.

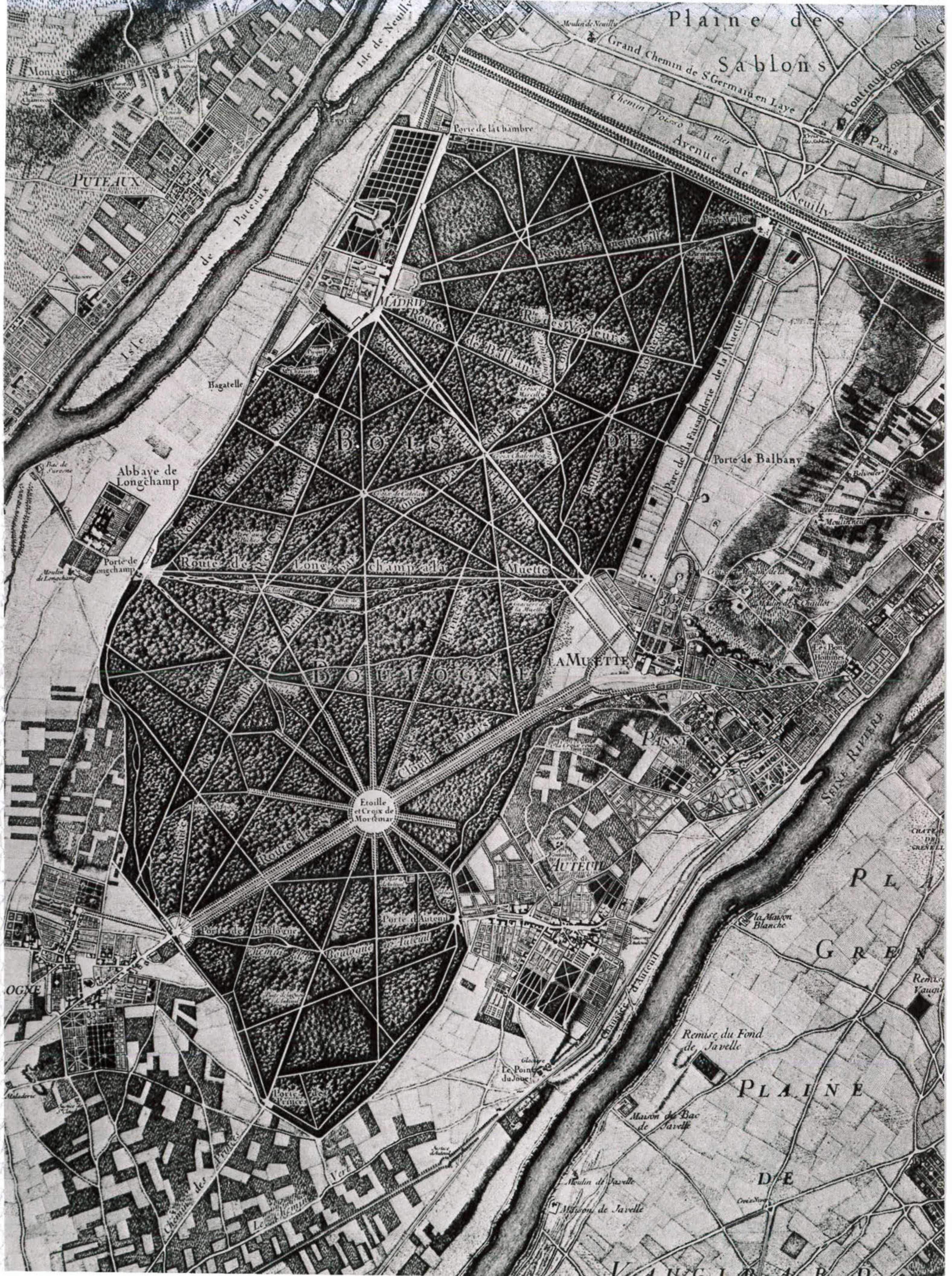
Autrefois, on y courait à cause de la musique. L'archevêque, en l'interdisant, crut rompre la promenade ; il se trompa. Les fidèles promeneurs traversèrent constamment le Bois de Boulogne pour se rendre à la porte de l'église, et ils n'y entrèrent point.

Quand le printemps est descendu sur la terre à cette changeante époque, que le zéphyr souffle, que le ciel est pur, que les bois sont verts, on dirait que l'on va saluer la nature dans son temple, et la remercier de ne nous avoir pas oubliés. »

Il ne reste aujourd'hui de cette abbaye détruite pendant la Révolution qu'une « réplique approximative du moulin à vent » (B. Champigneulle) restauré ou reconstitué par la Ville de Paris.

Bien avant ces événements, qui virent s'amorcer dans une fraction de l'ancienne forêt sa fonction d'aujourd'hui, une autre circonstance de caractère religieux valut à l'ensemble du Bois sa dénomination actuelle : « au retour d'un pélerinage à Notre-Dame de Boulogne-sur-Mer, Philippe le Bel fit construire aux Mesnuls-lèz-Saint-Cloud, hameau de bûcherons qui dépendait de la paroisse d'Auteuil, une église dédicacée à la Vierge Miraculeuse qu'il était allé prier. En 1449, par un édit de Louis XI, le hameau qui commençait à devenir un vrai village était à son tour but de pélerinage. Il fut baptisé Boulogne-sur-

Cet extrait du plan de Roussel, établi en 1731, présente le tracé étoilé et rectiligne des allées du Bois tel qu'il s'établissait à l'époque de la forêt des chasses royales, sous le règne de Louis XIV et de ses successeurs.



Plaine des
Sablons
Grand Chemin de St Germain en Laye
Avenue de Neuilly
Isle de Neuilly
Porte de la Chambre
PUTEAUX
Isle de Puteaux
Bagatelle
Abbaye de Longchamp
Porte de Longchamp
BOIS DE BOULOGNE
Route de Longchamp a la Muette
LA MUETTE
Porte de Balbany
Les Bons Hommes
PASSY
SEINE RIVIERE
Etoille et Croix de Mortemar
AUTEUIL
Porte de Boulogne
Porte d'Auteuil
la Maison Blanche
Remise du Fond de Javelle
Le Point du Jour
PLAINE DE
Maison du Bac de Javelle
Moulin de Javelle

Seine et donna son nom à la forêt voisine ». (1)

A l'exception de ces lieux de culte et des manifestations qu'il suscite, le Bois reste longtemps un espace inhospitalier et dangereux « infesté de loups, de sangliers et de malfaiteurs ».

Progressivement, à mesure que Paris s'étend et se rapproche de la lisière Ouest de ce morceau de forêt qui subsiste à ses abords, deux traits vont en marquer l'évolution : d'une part, la préoccupation d'assurer la sécurité dans cette zone de plus en plus voisine de la capitale, d'autre part, l'implantation sur ses bordures, et empiétant sur l'espace boisé, des « résidences secondaires » des privilégiés de l'époque.

C'est, par exemple, François 1er qui, en 1528, fait construire à la lisière Ouest le château de Madrid, « ainsi surnommé par ironie, les Parisiens se plaignant de n'y pas voir davantage leur roi que lors de sa captivité dans la capitale espagnole » (op. cit.), en même temps qu'il prend des « mesures contre les détrousseurs, vagabonds et braconniers ». Pour donner à ces règles de police leur pleine efficacité, Henri III met à exécution l'édification sur le pourtour de ce domaine d'une muraille percée de quelques portes gardées qui forment aujourd'hui encore les principaux points d'accès au Bois. Il envisage, dans le même temps, au lieu d'une résidence champêtre du roi de France, d'y installer leur dernière demeure, puisqu'il projette de consacrer une large partie de la forêt à la réalisation d'un cimetière où reposeraient les cœurs des souverains, ainsi que les dépouilles des chevaliers de l'Ordre du Saint-Esprit. Les événements politiques interdiront la mise en œuvre de ce dessein.

Il faut attendre Louis XIV pour que le pouvoir manifeste à nouveau son intérêt pour le Bois de Boulogne : sur son ordre, de 1679 à 1703, les futaies furent élaguées, les mares d'Auteuil et aux Biches nettoyées ; « de grandes avenues rectilignes furent tracées avec des carrefours en étoile marqués par de grandes croix de pierre ». Cependant, le Bois reste, avant tout, une réserve de chasse où durant les gros hivers on pouvait encore forcer le sanglier.

A l'époque de Louis XV, puis de Louis XVI, tandis que la ville poursuit son expansion vers l'Ouest, le Bois va de plus en plus se trouver affecté par la contagion de l'urbanisation. « Les environs du Bois devinrent à la mode. De magnifiques maisons de campagne furent bâties » : à la résidence de la Muette, petit pavillon de chasse édifié par Charles IX et déjà modifié au début du 18e siècle, se substitua un vaste château flanqué de multiples dépendances et agrémenté d'un important jardin.

Le petit pavillon de Bagatelle, construit un demi-siècle plus tôt à l'extrémité du parc qui s'étendait devant le château de Madrid, fut rebâti en soixante quatre jours à la suite d'un pari entre le Comte d'Artois et Marie-Antoinette. C'est également l'époque du grand succès du bal public et champêtre du Ranelagh. Tirant la conséquence de ce mouvement qui annexe de plus en plus le Bois de Boulogne à la ville, Louis XVI décide d'en ouvrir librement les portes jusqu'à la nuit afin qu'il devienne un lieu de promenade publique pour l'ensemble des parisiens.

La Révolution stoppera brutalement l'évolution ainsi amorcée.

Les châteaux de Madrid et de la Muette sont détruits, alors que la commune de Neuilly parvient à préserver partiellement le domaine de Bagatelle en obtenant qu'il soit affecté à des réjouissances populaires, avant d'être transformé en un café-restaurant et en un lieu de bals publics de plein air.

Surtout, « maraudeurs, voleurs de bois et de gibier le fréquentèrent, des suspects qui voulaient échapper aux tribunaux révolutionnaires y cherchaient asile. Napoléon ordonna des travaux de restauration et fit établir une surveillance de police : mais, en 1815, lorsqu'y campèrent les armées alliées, quelle catastrophe ! Pour établir leurs baraquements et pour se chauffer, les troupes, selon une méthode chère aux armées victorieuses, coupèrent les arbres à un mètre du sol. Quand elles se retirèrent, tout était ravagé. Il fallut des années pour nettoyer et replanter. La forêt qui venait du fond des âges était peuplée d'arbres centenaires, et maintenant l'on n'y trouvait plus que des baliveaux ».

Encore amputé à partir de 1840 du côté d'Auteuil et de Passy par la réalisation des fortifications de Thiers, le Bois de Boulogne présente, au milieu du 19e siècle, un aspect particulièrement désolé dont rend compte cette description de la Comtesse d'Agoult : *« On y arrivait par la grande route postale, en tous temps poudreuse ou boueuse. Il était clos de murs, coupé à angles droits d'allées monotones qui se croisaient dans des taillis d'arbres rabougris, dans d'arides clairières où, naguère, campaient les « Alliés ».*

On n'y avait ouvert aucune perspective. Il n'offrait d'autre point de ralliement que la mare d'Auteuil, où coassaient, dans une eau stagnante, sous l'immobile tapis d'une végétation visqueuse, d'innombrables et insupportables grenouilles.

Ce Bois paraissait si loin, si loin de Paris, le chemin en était si long, si maussade, qu'on y allait rarement ; c'était une affaire d'Etat.

Ce lieu était réputé sauvage ; on y associait, comme si l'on fût encore au temps des ménestrels, des images de guet-apens, d'assassinats.

Inaccessible à la petite bourgeoisie pédestre et aux gens de métier à cause de son extrême distance, il appartenait exclusivement à l'aristocratie malade, envieillie, endolorie, qui s'en venait traîner ses maux et ses ennuis dans cet impitoyable désert ».

Rattaché au domaine de l'Etat en 1848, puis rayé de la liste civile du souverain, le Bois de Boulogne est enfin cédé à la Ville de Paris en 1852 à condition, pour celle-ci, d'en effectuer la transformation en promenade publique.

C'est alors l'époque des grands travaux d'Haussmann et de ses collaborateurs pour l'exécution des projets que leur trace Napoléon III, profondément marqué par l'exemple des grands parcs londoniens.

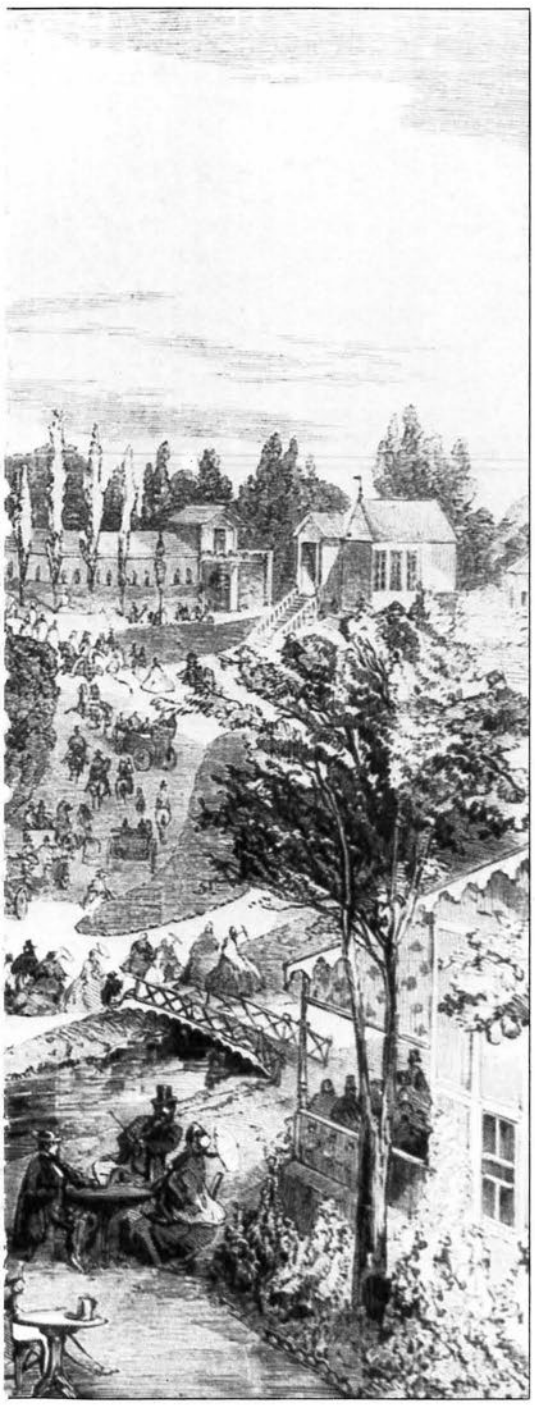
Les larges extraits des Mémoires d'Haussmann qui figurent ci-après en donnent la complète description.

Cependant, malgré son caractère incontestablement novateur, l'ambitieuse entreprise d'embellissement du Bois a su comprendre l'adage selon lequel « on ne commande à la nature qu'en lui obéissant » et n'a pas manqué de s'appuyer sur les éléments constants de la composition forestière du site préexistant :

— en valorisant la géométrie rectiligne des deux axes majeurs (allée de la Reine Marguerite et allée de Longchamp) par un assouplissement paysager du tracé des autres voies ;

— en préservant, voire en matérialisant, la distinction, subtile mais qui a persisté à travers les âges, entre les zones Nord et Sud du Bois, la première plus « équipée », la seconde de caractère plus « naturel » et plus « forestier » ;

(1) Dans le présent article, les citations figurant entre guillemets sont, sauf indication contraire, empruntées à B. Champigneulle : « les jardins de Paris ». (Edité par le Club des Libraires de France.)



Réserve de verdure aux portes de la Cité, le Bois de Boulogne a également servi de théâtre, depuis des siècles, à des manifestations sociales aux prétextes les plus divers : dans la tradition ancienne du pèlerinage pascal du Monastère de Longchamp, le jour du Vendredi Saint (sur la gravure ci-contre : le 22 avril 1859), était par exemple l'occasion d'un large afflux de fréquentation, où les motifs « profanes » de retrouvailles avec la nature dans les premières semaines du printemps l'emportaient désormais sur les mobiles religieux.

— en renforçant certaines composantes de l'organisation générale du Bois par l'implantation notamment des deux lacs sur le grand axe Nord-Sud qui reliait le rond-point Royal au rond-point Mortemart, point culminant du Bois, d'ailleurs encore rehaussé.

Pour les contemporains, c'est toutefois l'ampleur des bouleversements apportés à cet ensemble qui est frappante. Le nouveau tableau que dépeint la Comtesse d'Agoult montre, confronté avec sa description antérieure, l'importance du contraste apparu et ressenti en quelques années :

« Aujourd'hui, comme par le sifflet du machiniste, tout est changé. Le Bois s'est rapproché, s'est ouvert de toutes parts en d'agréables aspects. Il a jeté bas ses murailles grises, il a doré ses grilles et logé ses gardiens en de plaisants pavillons. Par de secrets artifices, il a étendu ses horizons : le Mont-Valérien, les collines de Meudon, le cours du fleuve, des cascades, des lacs, de vastes pelouses semées de corbeilles de fleurs, des villas, des chalets, des fabriques de toutes sortes, varient à chaque pas le décor. Des gondoles sur les lacs, des cafés dans les chalets, des courses sur le turf, des revues sur les pelouses, des jeux, des concerts y attirent perpétuellement la foule des désœuvrés. Dans les allées bien élargies, bien sablées, bien arrosées, autour des grands lacs, se croisent, aux heures de la « fashion », quatre ou cinq rangs d'équipages : phaétons, victorias, paniers, huit-ressorts ».

Le Bois de Boulogne devient alors le lieu par excellence où toute une société se retrouve et se donne en spectacle à elle-même comme aux autres.

Lisons à nouveau B. Champigneulle et... Baudelaire.

« Les écrivains et les peintres du XIXe siècle ont fixé de façon indélébile l'image de cette activité facile et factice d'une société qui, pour parader, cachait ses drames, et qui trouvait au Bois le décor d'aisance et de luxe qui lui était destiné. Nous ne pouvons plus nous détacher des dessins de Constantin Guys dont les frivolités révélaient à Baudelaire tant d'ombres sous-jacentes ».

« Tantôt ce sont des haltes et, pour ainsi dire, des campements de voitures nombreuses, d'où, hissés sur les coussins, sur les sièges, sur les impériales, des jeunes gens sveltes et des femmes accoutrées des costumes excentriques autorisés par la saison assistent à quelque solennité du turf qui file dans le lointain ; tantôt un cavalier galope gracieusement à côté d'une calèche découverte, et son cheval a l'air, par ses courbettes, de saluer à sa manière. La voiture emporte au grand trot, dans une allée zébrée d'ombre et de lumière, les beautés couchées comme dans une nacelle, indolentes, écoutant vaguement les galanteries qui tombent dans leur oreille et se livrant avec paresse au vent de la promenade.

La fourrure ou la mousseline leur monte jusqu'au menton et déborde comme une vague par-dessus la portière. Les domestiques sont raides et perpendiculaires, inertes et se ressemblant tous ; c'est toujours l'effigie monotone et sans relief de la servilité, ponctuelle, disciplinée ; leur caractéristique est de n'en point avoir. Au fond, le bois verdoie ou roussit, poudroie ou s'assombrit, suivant l'heure et la saison. Ses retraites se remplissent de brumes automnales, d'ombres bleues, de rayons jaunes, d'effulgences rosées, ou de minces éclairs qui hachent l'obscurité comme des coups de sabre ».

En 1905, la Ville de Paris acquiert le château et le parc de Bagatelle et achève ainsi de compléter son domaine.

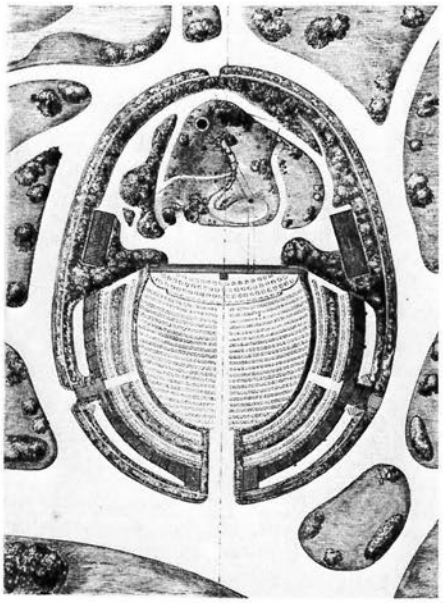
E. Guérard : la promenade au Bois.

Après ces années d'apogée, le Bois connaîtra, du fait de l'évolution économique et sociale, de profondes transformations.

L'expansion de l'agglomération parisienne fera de ce qui formait une réserve naturelle située à sa limite un espace totalement cerné par la ville. Le règne de l'automobile transformera les allées cavalières ou les voies pour cyclistes en axes d'écoulement de la circulation entre Paris et sa banlieue et en aires de stationnement et conduira, avec le passage du boulevard périphérique, bien qu'il s'effectue partiellement en souterrain, à entamer la lisière Est du Bois. Enfin, la pression des besoins du citadin en matière d'équipements de loisirs et leur diversification provoquent la multiplication des installations de toutes sortes venant s'implanter dans le Bois :

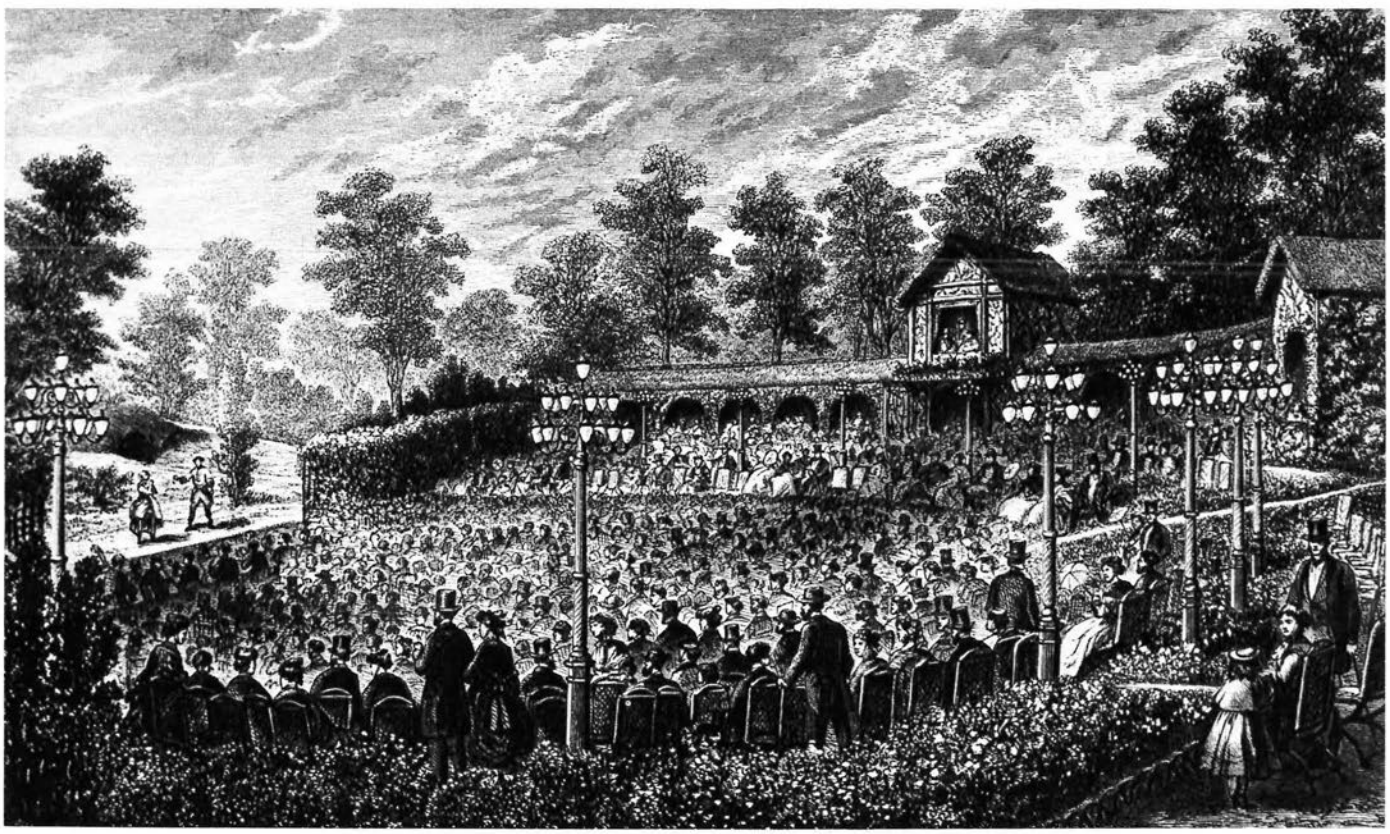
● Equipements sportifs : à l'hippodrome de Longchamp, se sont ajoutés, outre l'hippodrome d'Auteuil en 1873 :
— des centres sportifs ou d'éducation physique en périphérie du Bois ou le long des boulevards des Maréchaux (stade Suchet, stade de la Porte d'Auteuil, stade J.P. Wimille, stade Rolland-Garros, champ d'entraînement de Bagatelle),
— des clubs sportifs, d'accès payant et le plus souvent réservés à un nombre limité de membres, situés pour la plupart dans la zone centrale du Bois (Racing-Club de France, Club de l'Etrier, clubs de pétanque « Clos Saint James » et « Lou Pitchoun », club de tir au pigeon, bowling). Seul, le Club de Polo de Bagatelle est situé en bordure du Bois, à proximité du pont de Suresnes.

● Restaurants : très nombreux, ces établissements, dont plusieurs n'existaient pas dans le plan initial, ont été construits rapidement :
— soit en bordure du Bois : l'Orée du Bois (porte Maillot), le Pavillon Dauphine (place Dauphine), le Pavillon d'Armenonville (près de la porte Maillot), le Pavillon des Princes (avenue de la porte d'Auteuil), le Vieux Gallion (flottant sur la Seine) ;



— soit au centre du Bois : le Chalet de la Croix Catelan et le Pré Catelan, le Chalet des Isles, le Restaurant de la Grande Cascade.

● Activités «ludiques» de toutes sortes:
— le Jardin d'Acclimatation (environ 20 hectares), concédé en 1854 pour la présentation au public « d'animaux de bât ou de trait » et d'exhibitions ethnographiques, doit, du fait de la concurrence du Jardin des Plantes et surtout du Zoo de Vincennes, se reconvertir en 1952 « en un parc d'attraction pour les enfants et en un jardin d'agrément pour les familles, sans perdre toutefois complètement sa vocation initiale » (op. cit.)
— le théâtre de verdure de 1800 places qui existait au Pré Catelan a fait place, après l'échec financier de l'entreprise, à un « jardin Shakespeare » assez peu utilisé,
— le Musée des Arts et Traditions Populaires a pris la place de l'ancien palmarium et introduit dans le Bois une volumétrie contestable.



L'aménagement d'une carrière ayant fourni des sables et des cailloux pour l'empierrement des nouvelles voies ouvertes à travers le Bois permit la création d'un théâtre de verdure et d'un petit parc d'attractions dénommé jardin du Pré Catelan, d'un très beau dessin ovoïde et où se pressaient près de 1 800 spectateurs aux grands jours du succès, hélas éphémère, de cet établissement.

L'intervention d'Haussmann.

(Extrait des Mémoires, Tome III)

L'Empereur avait fait commencer la transformation du Bois de Boulogne concédé par l'Etat à la Ville sous la condition de consacrer 2 millions, au moins, à l'embellir.

Je me hâte de dire, qu'elle en dépensa successivement plus de 14, non seulement à l'embellir, mais à l'agrandir par l'annexion de la Plaine de Longchamp et du Parc de Madrid. Heureusement, je pus faire rentrer ou compenser la différence, surtout, au moyen de la vente autorisée par l'Etat de parties extrêmes ou en bordure retranchées du plan général, notamment, du côté de Neuilly et du Parc des Princes. J'eus toutes les peines du monde, en fin de compte, à justifier d'une dépense terminale de 2 millions, conformément à la condition imposée.

La direction des premiers travaux avait été confiée à un ancien jardinier de Saint-Leu, domaine du Roi Louis de Hollande, père de l'Empereur, un sieur Varé qui se qualifiait de Jardinier Paysagiste, mais qui, sans manquer d'un certain talent pour dessiner sur place des pelouses, tracer des vallonnements et distribuer des massifs, n'était pas à la hauteur de sa mission.

Il aurait certainement bien exécuté un square, un jardin anglais, un petit parc. Après avoir quitté les travaux du Bois, il dessina, dit-on, et fit exécuter plusieurs jardins pour des particuliers, séduits par la notoriété de son nom et qui furent satisfaits, en général, de ses travaux toujours coûteux. Mais, la transformation du Bois de Boulogne excédait sa compétence.

Dès le début, il avait commis une erreur, sinon un complet oubli de nivellement que je relevai de suite, dans le tracé de la rivière projetée par l'Empereur entre le Rond Royal et le Rond Mortemart — à l'instar de la Serpentine de Hyde Park, à Londres.

La position de celui-ci, tout en haut d'une butte d'où l'on apercevait par une percée en pente le Château de Saint-Cloud, eût été un avertissement pour le premier ingénieur venu. Bien loin de là, M. Varé s'empressa de faire abattre les arbres d'un rond à l'autre, et attaqua le creusement du sol sur nombre d'endroits dans l'intervalle, en réservant toutefois le sol des deux îles voulues par Sa Majesté.

J'arrivai sur les lieux au milieu de ce beau dégât, et, peu satisfait des réponses du Jardinier-Paysagiste à mon observation qu'aucune cote de nivellement ne figurait sur le plan qu'il m'exhibait, je chargeai, le jour même, un Ingénieur Ordinaire du Service Municipal, M. Baudard, qui parcourut depuis une belle carrière, de relever un profil en long et quelques profils en travers du sol bouleversé.

Il ne nous fallut pas longtemps pour reconnaître une différence de niveau

La création de plans d'eau et d'îles artificielles dans un ensemble forestier plutôt aride où n'existait que la mare d'Auteuil fit partie, dès l'origine, du grand dessein de Napoléon III pour l'embellissement du Bois de Boulogne. Mais, au lieu du tracé sinueux d'un cours d'eau, initialement envisagé, c'est à l'aménagement de deux lacs, reliés par une cascade, que conduisit une meilleure prise en compte par Haussmann et ses ingénieurs des contraintes du relief. Alors que, depuis les rives du Lac Inférieur, seules des embarcations assurent l'accès aux deux îles qui y ont été créées, un petit pont charmant les relie l'une à l'autre.

tellement considérable entre les deux points extrêmes de la rivière en cours d'exécution, que, certainement, elle se fût trouvée tout à fait à sec en amont, sur une assez grande longueur, pendant qu'elle eût débordé non moins amplement en aval.

Que faire ? Avant tout, je m'empressai de rendre compte de ma découverte à l'Empereur, stupéfait et un peu confus. Il ne pouvait croire ce que je lui rapportais, et il ne fallut rien moins que la communication du profil en long de M. Baudard, dont il fit, je crois, contrôler l'exactitude par le Colonel du Génie (depuis Général) de Beville, son Aide-de-Camp, pour lui démontrer l'impossibilité pratique de la rivière commencée.

Alors, je proposais de faire, à la place, ce qu'on voit aujourd'hui : deux lacs, à des niveaux différents, séparés par une large chaussée carrossable, servant de digue au premier, qui déverserait le trop-plein de ses eaux dans le second par une cascade. Pour donner à celui-ci, qui devait embrasser les îles du programme, une profondeur d'eau suffisante à son point initial, on éleverait le sol autour de son grand bassin terminal, au moyen d'une partie des terres de déblai de son lit, répandues en talus allongés, gazonnés et plantés, dissimulant cette seconde barrière ; le trop-plein irait alors alimenter, comme au premier projet, des ruisseaux répandant la fraîcheur et la fertilité dans les parties plus basses du Bois, dont l'aridité n'était pas le moindre défaut.

L'Empereur ne put jamais prendre son parti d'avoir deux lacs, au lieu de la rivière qu'il désirait tant ! Mais je crois que la Population Parisienne jouit pleinement de l'état de choses créé par la réalisation de mon programme. Les étrangers, qui ne sauraient se dispenser de faire la promenade consacrée du tour du Grand Lac, sont si bien trompés par le succès de mon expédient qu'aucun d'eux, j'en suis convaincu, ne se doute même pas qu'on ait jamais voulu rien faire d'autre.

J'ajoute que la chaussée séparative des deux lacs est une voie de communication des plus utiles, et qu'elle manquerait beaucoup si la rivière regrettée barrait l'accès du massif du Bois et de la Plaine de Longchamp du côté de Paris !

J'eus la bonne inspiration d'appeler M. Alphand, encore simple Ingénieur Ordinaire à Bordeaux, afin de le placer en dehors de la hiérarchie de ce service important, sous mes ordres immédiats ; j'en fis mon bras droit pour l'accomplissement de l'entreprise imposée par l'Empereur à la Ville de Paris, et de toutes les œuvres sans précédents que j'entrevoyais dans la pensée du Souverain.

D'ailleurs, comme on va le voir, le programme de la Transformation du Bois de Boulogne n'avait pas dit son dernier mot, quand Sa Majesté me le fit connaître.

Extension jusqu'à la Seine.

Ce Bois, quelle que fût son étendue (767 hectares environ avec toutes ses dépendances), étouffait dans les murs dont il était enceint de tous côtés. De longues avenues droites s'entre-croisaient ainsi que celles de tous les bois de la Couronne, de toutes les forêts de l'Etat, avec une raideur géométrale favorisant, à la fois, la surveillance et les grandes chasses ; elles le traversaient de part en part, entre des portes extrêmes dont la vue, plus ou moins rapprochée, ne permettait au visiteur aucune illusion sur les limites de la promenade qu'il y faisait.

Les seules de ces avenues que nous ayons conservées, celles des Acacias et de la Reine-Marguerite, peuvent en donner une idée ; mais, si toutes deux partent encore d'entrées du Bois transformé, l'une débouche aujourd'hui dans la Plaine de Longchamp par le Carrefour de la Grande-Cascade, l'autre se bifurque en deux voies qui se rattachent à l'ensemble du nouveau parc.

Le mur qui bordait l'ancien Bois dans le sens de la longueur, du côté de la Plaine de Longchamp, était odieux. Il me suffoquait ! Peu de personnes savent aujourd'hui que cette Plaine n'a pas toujours fait partie intégrante du Parc, tant elle y fut habilement reliée par mes collaborateurs.

M. Ernest Picard, le loustic du Corps Législatif, qui faisait rire ses collègues en me reprochant à la Tribune d'avoir cru nécessaire d'aérer le Bois de Boulogne, ne croyait pas si bien dire. Oui, l'on y manquait d'air et de vue ; ce fut ma première impression, lorsque je le parcourus, le plan de l'Empereur à la main, pour me rendre compte sur place de la Transformation qu'Il avait en vue, et qui, déjà, demandait un crédit bien supérieur aux 2 millions que la Loi de Concession du 13 juillet 1852 obligeait la Ville à y consacrer en quatre années. Il fallait, de toute évidence, abattre le mur et s'étendre jusqu'à la Seine.

Quand je le lui dis, l'Empereur fut étonné de l'audace de cette conception et me demanda comment je pourvoirais aux moyens de la réaliser. — « Je n'en sais rien, lui répondis-je, en ce moment, je constate seulement que, pour atteindre le but que Votre Majesté se propose, il me faut la Seine comme clôture et non pas une affreuse muraille arrêtant la vue en même temps que la circulation. Si l'Empereur accepte ce développement de son programme, je chercherai le moyen d'en venir à bout. »

Ce n'était pas une petite affaire que d'exproprier la Plaine de Longchamp, et, par conséquent, celle de Bagatelle, ayant ensemble une longueur de 5 kilomètres et une largeur de 800, soit 400 hectares divisés en parcelles multiples livrées à la culture maraichère, comme tous les environs de Paris généralement ; plus le Parc de Madrid indispensable pour rattacher cette dernière plaine au Bois même. Mais je reçus carte blanche.

Peu de temps après, je vins exposer à l'Empereur une combinaison impliquant la vente par lots, d'abord de terrains que la ligne des fortifications avait depuis longtemps détachés du Bois ; puis, de parties extrêmes, peu regrettables et peu considérables d'ailleurs. Le prix serait appliqué à l'agrandissement jusqu'aux rives du fleuve. Je proposais, de plus, l'affectation de la

Plaine de Longchamp à l'établissement d'un hippodrome, afin d'affranchir le Champ-de-Mars des courses de chevaux, qui n'y laissaient pas à l'autorité militaire sa complète liberté d'action et d'intéresser ainsi l'Etat, concurremment avec la Ville, à l'acquisition de cette Plaine.

Sa Majesté n'hésita pas à me promettre une subvention du Trésor égale à la moitié de la dépense évaluée à 4 millions ; les aliénations que je projetais devaient me fournir largement les ressources nécessaires au paiement de l'autre moitié et des autres acquisitions à faire ; je lui déclarai que, grâce à cette promesse, je considérais que le problème était résolu.

Je me doutais bien alors que le produit des lots à vendre dépasserait notablement le montant du contingent de la Ville, mais je ne pouvais pas supposer qu'il atteindrait et dépasserait 8 millions.

Dès que j'eus fais agréer ma combinaison par l'Empereur, j'en saisis le Conseil Municipal. Cette Assemblée, malgré la surprise qu'elle en ressentit, s'empressa de l'adopter ; car elle était composée d'hommes pratiques, en état de prévoir les conséquences d'après l'évaluation des terrains. Le Conseil s'affranchirait de l'interdiction d'aliéner, contenue dans la Loi de 1852 ; la Ville se tirerait plus qu'indemne de l'opération et se trouverait, en fin de compte, propriétaire d'une promenade très considérablement et très avantageusement agrandie. Je fis remplir les formalités d'enquête voulues par la Loi d'expropriation et provoquer :

1. Un Décret Impérial du 29 août 1854, qui prescrivit l'établissement d'un Hippodrome pour les courses de chevaux dans la portion méridionale de la Plaine de Longchamp (celle à qui l'usage a particulièrement attribué cette dénomination) et mit à la charge de l'Etat la moitié de la dépense ;

2. La Loi, promulguée seulement le 13 avril 1855, qui déclara d'utilité publique l'acquisition, par la Ville, non seulement de la portion de la Plaine affectée au nouvel Hippodrome projeté, mais encore de la portion septentrionale et du Parc de Madrid, pour les réunir au Bois. Par dérogation à l'une des clauses essentielles à la loi de concession, elle autorisa la Ville à vendre les terrains restés hors du Bois, notamment les parties extrêmes sises au Nord et au Sud du massif du Parc, fréquentés de préférence par les promeneurs, et sur le territoire de Neuilly, Auteuil et Boulogne. Toutes les expropriations furent consommées.

Par suite de ces dispositions, le Bois transformé, dont la contenance avait été portée à 846 hectares, n'eut plus de clôtures gênant la vue que du côté de l'Est. J'y fis masquer les massifs des Fortifications par des plantations épaisses séparant l'avenue de Ceinture, empruntant sa désignation du pied du glacis de la Contrescarpe.

Champs de courses et d'entraînement.

C'est par un Arrêté du 24 juin 1856 que, muni de toutes les autorisations nécessaires, je pus faire la concession de l'hippodrome de Longchamp, pour cinquante années, à la Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France, à la charge par elle de construire toutes les tribunes prévues au programme, d'établir les clôtures et d'exécuter tous les travaux d'installation jugés nécessaires, et de payer ensuite à la Ville une redevance annuelle de 12 000 francs. Je la trouve bien minime, aujourd'hui, quand je songe au chiffre énorme auquel, à certains jours, s'élève le droit d'entrée ; mais lorsqu'elle fut stipulée, il était impossible de prévoir des recettes pareilles.

Evidemment, j'aurais dû, comme dans le traité fait avec la Compagnie du Gaz et plusieurs autres, demander le partage par moitié des bénéfices nets de l'entreprise, sauf à m'entendre réclamer par l'Etat une quotité quelconque de la part de la Ville, à raison de son concours primordial aux frais d'acquisition du terrain.

L'emplacement du Champ de Courses était coupé dans le sens de sa longueur par un ancien bras de la Seine, qu'il avait fallu combler au moyen de terres fournies par l'abaissement d'un gros monticule occupant, à l'entrée de Boulogne, l'angle Sud-Ouest de la plaine. Les déblais du surplus servirent à relever la rive du fleuve, de manière à mettre l'allée du Bord de l'Eau, et la Plaine entière, à l'abri de toute inondation en temps de crue.

Si mon projet de réunir au Bois les deux parties de la Plaine de Longchamp et le Parc de Madrid datait, pour ainsi dire, de mon arrivée à l'Hôtel de Ville, en 1853, on a vu que l'étude et l'instruction de ce projet, complètement inattendu, très complexe, d'ailleurs, avait duré près de deux années. Ce fut seulement après la promulgation de la Loi du 13 avril 1855, que je pus commencer les expropriations, et qu'il me fut permis de faire commencer les travaux après le règlement et le paiement de toutes les indemnités dues aux propriétaires dépossédés, c'est-à-dire, dans les derniers mois de 1855.

M. Alphand sut exécuter dans un délai d'environ dix-huit mois les opérations, de telle façon que tout fut prêt lors de l'inauguration solennelle du Champ de Courses de Longchamp (mai 1857), un des plus beaux jours de mon Administration.

En effet, les assistants, frappés de la grandeur et des difficultés de l'œuvre si rapidement accomplie, étaient unanimes pour reconnaître ce qu'avait gagné le Bois à l'annexion considérable dont j'avais hardiment pris l'initiative et la responsabilité. Personne alors n'en contestait ni la pensée ni la réalisation.

Le reste de l'année 1857 fut employé par nous à mettre en état de servir de champ d'entraînement pour les chevaux la portion de la Plaine de Longchamp, qui reçut alors le nom du Château de Bagatelle, et l'ensemble de la Transformation du Bois agrandi fut achevé dans le courant de l'année 1858.

En cinq ans, j'avais pu conduire à fin cette entreprise, malgré l'aggravation apportée de mon fait à son programme primitif, grâce au concours actif, intelligent, convaincu de mon valeureux auxiliaire.

Travaux de tout ordre.

C'est le moment de rappeler qu'en attendant l'adjonction à M. Alphand d'un autre Ingénieur, chargé de le seconder dans l'exécution des travaux techniques, je lui donnai comme collaborateur M. Davioud, second Grand Prix de Rome. M. Deschamps, conservateur du Plan de Paris, son ancien camarade à l'Ecole des Beaux-Arts, me l'avait signalé fort justement comme doué des qualités d'imagination et de goût désirables chez le dessinateur des diverses constructions décoratives. M. Barillet-Deschamps, que nous avions connu l'un et l'autre à Bordeaux, et que j'en fis venir, lui servit d'aide en qualité de Jardinier en Chef, dans l'établissement de pelouses, de plantations d'arbres, de massifs, de groupes de plantes vertes et de corbeilles de fleurs.

Il était sans exemple, au Ministère des Travaux Publics, et contraire aux traditions du Corps des Ponts et Chaussées, qu'un Ingénieur Ordinaire fut subordonné dans un service quelconque à la direction d'un autre, même d'une classe plus élevée que la sienne. J'eus donc beaucoup de peine, avant que M. Alphand devînt Ingénieur en Chef, à le faire considérer comme en exerçant les fonctions, et pouvant, à ce titre, avoir autorité sur un de ses camarades.

Or les avenues conservées de l'ancien Bois, successivement soumises, pour la plupart, à des tracés moins raides, furent converties soit en voies carrossables bordées par des trottoirs plantés d'arbres d'alignement, soit en allées cavalières. Les unes composèrent, avec les nouvelles avenues ouvertes en forêt ou dans la Plaine de Longchamp, un réseau de véritables routes, ayant 58 kilomètres de parcours total ; les autres, simplement sablées, mesuraient 11,850 mètres de longueur. Quant aux sentiers de piétons serpentant sous bois, l'Empereur, afin de se délasser de ses travaux de cabinet, en jalonna lui-même plusieurs sur place. Le développement de ces petits chemins en sol naturel, toujours maintenus en bon état, ne fut pas moindre de 25,162 mètres.

D'un autre côté, le service d'eau comprenait deux réseaux de conduites. Le premier alimentait les grands lacs, d'une superficie totale d'environ 14 hectares (Lac Supérieur, 3 hectares ; Lac Inférieur, 19 hectares, dont 8 occupés par les îles) et les ruisseaux, cascades et pièces d'eau de tout ordre recevant leur trop-plein ; le second, toujours en charge, alimentait les bouches et les appareils d'arrosage des routes, des pelouses, des arbres isolés, des massifs de plantes et de fleurs, etc.

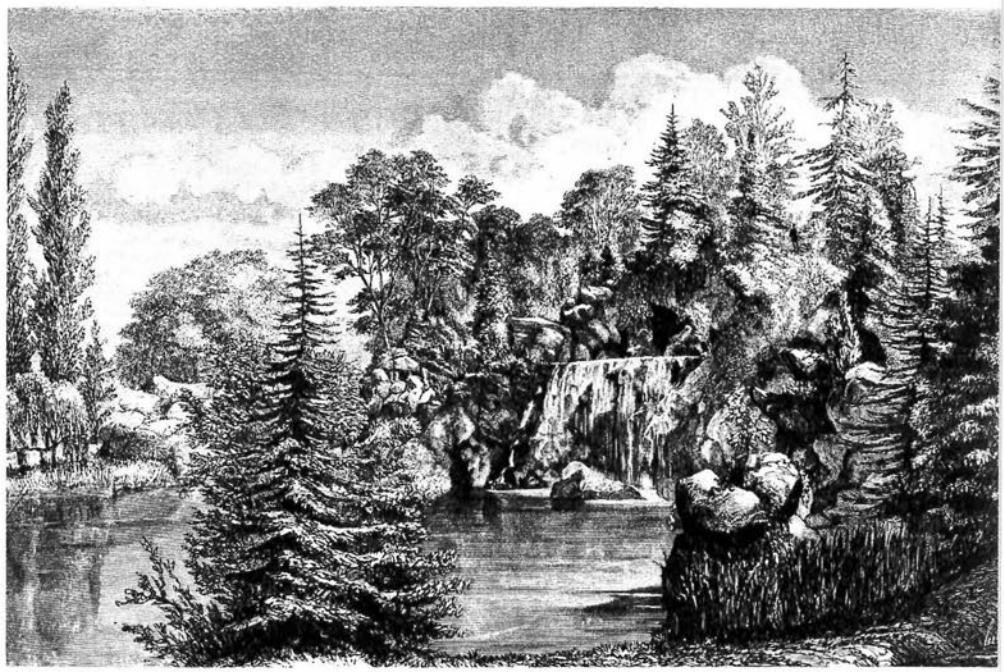
Dès le début, toute l'eau nécessaire aux différents services du Bois provenait de la Seine, où la puisaient les pompes à feu de Chaillot. Elle pouvait seule arriver au-dessus du niveau de la cascade du Lac Supérieur ; mais le produit quotidien de ces machines (30 ,000 mètres cubes environ) ne suffisait déjà plus aux besoins des quartiers hauts de Paris, que le canal de l'Ourcq ne pouvait desservir.

Heureusement, le réservoir de Monceaux, alimenté par l'aqueduc de Ceinture, dépassait de 7 mètres le point de chute des cascades du Grand Lac. Nous pûmes donc y prendre en eau de l'Ourcq tout ce que réclamait l'alimentation de ce Lac et des conduites forcées de la partie inférieure du Bois. On réduisit à 3,500 mètres cubes par jour l'emploi de l'eau très coûteuse de la Seine, réservée au Petit Lac et aux conduites d'arrosage de la partie supérieure.

Le forage du Puits Artésien de Passy, décidé dès 1854, devait, d'ailleurs, nous permettre d'utiliser, pour tous les besoins du Bois, une eau limpide et pure.

Les 10,000 mètres cubes emmagasinés à la cote 58 au-dessus du niveau de la mer et refroidis dans le réservoir spécial où le débit du nouveau puits se régularisa, purent alors suffire à tout.

L'établissement des nombreuses cascades et des grottes qui décorent le Bois, ne réclamait pas seulement l'art de l'Ingénieur : Celui-ci devait régler les retenues de l'eau chargée de les approvisionner pendant la nuit, le jeu forcément limité aux heures du jour consacrées à la promenade, et le dégagement facile de cette eau, sa chute accomplie et ses effets pittoresques obtenus. Il fallait, justement pour arriver à de tels effets, le concours de l'Architecte et du Jardinier en Chef. C'est à eux qu'incombait l'amoncellement ornemental des rochers factices



La grande cascade créée par Alphand à la rupture de pente, près de la corne nord-est de l'hippodrome de Longchamp, forme l'élément majeur de la composition du réseau aquatique du Bois, indispensable sur le plan fonctionnel, grandiose du point de vue paysager. C'est de la forêt de Fontainebleau que furent transportés les 4 000 m³ de rochers destinés à former « l'amoncellement ornemental » souhaité par Haussmann. Ce site exceptionnel est malheureusement défiguré aujourd'hui du fait de la transformation de son environnement en un véritable échangeur de circulation automobile.

des cascades et des grottes, offertes à la curiosité des promeneurs, aussi bien que la disposition des arbres, la distribution des massifs de plantes et de fleurs et surtout l'aménagement des points de vue désirables.

Les premières cascades établies sont celles du Petit et du Grand Lac. L'une tombe d'une hauteur de 4 mètres dans le premier ; les deux autres, d'une hauteur de 6 mètres, dans le second. L'une de ces dernières reçoit le trop-plein du Petit Lac.

La Grande Cascade de Longchamp, la plus importante de toutes celles du Bois, est formée d'une nappe d'eau de 10 mètres de largeur, se précipitant, du bac de 80 ares, qui lui sert de réservoir, dans le vaste bassin qui la reçoit à 7,50 m plus bas ; deux grottes sont superposées à l'intérieur du rocher.

Les autres pièces d'eau méritant d'être mentionnées sont la Mare aux Biches, les lacs d'Armenonville, de Saint-James et de Longchamp.

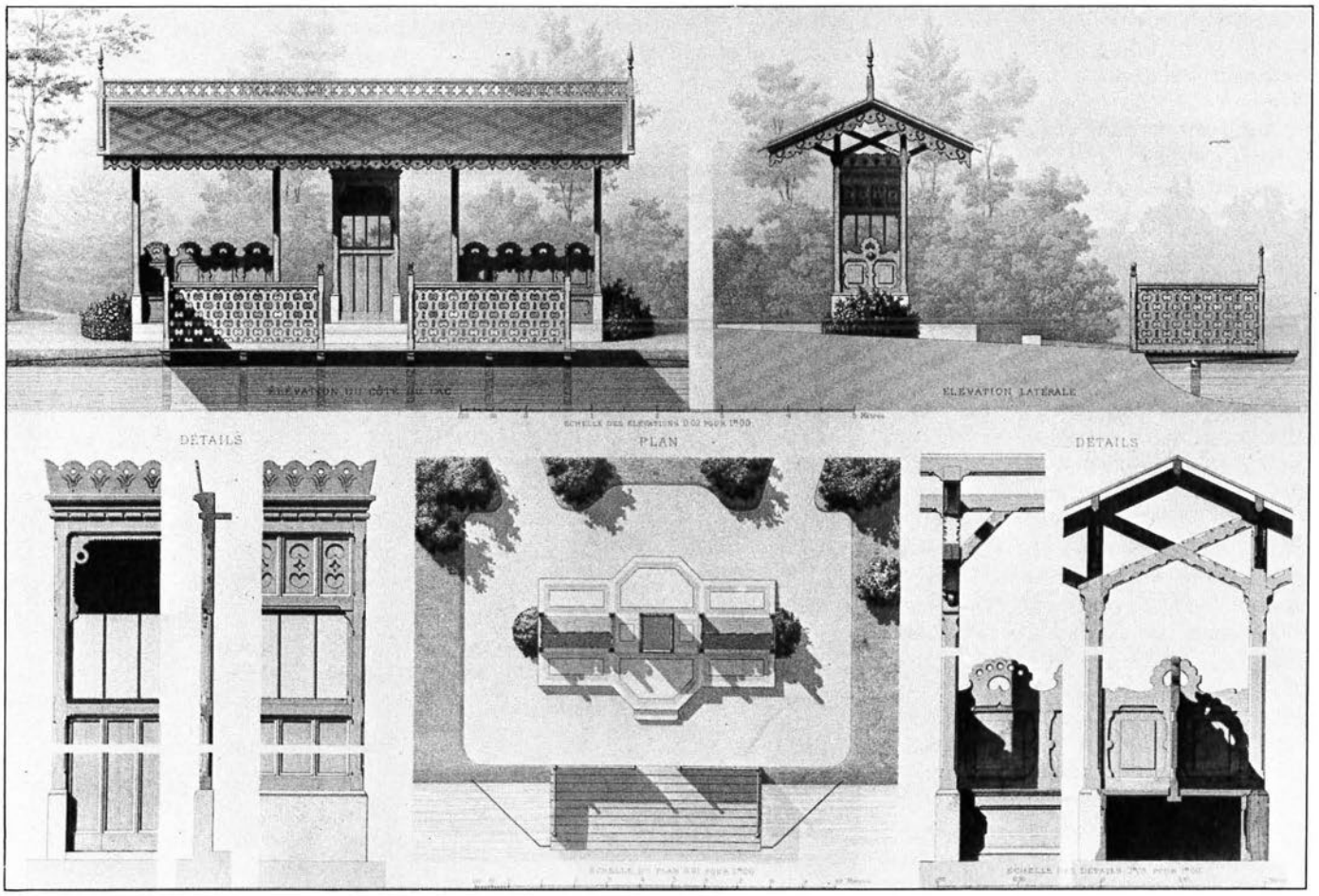
La Mare d'Auteuil existait d'ancienne date, en un point bas du Bois ; on en a seulement régularisé la forme et rendu constant le niveau.

La Mare aux Biches est alimentée par le ruisseau de Longchamp, qui reçoit le trop-plein du Grand Lac et se décharge dans le réservoir de la Grande-Cascade. Il reprend son cours, au-dessous du bassin d'en bas et va remplir, d'une part, le lac de Longchamp et celui de Bagatelle ; d'autre part, la pièce d'eau du Moulin et celle qui se trouve près du pont de Suresnes.

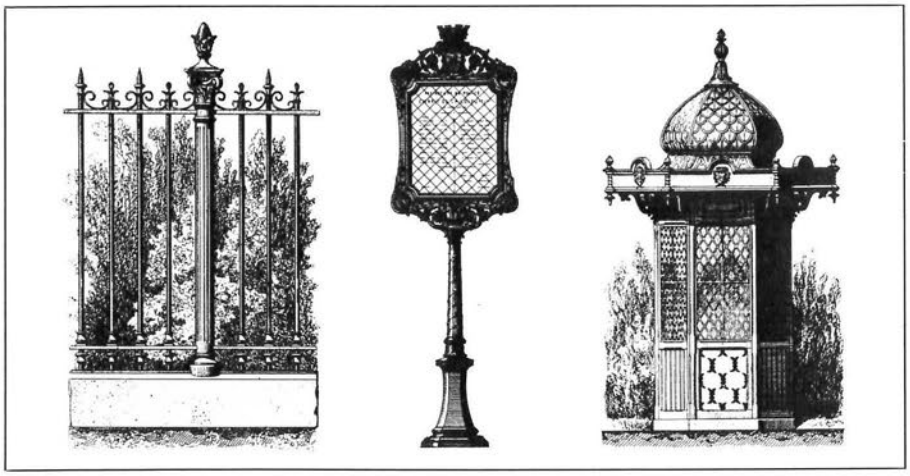
Deux embranchements greffés sur le cours de ce ruisseau, non loin du Grand Lac, se dirigent sur les lacs ou mares d'Armenonville et de Saint-James.

Pour retenir les eaux dans le Grand Lac et dans le réservoir de la Grande Cascade, notamment, on dut en recouvrir le fond d'un lit de béton de 10 centimètres d'épaisseur et revêtir les berges de pierres ou d'enduits de ciment.

Le rôle de M. Barillet-Deschamps, le Jardinier en Chef, dans la Transformation du Bois agrandi, comprenait : d'une part, le dessin et le vallonnement des pelouses qui ne couvraient pas moins de 273 hectares, après l'annexion de la Plaine de Longchamp ; l'emploi des graminées convenant le mieux au gazonnement du sol de chacune d'elles ; la composition des massifs d'arbres et d'arbustes et des corbeilles de plantes vertes et de fleurs les bordant et les ornant ; la distribution des arbres isolés destinés à leur donner du relief. Il était encore, d'autre part, chargé de la plantation des arbres d'alignement des boulevards de ceinture et des avenues ; des massifs de bois effaçant les avenues supprimées,



Depuis la définition du plan d'ensemble jusqu'au dessin du moindre équipement de détail (ci-contre le kiosque de l'embarcadère, la grille de clôture, le panneau d'affichage, le kiosque des cantonniers), l'intervention d'Haussmann et de ses collaborateurs a marqué un extrême souci d'homogénéité et de cohérence et n'a rien voulu laisser au hasard des inspirations successives et ponctuelles. Il n'est pas beaucoup d'exemples à Paris où le traitement d'un espace public, du schéma d'aménagement au « design » du mobilier urbain, ait fait l'objet d'une conception aussi intégrée et aussi unitaire.



en essences à feuilles caduques ou persistantes, appropriées à la nature du terrain, enfin des arbres et arbustes garnissant et décorant les abords des diverses constructions et habitations édifiées ou restaurées par M. Davioud.

Le nombre des arbres de haute tige et des arbustes en touffes absorbés par les premières plantations dépasse 420,000.

Le Bois était exploité jadis à 30 ans, par coupes régulières ménageant les grands arbres bien venus. Depuis sa transformation en parc de promenade, on laissa les taillis se convertir en futaies ; on se contenta d'en enlever les arbres morts et d'ébrancher ceux des survivants qui se gênaient, en ayant soin de tenir les sous-bois garnis d'arbrisseaux variés.

La surface conservée en forêt occupait 407 hectares, 16 ares, 20 centiares.

La suppression de la plus grande partie des anciennes pépinières, dont on utilisa les ressources ou qu'on réunit aux massifs boisés qui les entouraient, motiva l'établissement de pépinières nouvelles. Elles furent affectées non seulement aux besoins du Bois de Boulogne, mais encore à ceux du Bois de Vincennes et aussi des Parcs, Jardins, Squares et autres promenades de l'intérieur de Paris et de toutes les voies plantées de la Ville. On en doit l'installation à M. Barillet-Deschamps, qui fut également l'organisateur du Fleuriste de la Muette et de nos serres chaudes et tempérées.

Les travaux d'architecture exécutés par M. Davioud ont, en général, un caractère pittoresque, témoignant de son désir d'en faire autant de sujets décoratifs, semés autour et dans l'intérieur du Bois.

Ils se composent :

1. De vingt-quatre pavillons ou chalets, de formes variées, construits pour service d'habitations de gardes, indépendamment de deux casernes affectées au même usage ;

2. De la restauration et de la décoration de bâtiments situés dans l'ancien parc de Madrid et près du Pont de Suresnes, destinés également à des habitations de gardes et au logement de chefs-cantonniers ;

3. Du Kiosque de l'Exèdre et du Chalet des Iles ;

4. Du Chalet de la Grande Cascade, occupé, comme celui des Iles, par un café-restaurant ;

5. Du Buffet d'Auteuil ; des Cafés limonadiers de la Porte-Dauphine, du Petit et du Grand Lac, de la Croix Catelan ;

6. De la décoration du Pavillon-restaurant d'Armenonville, près de la Porte Maillot et de deux chalets voisins, occupés par des cafés-limonadiers ;

7. De l'établissement de bancs, d'embarcadères, d'abris de cavaliers, de poteaux indicateurs, de clôtures, notamment, de celles du Parc aux Daims ;

8. De l'établissement des grilles d'entrée du Bois ;

9. De l'installation du Jardin Zoologique d'Acclimatation ;

10. Enfin, de la restauration du moulin et de la tour de Longchamp, de la construction du Chalet du Moulin ; de la transformation et de la décoration de la Villa de Longchamp et des habitations de Madrid et de Saint-James affectées à divers fonctionnaires.

Voici un aperçu des dépenses :		
Expropriations		6 878 168,50 F
Travaux de toute nature		7 473 836,45 F
ensemble		14 352 004,95 F
Il en faut déduire :		
Le montant de la subvention de l'Etat pour le Champ de Courses	2 110 513,27 F	
Le produit des lots de terrains vendus	8 779 365,22 F	
ensemble		10 889 878,49 F
dépenses nettes		3 462 126,46 F

Si je tenais compte du capital représenté par le produit des redevances de concessions et de loyers, je devrais accroître de plus de 1 500 000 francs le chiffre de mes déductions. Voilà pourquoi je dis ailleurs qu'en dernière analyse, j'avais eu quelque peine à prouver que la somme absorbée sans compensation par la Transformation du Bois de Boulogne atteignait les deux millions voulus par la Loi de cession de 1852.

3 462 126,46 francs ! Tel est le chiffre officiel de ce que le Bois a coûté finalement à la Ville de Paris.

BOIS DE VINCENNES

Les étapes d'une évolution.

« Le Bois de Vincennes est tout ce qui nous reste de l'immense région boisée, traversée par la Seine et la Marne, dénommée Lanchonia Silva. La forêt de Bondy, qui en faisait partie, a disparu lors de l'extension de la banlieue.

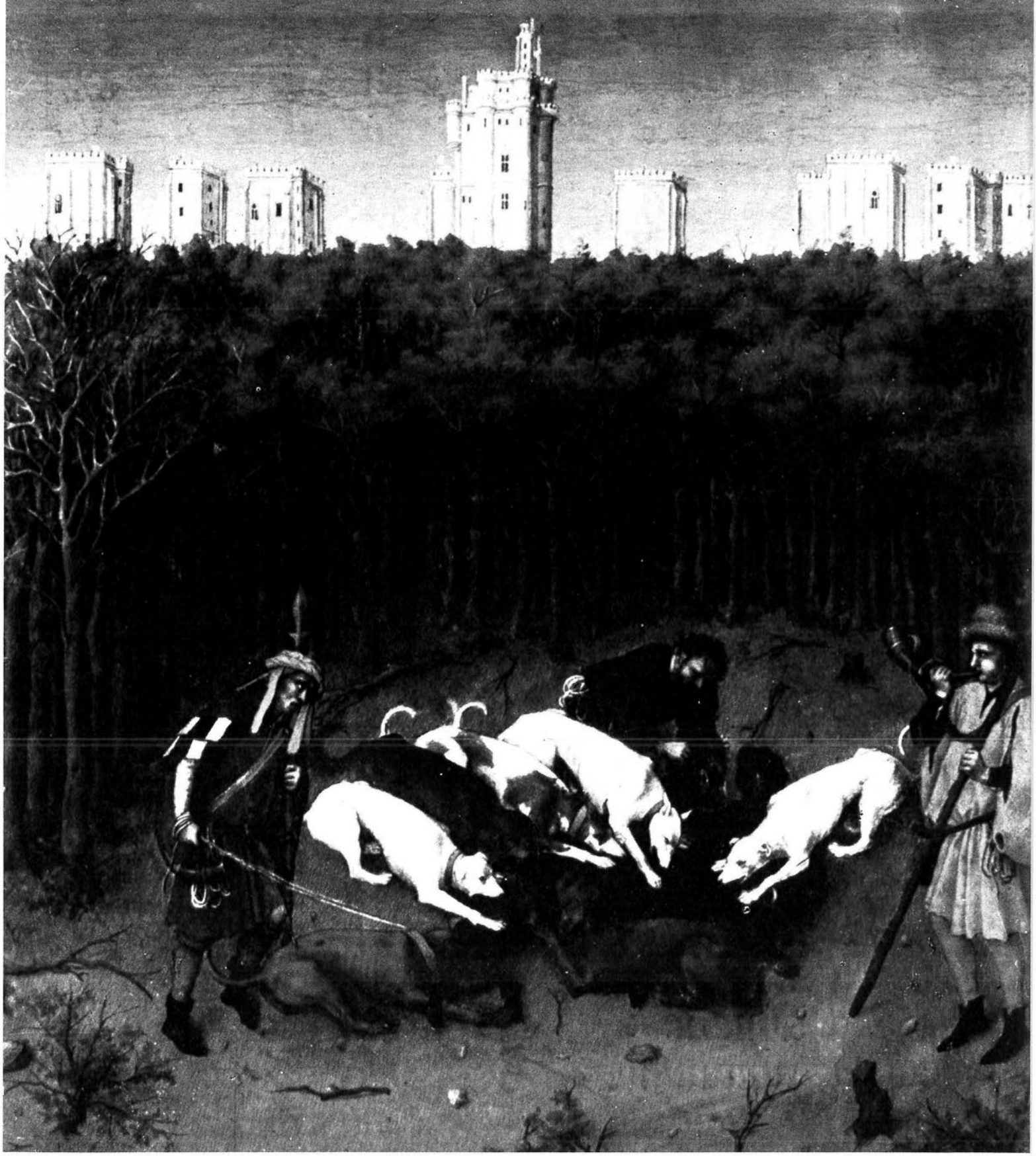
Pour les chasses royales, Philippe-Auguste avait fait construire dans le Bois un petit castel. Louis VII appela une communauté de religieux Bonshommes, - ou Minimes, - leur offrant un terrain, qui fut entouré de fossés, à l'emplacement même du lac dont le nom perpétue le souvenir. Ce fut un lieu de pélerinage vénéré.

Saint Louis aima Vincennes au point d'y faire élever une Sainte-Chapelle destinée à recevoir un fragment de la couronne d'épines lorsqu'elle fut transférée à Paris. Ce fut pour lui un lieu de retraite et de gouvernement. L'image de Saint Louis rendant la justice sous son chêne a longtemps illustré les histoires de France. Le fait est relaté de façon précise par Joinville : « Maintes fois advint qu'en été il allait seoir au Bois de Vincennes après sa messe, et s'acostoyait à un chêne et nous faisait seoir autour li, et tous ceulx qui avaient affaire venoient parler à li, sans destourbier d'huissier ne d'aultre. » En 1650, Sauval prétend que le chêne existait toujours, mais c'est une tradition orale sans fondement. Notons qu'à cette époque le Bois était entièrement clos de murs.

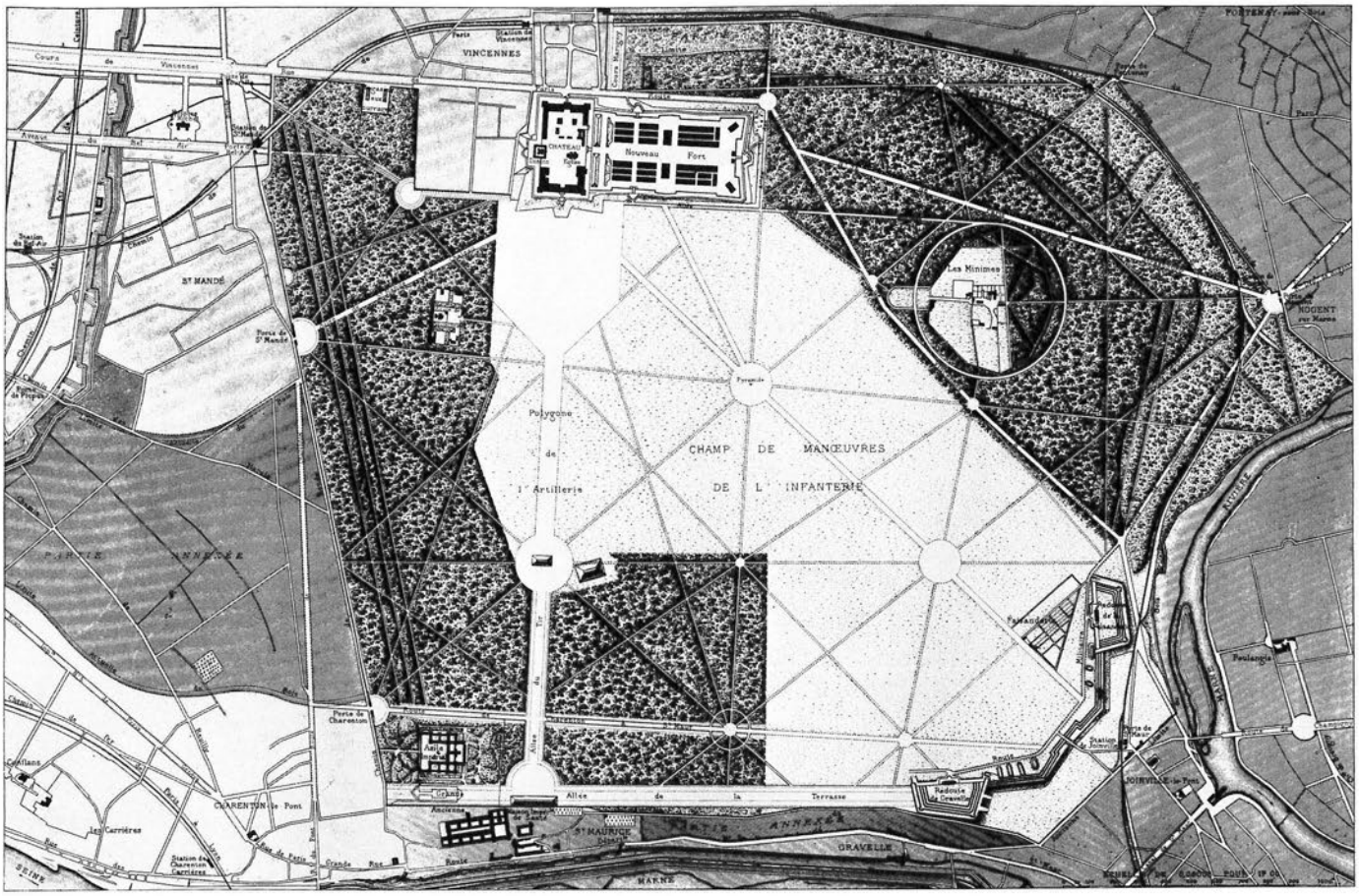
Le château, dans la forme et l'esprit que nous lui connaissons, fut voulu par Charles V à la fois château fort, palais résidentiel et ville intérieure. Ville enfermée dans une enceinte de douze cents mètres, scandée de grosses tours rectangulaires. C'est ce monarque aussi qui fit mettre en œuvre la nouvelle Sainte-Chapelle, face au donjon.

Dans l'admirable et très précise miniature de la série des « Très riches heures du Duc de Berry », le château, avec son donjon hérissé de tourelles et avec ses neufs tours, qui n'étaient pas encore décapitées, émerge d'une forêt de chasse à sangliers. Un peu plus tard, en 1451, Nicolas l'Astesa a décrit le Bois et son château : « Non loin de Paris s'élève le château que l'on nomme le Bois de Vincennes, construit avec luxe par les rois pour s'y reposer de temps en temps de leurs soucis multiples, lorsqu'un trop long séjour dans la ville les aurait fatigués ; aussi y trouve-t-on à peu près tous les agréments possibles... Auprès s'étend un bois magnifique, d'où le château a, je pense, tiré son nom, et qui est entremêlé de près, de quantité de treilles, de champs et entouré d'une muraille continue. On le nomme vulgairement le parc. Ce parc est subdivisé à l'intérieur en plusieurs parties pour y garder d'un côté les sangliers aux défenses menaçantes, ici les daims timides, les cerfs à la grande ramure, ailleurs les lièvres rapides et les chèvres sauvages ; on y rencontre aussi une telle quantité de lapins que l'on en voit quelquefois plusieurs milliers réunis. Aussi trouve-t-on dans ce Bois tous les plaisirs de la chasse. Dans une partie du parc, on trouve encore un beau châtelet qui a pris son nom de la beauté même de sa construction. »

Le « châtelet » auquel il est fait allusion est le château de Beauté, à Nogent, lieu délicieux qui dominait la vallée de la Marne. Construit au XIIIe siècle, il était encore en assez bon état sous le règne de Charles VII pour que celui-ci y installât Agnès Sorel, la « dame de Beauté ». Abandonné, le bâtiment tomba bientôt en ruine sans que personne s'en préoccupât, si bien que Louis XIII fit raser ses murs croulants, conservant toutefois ses jardins.



Extraite des « Très riches heures du Duc de Berry »,
cette scène de chasse dans le Bois de Vincennes vers le milieu du XIVe siècle
laisse apparaître au-dessus des frondaisons la frise des neuf tours
de la longue enceinte fortifiée du château dominée par le donjon.


VINCENNES
Nouveau Fort
Les Minimes
St MANDÉ
Polygone de 1re Artillerie
CHAMP DE MANŒUVRES DE L'INFANTERIE
PARTIE ANNEXÉE
CHARENTON le Pont
Redoute de Gravelle
GRAVELLE
MARNE
SEINE

VINCENNES
St MANDÉ
CHAMP DE MANŒUVRES
L'INFANTERIE
POLYGONE DE L'ARTILLERIE
HIPPODROME
CHARENTON
St MAURICE
SEINE
MARNE
CONDUITES D'EAU

Chasseur passionné, Charles IX fit de longs séjours à Vincennes. Il habitait le donjon, où il prit froid et mourut.

Dès lors le donjon servit de prison. Pendant la Fronde, il reçut des prisonniers illustres : Beaufort, Longueville, Conti, Condé.

Les rois se déprenaient peu à peu d'habiter d'humides et sombres forteresses, qui ne servaient plus à rien. Mazarin s'adressa à Le Vau pour construire à la place de l'enceinte méridionale des demeures plus confortables : le pavillon du roi, le pavillon de la reine, largement ouvèrts sur le bois, reliés par un grand portique orné de balustres. C'est ce portique, enfoui sous des casemates, qui a été découvert à la suite d'une explosion provoquée par les Allemands en 1944.

L'air de Vincennes était réputé meilleur que partout ailleurs autour de Paris, mais l'eau manquait. Mazarin, qui avait fait tracer de beaux parterres devant le château, fit étudier un projet de dérivation des eaux de la Marne à la hauteur de Chelles. Elles auraient été élevées par des machines, conduites dans les fossés du château pour servir ensuite à alimenter les fontaines de Paris. Jusqu'alors, en effet, on devait se contenter du cours maigrelet du ru de la Pissotte qui avait donné son nom à la région située au nord du château. Les beaux projets de Mazarin furent abandonnés dès la mort du cardinal : Louis XIV se souciait peu de Vincennes. Il faut mille idées chimériques pour qu'une seule se révèle excellente et soit parfois retenue. Celle des ingénieurs du XVIIe siècle fut reprise avec succès deux siècles plus tard.

Louis XV, qui avait passé à Vincennes une partie de sa jeunesse, en avait conservé un souvenir durable, bien qu'il n'y revînt qu'assez rarement. Il fit reprendre le projet que Robert de Cotte avait dessiné en 1703 pour ennoblir la forêt tombée à l'abandon. De vastes allées rectilignes, avec des ronds-points à leurs croisées, sont tracées à travers le Bois dont on entreprend la replantation générale. Des liaisons sont assurées avec les faubourgs de Paris par de vastes avenues, dont la principale s'adosse à la façade neuve du château et rejoint la place de la Nation.

Ce nouveau parc, dense et grandiose, est ouvert au public ; mais des abus s'ensuivent et des déprédations. Il faut prendre des mesures de protection, interdire l'accès aux laquais et faire défense « à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, de rompre ni de gratter les arbres et bois du parc ».

A la fin du XVIIIe siècle le parc avait atteint une splendeur qu'il n'avait jamais connue. Pas pour longtemps. En 1796, il fut décidé d'en couper un morceau près du château pour établir un polygone d'artillerie. Ce fut le commencement de lacérations exécutées par le génie militaire, qui ne cessèrent de s'amplifier pendant cent ans.

Sous Louis-Philippe le château est transformé en caserne. Les militaires s'attaquent à la zone Sud-Est pour y créer un autre polygone, des terrains de manœuvre, les redoutes de Gravelle et de la Faisanderie, tous ces ouvrages étant reliés par des routes stratégiques. Cent-soixante-six hectares de bois sont rasés coupant le parc en deux tronçons. L'administration prétend supprimer les trois quarts du Bois pour le transformer en camp militaire. Les habitants des communes voisines sont furieux. Ils ont prix l'habitude de venir au Bois le dimanche, en famille.

Et voilà qu'on arrache les arbres, qu'on élève des buttes de tir, que la forêt retentit de feux de mousqueterie et de coups de canon. Vincennes est surnommé Canonville.

En même temps le château est transformé en forteresse. Ses fossés sont comblés, les ouvertures occultées, les bâtiments de Le Vau démolis pour faire place à des courtines et des casemates. Le « fort neuf » s'allonge démesurément à l'Est du château. L'intérieur de l'enceinte est bourré de bureaux militaires, d'ateliers, de dépôts — ceux-ci ont envahi la Sainte-Chapelle coupée en deux dans sa hauteur, et le duc de Montpensier, par bonheur nommé gouverneur, a bien du mal à en empêcher la destruction.

Le massacre du Bois se poursuit au début du Second Empire. Les terrains de manœuvre et les polygones qui étaient encore séparés par une partie boisée sont réunis. Au Sud, vingt-sept hectares sont rasés pour établir l'asile de Saint-Maurice et cinquante hectares pour le chemin de fer de Verneuil-l'Etang. De la magnifique forêt de Louis XV ne restent plus que des lambeaux broussailleux et des fourrés qui servent à tout autre chose qu'aux promenades familiales.

En 1857, Napoléon III met fin à ces dévastations et commande la transformation en parc public de ce que l'armée a épargné. Il fait encore appel à Alphand qui est chargé de dessiner le Bois de Vincennes dans l'esprit du Bois de Boulogne. C'est alors que sont entreprises les adductions d'eau et que sont creusés les lacs.

Mais il était dit que ce malheureux Bois devait toujours être offert en holocauste aux militaires. Pendant la guerre de 1870, tous les arbres du plateau de Gravelle sont abattus pour faciliter la défense de Paris. Puis la population parisienne, qui meurt de froid, se précipite pour se fournir en chauffage à la sauvette. Enfin, l'armée allemande complète la besogne.

La IIIe République poursuit la même politique. Le Ministère de la Guerre, oubliant les contrats passés, traite ce territoire en pays conquis. Il agrandit les champs de manœuvre et les champs de tir, installe des ateliers de pyrotechnie, des cartoucheries, des dépôts d'artillerie, un quartier de cavalerie, une voie de chemin de fer — sans parler des établissements du camp de Saint-Maur.

L'organisation de l'exposition coloniale de 1931 est confiée au maréchal Lyautey. Mais c'est un militaire chez qui dominent les préoccupations humaines. Il a le sens de l'urbanisme. Son exposition est un chef-d'œuvre. Et pas un arbre n'est touché.

Après la guerre de 1939, la restauration de Vincennes est confiée à M. Trouvelot, inspecteur général des monuments historiques. Commence alors la résurrection des parties « classiques » du château, au Sud. Il étudie en outre un projet d'aménagement du Bois qui reprend dans la mesure du possible les grandes compositions d'autrefois ».

La comparaison de ces deux cartes met en évidence l'importance de l'intervention d'Alphand :
— Vers 1840, les emprises militaires que forment le polygone de l'Artillerie et le champ de manœuvre de l'Infanterie occupent toute la partie centrale de l'ancienne forêt dont ne subsistent que deux massifs parcourus par le réseau rectiligne et étoilé des allées des chasses royales. L'allée du Tir, placée dans l'axe du château, aboutit à la grande allée de la Terrasse qui borde les contreforts de Saint-Maurice et de Gravelle et conduit au puissant ouvrage fortifié de la corne sud-est du Bois
— Vers 1865, l'aménagement de la partie ouest du Bois autour du Lac Daumesnil, agrandit l'espace planté jusqu'aux limites mêmes de l'enceinte de Paris et vient rattacher cet ensemble à la ville.
La composition paysagère, souple et charmante, adoptée pour cette extension du Bois est poursuivie dans le traitement des anciens massifs forestiers, dont elle atténue la rigueur géométrique de la disposition antérieure. Les emprises militaires sont entamées par la création de l'hippodrome et par quelques plantations disséminées le long de l'axe de la route de la Pyramide.

L'intervention d'Haussmann.

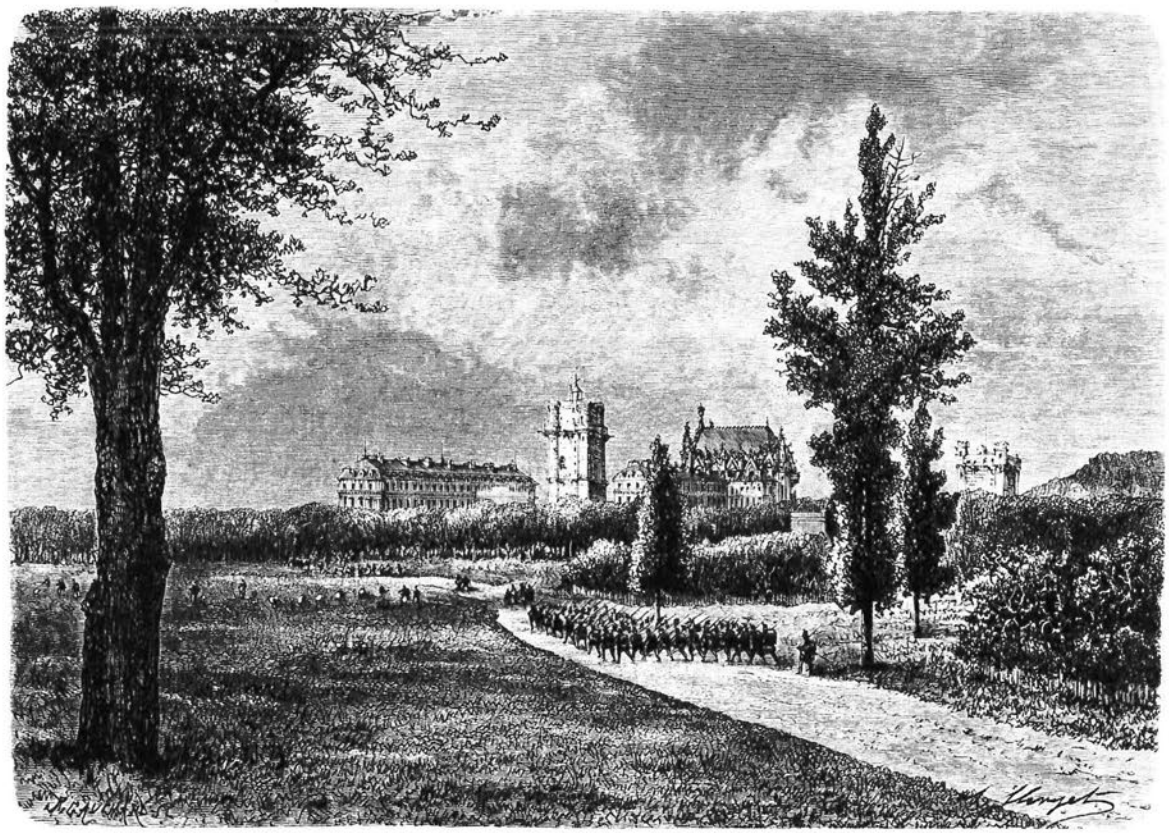
(Extrait des Mémoires, Tome III)

Après l'exposé d'une œuvre des mieux appréciées de mon édilité parisienne — la transformation du Bois de Boulogne, — heureusement accomplie et relativement peu dispendieuse, j'éprouve un certain embarras, en abordant le résumé de ce que tous mes collaborateurs et moi avons fait de 1860 à 1865, au Bois de Vincennes, avec un succès moindre et au prix de dépenses bien plus onéreuses. Il s'agissait ici de créer, à l'Est de Paris, conformément aux desseins généreux de l'Empereur pour les populations laborieuses des 11e et 12e arrondissements nouveaux et des ouvriers du Faubourg Saint-Antoine en particulier, une promenade équivalant à celle dont venaient d'être dotés, à l'Ouest, les quartiers riches, élégants, de notre Capitale.

La première opération, malgré les développements considérables dont j'avais pris l'initiative et la responsabilité s'était soldée, en effet, par une somme ne dépassant guère les données du programme primitif.

Au contraire, la seconde, excédant toutes les prévisions, a fait une brèche assez forte aux finances municipales ; des esprits mal disposés en faveur d'œuvres somptuaires, à leur avis, se sont demandés si le résultat final vaut ce qu'il coûté : 12 millions nets ; — on peut les ramener à 10, en tenant compte du capital représenté par les redevances et les loyers payés annuellement à la Ville, mais ils forment toujours un total quintuple de la dépense correspondante effectuée au Bois de Boulogne.

Les raisons de cette différence choquante sont faciles à saisir : d'abord les 875 hectares environ composant la superficie officielle du Bois de Vincennes, lors de la cession qu'en fit à la Ville de Paris le Domaine de l'Etat, furent portés à 901 hectares 43



C'est au XIXe siècle que la partie centrale du Bois, qui accueille aujourd'hui les activités sportives et les jeux de plein air, fut affectée à un usage militaire : certaines armes nouvelles de notre artillerie, telles que le canon à projectile forcé et chargé par la culasse, dit « pièce de Treuille de Beaulieu », furent mises au point et expérimentées à Vincennes.

ares, dans le cours de l'entreprise ; de plus, ils ne constituaient pas un tout homogène à transformer en promenade suivant un plan d'ensemble. Cette surface, coupée en deux grandes parties inégales par une vaste étendue indisponible (142 hectares), comprenait le Polygone de l'artillerie et le Champ de Manœuvres de la Garnison du Château et du nouveau Fort, surface frappée de servitudes militaires, que l'on pouvait tout au plus couvrir d'une pelouse de gazon, pour en cacher l'aridité. Nous avions donc, en réalité, deux parcs à faire : le premier, sur les territoires de Charenton, Saint-Mandé, Vincennes et Saint-Maurice ; le second, au-delà de Vincennes, (aux Minimes), sur ceux de Fontenay, Saint-Maurice, Joinville et Saint-Maur. Ces deux parcs distincts, laborieusement tenus en communication à travers le Polygone et le Champ de Manœuvres, auraient chacun son motif principal, vers lequel devaient converger tous les arrangements secondaires, et répétant à ses promeneurs habituels, tout ce que l'autre offrirait d'agréable aux siens.

De plus, nous ne trouvions point à notre portée, comme au Bois de Boulogne, des réservoirs municipaux en plein service pour alimenter de suite les lacs et rivières à creuser. Or l'arrosage était indispensable des deux côtés, sur un sol encore plus sablonneux qu'au Bois de Boulogne, encore plus absorbant si possible.

Enfin, les expropriations nécessaires pour régulariser le périmètre de chaque promenade ne portaient pas à peu près exclusivement, comme dans les plaines de Longchamp et de Bagatelle, sur des terres en culture ; elles embrassaient nombre d'établissements industriels, d'usines à déplacer. Quant aux ventes de lots dont le produit pouvait compenser, dans une certaine mesure, le montant des indemnités payées, on comprend qu'il ne fallait pas espérer de ce côté de Paris, au voisinage des quartiers de Reuilly, du Faubourg Saint-Antoine, de Charonne et de la Roquette, réaliser des accroissements de prix comparables aux plus-values dont nous avions profité, de l'autre, sur les territoires de Boulogne et de Neuilly, près des nouveaux quartiers de Passy, d'Auteuil et des quartiers anciens les plus recherchés de la Ville.

En somme, nos acquisitions à Saint-Mandé, puis dans l'ancienne Plaine de Bercy (Charenton) et à Gravelle, n'ont pas coûté moins de 16 122 576,49 F — portés à 23 742 740,17 F par les 7 620 163,68 F de travaux exécutés dans l'ensemble du Bois. D'autre part, d'après le prix des reventes déjà faites, on ne pouvait pas espérer dépasser le chiffre de 12 millions de francs, pour tous les lots provenant de ces acquisitions mêmes et des diverses portions de l'ancien Bois. Pour s'en faire une ressource, la Ville avait été autorisée à aliéner ces terrains, qui restaient encore à réaliser, pour la plupart, au terme de mon administration.

Cession à la ville.

Le Bois de Vincennes, qui dépendait originairement du Domaine de l'État, fut compris dans la Dotation de la Couronne par le Sénatus-Consulte du 12 décembre 1852 qui régla, dès le rétablissement de l'Empire, la Liste Civile du Souverain.

Un autre Sénatus-Consulte, rendu le 28 mai 1858, sur la proposition de l'Empereur, autorisa la distraction et la vente de portions du Bois comprenant ensemble 120 hectares, à la charge d'en employer le prix en acquisitions et en travaux d'embellissement.

Enfin, après un dernier Sénatus-Consulte nécessité par la réduction qu'allait subir la dotation de la couronne, une Loi du 24 juillet 1860, postérieure par conséquent à l'extension des limites de Paris, autorisa la cession à la Ville par le Domaine de l'État du Bois de Vincennes. La liste civile en abandonnait tous ses droits, mais sous les conditions stipulées dans une convention préalable annexée à cette Loi.

L'Etat se réservait :

1° Les terrains où se trouvaient le Château, le nouveau Fort, l'Hôpital Militaire, le parc à fourrages, les redoutes de Gravelle et de la Faisanderie ; il conservait également l'asile de convalescence établi par l'Empereur, parallèlement à celui du Vésinet, et si précieux pour les malades sortant guéris des hôpitaux ;

2° Deux zones de servitudes militaires : l'une affectée d'une manière permanente aux exercices et manœuvres de la garnison, l'autre à l'installation éventuelle de camps, sans indemnité ni dommages de séjour ;

3° Un terrain où devait être créée une annexe du Muséum d'Histoire Naturelle.

La Ville était obligée d'ailleurs :

1° De réunir au Bois les terrains compris entre ses anciennes limites et l'enceinte des Fortifications, d'une part ; la route impériale de Paris à Genève et le bourg de Saint-Mandé, de l'autre ;

2° De transformer le Bois, dans un délai de 4 ans, en promenade publique, ainsi que l'avait été le Bois de Boulogne ;

3° De le conserver et de l'entretenir perpétuellement à cet usage.

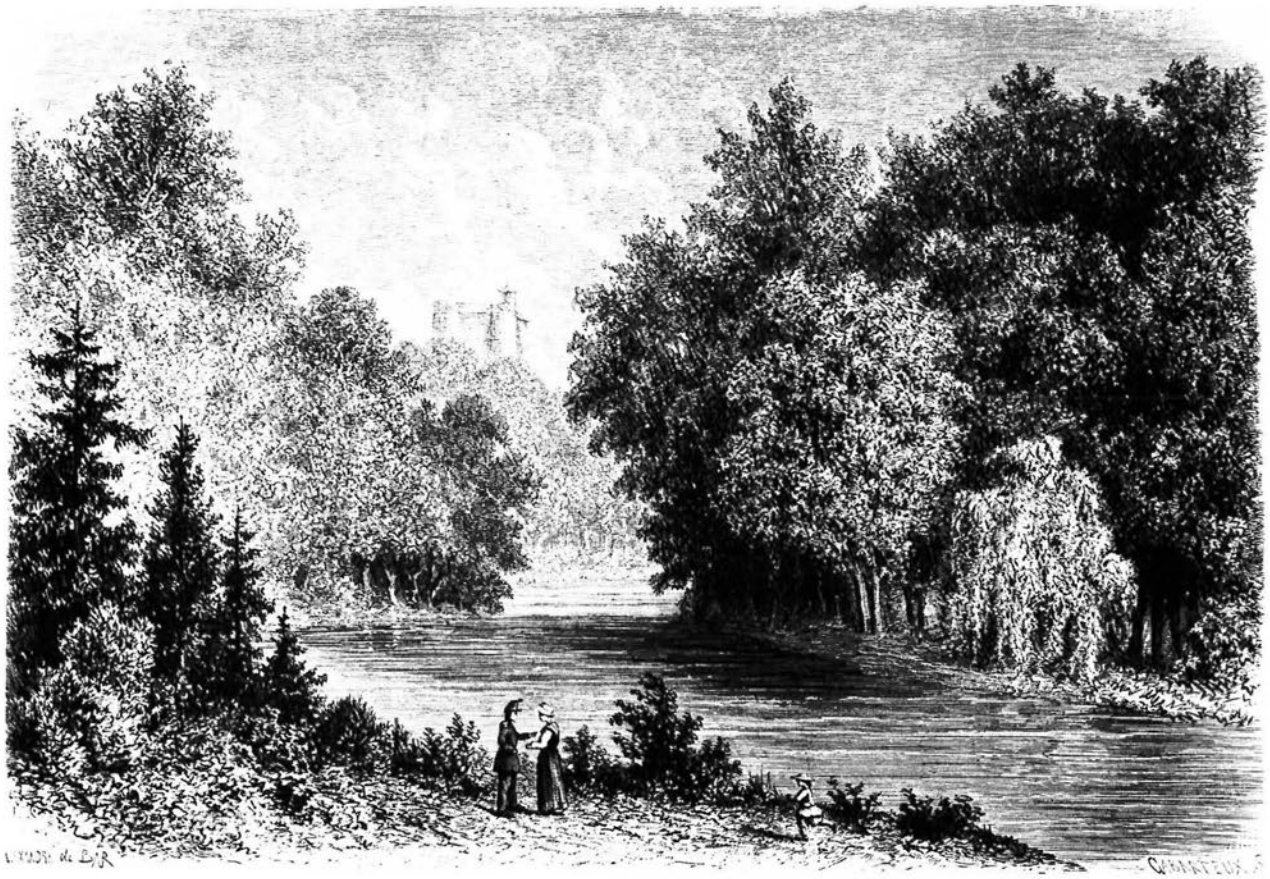
En retour, elle aurait la faculté de vendre, pour en consacrer le produit jusqu'à due concurrence à l'accomplissement de ses obligations, les 120 hectares dont l'aliénation avait été précédemment autorisée ; elle imposerait à ses acquéreurs les mêmes servitudes qu'à ceux des lots détachés du Bois de Boulogne ; servitudes que j'avais eu tant de peine à faire insérer, en Conseil d'Etat, dans le décret les imposant aux propriétaires des terrains entourant la Place de l'Etoile et bordant l'Avenue de l'Impératrice des deux côtés, savoir :

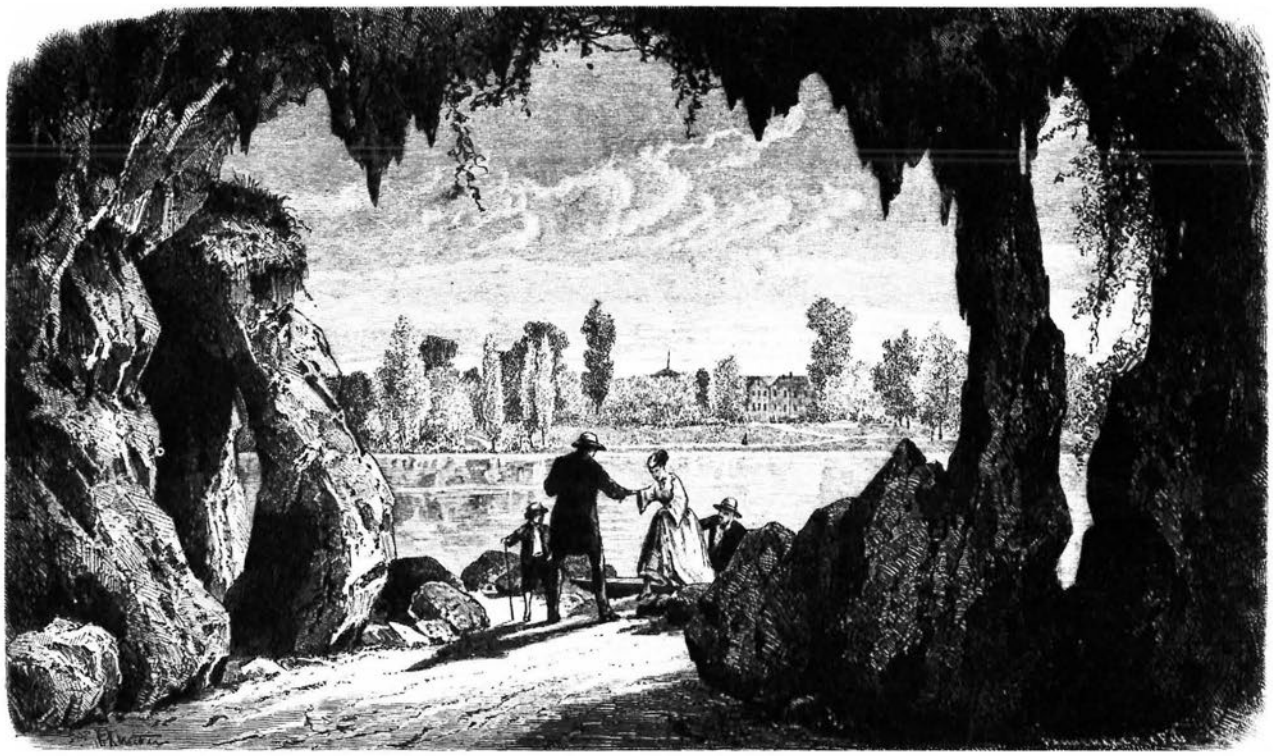
— Interdiction de bâtir sur une zone d'isolement de 10 mètres de profondeur ;

— Clôture de cette zone, entretenue à l'état de parterre, et division de ces petits jardins entre eux par des grilles basses d'un modèle uniforme ;

— Soumission à l'approbation de l'autorité administrative de Paris du plan de toute construction projetée sur ces lots ;

— Défense de créer aucun établissement public dans leur périmètre, d'apposer aucune indication, affiche ou autre, sur les murs des bâtiments, édifices, sur les grilles, sur des poteaux ad hoc, etc.





Dans ces gravures de la deuxième moitié du XIXe siècle se manifeste toute l'inspiration des jardiniers et des paysagistes d'Haussmann et d'Alphand : maintien d'ambiances bucoliques et naturelles au long de petits cours d'eau parcourant le Bois, recherche de quelques grands effets romantiques avec des lacs, des rochers et des grottes, soin apporté avec plus ou moins de bonheur à l'intégration dans l'espace forestier des petits équipements nécessaires à la promenade publique et notamment à celle des cavaliers.

On devine que j'avais pris l'initiative de ces stipulations, là comme ailleurs.

Indépendamment des établissements militaires réservés par la Loi de cession du Bois de Vincennes à la Ville, celle-ci dut affecter, dès 1860, 8,5 hectares et demi de terrain au Tir National, fondé sous le patronage du Ministre de la Guerre, en avant du nouveau Fort et des manèges.

En 1864, il fallut 2,5 hectares et demi de plus pour l'Ecole de Pyrotechnie, en plein massif boisé de Saint-Mandé.

Dans un ordre d'idées tout autre, la Ville avait, en 1862, disposé des terrains nécessaires à l'Ecole Pratique de Pisciculture.

En 1868, elle dut encore donner un vaste espace, près de la Porte de Picpus au Nord de l'avenue Daumesnil, à l'Ecole d'Arboriculture ; il contenait deux jardins fruitiers, un verger, une collection de vignes, une fruiterie, indépendamment de pépinières, d'arbres de haute tige, de conifères et d'arbustes d'ornement d'importation récente.

Il ne faut pas confondre cette Ecole avec les Fleuristes de la Ville établis en avant des glacis des deux côtés de la Porte de Reuilly.

Je ne dois pas omettre une autre affectation datant de 1859, c'est-à-dire antérieure d'une année à la Loi de Cession, qui ne la mentionne pas, mais que la Ville ne pouvait manquer de maintenir comme faite par l'Empereur. Environ 300 hectares avaient été attribués aux bâtiments, dépendances, cultures et pacages de la Ferme établie par Sa Majesté dans l'ancienne Faisanderie et comprenant une vacherie de 120 têtes, une laiterie, une bergerie pour 250 moutons de la race South-Down, une magnanerie, etc., etc.

Ces 300 hectares font évidemment double emploi, et concurrence même, avec les 142 frappés de servitudes militaires et, pour le reste, avec l'emplacement concédé par la Ville en 1863 aux courses d'obstacles de la Société des Steeple-Chases.

Il n'en est pas moins vrai que la surface demeurée libre pour les embellissements projetés s'est trouvée notablement réduite par les différentes attributions que je viens d'énoncer.

« Donner et retenir ne vaut. » C'est un axiome du vieux Droit Français. Dans l'espèce, comme on dit encore en langue juridique, la Ville de Paris ne pouvait se plaindre d'être à peu près exonérée, en fait, de toute dépense de transformation sur un tiers de la contenance qu'elle avait reçue en don ou qu'elle avait acquise, déduction faite des aliénations résolues.

Travaux de tout ordre.

Les travaux nécessités pour le raccordement et la mise à l'état d'avenues des voies diverses du Bois, dont les plus considérables existaient déjà, comme aussi des voies secondaires, des allées cavalières et chemins de piétons, ne coûtèrent pas beaucoup moins de 1 700 000 francs, somme excédant celle des dépenses du même ordre au Bois de Boulogne.

C'eût été folie de créer une telle viabilité sur les hauteurs du Bois de Vincennes, bien plus sablonneuses, bien plus arides et perméables que le sol ingrat du Bois de Boulogne, sans nous être assuré le moyen d'abattre, par de fréquents arrosages, les flots de poussière qu'y soulèverait forcément une active circulation. Et nos pelouses ?... Comment, sans eau, couvrir d'une verdure protectrice leurs vastes étendues ? Et les arbres et arbustes de choix, et les corbeilles de plantes vertes et de fleurs de nos jardins ?...

Aussi, ne pouvant faire utilement appel aux réservoirs de la Ville, traitai-je, dès le début, avec la Compagnie du Canal et des usines de Saint-Maur : elle devait élever sur le point culminant du Plateau de Gravelle, qui domine toutes ses parties, et fournir aux services du Bois de Vincennes une quantité d'eau de Marne fixée à 6,000 mètres cubes par 24 heures, et cela au moyen de pompes mues par les turbines des anciens Moulins de Saint-Maur.

Du Lac de Gravelle, où s'approvisionne le réseau de conduites des eaux d'arrosage dans tout le Bois, sortent deux rivières aboutissant l'une au Lac de Saint-Mandé, l'autre au grand Lac de Bercy dans le Parc de Charenton. Une troisième, dite Rivière de l'Hippodrome, se dirige, à travers le Champ de Courses, vers le Lac des Minimes.

Deux ruisseaux, ceux de Joinville et de Nogent, prennent sources dans les pièces d'eau secondaires alimentées par le trop-plein des conduites d'arrosage, au carrefour de Beauté, d'une part, et près de la Porte de Nogent-sur-Marne, de l'autre, et vont également se

déverser dans le Lac des Minimes. Les eaux de ce dernier sont mises en communication avec celles du Lac de Saint-Mandé par un canal souterrain croisant le Champ de Manœuvres et le Polygone.

Les terres extraites du Lac de Gravelle ou provenant de déblais opérés sur les avenues y conduisant, ont permis de donner à la Butte qu'elles ont produite au-dessus du sol de l'ancien Plateau, une vue magnifique sur tout le cours de la Marne, et sur sa longue et luxuriante vallée à l'Ouest et au Midi ; sur celle de la Seine et sur Paris, à l'Est ; sur les coteaux de Fontenay, de Rosny, de Belleville, au Nord. On va bien loin pour chercher des panoramas qui ne valent pas celui-ci.

Je ne saurais m'attarder à décrire les dispositions prises par le Jardinier en Chef de la Ville, afin de régler pour le mieux l'ordonnance et la décoration des massifs de bois, des pelouses, des rivières et cascades, des lacs avec ou sans îles, des différents Parcs, Jardins et Parterres se partageant la superficie de cette Grande Promenade de Vincennes demeurée libre de toute servitude ; encore moins, les plantations d'alignement et le repeuplement du sol des avenues supprimées. Ce serait une banale répétition de ce que j'ai dit au sujet de ce qui a été fait dans la Transformation du Bois de Boulogne. Quant aux travaux du ressort de l'Architecte Spécial du service des Promenades et Plantations, ils eurent cette fois pour but plus de restaurations que de constructions neuves. Les acquisitions considérables rendues nécessaires par l'obligation de régulariser de toutes parts le périmètre du Bois, surtout du côté de Charenton, de Saint-Mandé, et même de Vincennes, avaient mis la Ville en possession de bâtiments nombreux, et principalement d'habitations, qui furent affectés au logement du Conservateur et de ses bureaux ; à l'usage de magasins, de casernes et de maisons de gardes. Ils laissèrent à l'imagination de l'artiste moins de marge que les chalets neufs, édifiés dans le Bois de Boulogne pour ces utiles serviteurs.

Cependant, et sans tenir compte d'une foule de constructions secondaires, d'abris, d'embarcadères, de ponts rustiques, cascatelles, grottes et clôtures, qui rappellent beaucoup ce qui fut fait dans l'autre, on peut citer, à l'honneur de M. Davioud :

1° Le Café-Restaurant de Saint-Mandé ;

2° Le Buffet, le Kiosque de Concert et la Rotonde, qui se voient dans l'île du Lac de Bercy-Charenton, dite de Reuilly ;

3° Le Grand Café-Restaurant de l'île dite de Bercy, dans le même Lac où fut utilisé le chalet suisse acheté par la Ville, à l'Exposition Universelle de 1867 ;

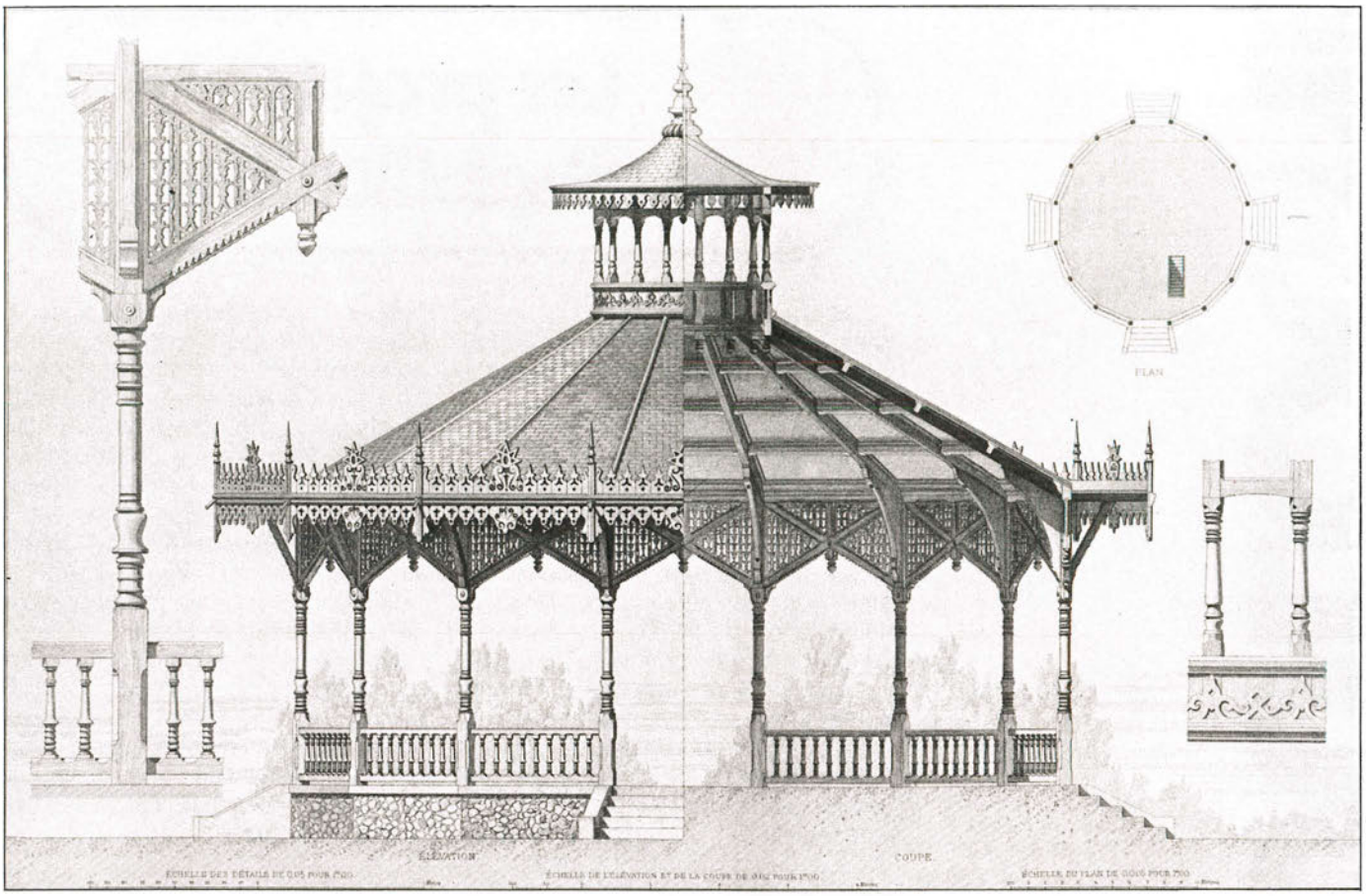
4° Le Café-Restaurant dit de la Porte-Jaune, dans la première île du Lac des Minimes ;

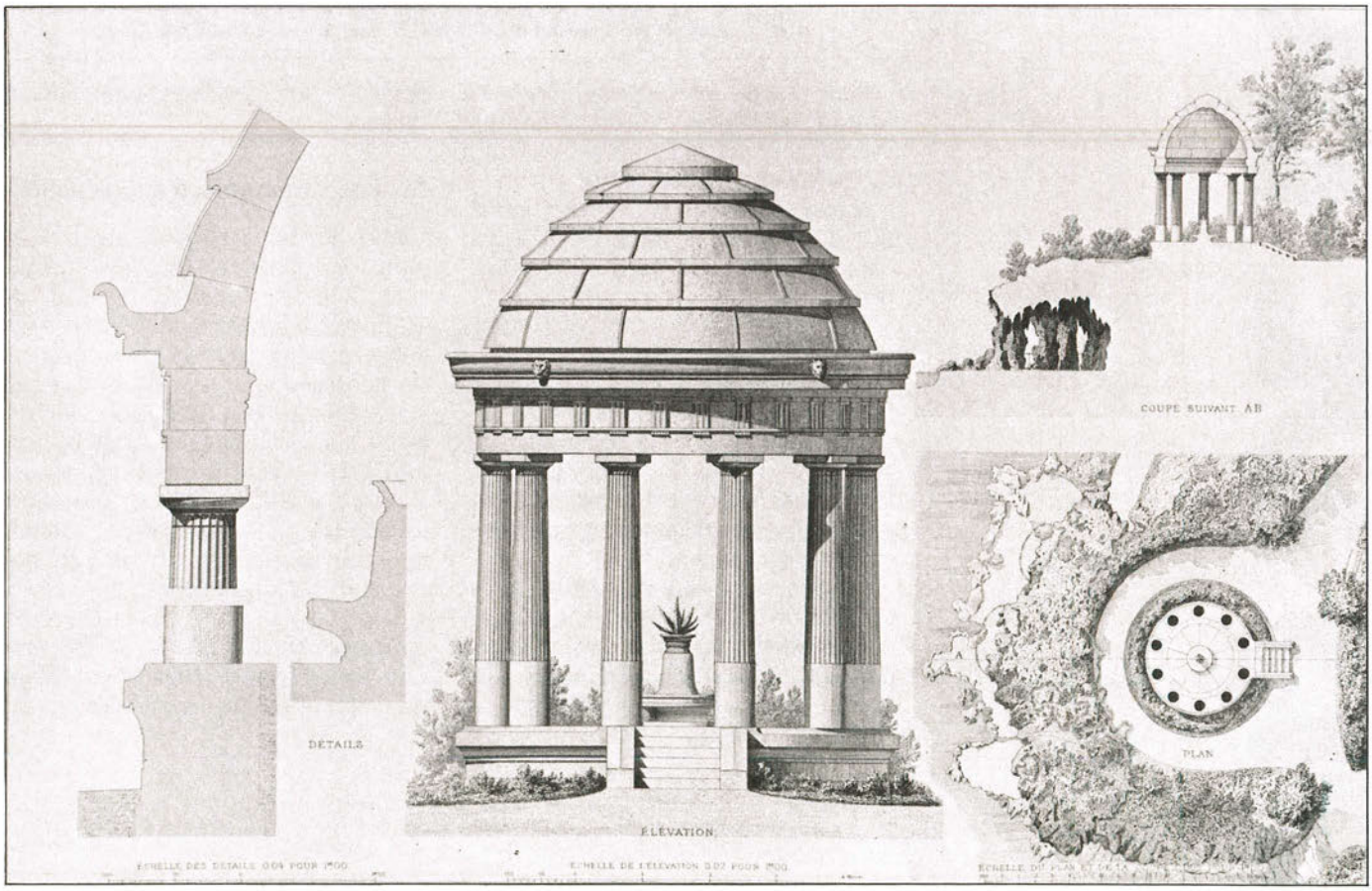
5° Le Grand Restaurant, avec écuries et remises, du Plateau de Gravelle et la Rotonde couronnant la Butte d'où l'œil parcourt un si merveilleux panorama.

On devait également à M. Davioud les constructions en bois de charpente du Champ de Courses, comprenant le Pavillon de l'Empereur, et des deux côtés des rangs de tribune distribués en loges avec des affectations diverses.

Quant au Champ de Courses, il contenait deux pistes comme celui de Longchamps : la petite, dont une partie se développait sur les revers du coteau de Gravelle ; la grande embrassant les champs en culture de la Ferme Impériale ».

Les promenades organisées le long des ruisseaux sont rythmées et animées par de petites cascades judicieusement réparties tout au long de leur cours.





Tout comme au Bois de Boulogne, Alphand a veillé à la mise au point minutieuse de chacun des équipements édifiés dans le Bois de Vincennes : depuis les constructions relativement importantes (cafés-restaurants, chalets, abris, kiosques) jusqu'aux détails des clôtures, des balustrades et des bancs. Ci-dessus, le kiosque à musique et le Temple d'Amour élevé au-dessus de la grotte.

BOIS DE BOULOGNE

Les projets de réhabilitation.

Depuis plusieurs années, de nombreuses voix se sont élevées, au sein du Conseil de Paris et dans l'opinion publique, pour dénoncer une dégradation progressive des massifs et pelouses du Bois de Boulogne, leur amputation par des enclos réservés de toute nature, les nuisances de bruit et de pollution qui résultent de la circulation et du stationnement des voitures. La protection de cet espace forestier, hérité du 19e siècle, la remise en valeur de sa vocation de promenade publique et des éléments prestigieux de la composition paysagère de ce site ont été réclamées avec insistance.

Simultanément, les exigences du fonctionnement de la ville et de son agglomération — notamment du point de vue des transports — et de ses besoins en matière d'équipements de loisir — notamment de caractère sportif ou touristique — ont conduit à admettre, voire à provoquer, au-delà du souci « esthétique » ou « écologique », une évolution du Bois de Boulogne qui l'éloigne de plus en plus de sa vocation initiale de réserve naturelle, ouverte à l'ensemble des Parisiens, et de l'organisation originelle de son paysage.

Ce conflit entre des préoccupations de caractère différent, le plus souvent très légitimes, se traduit aujourd'hui par un ensemble de problèmes dont la solution doit être recherchée - au delà des mesures partielles déjà entreprises - par le moyen d'un plan global de rénovation et de réhabilitation des 845 hectares du Bois.

I - Les problèmes à résoudre.

Seul vestige de l'ancienne forêt de Rouvray qui couvrait, il y a plus de vingt siècles, toute la région Nord et Ouest de Paris, le Bois de Boulogne avait pour fonction de former, au contact immédiat de la ville, une importante réserve naturelle et un vaste espace de promenade.

Ces caractères se sont aujourd'hui profondément dégradés :

— de profondes coupures isolent le Bois des quartiers qui le bordent ;

— la pénétration de la voiture dans le cœur même du Bois en entrave la fréquentation par le piéton et interrompt par de multiples hachures ses possibilités de cheminement ;

— la réserve forestière, traversée par les axes de voirie qui se sont substitués aux grandes allées cavalières, entamée par des enclaves de toute sorte, perd son unité et voit, par conséquent, se détériorer ses qualités et se modifier sa pratique.

1 - Les difficultés d'accessibilité

Bien que situé en plein cœur d'une partie de l'agglomération dont l'urbanisation est très dense, le Bois de Boulogne apparaît comme relativement séparé des quartiers qui l'environnent et de la ville dont il constitue l'un des équipements majeurs en espaces verts.

- Si de nombreuses stations de transport collectif existent aux abords du Bois, la desserte par ce moyen de l'ensemble de sa superficie apparaît très peu satisfaisante. La plupart des points d'accès se situent en bordure Est du Bois, alors que sa lisière Ouest en est largement dépourvue et sa partie centrale totalement privée. Pour l'usager du métro et du bus, comme pour celui

NEUILLY-SUR-SEINE
P.te DE NEUILLY
Boulevard Maurice Barrès
P.te MAILLOT
JARDIN D'ACCLIMATATION
Route de Madrid à la Porte Maillot
Bd. Commandant Charcot
Pont de Puteaux
RN 187
Bd. Richard Wallace
P.te DE MADRID
BAGATELLE
CHAMP D'ENTRAINEMENT
Tir aux Pigeons
Route de Longchamp
P.te DAUPHINE
Route de Suresnes
Route de Longchamp au bout des lacs
Polo de bagatelle
Pont de Suresnes
Tribunes
N.185
PRE CATELAN
RACING CLUB DE FRANCE
LAC INFERIEUR
Route de la Grande Cascade
P.te DE LA MUETTE
Avenue de St. Cloud
Boulevard Lannes
Boulevard Suchet
LA SEINE
Avenue de l'Hippodrome
LAC SUPERIEUR
P.te DE PASSY
HIPPODROME DE LONGCHAMP
HIPPODROME D'AUTEUIL
Route de Saint Cloud
Route de la Butte de Mortemart
GRILLE DE St.CLOUD
Boulevard de la P.te DE L'HIPPODROME
Autoroute A13
A. France
P.te DE BOULOGNE
Avenue de la Porte d'Auteuil
P.te D'AUTEUIL
Boulevard Murat
Boulevard Exelmans
Boulevard PERIPHERIQUE
BOULOGNE - BILLANCOURT
Pont de St. Cloud
LA SEINE
0 100 200 500 1000 m

qui désirerait s'y rendre à pied, la fréquentation du Bois impose presque toujours des distances de marche relativement importantes. Cet éloignement est d'autant plus sensible que de nombreux obstacles contrarient l'approche du piéton. Le Bois de Boulogne se trouve en effet cerné de toutes parts de barrières qui tendent à le retrancher de son environnement :

— En bordure orientale, l'importante circulation qui transite sur les boulevards des Maréchaux, le passage à ciel ouvert de plusieurs tronçons du Boulevard Périphérique, la présence de l'hippodrome d'Auteuil, dont la clôture interdit la pénétration du Bois sur près d'un tiers de sa lisière, forment autant de coupures non ou peu franchissables. Alors que le Bois borde sur 2 300 mètres linéaires les quartiers du 16e arrondissement, les Parisiens ne disposent pour y pénétrer sur cette face que de huit passages obligés, dont trois seulement sont réellement réservés aux piétons ; sur les cinq autres cheminements possibles, la densité de la circulation générale se révèle d'un effet extrêmement dissuasif.

— Au Nord, l'importance des flux qui empruntent le boulevard Richard Wallace, ainsi que le caractère privé de l'occupation des sols en bordure du Bois, gênent l'établissement des liaisons avec la ville de Neuilly.

— A l'Ouest, depuis les communes de Puteaux, Suresnes et Saint-Cloud, les piétons ne peuvent accéder au Bois qu'en franchissant la Seine par la passerelle de l'Avre et par les ponts de Puteaux et de Suresnes où il leur faut cotoyer un trafic automobile très abondant.

— Au Sud, la clôture de l'hippodrome de Longchamp et l'existence de nombreux équipements (Hôpital Ambroise-Paré, Stade Roland Garros, bretelle de raccordement à l'autoroute A 13, tranchée du boulevard périphérique, etc.), obligent à ne disposer que de cinq passages possibles entre la ville de Boulogne et la forêt.

2 - L'envahissement par l'automobile

La situation géographique du Bois de Boulogne, intermédiaire entre Paris et la banlieue Ouest, en a fait le point de passage de flux de transit très importants. Il en est d'autant plus ainsi que la maille des allées forestières, leur largeur et leur tracé rectiligne, leur donnaient de très bonnes caractéristiques pour se prêter à cette sorte de détournement d'usage que représente leur utilisation pour l'écoulement de trafics de migrations alternantes en voiture particulière. La contradiction entre leur régime juridique, qui, à titre d'allées dessinées dans un espace boisé, continue de les faire relever du Service des Parcs et Jardins, et leur situation effective, qui en fait des éléments du réseau viaire, met en évidence cette évolution.

Les principaux déplacements s'effectuent :

— dans le sens transversal, entre les portes de Paris et les ponts de Puteaux et de Suresnes où des débits de l'ordre de 3 000 et de 6 000 véhicules/heure peuvent être respectivement enregistrés à la pointe du matin (essentiellement par l'allée de Longchamp, la route de l'hippodrome, la route de Suresnes).

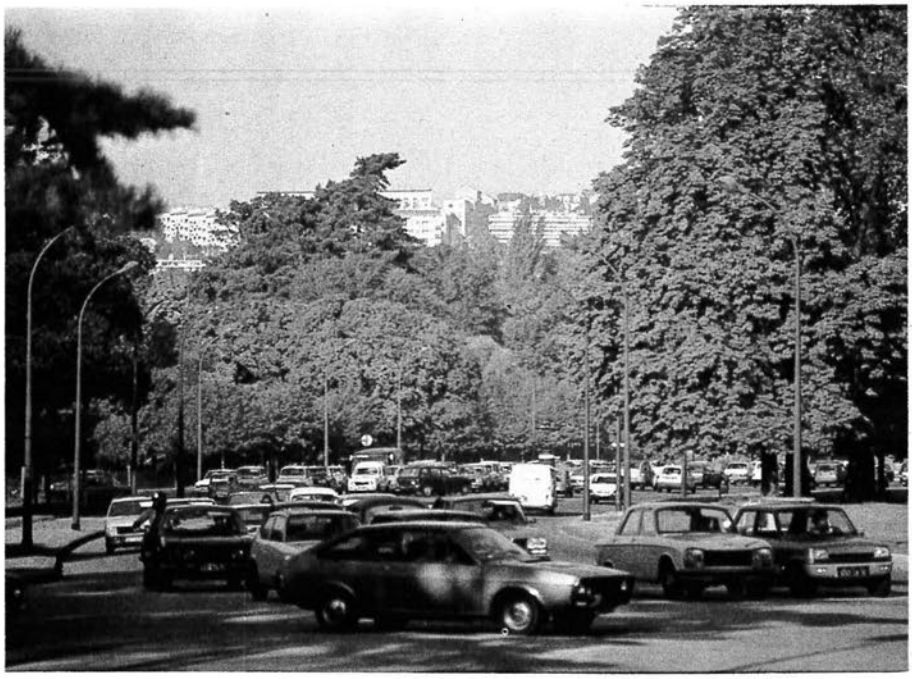
— dans le sens Nord-Sud, sur trois axes parallèles : les bords de Seine, la route de Sèvres à Neuilly, l'allée de la Reine Marguerite.

Ces voies font l'objet, de la part des automobilistes, d'un usage d'autant plus systématique que les ponts de Puteaux et de Suresnes constituent deux points de passage obligés entre Paris et sa banlieue, et qu'au sein du Bois ces parcours offrent, en raison de leurs tracés et de leur environnement, des trajets aussi rapides qu'agréables, pouvant se reporter, en cas de saturation ponctuelle, sur le réseau d'allées secondaires.

Ainsi par exemple, à l'heure de pointe du matin, 1 600 véhicules/heure empruntent l'allée de la Reine Marguerite, soit un trafic identique à celui du boulevard des Italiens durant l'heure de pointe du soir, et 4 000 véhicules/heure transitent sur la partie centrale de l'allée de Longchamp : c'est à peu près le débit constaté au même moment sur la voie express rive-droite.

Or, le passage de ces flux constitue, pour de multiples raisons, un obstacle fondamental à l'agrément du Bois et, dans une certaine mesure, à sa survie ;

• parce qu'ils le sillonnent de part en part et s'y ramifient, ils le réduisent en une addition d'espaces, mal intégrés les uns aux autres et enserrés dans une



L'omniprésence de la voiture dans le Bois de Boulogne — qu'elle le traverse (ici, au débouché du pont de Suresnes)

maille de circulations qui rompt la continuité des cheminements ;
• parce que la nature des itinéraires et le nombre limité des feux de régulation qui les ponctuent créent des conditions de circulation fluide et rapide qui représentent une source de danger pour les promeneurs contraints de les côtoyer ;
• parce qu'enfin le passage de flux automobiles d'une telle importance et d'un tel caractère ne peut que compromettre la fonction majeure du Bois — dont il reste admis qu'il doit former, selon l'expression traditionnelle, l'un des « poumons de Paris » — et s'oppose aux aspirations de calme et de silence que son usager souhaite y satisfaire.

Aux courants de circulation qui ne traversent le Bois que pour aller d'un point à un autre de la région parisienne, s'ajoutent ceux que provoque la fréquentation même de l'espace vert et des équipements qu'il comprend.

L'éloignement des stations de transports collectifs, l'absence de modes de transports propres au Bois permettant la liaison entre les principaux points de rupture de charge situés à sa périphérie et l'intérieur de l'espace boisé, expliquent le recours important à l'automobile par les citadins qui désirent s'y rendre et qui veulent se rapprocher le plus possible de leur lieu de promenade ou de loisir.

Les problèmes de stationnement traduisent l'ampleur de ce besoin. Les jours de forte fréquentation, il est possible de constater, non seulement l'envahissement des allées, mais également, en de nombreux endroits, l'encombrement des pelouses et des sous-bois.

La zone des lacs, les centres d'activités et surtout les hippodromes les jours de courses engendrent et polarisent un stationnement dense et désordonné, encore augmenté lors des manifestations sur les stades périphériques, tels Roland-Garros ou le Parc des Princes. Une enquête, réalisée par beau temps un samedi de courses à Auteuil, a permis de recenser 12 400 véhicules en stationnement, dont 9 900 en bordure des allées du Bois. Les capacités de stationnement qui existent dans certains parkings périphériques restent cependant sous-utilisées, faute de liaisons commodes entre ces équipements et le Bois ou d'une action mieux coordonnée, pour répondre à ce besoin : ainsi, un après-midi de courses à Auteuil, près de 3 000 véhicules en stationnement se répandent dans les allées, pelouses et sous-bois aux abords immédiats de l'hippodrome, alors que, dans le même temps, les quelques 4 000 places réservées de celui de Longchamp restent vides et inaccessibles.

Ces véhicules en stationnement, naturellement concentrés dans les zones les plus attractives, confrontent le citadin, à la recherche de tranquillité et de nature, à l'image et souvent à la réalité des encombrements quotidiens de la circulation générale parisienne. En outre, ils forment pour le promeneur un obstacle permanent, à la fois physique et visuel, qu'il lui faut contourner à chaque instant de son cheminement, tout en se gardant des flux qui circulent sur les chaussées.

La présence massive de l'automobile nuit au charme de certaines zones, dénaturant ou masquant à l'œil du visiteur leurs éléments les plus pittoresques (ainsi pour la zone des lacs, le carrefour de la Grande Cascade, la rivière qui chemine le long de l'allée de Longchamp depuis le Lac Inférieur jusqu'au Lac du Réservoir de la Grande Cascade, etc.).

3 - Le morcellement de l'espace

Alors que les enquêtes révèlent à quel point le sentiment ou la rencontre des limites d'un espace vert influent sur l'image que l'usager peut en avoir en tant qu'espace « naturel », et qu'elles soulignent aussi l'importance d'une telle perception pour le citadin, la physionomie actuelle du Bois de Boulogne fait apparaître une sorte de démembrement de ce qui formait autrefois un ensemble d'un seul tenant de près de 900 hectares.

La première cause, déjà mentionnée, tient au quadrillage du Bois par un réseau de circulation automobile qui s'oppose aux cheminements et isole les unes des autres diverses parties du Bois par les grands coups de sabre de véritables voies rapides, que leur tracé rectiligne, le nombre et la régulation des feux vouent à l'écoulement d'un trafic très important s'effectuant à grande vitesse.

La conquête du Bois par de nombreux équipements et la volonté de

ou qu'elle y stationne (là, dans les allées proches du Lac Inférieur) — forme l'un des principaux obstacles à l'agrément de sa pratique et de son ambiance. Elle constitue même un risque pour le développement et la survie d'une partie des plantations du Bois.

ÉTAT ACTUEL

Enclos à accès limité (domaine privé)	30,5 ha
Enclos à accès périodique (hippodromes)	94,0 ha
Enclos à accès payant	57,5 ha
Enclos de reboisement	65,0 ha
Enclos des services d'entretien	7,0 ha
Emprise Bd Périphérique et A13	11,5 ha
Voirie automobile	64,0 ha
Total des surfaces excluant la libre fréquentation :	329,5 ha

Eléments de Coupure

Principaux accès piétons

4c Concessions

CONCESSIONS

1 a - Longchamp	58,0	3 a - Jardin du Pré Catelan	0,32	4 b - Polo de Bagatelle	8,67
1 b - Auteuil	36,0	3 b - Pavillon Royal	0,44	4 c - Racing Club de France	6,65
2 a - Jardin + Bowling	16,80	3 c - Pavillon Dauphine	0,62	4 d - Stade Roland-Garros	3,26
2 b - Musée des Arts et Traditions Populaires	0,47	3 d - La Grande Cascade	0,76	4 e - Manège de l'Etrier	1,64
2 c - Cercle hippique du T.C.F.	1,73	3 e - Pavillon d'Armenonville	0,46	4 f - Stade du Fond des Princes	4,53
		3 f - L'Orée du Bois	0,19	4 g - Jeux de Boules de Passy	0,25
		3 g - Les Princes	0,13	4 h - Jeux de Boules de Neuilly	0,28
		3 h - Chalet de la Croix Catelan	0,15	5 a - Centre International de l'Enfance	3,00
		3 i - Chalet des Isles	0,17	5 b - Camping du T.C.F.	6,44
		3 j - Buffet de Bagatelle	0,09	5 c - Circuit Nautique de France	0,07
		4 a - Cercle du Bois de Boulogne	8,10		

0 100 200 500 1000 m

répondre aux besoins de reboisement ont provoqué en outre une multiplication des clôtures et des obstacles qui s'opposent à une libre fréquentation de l'espace :

— 157 ha de forêt ont été concédés en faveur d'équipements de toute sorte (établissements sportifs, restaurants, jardins, terrains de camping, centre de plein air, etc.),

— les enclos de reboisement, conçus pour permettre le renforcement du peuplement végétal, n'en ont pas moins pour effet de stériliser pour de longues durées (25 ou 30 années) environ 65 ha du Bois.

Compte tenu des surfaces qu'occupe le réseau routier du Bois (130 ha environ), les pelouses et massifs librement accessibles et les plans d'eau et rivières — qui seuls correspondent complètement à la vocation forestière de l'espace — ne représentent plus aujourd'hui que 400 ha sur les 846 ha de superficie totale du Bois, traduisant le relatif dépérissement d'une fonction autrefois prééminente.

La disparition progressive des clairières ou pelouses, conquises peu à peu par des concessions puis des enclos de reboisement, a non seulement rompu l'équilibre indispensable, sur le plan paysager, entre espaces libres et zones plantées, mais a surtout contrarié une certaine pratique spontanée, inorganisée du Bois, dont ces espaces faisaient l'objet, notamment en bordure des quartiers habités (course du promeneur et de son chien, jeux informels des enfants, repos des personnes âgées...).

Bien évidemment, la diversité des fonctions actuelles du Bois est le reflet d'une évolution dans les exigences du citadin et de leur convergence — donc de leur confrontation — pour l'usage d'un espace devenu de plus en plus rare dans une région urbaine en développement rapide. Il ne peut être question de revenir sur ce processus ni de le condamner. Mais il apparaît aujourd'hui nécessaire d'établir un meilleur équilibre entre la double vocation du Bois de Boulogne à satisfaire un besoin général de détente et d'évasion dans un milieu naturel et à répondre à une pratique « finalisée » des équipements qui s'y trouvent situés. L'objectif de la politique d'aménagement proposée est d'enrayer la détérioration progressive de cette première fonction, sans pour autant compromettre la seconde, ni interdire son affirmation et sa diversification. Une réorganisation de la circulation à l'intérieur du Bois est, en tout état de cause, la condition nécessaire à l'une et l'autre de ces actions.

Traduisant la pression des besoins du citadin pour des activités de toute sorte au sein d'un milieu naturel, la multiplication des concessions à l'intérieur du Bois a pour effet de soustraire une part non négligeable de sa superficie à la libre fréquentation du public, tout en donnant lieu à des aménagements de la plus haute qualité (ci-dessus, les tennis et la piscine du Racing Club de France). Les enclos de reboisement, indispensables à l'avenir du massif forestier, mais peut-être un peu trop systématiquement implantés, renforcent le morcellement de l'espace et ajoutent aux coupures et obstacles qui s'opposent au cheminement.

II - La réorganisation de la circulation et du stationnement.

La remise en valeur du Bois dans sa composition paysagère, dans son ambiance forestière ou dans son animation et son équipement, commande une refonte des conditions actuelles de déplacement à l'intérieur du Bois. C'est dire que les lignes directrices du plan de réhabilitation et de réaménagement, tel qu'il sera exposé plus loin, sont à la base des propositions présentées en ce qui concerne le dispositif circulatoire. Mais comme la mise en œuvre de ce plan se trouve directement subordonnée à l'intervention des mesures permettant de réduire l'emprise de l'automobile sur l'ensemble du Bois, c'est à la refonte des conditions actuelles de déplacement et de stationnement qu'il convient au préalable de s'attacher.

Tel a d'ailleurs été le sentiment du Conseil de Paris puisque, avant même l'établissement d'un projet global concernant la rénovation du Bois, 19 kilomètres de voies avaient déjà été fermés à la circulation automobile.

On peut rappeler aussi, à ce sujet, le succès remporté, en dépit de certains pronostics pessimistes, par les mesures adoptées voici quelques années pour interdire les allées du Bois aux camionnettes et poids lourds. Mais de telles décisions n'ont jusqu'à présent concerné que des points ou des cheminements secondaires et, tout en permettant l'extension des promenades offertes au piéton, n'ont pas véritablement traité le fond du problème posé par la présence excessive de la voiture particulière au sein de cet espace vert.

Un plan de restructuration plus global et plus ambitieux a donc été élaboré.

● Il n'a pas pour objet de préconiser la suppression totale de la circulation automobile dans le Bois, même de manière temporaire (certains week-ends ou certains mois). Celle-ci serait techniquement difficile — compte tenu de la diversité des liaisons à assurer et de leur nombre — et peu souhaitable, si l'on veut éviter d'imposer aux usagers du Bois une « marche d'approche » trop longue pour se rendre aux divers endroits et espaces qu'ils désirent fréquenter. D'autres modes de transport que l'automobile, pour parvenir au Bois ou s'y déplacer, devront certes être renforcés ou améliorés, mais on ne peut, sous peine de porter atteinte à la fréquentation même du Bois, ne pas tenir compte du rôle que doit continuer de jouer à cet égard l'utilisation d'un véhicule particulier.

● Il s'agit donc, progressivement, de canaliser le trafic automobile de transit sur quelques itinéraires moins nombreux et moins dommageables pour le site et l'unité du Bois que ceux sur lesquels il s'effectue aujourd'hui, tout en maintenant et en améliorant les conditions de desserte de l'espace forestier et de ses équipements.

A chacune de ces étapes,

— une capacité suffisante doit être ménagée aux nécessités de transit telles qu'on les constate aujourd'hui ;

— une possibilité d'accès automobile aux diverses zones du Bois est préservée, mais se trouve assurée par un réseau qui se différencie le plus possible des axes servant au passage des flux de transit.

● Cette politique enfin n'est pas menée par la solution simpliste d'un report de la totalité des flux de transit que l'on désire écarter du Bois sur la maille de voies de circulation de grande capacité qui existent ou existeront à sa périphérie :

— Avenue de Neuilly, au Nord,

— Boulevard périphérique et boulevards des Maréchaux à l'Est,

— Au Sud, bretelle de raccordement du périphérique à l'autoroute A 13,

— à l'Ouest, aménagement prévu de la R.N. 187 qui doit, à terme plus ou moins rapproché, compléter ce vaste quadrilatère.

Les comptages de circulation opérés — aux heures de pointe du matin où les volumes sont les plus importants — ont mis en évidence des trafics si considérables que cette maille est apparue insuffisante et ses éléments déjà trop chargés pour qu'il soit possible d'y écouler l'ensemble des circulations qui, actuellement, utilisent les voies du Bois pour le traverser de part en part.

Les propositions présentées ne consistent donc pas à proposer le transfert sur ces voies, et donc sur les zones urbaines qu'elles parcourent, des courants de circulation transitant par le Bois.

Elles tendent essentiellement à acheminer le même volume de trafic par des itinéraires différents et regroupés, mais à l'intérieur de la zone d'étude. Les solutions proposées permettent, en particulier, d'assurer dans le Bois les liaisons indispensables entre les points de passage obligés que constituent les ponts de Suresnes et de Puteaux et les portes de Paris, même si elles tendent à éviter que leur importance ne s'accroisse. Ce n'est qu'en toute dernière phase qu'il est proposé de tirer partie de l'aménagement de la R.N. 187 et de l'autoroute A 86 pour opérer une réduction des flux de transit dont le Bois de Boulogne est aujourd'hui le siège.

Trois principales phases ont été distinguées, mais chacune peut, bien entendu, comporter un certain échelonnement dans le temps des mesures qui la caractérisent. Chacune de ces phases se prête à des actions importantes de remise en valeur de l'espace et permet d'amorcer le passage à la phase suivante, sans l'impliquer toutefois de manière irréversible.

1 - La première phase

Cette première étape présente un caractère essentiellement réglementaire s'inscrivant dans le prolongement direct de la politique de fermeture de voies entreprise depuis 1959 à la demande du Conseil de Paris.

Elle consiste à dégager de la circulation qui les encombre certaines des zones les plus caractéristiques et les plus fréquentées du Bois, tout en amorçant sans brutalité certaines modifications d'itinéraires routiers et donc une première transformation des parcours des automobilistes qui les empruntent habituellement.

A. Les mouvements de transit à travers le Bois sont maintenus dans leur volume global, mais certains d'entre eux sont déviés de leurs parcours actuels et regroupés sur des itinéraires internes au Bois ou qui le longent :

• Dans le sens Nord-Sud, les circulations sont interdites sur l'allée de la Reine-Marguerite et reportées soit en bord de Seine (sur la route du bord de l'eau, la route des tribunes, la route du champ d'entraînement), soit en lisière orientale (sur les boulevards des Maréchaux, l'allée des Fortifications et le Périphérique), où existent des capacités suffisantes pour accueillir ces flux relativement peu importants.

• Dans le sens radial, entre Paris et la banlieue :

— La liaison Pont de Suresnes-Porte de Passy, dans les deux sens, par la route de l'Hippodrome reste inchangée ; toutefois, un aménagement de la bretelle d'accès au Périphérique intérieur devra être étudié afin de faciliter l'écoulement des flux venant de l'extérieur de la capitale.

— La liaison Pont de Puteaux-Porte Maillot s'effectue par le chemin de la Seine à Bagatelle, la route du champ d'entraînement, la route de l'Etoile puis l'allée de Longchamp ; le trajet de retour utilise la route de Madrid et le boulevard Richard-Wallace.

— La liaison Pont de Suresnes-Porte d'Auteuil passant par la Porte de Boulogne s'effectue par un trajet légèrement différent, compte tenu des mesures proposées en ce qui concerne la circulation autour de l'hippodrome de Longchamp : elle emprunte, à l'aller comme au retour, la voie circulaire, mise à sens unique, qui entoure cet équipement.

— La liaison Pont de Suresnes-Portes Maillot et Dauphine, qui emprunte aujourd'hui l'allée de Longchamp, est assurée dans des conditions nouvelles : la volonté de réaliser un aménagement paysagé de très haute qualité au carrefour de Longchamp conduit à le dégager des flux automobiles qui viennent aujourd'hui s'y entrecroiser et qui compromettent l'aspect de l'un des sites les plus prestigieux du Bois. A cette fin, la route des Moulins offre une possibilité de contournement. Toutefois, le tronçon de cette voie compris entre la route de Sèvres à Neuilly et l'avenue de Longchamp est d'une largeur qui ne lui permet pas d'accepter la totalité des flux dans les deux sens. D'autre part, la qualité des arbres qui le bordent interdit d'en proposer l'élargissement. Par conséquent, seuls les flux se dirigeant vers Paris poursuivraient cet itinéraire pour rejoindre l'allée de Longchamp. Au contraire, les flux provenant de la capitale cesseraient d'emprunter cet axe de circulation. Leur parcours vers le Pont de Suresnes s'effectuerait désormais par la route de Madrid puis la route de Sèvres à Neuilly, mises à sens unique, avant de gagner la route des Moulins dans la partie où sa capacité est suffisante. Cet aménagement, qui permet la remise en valeur des abords de la Grande Cascade, présente en outre l'avantage d'atténuer, surtout en fin d'après-midi et par conséquent aux heures de forte fréquentation du Bois, les nuisances du trafic automobile sur l'une des principales coupures de voirie morcelant la forêt et d'accoutumer, dès à présent, les automobilistes à une modification d'itinéraire essentielle pour les étapes suivantes de la politique de réaménagement proposée.

Ce dispositif, dont la mise en place peut s'effectuer par étapes, libère de la circulation de transit 9 kilomètres de voies et permet déjà de regrouper sur quelques parcours simples la plupart des flux qui se ramifiaient dans le Bois pour entrer dans Paris ou quitter la capitale, de dégager par là même trois zones principales de dimensions assez vastes, et de désenclaver notamment la partie Sud de la forêt, dont la restructuration peut être entreprise, ainsi que le secteur des lacs.

De même, l'aménagement paysagé de l'allée de la Reine Marguerite devient possible et permet d'éliminer progressivement cet élément principal de coupure, facilitant la réunification des parties Est et Ouest du Bois. Surtout, un aménagement très attractif du carrefour de Longchamp peut, dès cette première phase, être entrepris :

• en fermant l'extrémité Sud-Ouest de l'allée de Longchamp, dont la circulation serait déviée par la route des Moulins depuis le croisement de celle-ci avec la route de Suresnes ;

• en aménageant ce croisement sous la forme d'un diffuseur orientant les flux qui débouchent du Pont de Suresnes vers les axes laissés ouverts à la circulation (route des Moulins, route de l'Hippodrome...). Ce giratoire, situé à l'Ouest du carrefour de Norvège, s'inscrit dans les emprises délimitées par les ruisseaux dont les eaux s'écoulent vers les étangs de Suresnes et Longchamp. Les chaussées en seront dessinées de manière à éviter l'abattage des arbres existants qui contribueront à délimiter les voies et donneront à leur contour un caractère paysager facilitant leur intégration dans le site.

B. La desserte et le stationnement sont organisés de manière à ne pénaliser en aucune façon les possibilités d'accueil du Bois :

• Une desserte automobile satisfaisante de tous les équipements et concessions, périphériques ou centraux, ainsi que des diverses zones du Bois est assurée :

— soit par les voies ouvertes à la circulation générale. Ainsi pour l'hippodrome de Longchamp, le terrain de polo, le champ d'entraînement de Bagatelle, le club de l'Etrier, le parc de Bagatelle, le jardin d'acclimatation ;

— soit par des itinéraires de desserte spécifiques mis en place dès cette première phase, tels ceux qui accèdent au chalet de la Grande Cascade ou à celui des Iles.

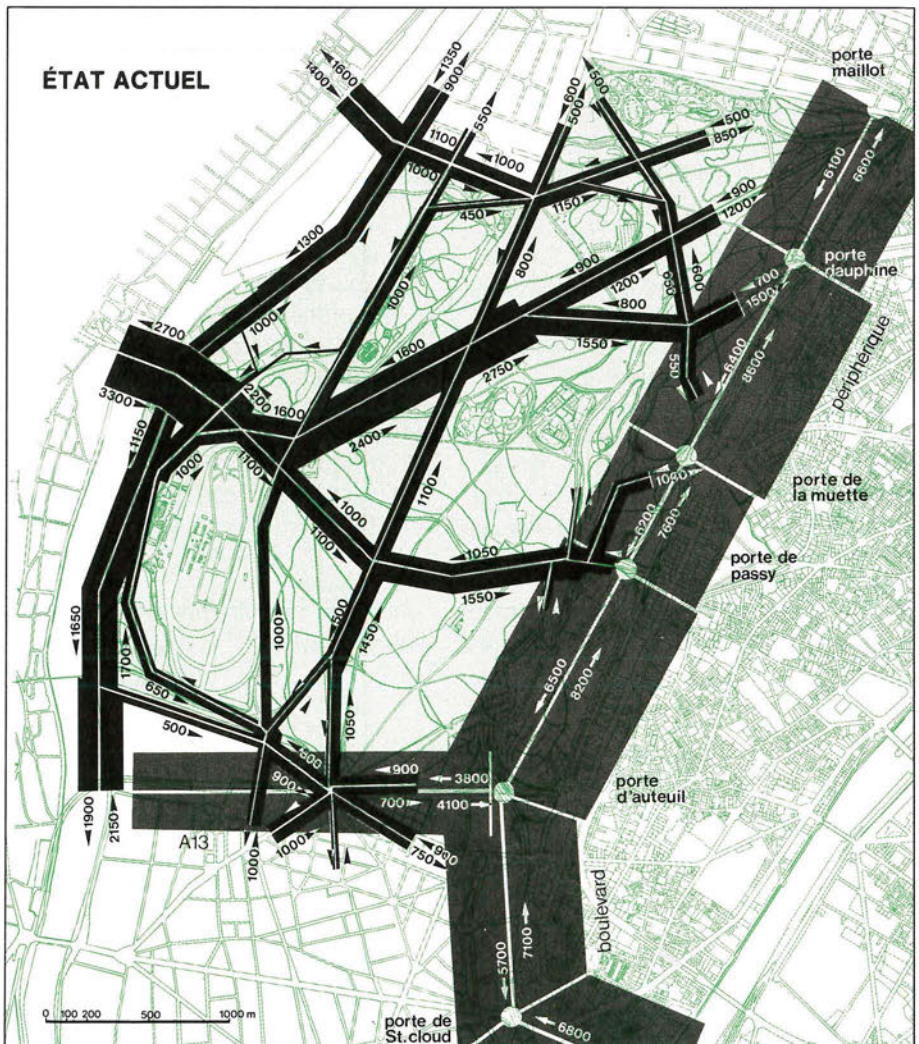
Plusieurs boucles de voirie, au tracé sinueux, autorisant la promenade auto-

ITINÉRAIRES DE TRANSIT

Grands itinéraires autoroutiers

Grands itinéraires routiers

Autres itinéraires importants



CIRCULATION DE TRANSIT FLUX

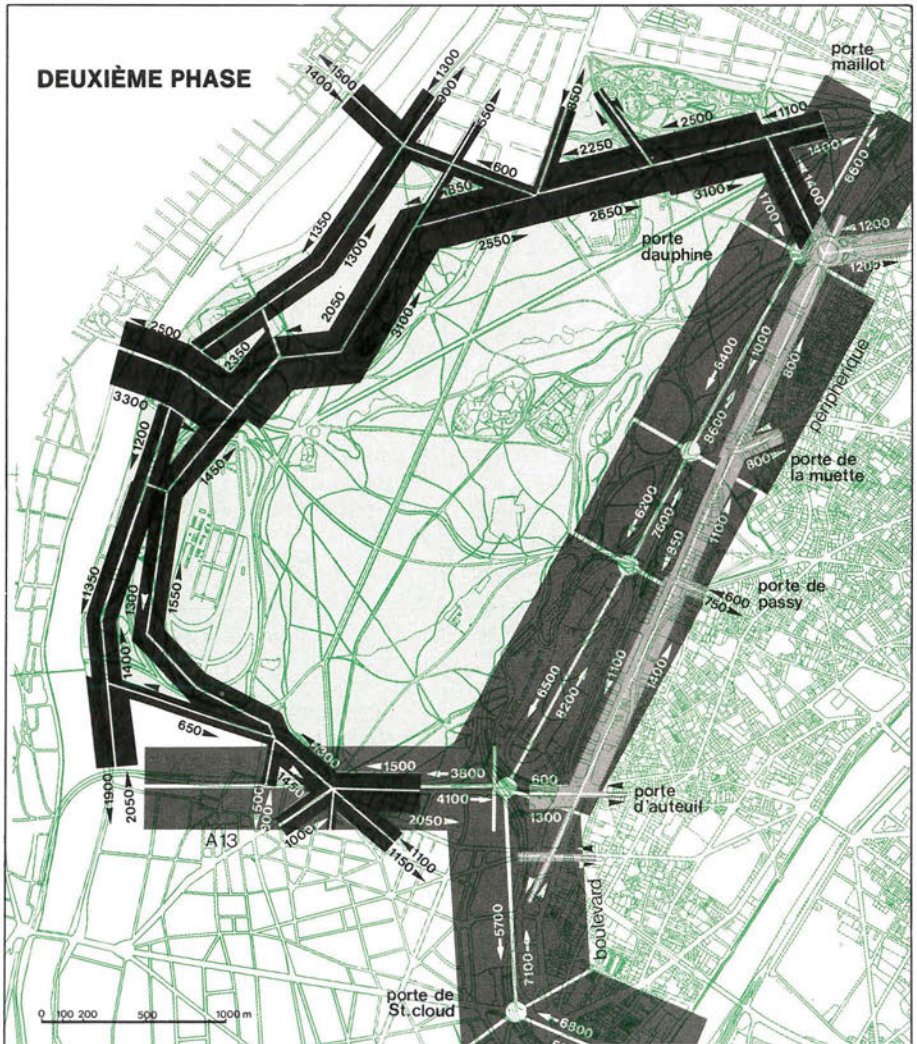
Flux à l'heure de pointe du matin
en véhicules/heure

500 1000 2000 3000

Seuls les flux transitant par le bois de Boulogne sont pris en compte (comptage mai 1975)

boulevard périphérique et autoroute A 13

comptage mai 1975
indiqué à titre de référence d'échelle.



CIRCULATION DE TRANSIT FLUX

Flux à l'heure de pointe du matin
en véhicules/heure

500 1000 2000 3000

dans le bois.

En rocade autour de Paris,
(reportés en sus des flux actuels
sur le périphérique,
les boulevards des Maréchaux ou l'allée des Fortifications)

boulevard périphérique et autoroute A 13

comptage mai 1975
indiqué à titre de référence d'échelle.

Contrairement à ce qui a été parfois compris (ou que l'on a voulu comprendre), le projet de redistribution de la circulation automobile de transit qui s'écoule aujourd'hui à travers le Bois de Boulogne ne consiste pas à rejeter ces flux sur les voies déjà saturées des communes voisines, mais à les reporter pour l'essentiel sur des itinéraires nouveaux intérieurs au Bois, et présentant moins de nuisances pour son ambiance et son aspect, permettant de rendre son unité, sans la coupure d'un flux de véhicules rapide, bruyant et dangereux, à toute la partie centrale de l'espace forestier, et ouvrant la possibilité d'y réaliser des aménagements paysagers particulièrement intéressants : remise en valeur du rond-point de Longchamp et des abords de la Grande Cascade ; réalisation d'un circuit aquatique ; création d'une grande allée circulaire et d'un circuit cycliste aux abords de l'allée de Longchamp... La mise en place de ce dispositif ne peut en outre se dérouler que de manière progressive en une succession de phases, dont les deux principales sont présentées ici, mais se prêtent naturellement à diverses étapes intermédiaires.

mobile, mais dissuadant le transit à grande vitesse, permettent l'accès aux différents éléments d'intérêt du Bois.

• Les capacités de stationnement offertes demeurent globalement semblables aux capacités actuelles. Cependant, dès cette première phase, les allées forestières pourraient être grandement dégagées par le regroupement, sur des aires spécialisées, du stationnement anarchique actuel, particulièrement aux abords des lieux de grande fréquentation.

La création de parkings d'une certaine importance aiderait au même résultat ; plusieurs suggestions sont à cet égard présentées :

— L'Hippodrome d'Auteuil pourrait accueillir sur son terrain 2 000 véhicules supplémentaires.

— La réalisation d'un parking au Pont de Suresnes, de l'ordre de 1 200 à 1 300 places, pourrait réduire d'autant la charge de stationnement supportée par les voies qui bordent l'hippodrome de Longchamp, le Club de Polo ou le terrain de Bagatelle.

— Un autre point d'implantation souhaitable semble se situer à la Porte de la Muette où cet équipement (de l'ordre de 1 000 places) compenserait, en bordure d'une zone de forte fréquentation due aux lacs, aux restaurants et aux clubs, l'insuffisance possible des réserves de stationnement du fait des fermetures de voies intervenues.

• La desserte du Bois par autobus serait renforcée par la mise en service d'une ligne empruntant un itinéraire unique, assez proche du circuit de type expérimental exploité par la R.A.T.P. depuis juillet 1974.

A partir d'un terminus situé avenue Foch, il desservirait successivement la Porte Dauphine, le Pré-Catelan, le Parc de Bagatelle, la zone de peuplement végétal et le Lac Inférieur. Les jours de forte fréquentation (mercredis et fins de semaine), ce circuit serait prolongé de manière à irriguer plus complètement la zone Sud du Bois.

2 - La deuxième phase

Alors que, dans un premier temps, la réorganisation de la circulation et du stationnement dans le Bois de Boulogne reposait essentiellement sur des mesures de caractère réglementaire, la poursuite de cette politique ne peut se passer de certaines interventions d'aménagement.

L'objectif poursuivi consiste à éliminer de la partie centrale du Bois les circulations de transit qui s'y maintenaient, sans cependant reporter leur écoulement sur les grands axes routiers des communes voisines : c'est uniquement à l'intérieur du Bois ou à sa lisière immédiate que surviennent des modifications d'itinéraires et des transferts de flux.

La redistribution ainsi proposée, à l'intérieur de l'aire d'étude, consiste à écarter du cœur du Bois les deux grands axes de circulation routière qui, en provenance du Pont de Suresnes, continuaient de le traverser, et à assurer l'écoulement des trafics correspondants par un double système de voies :

— au Sud, l'allée du bord de l'eau, la route des tribunes (qui continuent en outre d'accueillir ces mouvements Nord-Sud), puis le boulevard Anatole-France.

— au Nord, grâce à un itinéraire utilisant les éléments du réseau existant, mais renforçant leur capacité en certains carrefours ou en certains tronçons ;

Traité de manière paysagère, à la manière des « parkways » d'Outre-Atlantique, cet itinéraire emprunterait, depuis le rond-point établi au débouché du Pont de Suresnes : la route des Moulins, la route de Sèvres à Neuilly entre les terrains de sport de Bagatelle et du Château, puis la route de Madrid et l'allée de Longchamp jusqu'à la Porte Maillot.

A la grande entaille rectiligne de l'allée de Longchamp, c'est de la sorte un parcours plus sinueux, plus varié, moins propice aux vitesses excessives, conçu de manière à assurer l'ambiance et l'aspect d'un « circuit vert », qui y serait substitué. Afin, cependant, d'assurer à cette voie un débit satisfaisant, son dimensionnement doit se prêter au passage de deux files de véhicules dans chaque sens. Divers aménagements doivent en outre être réalisés sur son

BILAN PAR AFFECTATION

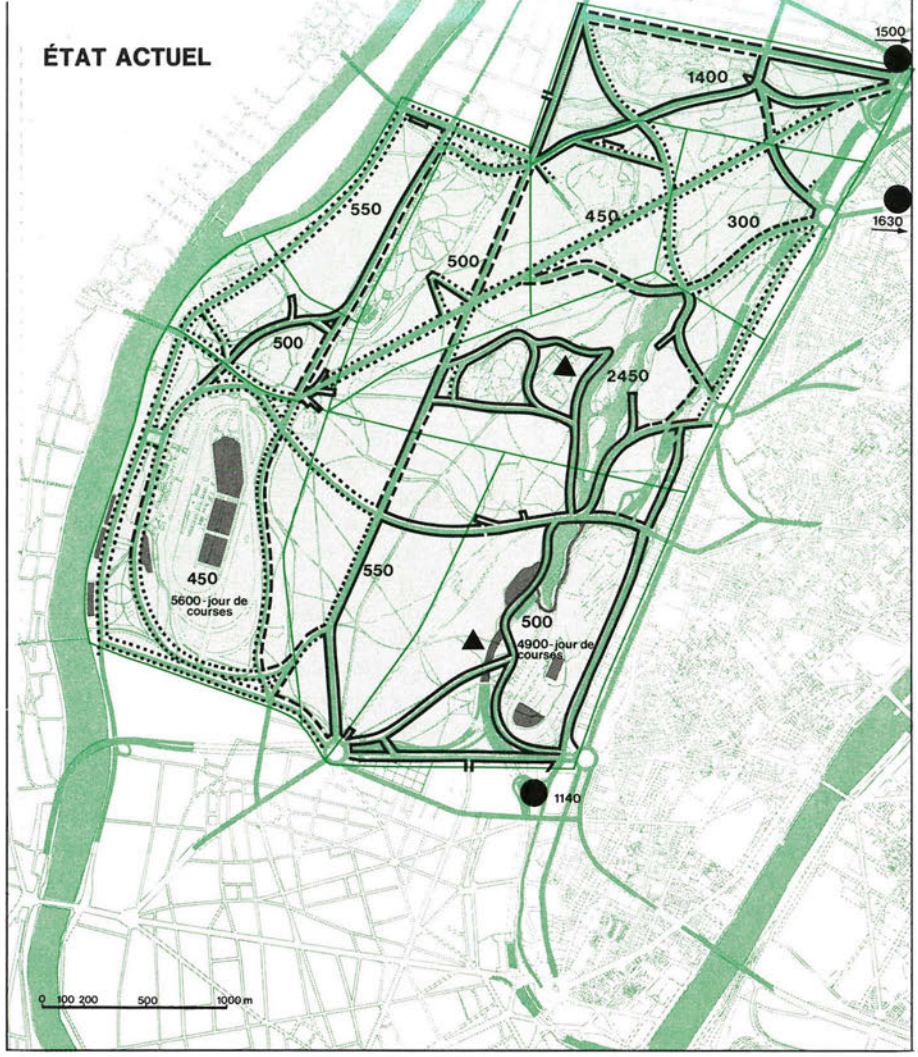
Etat actuel

dans le bois	7650	
jour de courses à Auteuil	1950	sur parkings réservés
	2950	sur voies et pelouses du bois
	4900	
jour de courses à Longchamp	3600	sur parkings réservés
	2000	sur voies et pelouses du bois
	5600	
existants à la périphérie	4270	
total	22 420	places

Restructuration 1re phase

dans le bois	7600	sur voies du bois
	1250	parkings de dissuasion
	8850	
jour de courses à Auteuil	3950	sur parkings réservés
	950	sur voies et pelouses du bois
	4900	
jour de courses à Longchamp	4600	sur parkings réservés
	1000	sur voies et pelouses du bois
	5600	
existants à la périphérie	4270	
total	23 620	places

Si la circulation de transit est au maximum écartée du cœur du Bois, la possibilité pour l'usager de s'y rendre en automobile ou d'accéder aux divers équipements qui y sont implantés est au contraire ménagée. Le stationnement des voitures est simplement réorganisé de manière à être moins anarchique, moins gênant pour le site, moins nuisible au milieu végétal des sous-bois.

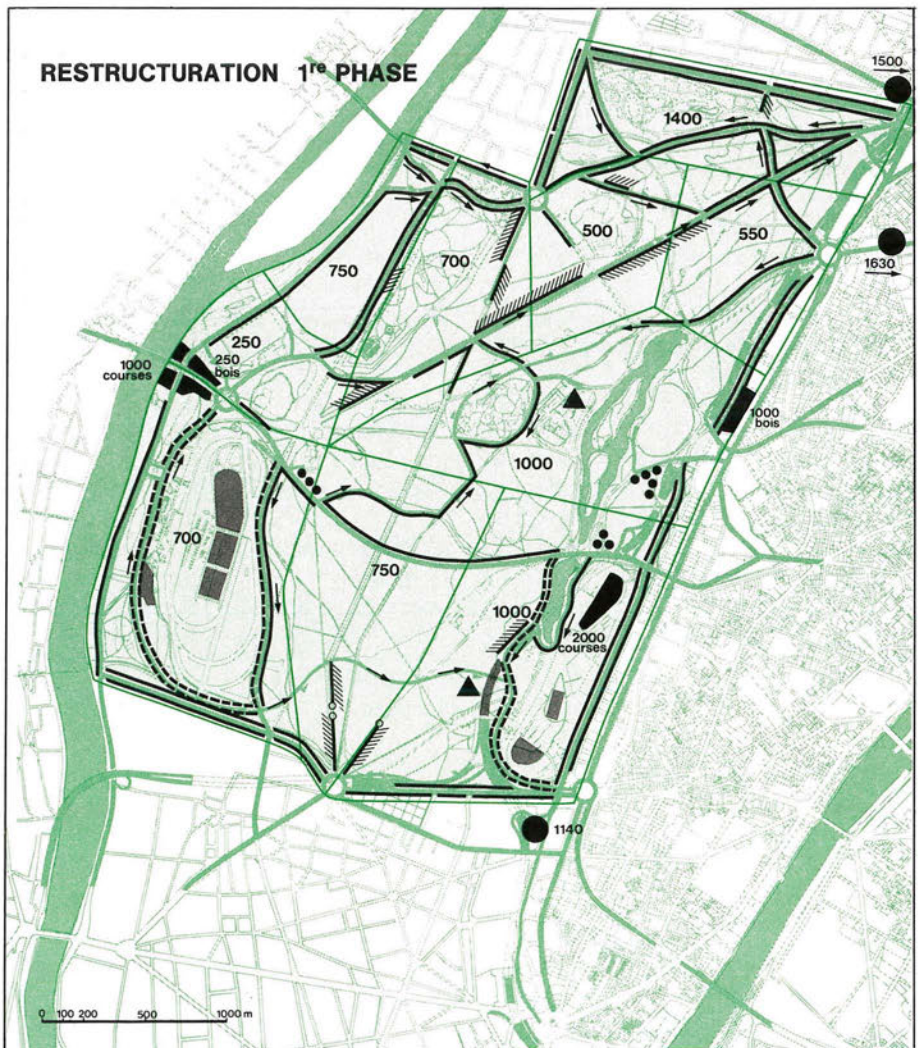


STATIONNEMENT

Stationnement relevé un samedi du mois de juin 1975 par beau temps, jour de courses à Auteuil.

% de la bordure de voie occupée par des voitures en stationnement

- 80 à 100 %
- 40 à 80 %
- 0 à 40 %
- Parkings sur pelouses
- Parkings en périphérie du bois
- Parkings souterrains
- 450 Bilan par zone



- Stationnement en bordure de voie
- Voies avec stationnement jour de courses
- Parkings paysagers
- Parkings en épi
- Parkings en épi avec tourne-bride
- Parkings sur pelouse
- Parkings de dissuasion
- Parkings en périphérie du bois
- Parkings souterrains
- Itinéraires de desserte
- 450 Bilan par zone (parkings de dissuasion exclus)

tracé : mise en place d'un diffuseur à l'extrémité de la voie côté Paris pour faciliter la bifurcation vers la Porte Dauphine ; léger dénivelé afin d'enjamber la promenade aquatique ; minisouterrain sous la place de la Porte de Madrid exploitant la pente naturelle du terrain et qui aidera non seulement à la circulation des voitures mais aussi à la pénétration des piétons vers le Bois ; aménagement du carrefour de Bagatelle qui permettra de décharger le boulevard Richard-Wallace et d'accueillir une partie des flux provenant du Pont de Puteaux.

La totalité de ce parcours a été étudiée sur le terrain, dans le souci d'assurer la meilleure intégration possible de cet équipement dans le site. Aucun arbre ne serait touché par le renforcement des caractéristiques de la voie qui, sur la presque totalité de son trajet, utilise la chaussée existante. En outre, le relief naturel entre le château de Bagatelle et les terrains de sports peut être exploité pour réduire les nuisances du passage de la circulation automobile et faciliter le cheminement des piétons depuis la terrasse de Bagatelle.

Comme au cours de la première phase, la desserte automobile de toutes les concessions et de toutes les aires boisées reste assurée par un ensemble de boucles à sens unique ou de voies en « tourne-brides », dissuasives, du fait de leur tracé, à l'égard du transit routier. En outre, les jours de manifestations hippiques, des réouvertures momentanées de certains tronçons pourront contribuer à l'évacuation du public des champs de courses.

L'offre de moyens de stationnement continuera d'être assurée par des équipements visant à en réduire la nuisance par rapport à l'espace planté : création de petits parcs paysagers en certains emplacements convenablement choisis et admettant de 15 à 30 véhicules ; aires dégagées en bordure de certaines voies fermées au transit et dont la largeur l'autorise ; réalisation éventuelle, en bordure du Bois, de parkings « périphériques » répondant notamment aux demandes exceptionnelles de certains jours de fréquentation : aux implantations déjà présentées pour la première phase viendraient ainsi s'ajouter des projets concernant par exemple les abords du Pont de Puteaux, de la Porte Dauphine et de Longchamp.

Le dégagement de la quasi totalité du Bois au cours de cette seconde phase, qui peut naturellement elle-même s'engager par tranches successives, permet le réaménagement dans leur forme définitive de la plus grande partie des zones concernées par le plan de remise en valeur.

3 - La troisième phase

A terme lointain, l'aménagement de la R.N. 187, à trois files dans chaque sens, sur la rive gauche du fleuve et la réalisation progressive des projets qui sont prévus au Schéma Régional des Transports, afin de faciliter les mouvements de rocade dans la partie Ouest de l'agglomération (A 86 ; Petite Ceinture, etc.), offrent la possibilité d'un dernier effort pour dégager le Bois de Boulogne des flux de transit qui le parcourent. Il serait tenté de dégager de ce type de circulation les voies du bord de l'eau qui forment la façade Ouest de l'espace forestier. L'intérêt de ce site et les possibilités qui existent pour sa mise en valeur, si la coupure que la circulation automobile provoque entre le fleuve et le Bois peut être atténuée ou résorbée, rendent très souhaitable la mise en place d'un nouveau système d'écoulement du trafic dans cette zone, tirant parti de réalisations qui lui sont extérieures. Il est sans doute prématuré de définir à présent le détail des solutions qu'il conviendrait d'appliquer à cet égard. Les calculs de reports des flux automobiles qui ont été jusqu'à présent effectués en fonction des mouvements de véhicules, de leur provenance et de leur destination, tels qu'on les constate aujourd'hui, et à l'intérieur d'une zone géographique limitée du Bois de Boulogne et aux voies qui le bordent, ne peuvent être valablement poursuivis par rapport à un réseau plus vaste et à des données différentes, du fait de la réalisation des infrastructures nouvelles de transport. Une orientation de recherche peut donc seulement être dessinée à cet égard ; elle doit être commandée par une constatation : l'affectation de la frange occidentale du Bois de Boulogne au passage d'une partie des flux de transit Paris-Banlieue et Banlieue-Banlieue est très difficilement compatible avec la volonté d'en faire une véritable zone de loisirs s'ouvrant à la fois sur le reste du Bois réhabilité et sur le fleuve.

Quelle que soit l'ampleur des mesures qui pourront être prises concernant ce dernier axe de transit, la troisième phase du plan de réorganisation de la présence automobile dans le Bois doit voir s'achever un programme de création de places de stationnement assurant un total de l'ordre de 9 000 emplacements, non compris ceux des hippodromes, dont environ 7 400 le long de certaines voies, ou en épi sur quelques unes d'entre elles, et dans les parkings paysagers, le reste dans des garages périphériques. Naturellement, la localisation de cette offre est proposée de manière à en faire correspondre la répartition avec celle de la demande telle qu'elle se manifeste aujourd'hui dans les diverses zones du Bois. Elle tient compte en particulier des besoins liés aux grands équipements et par exemple à ceux qui résultent de la fréquentation des champs de courses.

4 - La mise en place d'autres modes d'accès et de déplacement

Un ensemble de propositions est présenté afin de permettre de parvenir au Bois ou de s'y promener par d'autres moyens que l'automobile.

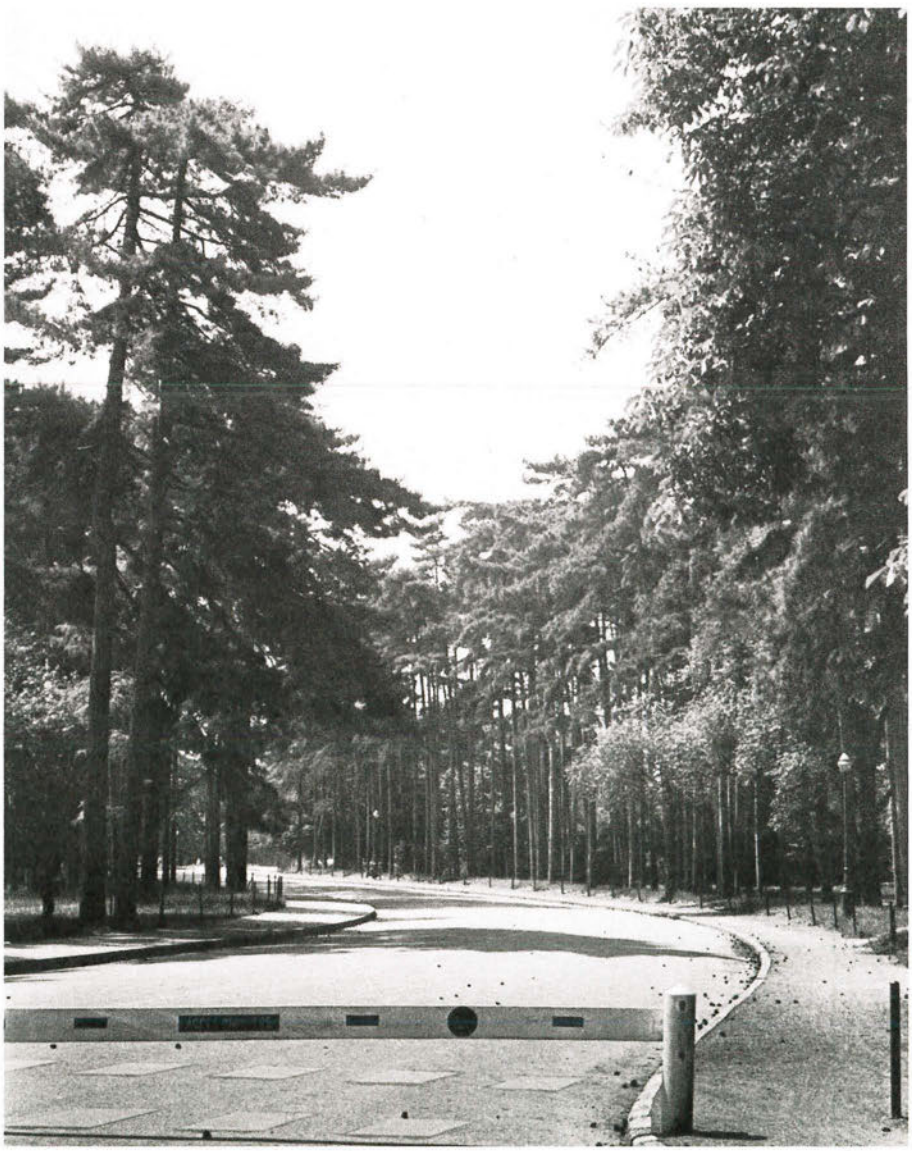
- Deux circuits d'autobus iraient chercher les usagers aux principales stations de transport collectif environnant le Bois. Des itinéraires, simples et lisibles, ont été proposés sous la forme de deux grandes boucles desservant chacune une moitié du Bois, empruntant presqu'exclusivement les voies de desserte qui y sont maintenues et possédant un tronc commun de manière à faciliter les correspondances entre l'une et l'autre. Les études me-

nées par la RATP pour la définition d'un engin non polluant, à propulsion électrique et à plate-forme ouverte, trouvent à cette occasion un champ d'expérience puis d'application particulièrement adapté.

● D'autres modes de cheminement doivent enfin être facilités dans le Bois par le reflux progressif de la circulation de transit et la réorganisation du réseau de desserte. Certains sont liés à la remise en valeur paysagère et seront donc évoqués plus loin : circuit aquatique, enchaînement de pistes cavalières, etc. Mais deux d'entre eux réclament plus particulièrement d'être évoqués au titre des moyens de desserte du Bois :

— un développement de pistes cyclables, exclusivement réservées à cet usage ou isolées des autres circulations (ainsi autour de l'hippodrome de Longchamp) : le recours à ce mode de déplacement pourrait être favorisé par une implantation judicieuse de centres de location (par exemple à proximité des grands points d'accès au Bois et des parcs de dissuasion) et par des conditions d'usage peu contraignantes (par exemple la possibilité de rendre l'engin dans un centre différent de celui de la location) ;

— surtout, l'accroissement très important des cheminements ouverts à la seule circulation des piétons et débarrassés de toute nuisance ; au terme de la seconde phase, près de 35 km de voies, au lieu d'une vingtaine aujourd'hui, devraient se trouver exclusivement vouées à leur promenade et permettre de gagner à pied, et sans cotoyer des flux de voitures rapides, bruyants et excessifs, les différents lieux pittoresques ou attractifs du Bois.



La fermeture de certaines allées au passage des voitures n'est qu'une première phase de leur reconquête au profit des activités de sport et de promenade pour lesquelles elles avaient initialement été tracées : il convient de procéder de manière progressive mais systématique à leur réaménagement.

CIRCULATION TRANSIT ET DESSERTE

15 Surfaces séparées par les voies de transit (en ha)

Voies rapides

Voies à grande circulation :

à double sens

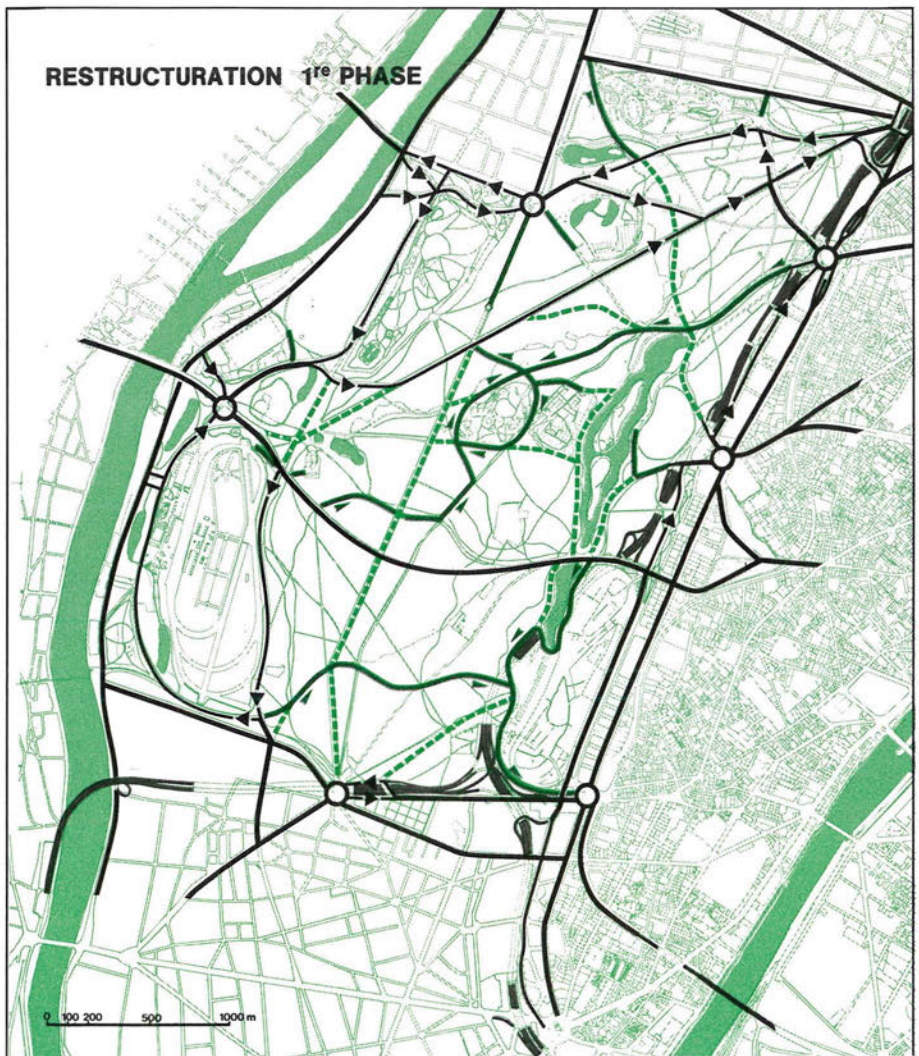
à sens unique

Voies secondaires :

à double sens

à sens unique

Voies fermées à la circulation



CIRCULATION TRANSIT ET DESSERTE

Voies rapides

Voies à grande circulation:

à double sens

à sens unique

Voies de desserte :

à double sens

à sens unique

Voies fermées à la circulation

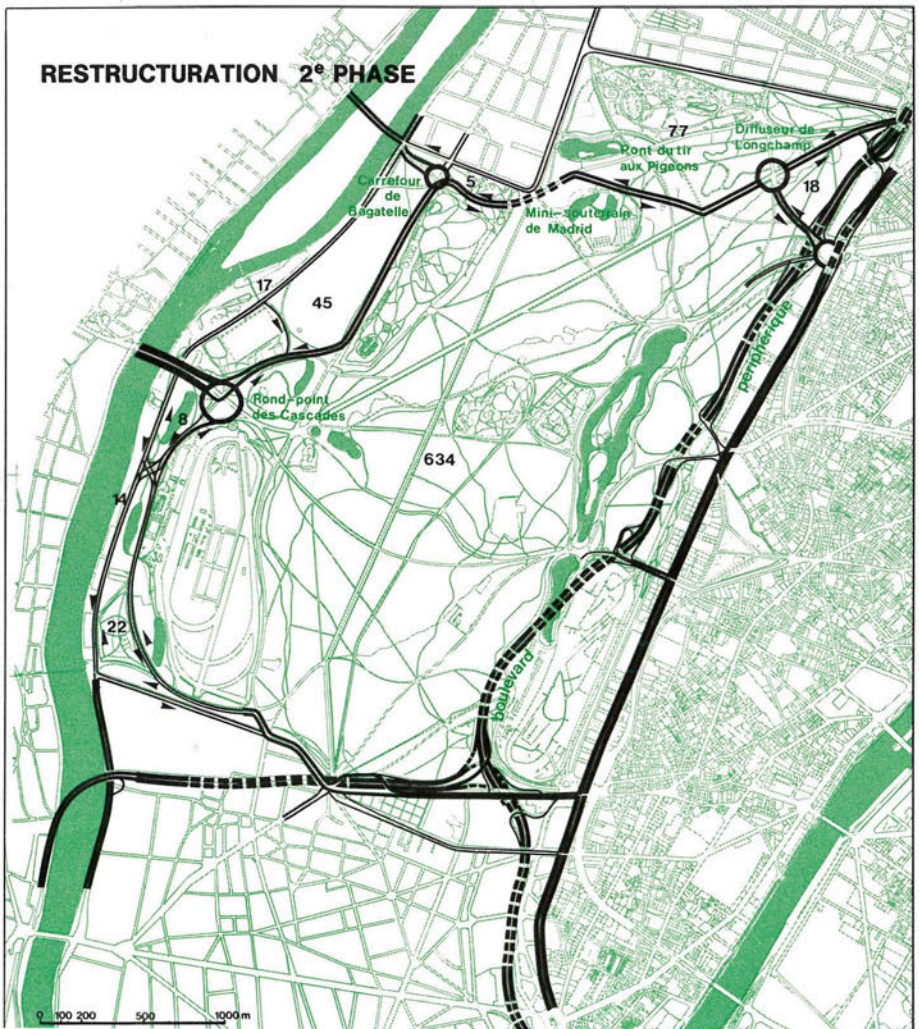


SCHÉMA DE VOIRIE DE TRANSIT

1 voie

2 voies

3 voies

4 voies

15 Surfaces libérées du transit (en ha)

La politique proposée pour la réorganisation de la circulation automobile ne comporte, en dehors de mesures réglementaires d'interdiction ou d'édiction de sens uniques, qu'un seul aménagement nouveau : celui d'un itinéraire, entre les ponts de Puteaux et de Suresnes d'une part, et les portes Dauphine et Maillot d'autre part, qui emprunte des voies existantes, mais dont la capacité se trouve renforcée en certains carrefours ou sur certains tronçons, de manière à lui permettre de se substituer à la grande coupure de caractère autoroutier de l'allée de Longchamp. Ainsi, au terme de cette restructuration, une étendue de plus de 600 hectares d'un seul tenant serait-elle débarrassée de toutes les voies de transit automobile, alors que celles-ci forment aujourd'hui un étroit quadrillage de l'espace forestier.

VÉGÉTATION
ÉTAT ACTUEL
Pelouses
Pépinières
Massifs boisés forestiers
Massifs boisés de caractère jardiné
mare St James
34.50
33.50
37.00
lac pour le patinage
champ d'entrainement
étang de Longchamp
41.50
42.00
42.50
étang de Suresnes
38.50 réservoir de la Grande Cascade
lac Inférieur
hippodrome de Longchamp
étang des Tritons
étang de Boulogne
49.50 lac Supérieur
hippodrome d'Auteuil
0 100 200 500 1000 m

III - Les actions de réhabilitation et de redéveloppement.

L'objectif fondamental qui sous-tend l'ensemble des mesures proposées en matière de redistribution et de réorganisation des déplacements à l'intérieur du Bois est bien évidemment l'amélioration et l'embellissement d'un site qui a connu de trop nombreuses dégradations de son image et de sa pratique.

Ce plan de reconquête paysagère vise à conforter, dans le respect et parfois la redécouverte des intentions initiales des créateurs, la vocation propre de chacune des quatre grandes zones que l'analyse physique du Bois et la nature de sa fréquentation permettent de dégager. Il implique cependant la mise en œuvre d'actions qui leur sont communes et se prête à une réalisation progressive.

Un espace comme le Bois de Boulogne, situé au plein cœur d'une agglomération urbaine, est amené à répondre à une série d'aspirations de caractères très différents :

- besoin de loisirs concernant plus particulièrement l'exercice d'activités sportives au sein d'équipements appropriés,

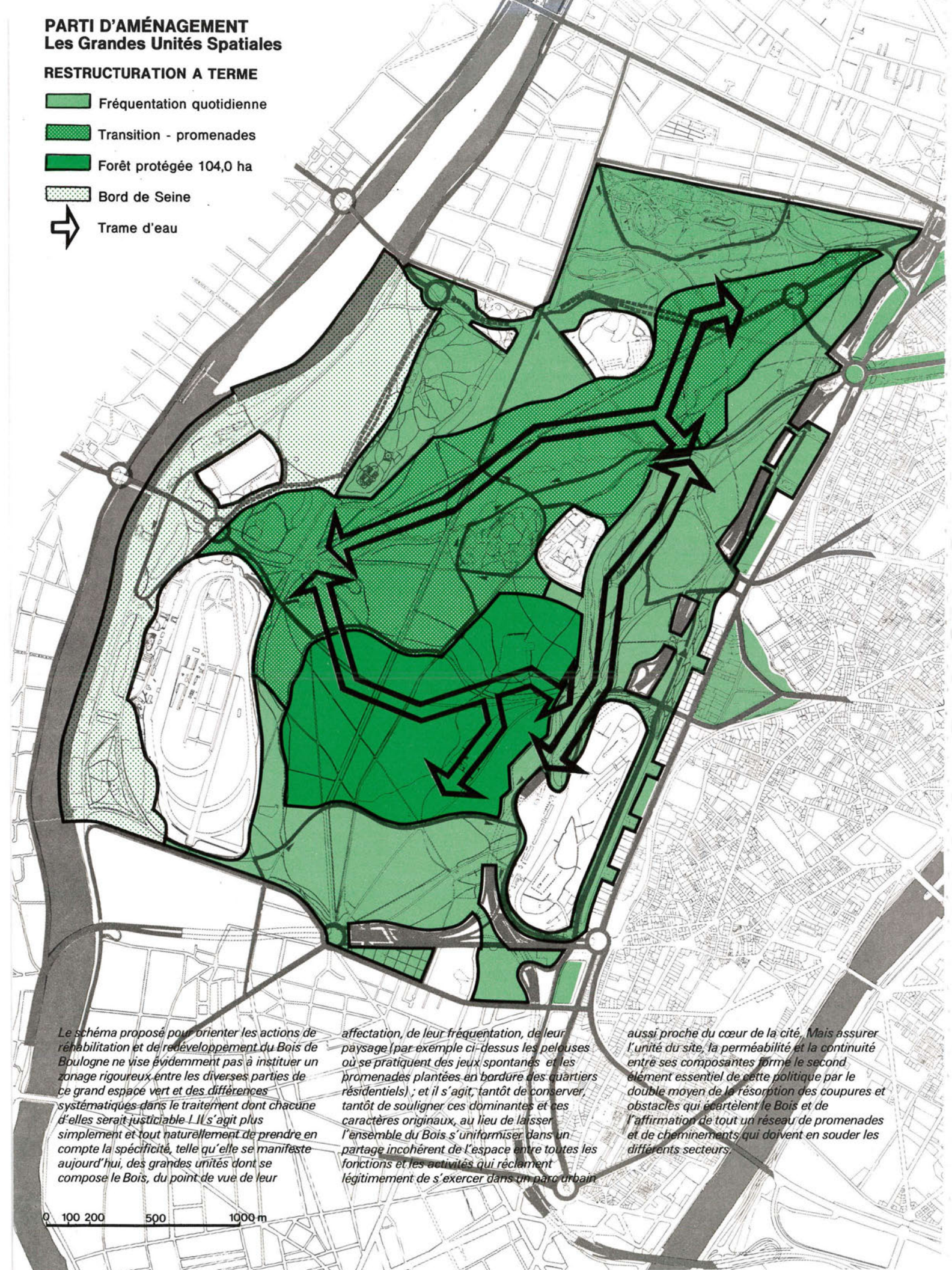
- besoin, moins caractérisé, de jeux et de détente qui exige la présence de surfaces dégagées, susceptibles de donner lieu à une pratique libre et inorganisée,

- besoin enfin d'espaces naturels plus « sauvages » qui, par la densité de leur végétation, rappellent la forêt originelle et incitent au rêve et à l'évasion.

La manière dont il est aujourd'hui répondu à ces exigences dans le Bois de Boulogne en souligne la contradiction et le conflit. La politique proposée ne consiste pas à faire choix de l'un de ces types de fonction en excluant les autres. Le nombre, forcément restreint, d'espaces verts de grande taille dans un ensemble comme Paris et les communes qui l'entourent, rend pratiquement impossible et injustifiable un choix aussi tranché. Il s'agit bien plus de tenter d'assurer chacune des vocations du Bois de Boulogne de manière plus satisfaisante, en évitant le plus possible qu'elle soit contrariée ou contredite par les autres formes de fréquentation de cet espace. Et, à cette fin, plutôt qu'un bouleversement de la structure du Bois, c'est surtout le renforcement des caractéristiques de certaines de ses grandes composantes qui est préconisé par le développement de leurs qualités spécifiques et de leur force attractive.

Le massif forestier du Bois de Boulogne, s'il s'est amenuisé au cours des siècles, occupe encore cependant de vastes surfaces, en particulier au centre et au sud : c'est là qu'il convient, au tout premier chef, de retrouver une ambiance naturelle, en écartant de cette zone les principaux flux de trafic automobile, en préservant son patrimoine végétal, en renforçant et en enrichissant les caractères de son paysage.

Le canotage sur le plan d'eau du Lac Inférieur forme l'une des activités les plus appréciées des usagers du Bois : un après-midi ensoleillé de Pâques, plus de 600 locations de barques sont enregistrées. Le développement à travers le Bois de tout un réseau de promenades aquatiques forme l'une des principales intentions du projet de remise en valeur de cet ensemble.



Le schéma proposé pour orienter les actions de réhabilitation et de redéveloppement du Bois de Boulogne ne vise évidemment pas à instituer un zonage rigoureux entre les diverses parties de ce grand espace vert et des différences systématiques dans le traitement dont chacune d'elles serait justiciable ! Il s'agit plus simplement et tout naturellement de prendre en compte la spécificité, telle qu'elle se manifeste aujourd'hui, des grandes unités dont se compose le Bois, du point de vue de leur affectation, de leur fréquentation, de leur paysage (par exemple ci-dessus les pelouses où se pratiquent des jeux spontanés et les promenades plantées en bordure des quartiers résidentiels) ; et il s'agit, tantôt de conserver, tantôt de souligner ces dominantes et ces caractères originaux, au lieu de laisser l'ensemble du Bois s'uniformiser dans un partage incohérent de l'espace entre toutes les fonctions et les activités qui réclament légitimement de s'exercer dans un parc urbain aussi proche du cœur de la cité. Mais assurer l'unité du site, la perméabilité et la continuité entre ses composantes forme le second élément essentiel de cette politique par le double moyen de la résorption des coupures et obstacles qui écartèlent le Bois et de l'affirmation de tout un réseau de promenades et de cheminements qui doivent en souder les différents secteurs.

1 - Une zone de forêt protégée

La partie du Bois comprise, au Sud, entre les hippodromes d'Auteuil et de Longchamp, réalise par son ampleur, le nombre réduit de ses enclaves, l'équilibre et la variété de sa composition paysagère, la richesse enfin et la diversité de ses cheminements, les conditions optimales pour la création d'une zone de nature protégée plus « sauvage » réservée aux promeneurs, reproduisant l'ambiance des grands bois périphériques. Un espace de 104 hectares, d'où toute circulation automobile serait bannie, peut être dégagé à cette fin. Toute une série de mesures tendant à en renforcer le caractère forestier et l'agrément naturel pourront y être prises :

- rénovation et densification du peuplement végétal ; dans cette partie de la forêt que caractérise déjà la plus remarquable concentration d'arbres, parmi lesquels figurent notamment des magnifiques associations de hêtres et de pins, le peuplement végétal devra être tout à la fois augmenté et amélioré après nettoiement du taillis souvent inextricable qui décourage la marche du promeneur. Il conviendra de porter une particulière attention aux incidences, très sensibles en ce secteur (le plus élevé du Bois), de l'abaissement de la nappe phréatique ;
- création, en bordure orientale, d'une zone aquatique permettant le développement d'une flore spécifique et d'une petite rivière prenant naissance dans le Lac Supérieur et s'écoulant en chutes successives jusqu'au bassin de la Grande Cascade, en mettant à profit la ligne de pente très accusée (10 m de dénivellation environ) ;
- réaménagement des cheminements pour en accroître l'attractivité et le romanesque ;
- mise en place de modes de transports hippomobiles et recherche de structures adaptées à la spécificité des lieux (bars et buvettes itinérants, tables de pique-nique), etc.

La zone naturelle ainsi constituée pourrait être protégée sur son périmètre par des barrières de végétation épineuses ou de discrètes clôtures, ces dispositifs permettant d'y assurer un certain repeuplement animal et de créer pour le visiteur une source supplémentaire d'intérêt, une incitation à la découverte.

2 - Une zone de fréquentation quotidienne

La partie Nord du Bois depuis le jardin d'acclimatation jusqu'au parc de Bagatelle, au Pré Catelan et au Lac Inférieur forme une zone déjà fortement équipée (restaurants, parcs, clubs, etc.) et particulièrement bien desservie par le métro et l'autobus. Cette animation doit se maintenir et peut même se diversifier au moyen de réalisations ou manifesta-

Les clairières, propices aux jeux des enfants, forment au sein de l'espace forestier un élément d'attraction d'un grand intérêt. La plupart d'entre elles ont été occupées par des concessions ou par des enclos de reboisement. Aussi convient-il parfois, lorsqu'il s'en dégage, par exemple du fait des abattages consécutifs à la maladie des ormes, de conserver de telles aires libres de plantations et de les équiper de manière sommaire, à l'image de ce petit terrain de jeux récemment aménagé près de l'avenue de Longchamp.

tions nouvelles donnant à cet ensemble le caractère d'un jardin attractif comme l'exemple en existe à l'étranger.

La bordure orientale du Bois jouxtant les quartiers parisiens est surtout, quant à elle, l'objet d'une très intense fréquentation par les habitants de la capitale, en particulier les mères de famille accompagnées de leurs jeunes enfants et les personnes âgées habitant au voisinage. Ces usagers recherchent tout autant de larges clairières aérées et ensoleillées que l'ombrage de grands arbres. Cette constatation doit conduire à éviter de transformer de manière trop systématique ces clairières en enclos de reboisement fermés au public pendant 20 à 25 ans et plutôt à les équiper de jeux pour les jeunes comme cela vient d'être réalisé, dans le cadre de cette politique, en bordure Nord de l'allée de Longchamp.

La suppression des grands courants de circulation automobile qui enserrent les lacs permettra la mise en valeur de ce site particulièrement remarquable.

3 - Une zone de promenade prenant appui sur une trame d'eau

Au cœur du Bois, et se substituant à la brutale coupure routière de l'allée de Longchamp, une sorte de grand axe paysager assure l'unité de l'ensemble et permet tout à la fois d'y pénétrer et d'en relier les diverses composantes. Cet espace, organisé selon une grande perspective oblique Nord-Est/Sud-Est, s'articulera autour d'un réseau aquatique composé du cours d'eau existant remis en valeur et élargi et d'un parcours nouveau : ainsi, depuis un petit plan d'eau (le Lac du Pavillon Royal), créé à l'extrémité Nord du Lac Inférieur, la rivière actuelle, élargie, serpentera jusqu'au Lac du Réservoir de la Grande Cascade ; de là, un nouveau cours d'eau, réalisé dans le voisinage ou les emprises de l'allée de Longchamp dégagée de toute circulation automobile, sinuera parallèlement au précédent et rejoindra, dans la zone de départ, un petit lac au Nord de l'île des Cèdres.

Ces deux voies, larges de 2 à 3 mètres, évasées en certains emplacements pour faciliter les dépassements ou permettre les haltes, formeront les deux branches d'un circuit navigable assurant, grâce à un faible courant et une exploitation judicieuse de la pente du terrain, l'une la pénétration au centre de la forêt, l'autre le trajet retour, avec, à mi-parcours, des débarcadères permettant l'accès au jardin du Pré Catelan d'une part, à celui de Bagatelle d'autre part.

Des plans inclinés en bois, placés sous l'eau, permettront de résorber sans brutalité le dénivelé des parcours (environ 3,50 m).

A leur extrémité Sud, ces deux rivières viendront se rejoindre au Lac du Réservoir de la Grande Cascade. Cette dernière, alimentée de façon satisfaisante par de nouveaux apports, pourra être à son tour réhabilitée et se déverser dans une succession de bassins constituant un vaste système de « miroirs d'eau ». Un aménagement paysager de très haute qualité doit être réalisé en ce point majeur de la composition du Bois telle qu'elle a été originellement dessinée, et qu'il convient de réaffirmer, dès lors que le détournement des flux de circulation cessera d'en faire un véritable échangeur routier. Plusieurs études reposant sur une série de variantes ont été conduites à cet égard par le Service des Parcs, Jardins et Espaces verts et l'APUR.

Il est bien entendu nécessaire de les poursuivre avant de pouvoir présenter un dossier permettant, notamment du point de vue technique et financier, d'apprécier le projet le plus souhaitable.

La zone de promenade est par définition aussi celle qui se prête tout particulièrement à l'établissement de pistes cyclables et cavalières, ainsi que de cheminements pour les piétons.

4 - Une zone de loisirs sportifs en Front de Seine

Le projet de réhabilitation du Bois ne serait pas complet s'il n'était pas tenté de tirer parti de l'espace qui borde la Seine à l'Ouest du Bois. Cette zone du bord de l'eau présente un certain nombre de caractéristiques intéressantes : changement d'échelle et d'ambiance entre les espaces forestiers et la vaste étendue du plan d'eau ; végétation particulière ; complémentarité avec l'autre rive construite, etc.

Plusieurs actions d'aménagement devront donc y être conduites : par son dénuement actuel la plaine de Longchamp offre avec les zones de végétation voisines un contraste important. Des cheminements plantés d'arbres entre les divers terrains de sport devront combattre ce caractère et atténuer ces ruptures, que renforce à l'heure actuelle la clôture de Bagatelle, en même temps qu'elles permettront une ouverture vers la Seine. Par ailleurs, la pente naturelle du sol au droit des jardins de Bagatelle facilitera la réalisation d'une passerelle piétons au-dessus de la route de Sèvres à Neuilly et de la route des Moulins, améliorant les échanges avec le nord et le centre du Bois.

Il sera tiré parti de la proximité du fleuve aujourd'hui négligé par l'utilisation, sur le bras oriental de la Seine non navigable, d'un plan d'eau à faible courant renforçant par ses activités (canotage, aviron, voile, baignade dans des piscines de type « Deligny », etc.), la vocation sportive de la rive droite. Enfin, des franchissements piétons utilisant le passage et l'écluse existants relieront la zone continentale à l'île de Puteaux.

L'affirmation de ces caractères dans chacune des zones doit suivre chacune des phases de désengagement du Bois à l'égard de la circulation automobile, telles qu'elles ont été initialement décrites. En particulier, la première phase permet d'entreprendre quelques uns des aménagements les plus importants : abords de la Grande Cascade, allée de la Reine-Marguerite, abords de la zone des lacs.

RESTRUCTURATION A TERME
Pte de Neuilly
Pte Maillot
Pont de Puteaux
Pte de Bagatelle
Pte de Madrid
mare St James
lac pour le patinage
Pte Dauphine
étang de Longchamp
Pont de Suresnes
étang de Suresnes
Réservoir de la Grande Cascade
lac Inférieur
Pl. de Colombie
étang des Tribunes
étang de Boulogne
lac Supérieur
Pte de Passy
Grille St.Cloud
Pte d'Auteuil
Pte de Boulogne
Pte de St.Cloud
0 100 200 500 1000 m

PROMENADES ET DÉPLACEMENTS

HYDROGRAPHIE ET TRAME D'EAU

Eléments de Coupure

N S Circuits autobus, nord et sud

Circuits hippomobiles

Aires d'attelage

Pistes cavalières

Centres hippiques

Pistes cyclables

Location cycles et informations

Voies d'eau navigables

Débarcadères occasionnels sur Seine

Voies d'eau. Circuit navigable 1

Premier tronçon

(A) Cours d'eau aménagé

(1) Lac du Pavillon Royal

(2) Escale du Pré Catelan

(3) Petit lac du Réservoir

Deuxième tronçon

(B) Rivière

(4) Escale de Bagatelle

(5) Lac des Cèdres

Voies d'eau. Circuit navigable 2

(6) Lac de la pelouse de St-Cloud

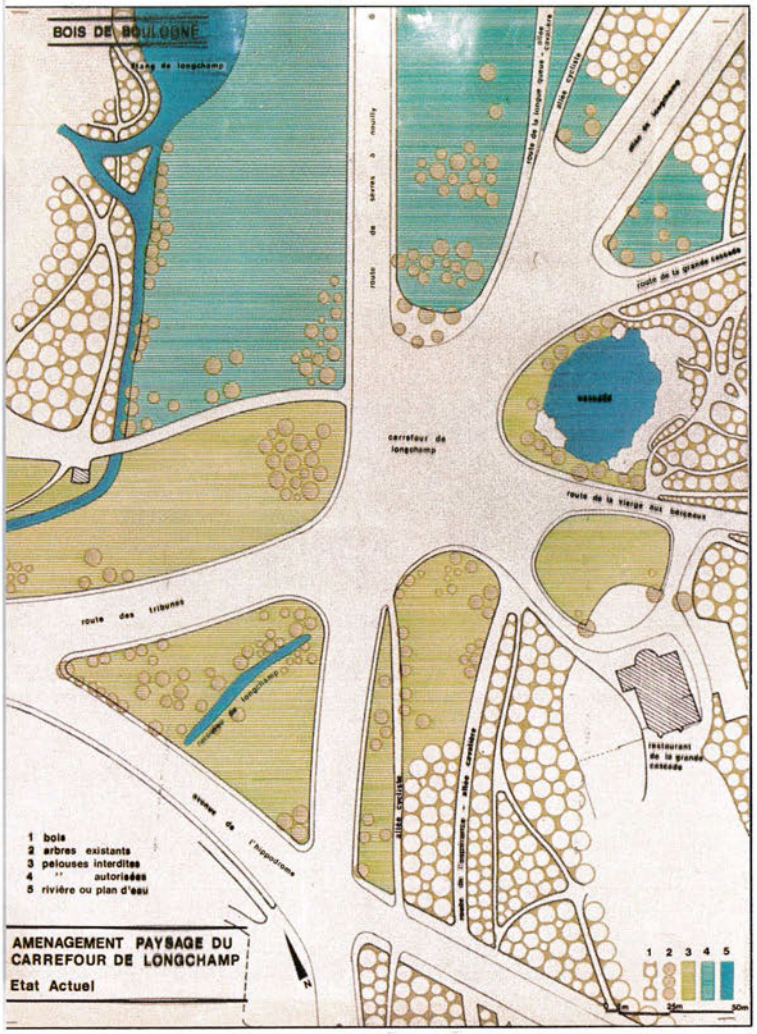
(7) Zone marécageuse

(8) Rivière en cascades

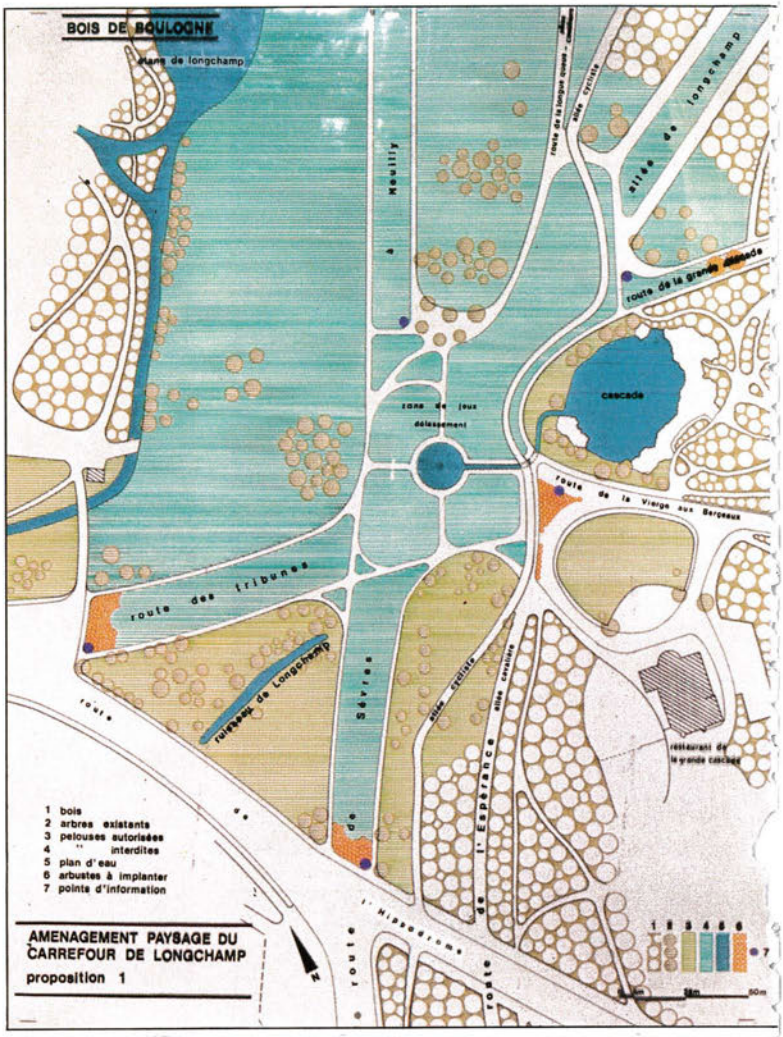
(9) Plan d'eau de la Grande Cascade

Le réseau de lacs et de ruisseaux créé par Alphand à travers le Bois réclame d'être très largement restauré et réanimé. Il est proposé en outre de le ramifier et de l'enrichir en adjoignant au ruisseau de Longchamp reconstitué un second tronçon, de manière à former une sorte de boucle navigable, et en créant un nouveau circuit dans la partie sud du Bois, à travers la zone de la forêt protégée, où un plan d'eau permettant le développement d'une végétation aquatique serait aménagé.

Reflet tranquille d'une composition architecturale et paysagère, large plan d'eau d'un paysage lacustre, ruisselet de caractère champêtre, cascade romantique dans un décor de rocailles, les effets et les ambiances tirés de la présence de l'eau dans le Bois sont aussi variés qu'admirables. Le projet de remise en valeur propose de les diversifier et de les multiplier encore.



Etat actuel



Proposition 1

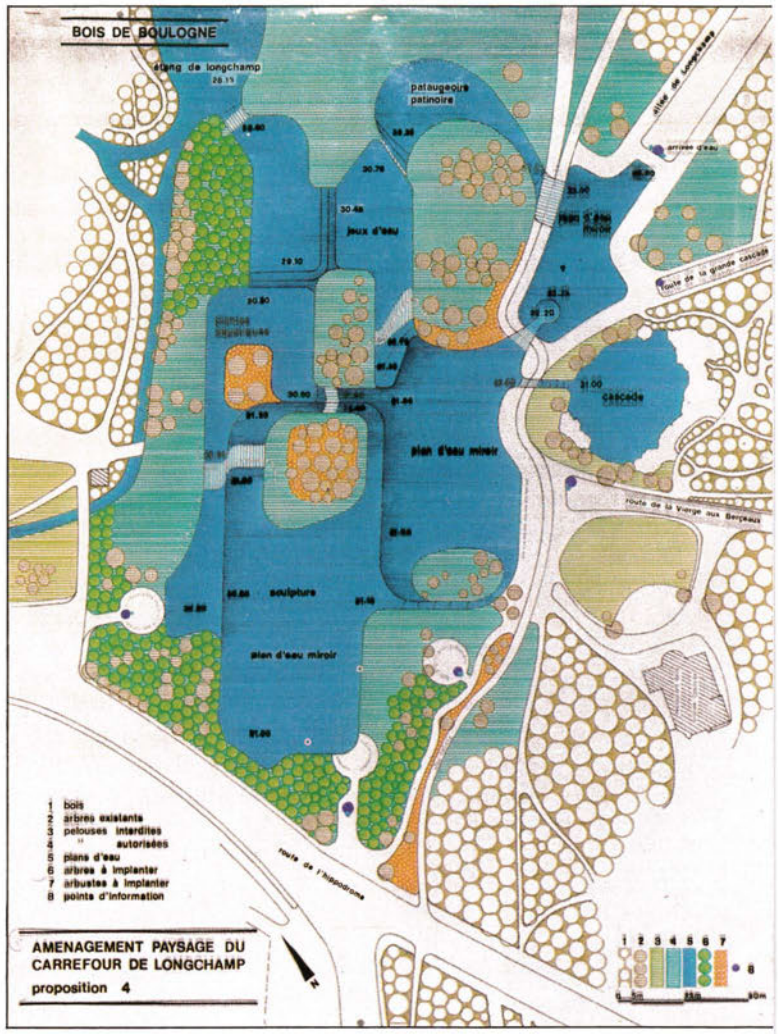
Le point fort des aménagements paysagers, proposés par le plan de réhabilitation du Bois de Boulogne, consiste dans la remise en valeur de la Cascade et du Rond-Point de Longchamp d'une superficie d'environ 6 ha. Alphand et ses jardiniers avaient fait de cet espace et de l'effet créé par cette chute d'eau, se déversant, dans un décor de grottes, de plus de 7 mètres de hauteur sur un vaste bassin, l'un des éléments principaux de leur composition. Vers le « carrefour de la Grande Cascade » convergeaient aussi bien la principale percée conservée de l'ancien dessin du Bois, formée par l'Allée de la Reine Marguerite, que l'axe majeur nouvellement affirmé en oblique tout au travers du massif forestier par l'Allée de Longchamp. L'époque contemporaine a transformé ce lieu privilégié en une sorte d'échangeur routier où le plan d'eau, coupé de ses abords, encerclé de bitume, envahi de voitures, perd une large part de son intérêt et prend même un caractère anecdotique et médiocre. Le report des flux de circulation à destination ou en provenance du Pont de Suresnes sur la route des Moulins, la route de Sèvres à Neuilly et le nouvel aménagement de voirie projeté, devrait permettre, dès les premières étapes de mise en œuvre du schéma, pris en considération par le Conseil de Paris, de transformer fondamentalement ce site exceptionnel.

Plusieurs propositions ont été étudiées conjointement par l'APUR et le Service des Parcs et Jardins, afin de concrétiser et d'illustrer cette intention. Dans l'état actuel de l'instruction de ce dossier, elles ne forment bien évidemment que des esquisses, explorant et exprimant quelques unes des orientations possibles de l'aménagement à entreprendre. Il serait naturellement nécessaire d'élaborer le plan effectivement destiné à être réalisé au terme d'une recherche particulièrement soigneuse et complète et après la consultation de toutes les instances réglementairement concernées (notamment celle des services responsables de la protection des sites).

Par rapport à la situation actuelle (à gauche de la page 62), plusieurs schémas de réaménagement ont été élaborés et se distinguent principalement par la place faite aux éléments aquatiques dans la future composition paysagère :

- La proposition N° 1 est à large dominante végétale ; les emplacements de voirie récupérés laissent place à des pelouses et à des allées tracées selon le dessin des routes actuelles, mais d'un calibre naturellement beaucoup plus faible. Au centre de l'ancien carrefour, un petit plan d'eau circulaire relié à celui de la cascade en renforce et en prolonge l'effet. Le peuplement végétal de haute tige est maintenu dans son emplacement actuel et de nouveaux groupements d'arbustes sont prévus, afin de marquer les limites de cette composition, notamment par rapport à la route de l'Hippodrome.
- La proposition N° 2 (non illustrée) et la proposition N° 3 consistent, avec quelques variantes de traitement, dans la création, au milieu des pelouses, de six bassins, d'une superficie totale de 6 500 m², liés entre eux par un étroit ruisseau. L'exploitation de la pente

Proposition 3



Proposition 4

naturelle du terrain et un jeu de petits barrages permettent à la fois l'écoulement de l'eau depuis le Bassin de la Cascade vers l'étang de Longchamp et la rivière du même nom, et le maintien des divers plans d'eau aux niveaux prévus. L'alimentation supplémentaire, réclamée par ce système serait assurée par une arrivée nouvelle traitée sous la forme d'un petit bassin rond marqué d'un jet d'eau et situé au bout du cul-de-sac, auquel viendrait désormais aboutir l'avenue de Longchamp. Il est cherché à donner à certains des plans d'eau une image et une affectation particulières : végétation aquatique, pataugeoires, jeux nautiques, etc... Les surfaces de pelouses séparées par de petits ponts, sont largement accessibles au public. L'une des îles est plus particulièrement traitée pour le repos des adultes, l'autre pour les jeux d'enfants et d'adolescents. Une implantation végétale relativement touffue isole cet espace du côté de la route de l'Hippodrome et du débouché du Pont de Suresnes, afin de le protéger contre les nuisances résultant de la circulation automobile. Une estimation sommaire du coût d'une telle solution aboutit au chiffre d'environ 17 millions de francs, compte tenu notamment de la nécessité de remanier les réseaux divers qui encombrent le sous-sol du carrefour de Longchamp. Mais il convient de noter qu'une partie de ces dépenses ne pourra en tout état de cause être évitée pour la simple remise en état de l'actuel système de distribution de l'eau dans le Bois de Boulogne.

● La proposition N° 4 tend à la création d'une ample composition paysagère fondée sur un jeu de miroirs d'eau qui occupent l'essentiel du site (de l'ordre de 22 000 m²). Ces bassins sont étagés de manière à créer un système de déversoirs équilibrés qui évoquent, à une large échelle, l'effet classique des buffets d'eau. Certains de ces bassins peuvent être agrémentés de sculptures, de plantes aquatiques ou encore servir de pataugeoires pour les enfants, tout en respectant le caractère à l'évidence plus « monumental » de cet aménagement par rapport aux variantes précédentes. Des groupements d'arbustes d'ornement ou d'arbres de haute tige soulignent le parcours des promeneurs et forment un écrin végétal à cet élément majeur de l'embellissement du Bois. Plus coûteuse que la proposition N° 3, et a fortiori que la proposition N° 1, cette solution d'aménagement est sans aucun doute aussi celle qui contribue le plus à enrichir l'image du Bois et à y insérer une création paysagère de notre époque.

La «trame d'eau»

Le réseau existant des lacs et rivières fonctionnant en continuité, selon un système de trop-pleins et déversoirs, était à ses origines soigneusement équilibré, en tenant compte d'un apport d'eau minimum toutes les 24 heures. Aujourd'hui, les carences du réseau existant d'alimentation en eau du Bois entraînent un déficit permanent qui sous peine de voir se vider les lacs et rivières de leur substance, implique la fermeture des barrages et vannes. Une série de conséquences résulte de cet état de choses, et tout d'abord une pollution croissante des eaux par trop stagnantes.

En effet, le brassage presque insignifiant des lacs, le courant à peine perceptible des ruisseaux provoquent durant les mois d'été un échauffement excessif du volume d'eau. Le microclimat ainsi créé est à l'origine de la nette dégénérescence de la vie biologique qui transforme les plans et les cours d'eau en égoûts malodorants.

Les cascades sous-alimentées ne livrent plus ni son, ni mouvement, et l'effet de cet élément d'animation naturel s'appauvrit progressivement. La perception de la présence de l'eau dans le Bois est contrariée encore davantage par les ruptures dans la continuité des ruisseaux. Conçus à l'origine comme une trame de support naturel aux promenades, les cours d'eau disparaissent aujourd'hui maintes fois, soit pour passer (canalisés sous buses) sous les emprises de la voirie, soit pour se perdre au-delà des clôtures des concessions ou des enclos de reboisement. La promenade le long de ces ruisseaux est alors définitivement interrompue.

Afin d'améliorer cette situation et de retrouver cet élément essentiel du charme du Bois de Boulogne, un préalable vital doit en tout cas être levé. Il faut assurer une alimentation suffisante du système hydrographique du Bois. Il sera donc nécessaire de remanier et de renforcer le réseau d'adduction d'eau, non pas seulement pour réanimer les lacs et rivières existants, mais aussi en fonction des besoins nouveaux créés par l'extension proposée de la trame d'eau, puis, il sera nécessaire de procéder à la mise en continuité du réseau existant des cours d'eau.

Ainsi, toutes les intersections avec les voies, sentiers et pistes devraient être traitées sous la forme de franchissements supérieurs, tels que de petits ponts ou des passerelles, assez largement dimensionnés dans leurs extrados. Des modifications seraient apportées au dessin des clôtures de certains enclos de reboisement. Afin de désenclaver les tronçons actuellement inaccessibles, les enclos à venir seraient scindés autant de fois qu'il le faudra pour respecter la continuité des promenades le long des cours d'eau.

La trame d'eau dessinée par Haussmann est commandée par la création des deux grands lacs de la partie Est du Bois : l'acheminement du trop-plein de leurs eaux s'effectuait par un système de ruisseaux épousant les pentes naturelles du sol et aboutissant à un bassin de rétention, « le lac-réservoir », situé à la cote 39,50, à la rupture de pente entre la terrasse haute du Bois et les plaines du bord de Seine. De là, la grande cascade, lancée sur le flanc du rocher, vient se jeter dans le bassin inférieur à la cote 31,50, le débit d'eau étant calculé de façon à assurer un fonctionnement ininterrompu pendant deux heures et demie par jour. Les eaux recueillies au pied de cette chute s'écoulent ensuite vers la Seine où elles se déversent par les ruisseaux et les pièces d'eau de la Plaine de Longchamp.

En dehors de la remise en valeur déjà évoquée du site exceptionnel de la Grande Cascade, le plan d'aménagement du Bois de Boulogne propose de créer deux circuits navigables que pourraient parcourir de petites embarcations mues, soit par un moteur électrique silencieux, soit tout simplement au moyen de gaffes ou de perches.

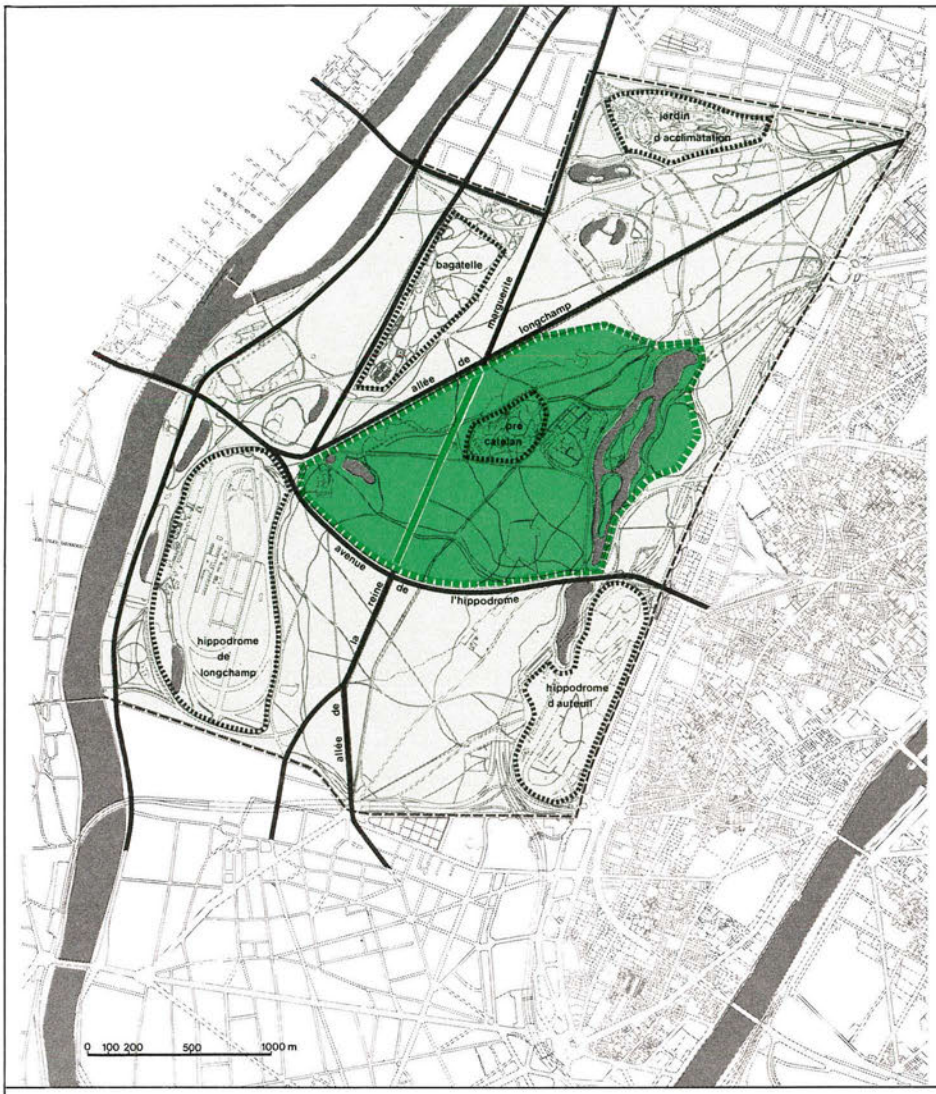
Le circuit n° 1 a pour point de départ un petit plan d'eau à créer à proximité du carrefour du bout des Lacs et du Pavillon Royal, puis emprunte le ruisseau actuel réaménagé. Après un parcours de 1 500 mètres environ, marqué par quelques toboggans immergés à faible pente qui permettent de descendre une dénivellation totale de l'ordre de 3,50 m, sans faire disparaître les petites cascades si précieuses à la composition paysagère de cette partie du Bois, ce circuit aboutit au réservoir de la Grande Cascade où un débarcadère est aménagé, le même qu'à mi-parcours, au niveau du Pré-Catelan. De là, ce circuit repart vers l'Est et permet de gagner par un parcours nouveau de l'ordre de 2 200 mètres, représentant un dénivelé d'environ 2 mètres, un nouveau plan d'eau, le Lac des Cèdres, créé à proximité du Jardin d'Acclimatation. Au passage, un débarcadère desservirait l'entrée Est du Jardin de Bagatelle.

Le circuit n° 2, dans la zone de la forêt protégée, représenterait une création totalement nouvelle agrémentant une partie du Bois qui est aujourd'hui totalement dépourvue de la présence de l'eau et permettant de diversifier des ambiances naturelles et des aspects paysagers. A partir du Lac Supérieur, une rivière en cascade d'un tracé sinueux traversera la frange nord de la forêt protégée pour venir se jeter dans le Lac de la Grande Cascade, après un parcours d'environ 1 100 mètres franchissant un dénivelé d'une dizaine de mètres. Sur ce parcours, un embarcadère serait créé sur un petit plan d'eau nouveau baptisé « Lac de la pelouse de St-Cloud », où la rivière en cascade viendrait se relier à une « boucle d'eau » immobile d'une longueur de 1 400 mètres sinuant à travers une « zone marécageuse » dont elle assurerait l'alimentation en eau. Cette zone « marécageuse » d'environ huit hectares permettrait l'apport et la présence d'un plan d'eau important dans une partie du Bois particulièrement touchée par l'abaissement de la nappe phréatique qui a résulté des travaux du boulevard périphérique, et rendrait possible l'implantation d'espèces végétales particulières (joncs, nymphéas, etc.) créant un élément de variété intéressant par rapport au milieu forestier environnant.

Au total, avec le Lac Inférieur, ce sont près de six kilomètres de promenades sur l'eau qui seraient offerts aux promeneurs en plein milieu naturel, dans des conditions de calme, avec l'agrément de multiples petits aménagements paysagers : petits ponts, rochers, cascades, lentilles d'eau, etc.

Une estimation grossière du coût de cet ensemble de réalisations le chiffre aux alentours de 18 millions de francs, auxquels s'ajouterait un investissement presque de la même importance pour l'aménagement paysager du carrefour de Longchamp. La création de la voie paysagère et le traitement en faveur de la promenade des allées qui seraient interdites à la circulation automobile peuvent être évalués aux alentours d'une cinquantaine de millions de francs.

Réparti sur plusieurs années, cet effort financier n'apparaît donc pas hors de portée des possibilités de la collectivité parisienne.



ESPACE LIBÉRÉ

espace libéré

voie neutralisée

Les interdictions de la circulation dans le Bois.

Tandis que s'élabore le plan d'ensemble de la remise en valeur progressive du Bois de Boulogne, des mesures immédiates en amorcent et en préfigurent la réalisation. C'est ainsi que 22 kilomètres de voies ont d'ores et déjà été totalement fermés à la circulation automobile, et que pendant plusieurs jours de l'été une zone importante du Bois a été complètement interdite au passage et au stationnement des voitures à la suite d'un arrêté du Préfet de Police en date du 9 mai 1977. Il est parfois souhaité que la politique de la Ville se cantonne à de telles mesures, ne concernant à titre définitif que des allées très secondaires, et ne touchant aux grands axes d'écoulement du trafic que de manière très provisoire. Si un tel choix résultait du large débat engagé sur ce problème, il ne peut être nié que, malgré d'incontestables avantages — dont celui de la facilité — il laisserait subsister les plus graves inconvénients de la situation présente : impossibilité de résorber les grands « coups de sabre » de voies de caractéristiques presque autoroutières qui morcèlent le Bois ; maintien de nuisances redoutables pour l'avenir du massif forestier ; abandon de toute tentative réelle de réaménagement de certains espaces (les grandes allées ; le rond-point de la Cascade...) pour la promenade, le sport, l'agrément. Sauf à considérer que le véritable détournement d'usage, dont le Bois est aujourd'hui l'objet, est dans la nature des choses et qu'il convient de l'accepter comme un fait accompli et irréversible, il paraît indispensable, malgré toutes les difficultés, d'aller au-delà, sans pour autant tomber dans l'irréalisme. C'est pourquoi le projet présenté au Conseil de Paris s'est efforcé d'élaborer une redistribution des flux automobiles actuels, mais non à envisager leur totale disparition ou leur complet rejet hors du Bois ; c'est pourquoi aussi il a parfois suscité aussi bien les critiques « maximalistes » des partisans d'une exclusion totale du passage des voitures, sans aucune solution de remplacement, que les reproches de ceux qui, sans trop oser le dire, s'accommodent en réalité fort bien de la situation actuelle, pourtant peu admissible au regard des préoccupations d'environnement et d'écologie dont ils se disent souvent les défenseurs.

BOIS DE VINCENNES

Les projets de réhabilitation.

Le Bois de Vincennes, premier par sa dimension des espaces verts de Paris (950 hectares), appelle à l'évidence une politique de réhabilitation et de réaménagement inspirée par les mêmes volontés que celles qui s'appliquent au Bois de Boulogne.

La nécessité de cette remise en valeur du Bois de Vincennes apparaît à l'examen de sa situation actuelle.

Indépendamment des problèmes quotidiens d'entretien, de fonctionnement, de police qui se posent naturellement dans un espace de cette taille et qui réclament chacun des solutions de détail, trois phénomènes majeurs affectent la fonction même du Bois, la perception que peut en avoir l'usager et le caractère du site :

1. La vocation de cet ensemble en tant qu'espace forestier n'est aujourd'hui que très partiellement maintenue.

Des surfaces importantes s'en trouvent en effet complètement détournées : les mutilations subies par la forêt aux 19e et 20e siècles, du fait des extensions du domaine militaire, ont le plus souvent fait place, lorsque ces emprises ont été libérées, à l'implantation d'activités et d'installations de nature très diverse : ainsi les concessions et équipements, à accès plus ou moins réglementé, représentent, en 1976, 304 hectares, soit le tiers de la superficie totale du Bois. La plupart de ces réalisations conviennent, il est vrai, du fait de leur objet (équipements sportifs, école horticole, parc floral, Institut d'Agronomie Tropicale...) ou de l'animation qu'elles suscitent (parc zoologique, restaurants, Théâtre de la Cartoucherie, etc...) à la définition d'un grand parc urbain de détente et de loisirs.

Toutefois, leur proportion par rapport aux surfaces plantées atteint sans doute un seuil maximum et leur localisation compromet l'unité du Bois : groupées dans leur presque totalité au plein cœur de l'ancienne forêt, ces emprises créent une profonde coupure entre deux masses végétales que sépare une vaste étendue déboisée et dénudée.

2. Le morcellement de l'espace forestier ne tient cependant pas seulement à sa désarticulation par les entailles et les enclaves qu'y découpent les divers types d'équipements et de concessions. Il provient aussi et surtout de l'importance des flux de circulation automobile qui parcourent les allées du Bois ; conçues au temps de Louis XV et à celui d'Haussmann comme des lieux de promenade, elles font fonction aujourd'hui de grands axes routiers. A l'heure de pointe du matin, en semaine, 17 000 véhicules environ pénètrent dans le Bois par l'une quelconque des voies qui le traversent ou qui forment sa lisière. Des flux de 4 500 à 5 000 véhicules/heure sont enregistrés en certains points sensibles, tels que l'esplanade du Château et la corne orientale du lac Daumesnil. Durant les week-ends d'été, on peut dénombrer près de 10 000 voitures en stationnement à l'intérieur du Bois ou à sa bordure (en l'absence même de réunion à l'hippodrome de Vincennes).

Cette invasion du Bois par l'automobile a pour effet de le fractionner en un « manteau d'Arlequin » de sous-espaces que cernent les courants de circulation, alors pourtant que la perception par l'usager d'une zone de forêt, de calme, de verdure, semble dépendre avant tout de la possibilité d'un cheminement continu, sans ruptures et cou-

pures trop fréquentes ou trop marquées.

L'afflux des véhicules engendre son habituel cortège de nuisances : danger pour les piétons et les cyclistes, d'autant plus que la vitesse de circulation est souvent excessive ; bruit et pollution, détérioration des pelouses et des sous-bois par le stationnement abusif, mettant en péril l'équilibre écologique du milieu végétal.

L'agrément de la pratique du Bois par le promeneur ou le sportif s'en trouve d'autant plus atteint que certains des sites les plus intéressants (bordures des lacs Daumesnil et des Minimes, abords de la Redoute de Gravelle, esplanade du Château) sont malheureusement aussi parmi les points les plus importants de passage et de concentration de ces courants de circulation.

3. Dans de telles conditions, la composition paysagère du site du Bois de Vincennes continue de présenter une grande incohérence : non seulement de grandes zones extrêmement contrastées et mal reliées les unes aux autres y coexistent et s'y confrontent, mais encore, dans la plupart d'entre elles, le traitement de l'espace et celui des équipements qui y trouvent place s'effectuent le plus souvent au coup par coup et de manière trop disparate. La référence aux plans, dont la mise en œuvre ne fut jamais conduite à son terme, de la Faluère puis d'Alphand, l'établissement plus récent d'un plan d'ensemble par M. Trouvelot, n'ont pas jusqu'à présent suffi à donner à la politique d'aménagement du Bois la définition globale qu'elle réclame.

Un projet de réhabilitation et de mise en valeur du Bois de Vincennes doit ainsi s'attaquer aux divers aspects de la dégradation dont il est aujourd'hui l'objet.

A cet égard, la réorganisation fonctionnelle de l'espace et son réaménagement paysager ont pour condition nécessaire et parfois préalable une profonde modification des conditions actuelles de circulation et de stationnement de la voiture automobile au sein du Bois.

Le stationnement des voitures, non seulement en bordure des voies mais jusque dans le sous-bois, contribue à mettre en péril l'équilibre écologique de la forêt. Le Bois de Vincennes a été particulièrement touché par les maladies récentes de certaines espèces.

I - La réorganisation de la circulation et du stationnement.

A - La situation actuelle et le principe retenu.

Le Bois est parcouru et bordé par 45 kms environ de voies ouvertes à la circulation qui assurent d'importants mouvements de transit et qui desservent les espaces attractifs et les équipements qu'il comprend.

L'analyse détaillée des circulations — appuyée sur des enquêtes précises concernant la pointe du matin (1) — permet de dégager quatre axes principaux de circulation.

- Au Nord du Bois, une liaison Est-Ouest Nogent-Paris emprunte l'avenue de Nogent (RN 34) puis se distribue entre la RN 34 et les avenues des Minimes et de Daumesnil pour atteindre Paris aux Portes de Vincennes, de Saint Mandé et Porte Dorée.

- A partir de l'Est et du Sud-Est du Bois, une liaison diagonale joint Saint Maur et Joinville à Fontenay, Vincennes et Paris, en empruntant notamment l'avenue du Tremblay et la route de la Pyramide.

- Au Sud, une seconde liaison radiale Est-Ouest, entre Paris et la banlieue, et qui débute à Joinville et Saint Maur, s'organise sur des itinéraires dont la route de Gravelle forme la partie centrale. Côté Paris, les véhicules aboutissent soit à la Porte de Charenton en suivant la route de Gravelle, soit à la Porte de Reuilly ou à la Porte Dorée en empruntant les voies qui bordent le lac Daumesnil.

- Une liaison de rocade de banlieue enfin, utilisant l'avenue de Saint Maurice ou des itinéraires parallèles, joint Saint Mandé à Charenton, Saint Maurice et au pont de Charenton.

L'importance de ces liaisons a conduit à écarter une politique qui consisterait — comme cela a été parfois suggéré — dans l'interdiction pure et simple du Bois à la circulation automobile. Par ailleurs, la dimension même du Bois de Vincennes ne semble pas rendre souhaitable des mesures restrictives à l'encontre de l'utilisation de la voiture particulière, bien adaptée aux déplacements de loisirs, par l'usager qui désire fréquenter le Bois. La venue de certaines catégories de citadins — par exemple accompagnés de très jeunes enfants ou de personnes âgées — en est même, dans une certaine mesure, captive. Et il en est d'autant plus ainsi que les stations de transport en commun desservant le Bois sont relativement éloignées de ses principaux points d'attraction.

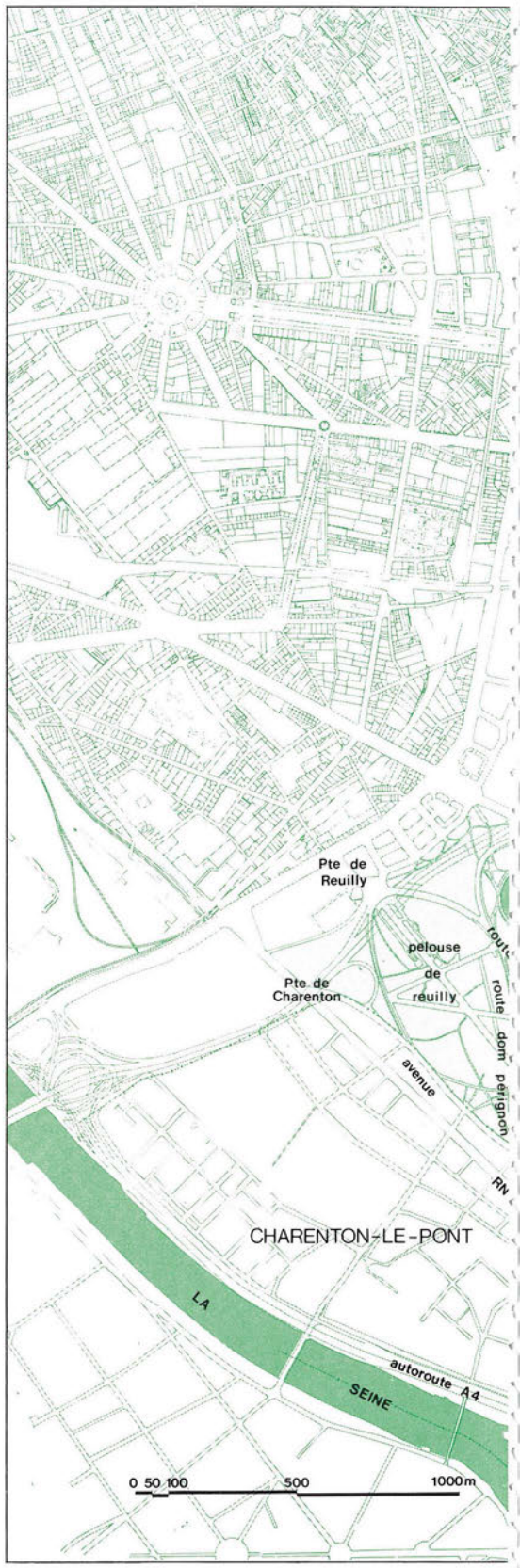
Dès lors, la politique proposée repose sur les principes suivants :

- Soulager le plus possible, et de manière progressive, le Bois du trafic de transit en concentrant celui-ci sur certains itinéraires convenablement aménagés ;

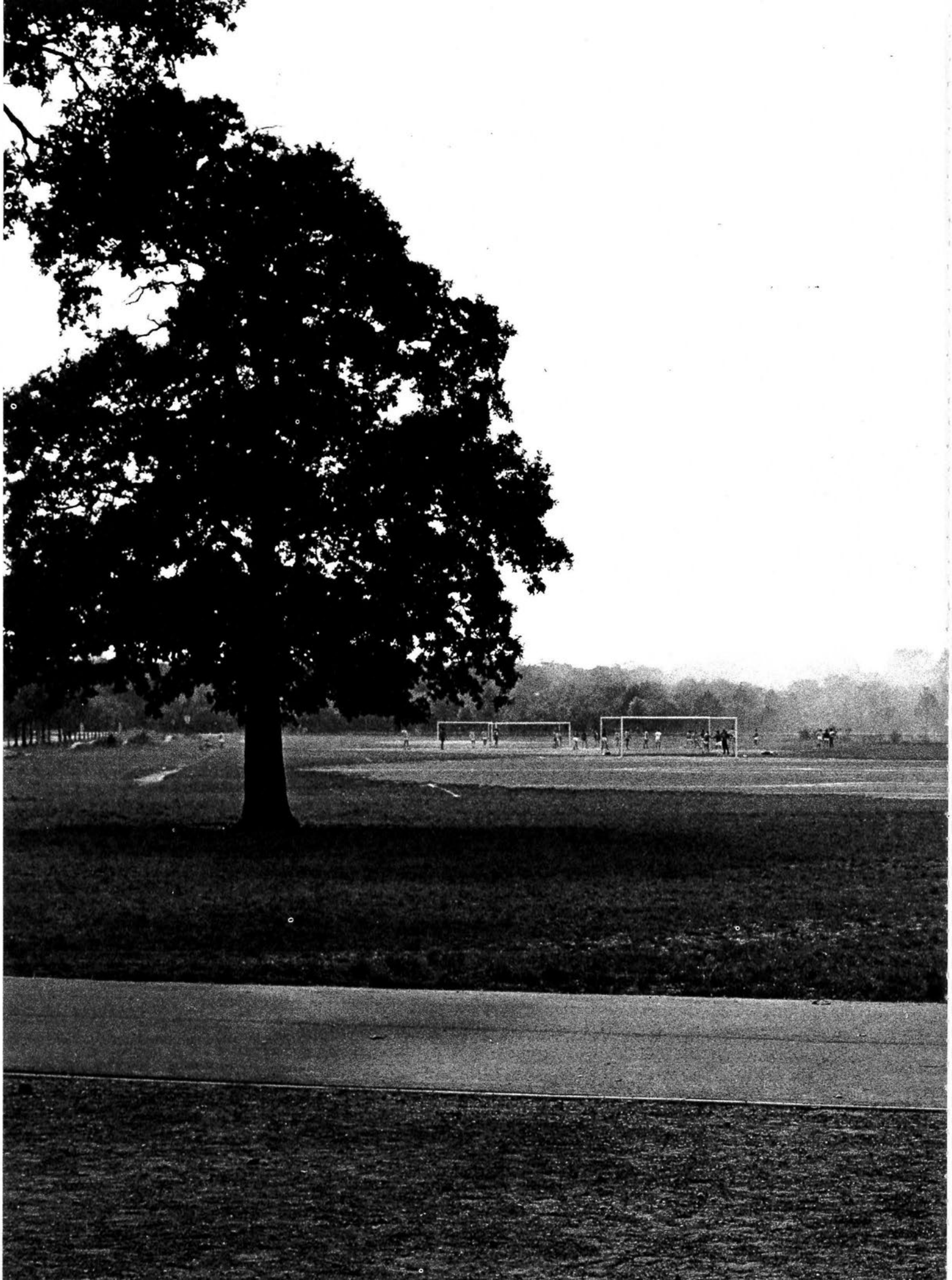
- Assurer cependant une bonne desserte automobile du Bois et de l'ensemble de ses équipements, ainsi que les possibilités de stationnement indispensables ;

- Renforcer d'autres modes de déplacement à l'intérieur du Bois.

(1) Les chiffres établis par les enquêtes de l'APUR ont été corroborés par les comptages effectués par la Direction de la Voirie, ainsi que par ceux de la Préfecture de Police concernant les portes de Paris.



MONTREUIL-SOUS-BOIS
FONTENAY-SOUS-BOIS
VINCENNES
Pte de Vincennes
avenue de paris (RN 34)
Pte de St. Mandé
CHATEAU
FORT DE VINCENNES
route des sabotiers
avenue de
route de fontenay
NOGENT SUR MARNE
lac de saint-mandé
avenue des minimes
esplanade du château
avenue des minimes
Pte Jaune
nogent (RN 34)
PARC FLORAL
route
SAINT-MANDE
daumesnil
route de la tourelle
LAC DES MINIMES
circulaire
route du champ de manoeuvres
CARREFOUR de la PYRAMIDE
I.N.S.
route de la faluère
route de bourbon
Pte Dorée
avenue
route de ceinture
parc zoologique
avenue de saint maurice
l'asile national
route de la tourelle
route de la tourelle
STADE PERSHING
tremblay
mortemart
(RN 4a)
route du bosquet
DAUMESNIL
avenue de ceinture
route du bac
CARREFOUR de la CONSERVATION
route du parc
route de saint louis
route de la belle étoile
route de saint Hubert
CARREFOUR de BEAUTE
VELODROME
route de la tribunes
dauphine
route du pesage
HIPPODROME de VINCENNES
route de la ferme
JOINVILLE-LE-PONT
de gravelle
CARREFOUR de la PATTE D'OIE
ruisseau de gravelle à
route du pyramide stratégique
SAINT-MAURICE
avenue de gravelle
route de gravelle
lac de gravelle
route
autoroute A4
pont de Charenton
LA MARNE
échangeur des canadiens



La plaine de la Faluère, la plus proche de l'Esplanade du Château, est la première de quatre grandes plaines qui totalisent une quarantaine de terrains de grands jeux (football et rugby). Elle est entourée d'une piste réservée aux cyclistes, peu fréquentée par les adultes faute d'une longueur convenable. A terme, cette piste cyclable serait réservée aux enfants et adolescents.

B - La redistribution progressive de la circulation de transit.

Cette politique tire parti de la mise en service ou de la réalisation future de grandes infrastructures de transport passant à la périphérie immédiate du Bois de Vincennes :

- au Sud, ouverture de l'autoroute A 4 (automne 1976),
- au Nord, prolongement de la branche du RER par le tronçon central et par la liaison vers Marne-la-Vallée,
- à l'Est, poursuite de l'aménagement de l'autoroute A 86 et de l'aménagement de la N. 186.

Ainsi, avec l'ensemble que forment, à l'Ouest, le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux, le Bois de Vincennes se trouvera-t-il, à terme plus ou moins proche, au centre d'une maille de moyens de communication régionaux, ferrés ou routiers, exceptionnellement importante.

En présence de ces perspectives, il apparait possible et souhaitable de dériver une partie des déplacements qui s'effectuent aujourd'hui à travers le Bois vers les infrastructures nouvelles de communication appelées à entrer en service.

Alors que la politique globale déterminée pour Paris et la Région Parisienne vise à assurer aux transports en commun un rôle accru, notamment en ce qui concerne les migrations alternantes, on comprendrait difficilement que l'occasion de l'achèvement du R.E.R. ne soit pas saisie pour diminuer l'écoulement de ce type de trafic à l'intérieur du Bois. De même, la réalisation jusqu'aux portes de la capitale d'une voie routière telle que l'autoroute A 4 a comporté, parmi ses justifications majeures, celle de permettre à des flux automobiles empruntant aujourd'hui un réseau mal adapté et incommode de se dérouler sur un équipement spécialisé, conçu à cet usage. Refuser de tirer parti des circonstances favorables qui résultent de tels investissements pour provoquer un certain reflux de la circulation de transit dans le Bois reviendrait sans

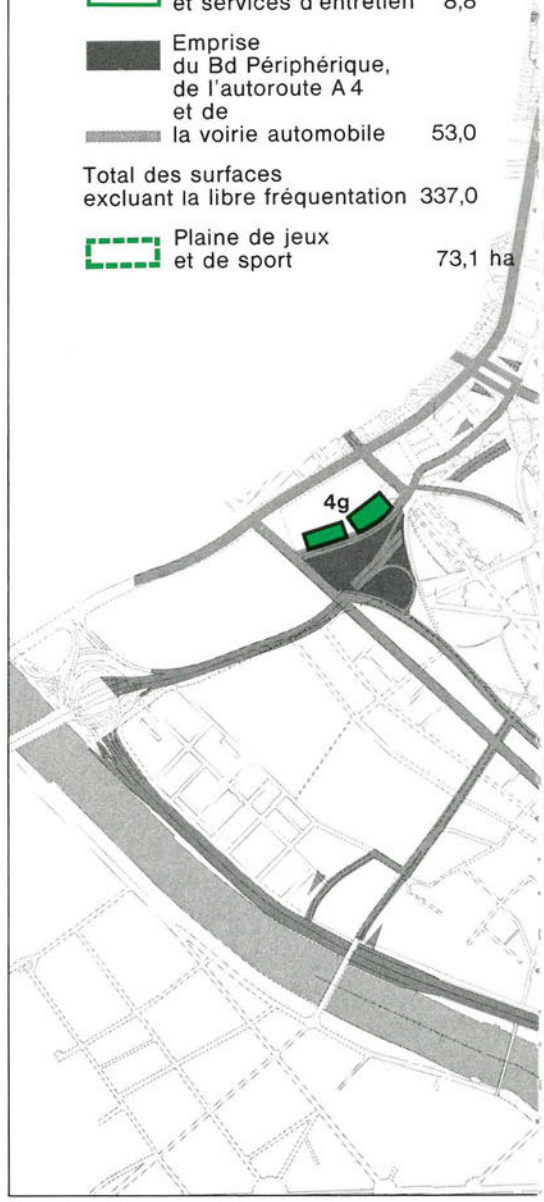
CONCESSIONS

	surfaces en hectares	
1 Emprises interdites d'accès :		
1 a - Fort de Vincennes	20,00	
1 b - Quartier Carnot	7,80	
1 c - Redoute de Gravelle	3,20	
		31,00
2 Hippodrome :		**50,00**
3 Parcs et jardins :		
3 a - Parc Zoologique	15,00	
3 b - Parc floral	26,00	
3 c - Arborétum de l'école du Breuil	13,00	
		54,00
4 Equipements sportifs :		
4 a - Stade de Vincennes	7,80	
4 b - Stade Pershing	3,20	
4 c - Stade de Joinville	5,50	
4 d - Club équestre Bayard	2,10	
4 e - Vélodrome municipal	4,00	
4 f - Tir à l'arc	0,10	
4 g - Jeux de boules : St-Mandé 12e arrt Charenton Nogent La Dame Blanche	3,00	
		27,50
5 Equipements publics :		
5 a - Institut National des Sports	28,00	
5 c - Faculté de Vincennes Paris VIII	4,50	
5 d - Ecole horticole du Breuil	9,30	
5 d - Institut d'Agronomie Tropicale	8,00	
		49,80
6 Divers :		
6 a - Cartoucherie - théâtres	3,00	
6 b - Marineland	5,00	
6 c - Centre de culture bouddhique	1,00	
6 d - Cimetière de Charenton	1,00	
6 e - Gare R.A.T.P.	1,00	
6 f - Restaurants, cafés, buvettes :	3,90	
Chalet des Iles	1,30	
Rest. de la Porte Jaune	0,80	
Rest. du plateau de Gravelle	0,90	
Rest. de St-Mandé	0,30	
Rest. La Chesnaie du Roy	0,55	
Petits chalets divers	0,05	
		14,90
7 Terrains libérables :		
7 a - Ancien E.R.M. partie nord	5,80	
7 b - Anciens logements militaires	3,20	
		9,00
TOTAL		**234,40**
arrondi à		**234**

CONTRAINTES ET CONCESSIONS

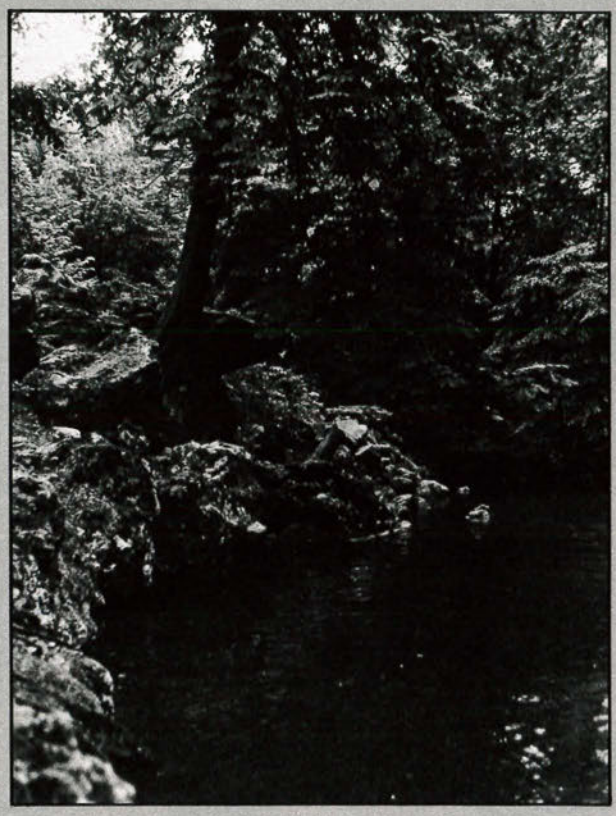
ÉTAT ACTUEL

6d	Concessions	
	Enclos interdits au public	31,0 ha
	Enclos à accès limité	89,0
	Enclos à accès périodique	67,0
	Enclos à accès payant	49,0
	Enclos de reboisement	40,0
	Enclos de pépinières et services d'entretien	8,8
	Emprise du Bd Périphérique, de l'autoroute A 4 et de la voirie automobile	53,0
	Total des surfaces excluant la libre fréquentation	337,0
	Plaine de jeux et de sport	73,1 ha

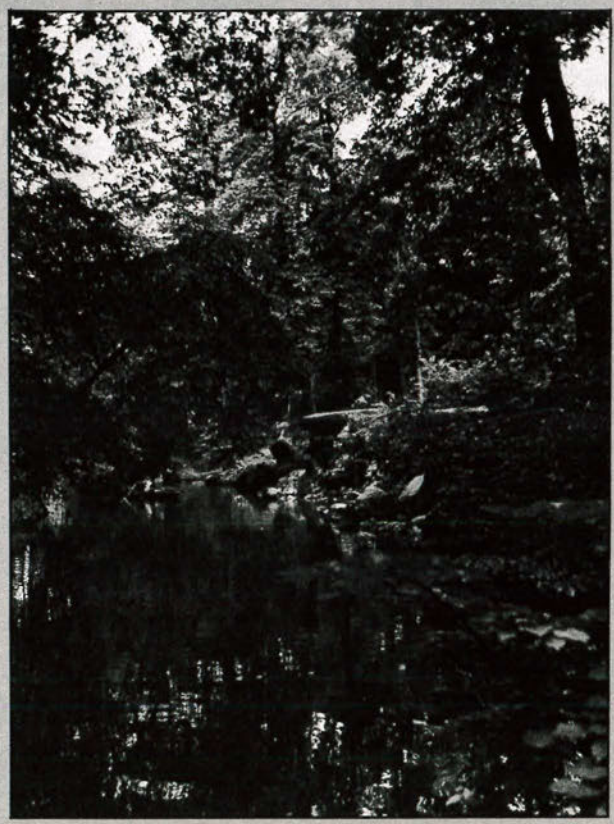


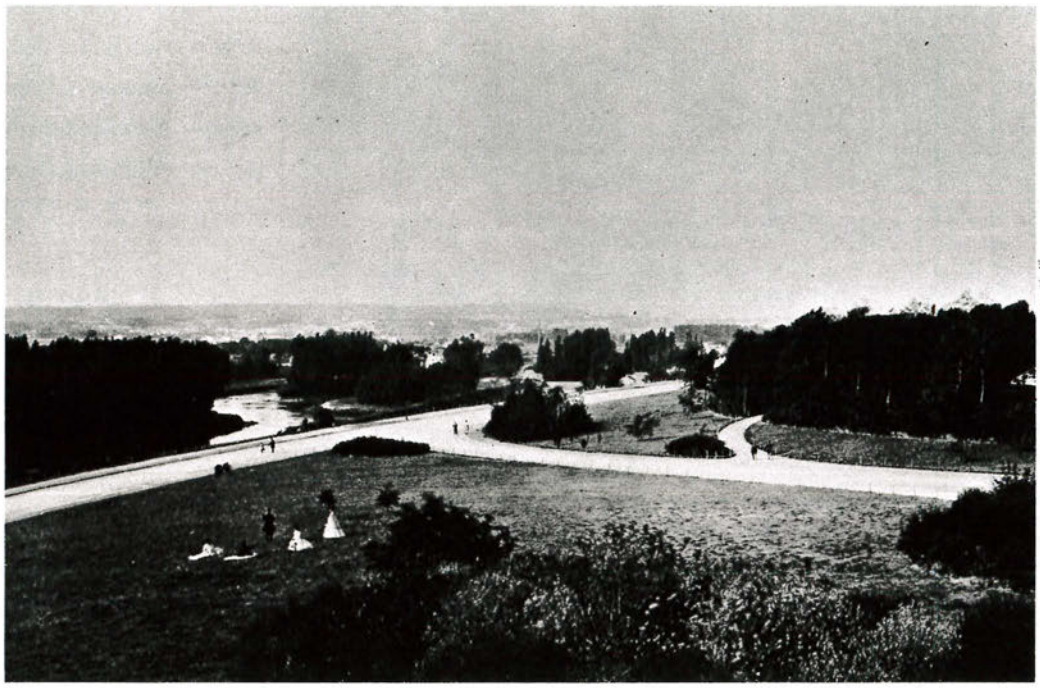
C'est dans la partie centrale du Bois et à sa limite Sud-Est que se localisent surtout les grandes emprises d'équipements de concessions ou d'enclos divers qui ne sont pas librement accessibles au public et qui démembrent quelque peu l'unité de cet espace forestier. La coupure entre les deux massifs boisés qui entourent le Lac Daumesnil et le Lac des Minimes s'en trouve renforcée et aggravée.

CASCADE SUPÉRIEURE



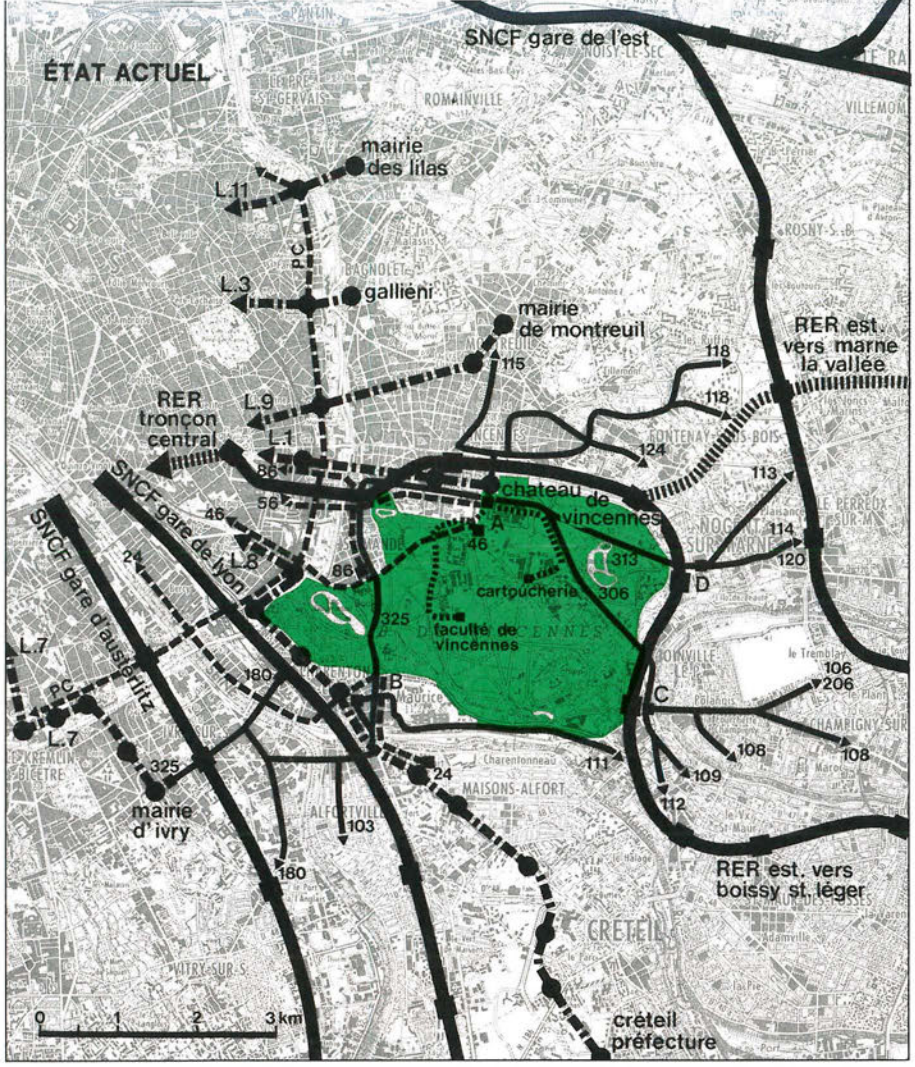
LES CASCADES





VUE PRISE DU PLATEAU DE GRAVELLE

La comparaison des photos de mêmes sites, prises en 1866 et aujourd'hui, met en lumière certains aspects de la dégradation du paysage du Bois : tarissement de son système aquatique et, de ce fait, disparition des jeux de cascades (Lac des Minimes) ; encerclement de plus en plus oppressant par un tissu urbain dense de sites dont la qualité tenait aux voies dégagées offertes sur un vaste panorama (Plateau de Gravelle).



RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

- Réseau ferré régional
- extensions (ouverture prévue fin 1977)
- Réseau métropolitain
- Autobus urbains
- Autobus suburbains
- Autobus services spéciaux

Terminus lignes d'autobus.
A : 56 - 115 - 118 - 124 - 306 313 - 325
B : 103 - 111
C : 106 - 108 - 109 - 112 - 206 306
D : 113 - 114 - 120 - 313

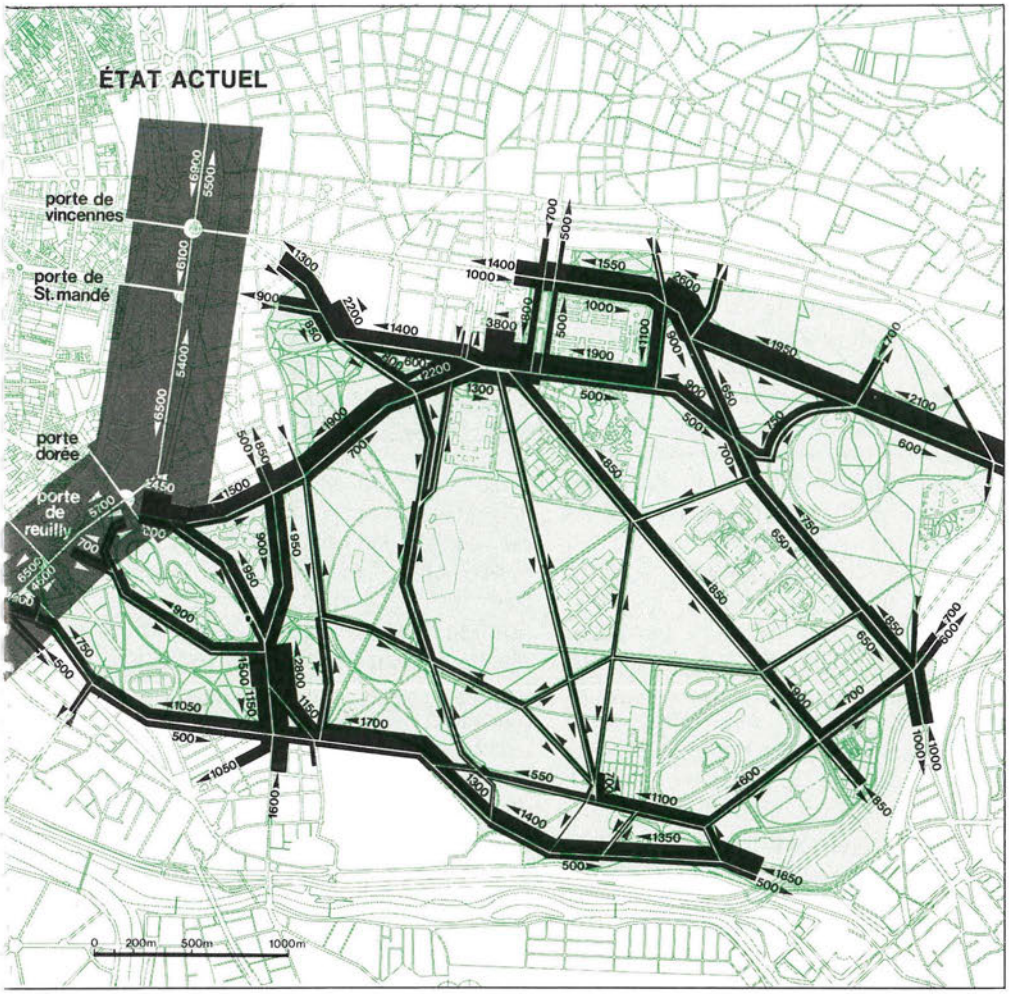
RÉSEAU ROUTIER

Grands intinéraires autoroutiers
- Existants
- Programmés au 7e plan
- Echangeur complet et partiel

Grands itinéraires routiers

Autres itinéraires importants

CIRCULATION DE TRANSIT
FLUX



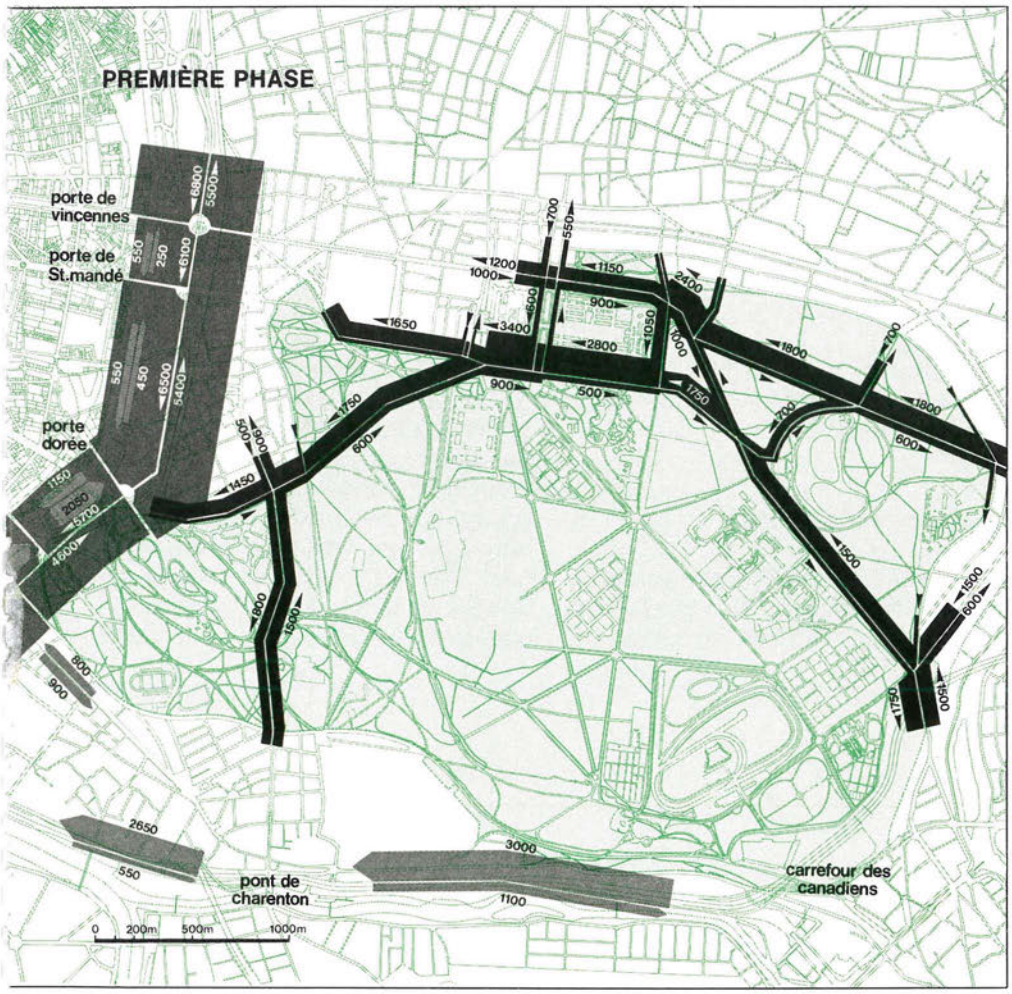
Flux à l'heure de pointe du matin
en véhicules/heure

500 1000 2000 3000

Seuls les flux transitant par le bois de Vincennes sont pris en compte (comptage mai 1976)

Boulevard Périphérique

Trafic moyen 1975



(A 4 utilisée, route de Gravelle fermée)

Flux à l'heure de pointe du matin
en véhicules/heure

500 1000 2000 3000

Seuls les flux transitant par le bois de Vincennes sont pris en compte.

Flux reportés en sus des flux actuels en rocade autour de Paris et sur N 5 et A 4.

Boulevard Périphérique

(trafic moyen 1975)

doute à risquer de la voir s'y renforcer. Il parait très vraisemblable, en effet, que le développement du réseau routier régional enserrant le Bois aurait pour conséquence d'y attirer des flux supplémentaires, générés par la proximité de ces grands axes routiers, si aucune action volontariste n'était entreprise pour éviter cet enchaînement naturel et pour obtenir, grâce à une redistribution des courants de circulation, le résultat contraire. A tout le moins, l'addition aux trafics s'effectuant sur les grandes voies primaires de ceux qui continueraient de se dérouler sur le réseau du Bois — si la capacité n'en était pas réduite — conduirait à un accroissement du chiffre total des mouvements radiaux de véhicules par rapport à Paris. Compte tenu de la politique générale retenue à cet égard, tel n'est évidemment pas l'objectif souhaité. Le statu quo en ce qui concerne la présence du transit automobile dans le Bois apparait en tout état de cause bien improbable : ou bien, au terme de quelques années, le rôle de cet espace — à vocation forestière — pour l'écoulement et la diffusion de ce type de trafic se trouve renforcé, ou bien des mesures interviennent pour en provoquer la redistribution et le regroupement.

Naturellement, il convient de prendre soin, à cette occasion, que la concentration des déplacements de cette nature sur un itinéraire déterminé ne soit pas telle qu'elle interdise la diffusion convenable des usagers vers leurs différents points de destination, notamment dans Paris.

Ces diverses considérations amènent ainsi à proposer une politique de report progressif des courants de transit automobile qui traversent aujourd'hui le Bois sur une partie seulement du réseau actuel et sur les nouvelles infrastructures routières, à mesure de leur mise en service.

Ces propositions sont étudiées de telle manière qu'elles permettent une répartition des flux entre les diverses portes de Paris semblable à celle que l'on peut constater aujourd'hui. Si elles tirent parti de la réalisation d'une infrastructure routière spécialisée comme l'autoroute A 4, elles ne reposent pas — au contraire — sur un transfert de trafic de caractère urbain où la circulation est déjà trop dense. Le regroupement de certains itinéraires à l'intérieur du Bois — au-delà de ces voies auxquelles ils viennent de toute façon se raccorder — ne doit pas avoir pour effet d'y accroître ces flux : que la confluence ou l'éclatement de la circulation, telle qu'elle existe aujourd'hui, s'opère en amont ou en aval des axes intéressés par un nombre moins important de canaux ne peut provoquer l'augmentation des débits constatés sur le tronc commun, dès lors que la largeur de sa section courante et la capacité globale des carrefours qui en commandent l'accès ou le débit ne se trouvent pas augmentées.

Bien au contraire, l'interdiction de certains transits à travers le Bois, l'utilisation accrue qui devra, par suite, être faite de l'autoroute A 4 et plus tard de A 86, doivent avoir pour effet de décharger quelques unes de ces voies urbaines, notamment l'avenue de Gravelle, et, au pire, de maintenir les flux à leur niveau d'aujourd'hui.

Enfin, et alors que l'achèvement du R.E.R. devrait se traduire par un certain report sur les transports collectifs de déplacements qui s'accomplissent aujourd'hui en voiture individuelle, tous les calculs effectués pour l'étude de l'écoulement des flux, compte-tenu des mesures proposées, ont pris pour base l'hypothèse du maintien à leur niveau actuel des chiffres du transit automobile, de même que de leur distribution entre leurs différents points d'aboutissement à Paris. C'est dire que l'infléchissement — qui a toutes les chances de survenir — dans le choix qu'opèrent actuellement les usagers traversant le secteur intéressé entre les divers modes de transport et les itinéraires à leur disposition sera de nature à faciliter grandement la mise en œuvre de la politique proposée.

1. La première phase

• Indépendamment de toute réalisation nouvelle, l'analyse des flux actuellement constatés à l'intérieur du Bois fait apparaître la possibilité de regrouper certains itinéraires de traversée :

— à l'Ouest, sur l'avenue de Saint Maurice,

— au Nord-Est, sur l'avenue du Tremblay (RN 4 A) et l'avenue de Nogent (RN 34).

Cette concentration permet de dégager les voies qui parcourent la partie forestière centrale et la plaine des sports, soit en les réservant au trafic de desserte (voir ci-après), soit en les fermant à toute circulation automobile.

Tout le cœur du Bois serait ainsi libéré du transit automobile.

• La mise en service complète de l'autoroute A 4, permettant de la part des usagers de nouveaux choix d'itinéraires, offre l'occasion d'un dégagement et d'une mise en valeur de la bordure Sud du Bois (notamment du plateau de Gravelle) et de la ceinture du lac Daumesnil, par le moyen d'une fermeture de l'avenue de Gravelle à l'écoulement des flux de transit dérivés vers l'autoroute. L'ouverture, vers la fin de 1977, de la branche centrale du RER et de la liaison vers Marne-la-Vallée, en offrant une alternative à certains déplacements radiaux, viendra à l'appui de cette politique. Son application devrait donc survenir entre ces deux grandes échéances marquant la mise en place de ces principaux équipements de transport d'intérêt.

Ainsi, il est proposé d'interrompre le trafic sur l'avenue de Gravelle, au droit du lac et du point de vue du plateau, le reste de la voie demeurant ouvert à la circulation de desserte, mais à l'écart des flux de transit reportés vers l'autoroute. Une telle mesure ne présenterait toutefois qu'un caractère expérimental, afin de permettre d'en apprécier exactement les effets avant de la rendre définitive. En cas de difficultés excessives, la période de pointe du matin (7 h - 9 h 30) pourrait en être exceptée malgré les problèmes inhérents à de telles distinctions dans le temps de la fonction et de l'usage d'une voie. En toute hypothèse, les aménagements paysagers à réaliser le long de l'avenue de Gravelle doivent ménager la possibilité physique d'utiliser cette voie pour

assurer l'écoulement de la circulation de transit, en cas de circonstances exceptionnelles conduisant à l'utiliser comme itinéraire de déviation de l'autoroute A 4.

L'application de ces mesures permet à l'évidence de soulager l'avenue de Gravelle d'une part très importante du trafic qui l'emprunte aujourd'hui.

Les calculs de reports de flux effectués, comme il a été dit, sur la base d'hypothèses très défavorables (pas de report de certains migrants vers le R.E.R. après l'achèvement du tronçon central, pas de modification du choix par les automobilistes de leur porte d'accès à Paris), montrent en outre que cette configuration nouvelle du réseau devrait se traduire par une très légère décharge ou, au pire, par le maintien des flux sur l'avenue de Paris, l'avenue Daumesnil (dans sa partie comprise dans le Bois de Vincennes) et l'avenue de Saint Maurice. Elle provoque au contraire, en rocade autour de Paris, une surcharge que l'ensemble formé par le Boulevard Périphérique, les boulevards des Maréchaux et la route des Fortifications doit permettre d'écouler convenablement.

2. La seconde phase

Alors que le premier temps de la libération du Bois de la circulation de transit dépend de la réalisation d'infrastructures de transport extérieures au Bois et de simples mesures de réorganisation des flux à l'intérieur de celui-ci, la seconde phase exige au contraire certains aménagements et ouvrages de voirie en quelques points sensibles des itinéraires sur lesquels vient progressivement se concentrer ce type de trafic. C'est dire que le calendrier de mise en œuvre de ces mesures sera fonction des moyens financiers accordés à la réalisation de ces travaux. Les plus coûteuses de ces opérations pourraient donc survenir alors que les aménagements entrepris hors du Bois de Vincennes auraient déjà permis d'engager la troisième phase de la politique proposée. L'objectif est essentiellement de concentrer certaines des liaisons maintenues à l'intérieur du Bois au terme de la première phase et d'en réduire les nuisances.

- L'effort de restructuration porte tout d'abord sur l'axe radial Paris-Nogent par la RN 34 :

— Entre le carrefour de la Porte Jaune et le Fort de Vincennes, cette liaison se dédouble en deux itinéraires dont l'un, qui longe le lac des Minimes, parcourt l'une des plus belles zones plantées du Bois. Il est proposé de le supprimer et de concentrer le trafic sur la RN 34 et sur la route des Sabotiers qui serait élargie grâce à la création d'un diffuseur au carrefour de ces deux voies ;

— Pour faciliter le fonctionnement du nouveau diffuseur et augmenter les possibilités d'une remise en valeur de l'espace boisé compris entre le Fort de Vincennes et le lac des Minimes, le débouché de l'avenue du Tremblay vers la RN 34 serait supprimé à partir de son intersection avec l'avenue des Minimes sur laquelle se déverserait son trafic. Une étude détaillée devrait toutefois déterminer les conditions précises d'une telle mesure ;

— Un aménagement convenable du carrefour de la Porte Jaune compléterait ces réalisations.

- Le second ensemble d'aménagements proposé concerne l'esplanade du Château de Vincennes, où une concentration de trafics très importants se produit, et dont le site exceptionnel mériterait d'être mis en valeur. La réalisation d'un passage souterrain permettrait de dégager cet espace des trafics radiaux. Les mouvements d'échanges avec les voies d'accès à Vincennes et les voies de desserte du Bois seraient assurés par une voie circulaire bordant la place au Sud.

- La troisième intervention porte sur le carrefour de la Conservation qui borde le lac Daumesnil et le parc zoologique et qui donne accés à la zone forestière centrale du Bois. Il conviendrait également de le libérer des circulations de transit par la réalisation d'un passage dénivelé.

3. La troisième étape

Elle est à nouveau liée à l'achèvement d'équipements routiers dans la zone voisine du Bois de Vincennes.

L'élargissement de la RN 186 entre Nogent et Joinville et surtout la jonction des sections de Fontenay-sous-Bois et de Créteil de l'autoroute A 86, proche du Bois, prévues au cours du 7e plan, auront pour effet de décharger notablement les autres voies de rocade à l'Est de Paris. Il deviendra alors possible de fermer l'avenue du Tremblay au trafic de transit. Ainsi celui-ci se trouverait-il concentré à terme sur deux seuls itinéraires :

— l'un, radial, par la RN 34, l'avenue des Minimes et l'avenue Daumesnil ;

— l'autre, de rocade, par l'avenue de Saint Maurice.

C - Le réaménagement de la desserte automobile du Bois.

Un accès aisé par véhicules individuels à l'ensemble *des zones attractives* et des équipements du Bois doit être maintenu à chacune des étapes de la réorganisation de la voirie. Cet objectif implique :

— d'une part, d'assurer la desserte des diverses parties du Bois,

— d'autre part, de répondre aux besoins de stationnement dans des conditions plus satisfaisantes qu'à l'heure actuelle et moins dommageables pour l'aspect du Bois et pour son peuplement végétal.

1. La mise en place de circuits de desserte :

Un système de voirie « en boucles », fonctionnant le plus souvent à sens unique permettra d'atteindre les divers équipements et concessions à partir des principaux points de Paris et de la banlieue par lesquels il est possible de pénétrer dans le Bois et rendra l'ensem-

Le Château de Vincennes et son esplanade doivent bien évidemment former l'un des éléments majeurs de la composition du Bois de Vincennes dont ils marquent une admirable porte d'entrée monumentale. Mais les casernements militaires qui l'avoisinent : à l'Est le Fort Neuf, au Sud le Quartier Carnot, occupé par la Garde Républicaine, ne constituent sans doute pas la meilleure utilisation de ces espaces exceptionnels. Quant au traitement de la place en un véritable carrefour routier, il réclame d'être complètement repris, par exemple au moyen de la réalisation d'un passage souterrain libérant l'espace d'une partie des flux automobiles qui s'y entrecroisent. Un réaménagement ambitieux de cet ensemble s'impose absolument et constitue l'un des objectifs majeurs du plan de remise en valeur du Bois de Vincennes. →

CIRCULATION TRANSIT ET DESSERTE

Voies rapides

Voies de transit

Double sens

Sens unique

Voies de desserte

Double sens

Sens unique

Voies fermées à la circulation

Voies rapides

Voies de transit

Double sens

Sens unique

Voies de desserte

Double sens

Sens unique

Voies fermées à la circulation

Affectation à titre expérimental

Tronçon fermé à la circulation

Tronçon maintenu

CIRCULATION
TRANSIT ET DESSERTE

Voies rapides

Voies de transit

Double sens

Sens unique

En dénivelé

Voies de desserte

Double sens

Sens unique

Voies fermées à la circulation

Voies réservées aux transports en commun

ble de celui-ci accessible à l'usager, sans lui imposer des déplacements à pied trop importants. Le tracé de ces circuits, plus longs et plus sinueux que les itinéraires actuellement offerts, écarte pratiquement leur utilisation pour la traversée du Bois, mais leur permet de constituer un réseau de parcours continus pour la promenade automobile à l'intérieur du Bois.

Dans l'étude de ces circuits de desserte une attention toute particulière a été apportée à celle des équipements générateurs des trafics importants ; ainsi, l'hippodrome de Vincennes et les parkings qui y sont liés sont desservis par une boucle à sens unique reliée aux principaux points d'accès du Bois (diffuseur de Beauté, échangeur des Canadiens, esplanade du Château, avenue de Saint Maurice...).

Au fur et à mesure de la mise en place du réseau principal, où la circulation de transit se concentre, les itinéraires de desserte seront progressivement adaptés afin d'assurer des conditions d'accès convenables à l'ensemble des équipements et aux différentes aires de stationnement à réaliser dans le Bois.

Un ensemble d'autres voies, dont le maintien en service n'est pas indispensable à ces circuits de desserte, seront définitivement fermées à la circulation automobile et restituées à la promenade (9 kms au total).

2. La satisfaction des besoins de stationnement

Le double objectif retenu consiste non seulement à maintenir à l'intérieur du Bois des capacités de stationnement équivalentes aux plus forts volumes constatés lors des pointes de fréquentation des dimanches après-midi d'été, mais à répondre à ce besoin d'accueil de manière moins anarchique et moins nuisible à l'agrément du Bois.

Le premier moyen, en l'absence de réalisations d'infrastructures nouvelles, consiste dans l'organisation du stationnement des visiteurs sur certaines voies ou fractions de voies dégagées plus ou moins complètement de leur trafic par les mises en sens unique du réseau de desserte et par les mesures d'ensemble de réorganisation de la circulation. Il peut donc y être fait largement recours dans la première phase d'application de la politique proposée. Dès ce moment, la fermeture des voies parcourant le plateau de Gravelle et le report du

STATIONNEMENT

Enquête du dimanche 13 juin 1976
à 16 heures

Stationnement

1e Le long des voies

——— 80 % à 100 % du linéaire de voie occupé

——— 40 % à 80 % du linéaire de voie occupé

- - - - - - - 0 % à 40 % du linéaire de voie occupé

..... Dans le sous-bois ou sur les pelouses

2e En dehors des voies

■■■■ Sur parking

▲▲▲▲ Sur espace non planté

●●●● Sur espace planté

(1 signe = 40 véhicules)

Nombre total de véhicules stationnés : 9780

ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Stationnement longitudinal :

——— Sur voirie

- - - - - - Aménagé sur trottoir ou entre arbres

Stationnement en épi :

wwwwww Sur voirie

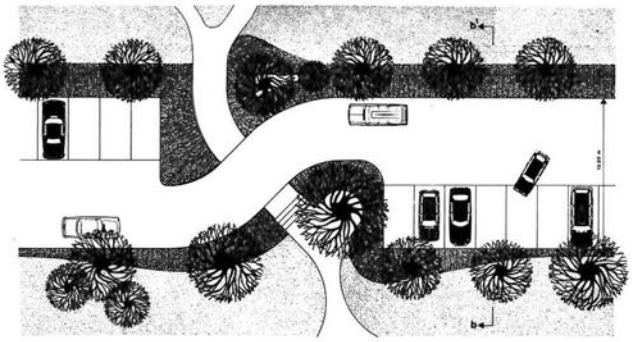
..... Aménagé sur trottoir ou entre arbres

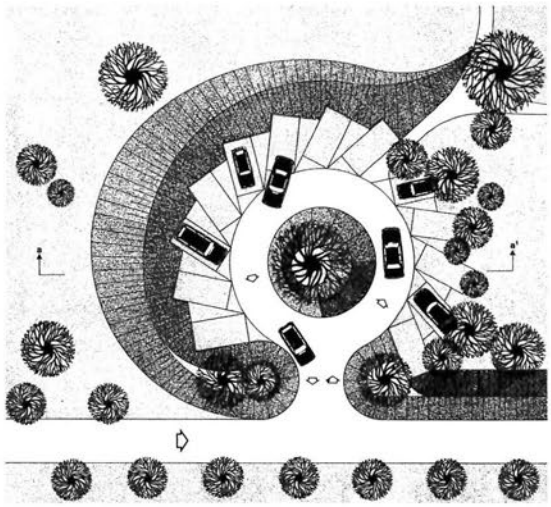
●●●● Parking paysager (● : 20 à 40 véhicules)

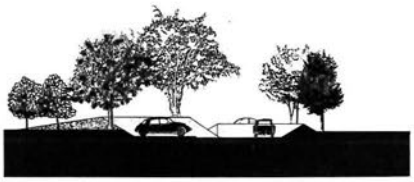
■■■■ Parking aménagé (■ : 40 véhicules)

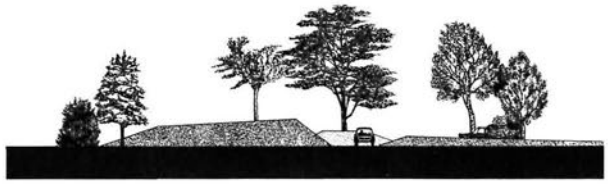
Ⓟ Parking de concession

🅿 Parking périphérique









stationnement, notamment sur le parking voisin de l'hippodrome (hors des jours de course) permettraient de dégager l'un des sites majeurs du Bois.

Cependant, ce premier type de mesures développant et disciplinant le stationnement des véhicules en bordure de certaines voies n'est évidemment pas entièrement satisfaisant.

A terme, trois autres solutions devront, selon les cas, s'y substituer ou s'y ajouter :

— l'aménagement de parkings paysagés aux endroits les plus sensibles du site, notamment dans les zones forestières, près du lac des Minimes ou de l'allée Royale ;

— le regroupement des véhicules sur des aires aménagées à cet effet dans la plaine des Sports ;

— la création de parkings périphériques au Bois desservant l'urbanisation voisine et les stations des réseaux ferrés de transport en commun et en des points de passage ou d'aboutissement de lignes d'autobus parcourant le Bois.

Trois emplacements sont proposés :

- entre la gare RER de Joinville et l'autoroute A 4 où un projet de cette nature a été antérieurement élaboré ;

- le long du cours des Maréchaux — afin de décharger du stationnement des migrants la corne du Bois située au Nord du Fort de Vincennes ;

- sur le Boulevard Périphérique enfin, entre la Porte Dorée et la Porte de Reuilly. A cet endroit, la couverture partielle du Périphérique, afin notamment d'assurer la protection des riverains contre le bruit, a été étudiée par les services techniques. La construction d'un parking en caisson assurant et complétant cette couverture représenterait sûrement une opération difficile et coûteuse en raison des exigences de ventilation de l'ouvrage de voirie ; mais elle présenterait l'avantage, tout en répondant à un besoin de stationnement indéniable dans ce secteur, de permettre l'établissement d'une bonne liaison piétonne avec le 12e arrondissement, au seul emplacement où le Bois de Vincennes est contigu à la capitale. Si toutefois une étude technique financière plus détaillée conduisait à écarter un tel projet, il semblerait très souhaitable de trouver dans cette zone un autre emplacement pour la construction d'un parc souterrain, compte tenu de l'intense fréquentation de la pelouse de Reuilly et des abords du lac Daumesnil.

L'organisation du stationnement, proposée pour le Bois de Vincennes comme pour le Bois de Boulogne, prévoit en certains endroits l'utilisation de la chaussée des voies déclassées et des voies de desserte, pour y créer des petits parkings de surface « en épi ». Le changement de côté imposé par les chicanes espacées tout le long de la voie assure une vitesse très réduite de la circulation. Le traitement en relief, en bordure de l'aire de stationnement de la voie, empêche la pénétration des voitures dans le sous-bois et dissimule la présence des véhicules au regard des promeneurs. Dans un nombre de cas limité, justifié par le relief existant et compatible avec le peuplement végétal, il est suggéré d'implanter quelques petits parkings paysagers. De forme ici circulaire, mais pouvant évoluer suivant les exigences du site, ils pourraient convenir au stationnement de 20 à 40 véhicules.

D - Le renforcement des autres moyens de déplacement.

1. Le réseau d'autobus :

La desserte du Bois de Vincennes par le réseau d'autobus peut être aisément améliorée dès la première phase de la restructuration par :

- le passage au carrefour de la Pyramide, point d'accès vers de nombreux équipements, de deux lignes, l'une prolongée (n° 46 aboutissant déjà, à la belle saison, à l'Esplanade du Château), l'autre partiellement déviée de son itinéraire actuel (n° 306 joignant le Château de Vincennes à la gare de Joinville) ;
- la création d'une ligne nouvelle, au Sud du Bois, zone non desservie aujourd'hui, dont l'attractivité sera renforcée, notamment par l'aménagement de la terrasse de Gravelle. Les modalités de fonctionnement de cette ligne seraient adaptées en fonction de la fréquentation nouvelle du Bois.

2. Le « Chemin de fer » du Bois :

Un circuit permettant la présentation du matériel de collection, actuellement entreposé par le Musée des Transports en Commun, réclamerait d'être établi à l'intérieur du Bois et y offrirait une attraction dont beaucoup d'exemples montrent l'intérêt qu'elle peut susciter dans le public. Il serait possible, avec un matériel de même style, d'étendre cette ligne et d'acheminer par ce moyen des visiteurs dans le Bois à partir de points d'accès importants (Porte Dorée et Gare de Joinville par exemple).

3. Circuits cyclistes :

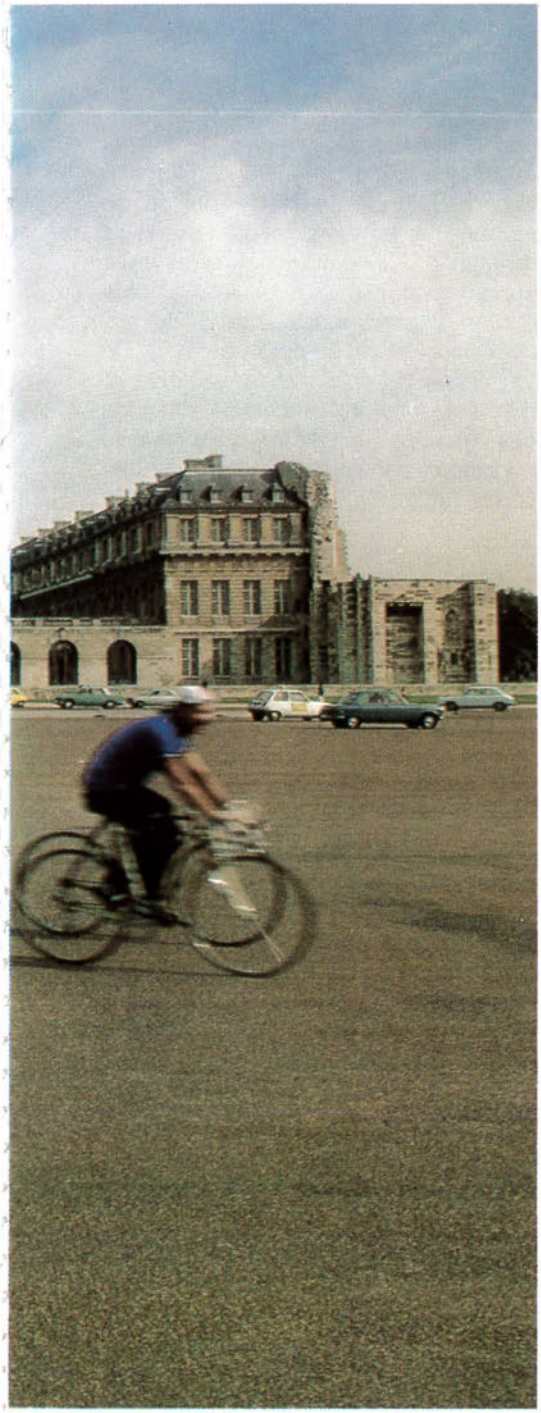
L'anneau de vitesse existant (1,4 km environ) peut immédiatement être allongé de 2 kms en utilisant la route Dauphine et la route de Bourbon. Il sera placé en site propre, totalement séparé

de la circulation automobile de desserte.

Les cyclistes pourront utiliser l'ensemble des circuits de desserte automobile du Bois qui leur assureront une pénétration aisée à partir des communes riveraines et des trajets continus sur des voies où la circulation sera réduite et mise, le plus souvent, à sens unique.

Enfin, ce réseau de promenade sera renforcé, à mesure de la mise en œuvre de la politique de réorganisation de la voirie, par la réservation aux cyclistes de sentiers dans des sites agréables (par exemple au voisinage des lacs Daumesnil et des Minimes, tout en évitant les rives mêmes des lacs, zone de très forte fréquentation piétonne).

La maladie des ormes qui sévit depuis quelques années en France, n'a pas épargné le Bois de Vincennes. A l'origine de l'inévitable abattage d'un nombre impressionnant des sujets, que certains promeneurs mal informés jugeaient « criminel », se trouve un champignon — Ceratosystis Ulmi — dont la présence provoque un desséchement progressif et irréversible de l'arbre, qui devient à son tour un dangereux foyer d'infection.



En conclusien de l'exposé de cette politique, deux remarques essentielles, qui n'ont peut être pas toujours été complètement perçues, paraissent devoir être faites :

- Le reflux de la circulation automobile dans le Bois de Vincennes ne procède pas d'une volonté de caractère quelque peu théorique : selon les spécialistes les plus qualifiés en cette matière, c'est la survie même de l'actuel peuplement végétal (1) et des reboisements que, de manière permanente, la Ville de Paris y entreprend, qui est dépendant d'un réaménagement des conditions actuelles d'écoulement et de circulation des voitures particulières à l'intérieur du Bois. C'est de ces mesures que dépendent, a fortiori, très largement les améliorations de caractère paysager qui peuvent être apportées et qui vont être présentées. Or, l'importance des réalisations prochaines en matière de transport exerçant des effets directs ou indirects sur les déplacements à travers ce secteur fait, de la période qui vient, tout à la fois celle où apparaît une opportunité exceptionnelle de changer l'état des choses existant, mais aussi celle qui comporte le risque, si rien n'est fait, de le voir se consolider et vraisemblablement s'aggraver.
- Le reflux de la circulation automobile de transit qui parcourt le Bois de Vincennes n'est pas proposé au moyen d'une politique quelque peu égoïste visant à les transférer sur les voies urbaines des communes voisines. Au contraire, la politique proposée décharge fortement l'avenue de Gravelle et, au pire, ne change pas les débits constatés sur l'avenue de Paris. Un report de trafic ne se produit, d'une part, que sur des équipements spécialisés, dont c'est précisément l'une des justifications de la construction : autoroutes A 4 et A 86, et, d'autre part — dans le jeu d'hypothèses le plus défavorable — sur l'ensemble que forment les voies de rocade de la capitale.

(1) Tel est le cas en particulier pour les ormes qui souffrent d'une maladie spécifique dont les dégâts étaient minimes lorsque l'arbre vivait dans de bonnes conditions.

Habituellement engorgée de voitures, l'Esplanade du Château se révèle dans toute son étendue et toute sa majesté aux premières heures des week-ends où des groupes de cyclistes la traversent pour rejoindre la piste d'entraînement ou les parcours de promenade. L'intérêt d'un meilleur traitement de cet espace se manifeste alors de manière particulièrement évidente.

II - Les actions de réhabilitation et de redéveloppement.

La reconquête progressive du Bois aux dépens de la circulation automobile permet d'entreprendre un plan systématique visant à rendre au plus important espace vert de la capitale son attrait et son rayonnement. A cette fin, les interventions devant tendre à l'embellissement d'un site, qui a subi de nombreuses dégradations au cours des décennies récentes, réclament d'être étroitement associées à celles qui se fixent pour objet de renforcer et d'améliorer les fonctions et l'animation de ce parc urbain.

A - La restructuration de l'espace.

L'histoire mouvementée du Bois de Vincennes explique le caractère complexe, pour ne pas dire incohérent, du mode actuel d'occupation et de traitement de ce site. Les grandes intentions de composition paysagère du temps de Louis XV ou des projets d'Alphand se retrouvent dans certaines parties du Bois et parfois s'y confrontent et s'y contredisent. Les immenses empiètements sur la forêt du domaine militaire sont tantôt récupérés par de nouvelles installations, qui se juxtaposent les unes aux autres, sans souci d'unité, tantôt laissés dans un état de quasi abandon.

Au-delà de cette sensation de désordre et de désarticulation, de ce qui formait autrefois un ensemble boisé, l'analyse de l'aspect physique et de la fréquentation du Bois y révèle toutefois quelques grandes composantes :

• A la lisière du Bois et au voisinage immédiat des communes riveraines, des espaces de fréquentation quotidienne :

— A l'Ouest, ceux-ci s'organisent autour des grands points d'attraction que forment le lac Daumesnil, le zoo de Vincennes et la pelouse de Reuilly ;

— Au Nord-Est, entre les communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent et l'avenue de Nogent, de nombreuses pelouses et clairières ensoleillées sont propices aux jeux informels et aux déjeuners sur l'herbe ;

— De même, au Sud, pour la frange située entre la ville de Saint Maurice et la route de la Tourelle à Gravelle, qui abrite en outre un des points forts du paysage du Bois : il s'agit de la terrasse de Gravelle d'où la vue s'étend largement sur la vallée de la Marne et au-delà ; c'est en effet une sorte de promontoire situé au haut d'une pente de 40 mètres qui descend vers Saint Maurice. Creusé au milieu des arbres, le lac de Gravelle constitue une sorte de château d'eau qui alimente, par des ruisseaux sinuant dans les sous-bois, tous les lacs créés il y a 100 ans ;

— A l'Est, au contraire, la coupure due à l'emprise de l'autoroute A 4 et l'existence de multiples enclos à accès limité s'opposent à la libre fréquentation de l'espace.

• Dans la partie centrale du Bois, de part et d'autre de l'axe médian que forme la route de la Pyramide, une zone d'équipements à dominante sportive : les plaines de sport (qui représentent la moitié des terrains librement accessibles dans Paris), les stades, l'Institut National des Sports, l'hippodrome de Vincennes y occupent au total 141 ha.

• Intercallés entre ces deux types d'espaces, deux massifs de caractère forestier subsistent et conservent une certaine densité et une certaine cohésion de leur peuplement végétal. Là, se rencontrent des exemples de ces hautes futaies et taillis touffus dont la nature du sol avait permis le développement à Vincennes :

— A l'Est du lac Daumesnil, entre l'avenue de Saint Maurice et la route Dauphine, on trouve une région de beaux arbres et où ce caractère a été pratiquement préservé depuis le Moyen-Age. Elle est traversée de ruisseaux qui serpentent, depuis le lac de Gravelle en direction des lacs de Saint-Mandé et Daumesnil, en longeant des sentiers particulièrement attrayants pour le promeneur ;

— Au Nord-Est du Bois, entre l'avenue de Nogent et l'avenue du Tremblay, s'étend une zone de caractère comparable à la précédente : d'épais bosquets, parmi lesquels sinuent divers petits cours d'eau, encadrent le lac des Minimes. On y trouve de petits paysages artificiels semblables à ceux qui étaient chers aux graveurs romantiques : arbres courbés au fil de l'eau, compositions rocailleuses, etc...

En présence de cette situation le parti d'aménagement proposé ne consiste pas dans un remodelage complet du Bois, guidé par un souci de reconstitution d'une image « idéale » du passé, quelle que soit à cet égard la référence choisie. Sans perdre de vue l'objectif de redonner à la composition paysagère davantage d'unité et de cohésion, il est apparu à la fois plus réaliste et plus conforme aux modes actuels de fréquentation et de pratique du Bois de Vincennes de conforter la vocation et d'améliorer le traitement de chacune des grandes unités spatiales qui le constituent sans en rechercher le bouleversement.

1. La reconstitution de la forêt

• La fermeture des principales voies routières permet de dégager entre l'avenue de Saint Maurice et la route Dauphine un espace d'environ 180 hectares dont le caractère forestier doit être nettement affirmé.

Au sein de cette zone, le renforcement du peuplement végétal et de la présence animalière (écureuils, oiseaux...), la mise en valeur des ruisseaux et des cheminements qui les longent, contribueront à offrir au citadin le dépaysement auquel il aspire. Dans l'axe du Château de Vincennes, une large allée (« Voie Royale »), figurant au

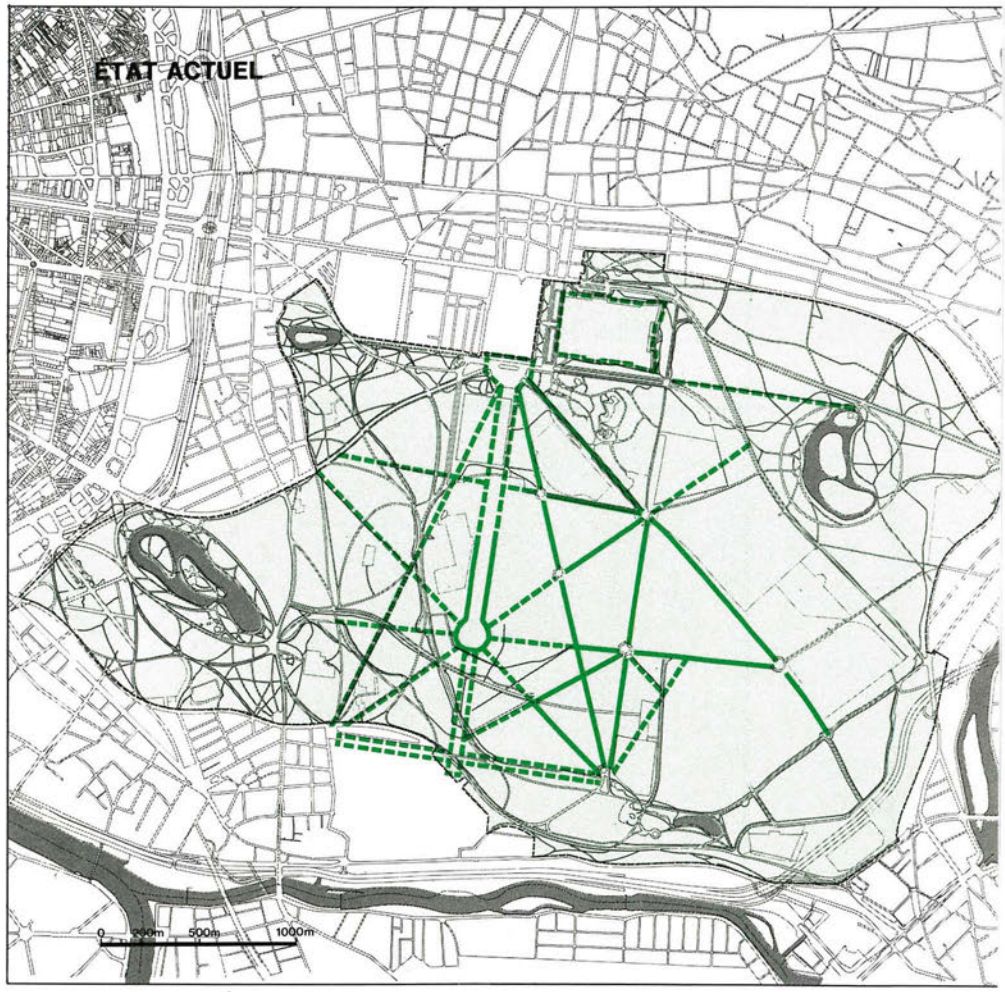
plan établi par M. Trouvelot et déjà partiellement réalisée, dessinera dans ce massif boisé un bel axe de promenade que viendront border quelques équipements (par exemple des jeux d'enfants sur les terrains de l'ancien « Etablissement Régional du Matériel » des Armées) et qui débouche sur une vaste clairière. Au-delà, la poursuite du tracé étoilé d'allées forestières rectilignes taillées dans la partie la mieux préservée du massif n'apparaît pas souhaitable. Il semble préférable d'y poursuivre le remembrement et le repeuplement de l'espace boisé et de chercher à y maintenir l'ambiance propre à une forêt « naturelle ». L'orientation choisie pour cette partie du Bois de Vincennes devrait être confortée par la restitution, à terme, des terrains qu'occupe la Faculté de Vincennes : bien qu'ils ne représentent qu'une superficie relativement faible (4,5 ha), leur localisation en enclave dans l'espace forestier les destine tout naturellement à y être rattachés lorsque les installations universitaires, aussi mal implantées du point de vue du site qu'en ce qui concerne leur desserte par les moyens de transport en commun, pourront être déplacées.

- Au Nord-Est du Bois, et à 1 500 m environ du précédent, le second massif, à dominante boisée, compris entre l'avenue du Tremblay et celle de Nogent, présente une dimension plus réduite (73 hectares environ). Sa forme plus allongée, la fréquentation que lui vaut la présence du lac des Minimes, sa position charnière entre les équipements de sport et les pelouses qui bordent les communes de Nogent et Fontenay, en font une zone de transition et affaiblissent par là même son caractère forestier. Il s'agira donc de préserver résolument celui-ci contre les menaces nouvelles dont il peut être l'objet dans un secteur aussi sensible et aussi animé. L'établissement de liaisons vertes rattachant entre elles les deux zones boisées et assurant le cheminement de l'une à l'autre doit permettre de tirer parti de leurs qualités respectives pour réaffirmer la vocation forestière qu'un bois, même en milieu urbain, doit naturellement et au tout premier chef conserver.

2. Le réaménagement de la zone d'équipements

Cette action doit être conduite dans une triple direction :

- La plaine de jeux qui occupe le centre du Bois réclame de faire l'objet d'un profond remodelage, afin tout à la fois d'améliorer l'aspect particulièrement ingrat qu'elle présente aujourd'hui et d'assurer aux sportifs de meilleures conditions d'exercice de leur activité (aires de jeux bien orientées, protégées du vent, munies de vestiaires, d'équipements d'accompagnement et de parkings). A la suite d'une étude précise menée en collaboration avec la Sous-Direction de la Jeunesse et des Sports et celle des Parcs et Jardins, il est proposé de redistribuer les terrains en les assemblant par groupes de quatre ou six, délimités par des cheminements plantés d'arbres, d'arbustes ou de haies. Ces plantations, découpant la plaine de jeux et faisant obstacle au vent, constitueront autant de « coulées » vertes qui remédieront au total dénuement actuel du paysage et permettront simultanément de relier entre eux les deux espaces forestiers par de larges promenades boisées. Ce dispositif donnera la possibilité de répartir sur l'ensemble, des quatre plaines une



PLAN TROUVELOT

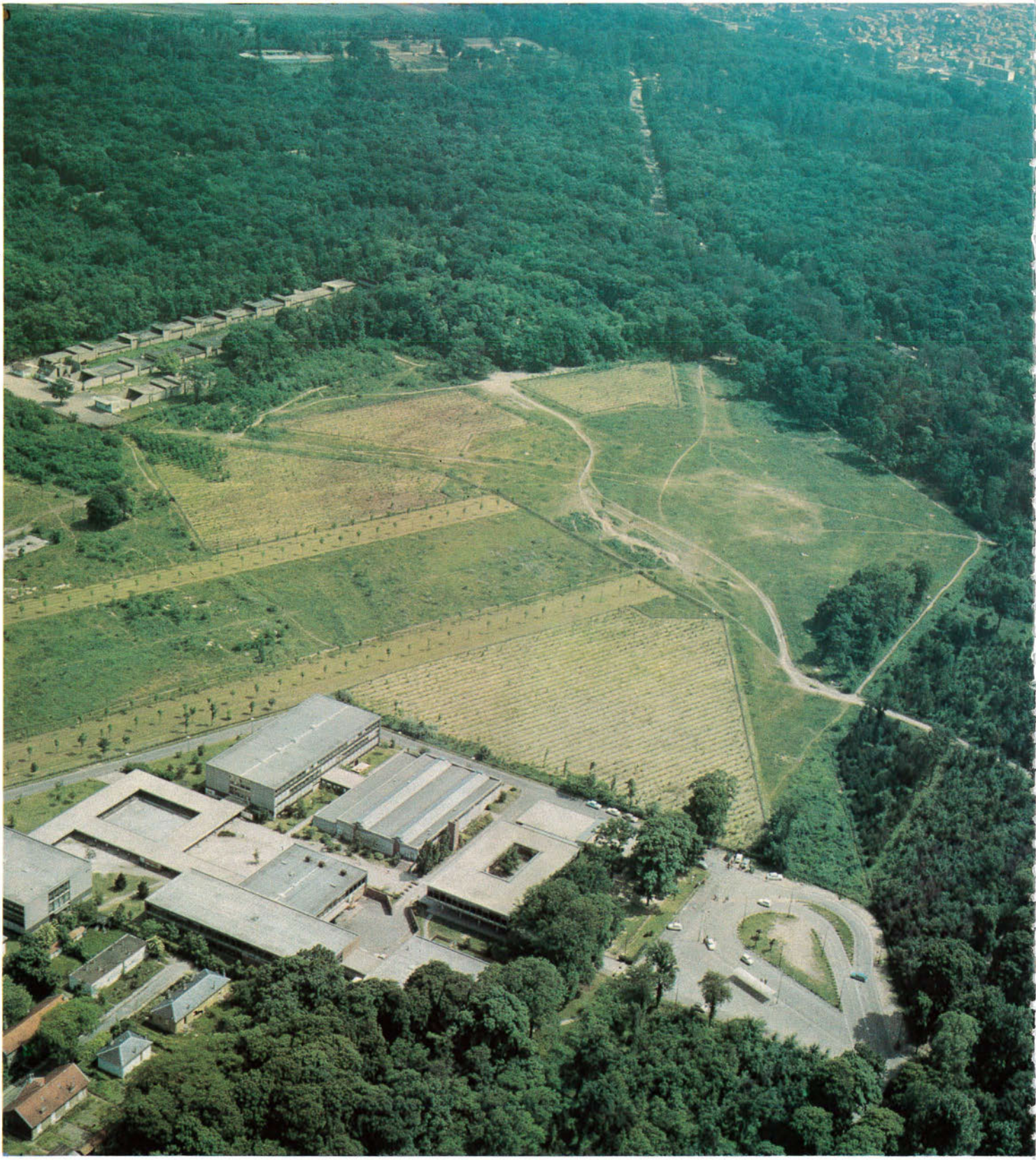
- Éléments réhabilités
- Éléments réalisés
- Éléments non réalisés

Le plan de remodelage du Bois, établi il y a une quinzaine d'années par M. Trouvelot, prévoyait de rétablir de manière systématique le tracé des grands axes rectilignes et étoilés du plan des « chasses royales ». Partiellement entreprise, avec notamment l'aménagement d'un premier tronçon de « la Voie Royale » partant de l'esplanade du Château, l'exécution de ce plan rencontre cependant, dans certains cas, des difficultés et suscite des objections qui conduisent à proposer d'en infléchir les dispositions. C'est ainsi que le prolongement de la « Voie Royale » vers le Sud réclamerait d'entailler un massif forestier assez dense, et que le tracé de la voie oblique prenant naissance à l'Ouest de l'esplanade du Château, outre qu'il implique la disparition totale du Quartier Carnot, nécessiterait des abattages d'arbres assez importants et viendrait un peu en contradiction avec le dessin donné à cette partie du Bois au cours du 19e siècle.

VÉGÉTATION
ÉTAT ACTUEL

- Pelouses
- Pépinières
- Massifs boisés forestiers
- Massifs boisés de caractère jardiné ou semi-jardiné
- En projet ou en cours d'aménagement

fort
de
vincennes
lac
de
saint-mandé
parc
floral
lac
des
minimes
I.N.S
parc
zoologique
lac
daumesnil
vélodrome
hippodrome
de
vincennes
lac de
gravelle



La « Voie Royale » du Plan Trouvelot avec son double alignement de deux rangées d'arbres, dans l'axe du Château de Vincennes, est d'ores et déjà amorcée au travers d'équipements divers dont la disparition est prévue : d'un côté les installations d'un stand de tir hérité de l'armée ; de l'autre, les bâtiments provisoires de la Faculté de Paris VIII. Au-delà de la vaste clairière sur laquelle elle aboutit, le prolongement de la Voie Royale ne pourrait se faire qu'au détriment de l'espace forestier existant.

quarantaine de terrains de jeux de ballons (football ou rugby) ainsi que trois groupes de terrains de tennis (représentant chacun huit courts) placés à l'Ouest de la plaine de la Belle Etoile ; tous ces équipements devront être progressivement dotés d'aires de stationnement convenablement aménagées, notamment en bordure de la route de la Pyramide d'où le transit automobile sera détourné. Un programme de plantations pouvant constituer la première phase de mise en œuvre de cette politique a été mis à l'étude et pourrait être engagé sans délai.

- Les bâtiments divers dont doivent s'accompagner les équipements sportifs (administration, vestiaires, buvette, etc...), ainsi d'ailleurs que ceux des autres concessions, réclament d'être traités avec plus de soin et plus de cohérence que par le passé. Certains points de regroupement de telles implantations ont, par conséquent, été définis et une sorte de cahier des charges, de caractère réglementaire, est à l'étude afin de contraindre les futures constructions de toute nature dans cette partie du Bois au respect des prescriptions concernant notamment leur importance, leur localisation, leur volumétrie et leur traitement (coloration, matériaux, revêtements, signalétique, etc...).

- Servant de voie de desserte à cette zone d'équipements, qui se dispose de part et d'autre de son tracé, la route de la Pyramide devrait être aménagée en une grande allée plantée dont la perspective vient aboutir au Château de Vincennes et former l'un des axes majeurs de la composition du Bois.

Le rond-point de la Pyramide, où confluent les principaux itinéraires de déplacement dans cette partie du Bois, constituera un point d'intérêt qui devrait faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.

3. La mise en valeur des zones de fréquentation quotidienne

La qualité de ces espaces — dont il conviendra de préserver la diversité et l'équilibre actuel entre massifs boisés à caractère jardiné et pelouses rustiques — sera principalement accrue par l'amélioration des accès depuis les communes riveraines et par une série d'aménagements ponctuels.

Les principales opérations proposées sont étroitement liées aux mesures de réorganisation de la circulation automobile précédemment exposées :

— traitement de l'esplanade du Château de Vincennes grâce à la réalisation d'un passage dénivelé ;

L'animation sportive de la Plaine Mortemart montre un aspect très différent de la pratique et de l'organisation paysagère du Bois de Vincennes.

— établissement d'une liaison piétonne avec le 12e arrondissement par dessus la tranchée du boulevard périphérique ; à la différence du Bois de Boulogne, le Bois de Vincennes ne possède en effet qu'une frontière commune très réduite avec le reste de la capitale. Il est essentiel de rechercher les dispositifs d'aménagement les plus appropriés — par exemple à l'occasion de l'étude d'un parc de stationnement nécessaire dans ce secteur, ou du traitement des problèmes de protection phonique des riverains à l'égard des nuisances du boulevard périphérique — pour assurer de meilleures possibilités de passage entre le Bois et les quartiers de la Porte Dorée et de la Porte de Reuilly ;

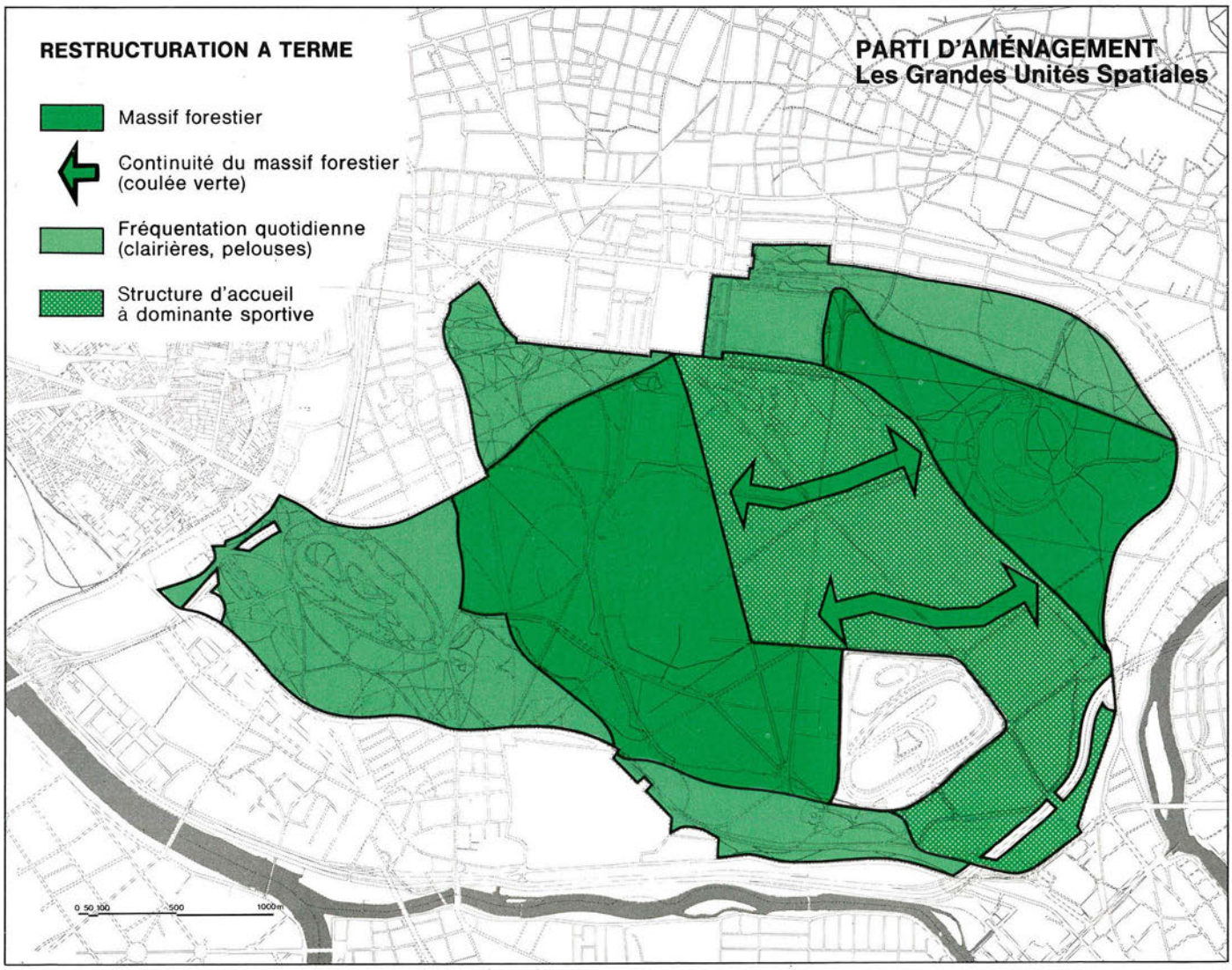
— mise en valeur du carrefour de la Conservation à l'aboutissement de la remarquable perspective que forme l'axe du lac Daumesnil ;

— aménagement de la terrasse de Gravelle et des abords du lac ; la Redoute de Gravelle y forme une sorte de belvédère qui offre de magnifiques points de vue depuis le pied du thalweg jusque sur des paysages lointains de plusieurs dizaines de kilomètres et dont il serait extrêmement souhaitable de tirer parti à terme plus ou moins éloigné.

A ces diverses interventions, s'ajoute la poursuite, conformément au plan Trouvelot, de la restauration du Château de Vincennes et de ses abords, avec en particulier la création d'un jardin « à la française » dont la grande composition serait comprise dans l'enceinte maintenue du Fort Neuf, si l'évacuation de cette emprise par les installations militaires peut un jour être obtenue. La création d'un parc de stationnement aux environs du Château, à un emplacement qu'une étude plus détaillée devra permettre de déterminer, aura pour avantage de débarasser les environs du monument des voitures qui s'y accumulent.

A terme, l'ensemble formé par les deux grandes perspectives plantées de la route de la Pyramide et de la partie maintenue de « l'allée Royale » venant aboutir sur le Château et sur l'esplanade et le jardin aménagés devant lui donnerait au Bois de Vincennes, et aux espaces de caractère plus végétal ou plus paysager qui le constituent, un élément majeur de composition et d'unité.

Cet ensemble d'opérations implique la réalisation d'un programme de replantation qui poursuivra l'effort entrepris depuis les années trente sous la forme des enclos de reboisement, dont la surface représente aujourd'hui une centaine d'hectares. Mais il portera aussi sur la plantation d'arbres de haute tige dans certains des sites les plus intéressants du Bois où la végétation se trouve aujourd'hui délabrée et en dépérissement, de même que sur des améliorations jardinées concernant les plaines de jeux.



Comme pour le Bois de Boulogne, l'indication de grandes dominantes dans l'affectation et les fonctions du Bois de Vincennes n'a pas pour objet d'imposer un zonage systématique entre les diverses unités spatiales que l'on peut y distinguer, mais de déterminer quelques orientations particulièrement affirmées pour l'une ou l'autre d'entre elles : volonté prioritaire de développer ou de reconstituer l'aspect forestier ; reconnaissance de la vocation sportive de l'espace central du Bois ; établissement de liaisons vertes entre les deux éléments du massif boisé, etc.

B - L'affirmation des fonctions de parc urbain.

Si la vocation forestière et l'ambiance naturelle du Bois de Vincennes doivent être préservées et renforcées par des actions de reboisement et par le reflux de la circulation automobile, il n'en est pas moins vrai que, dans ce vaste espace, s'exerce aujourd'hui une très grande diversité de fonctions, suscitant une intense fréquentation du public et une vive animation, de telle sorte qu'il n'apparaît ni souhaitable ni possible de revenir sur cette situation et d'abolir ce caractère. Dès lors — et tout en excluant évidemment des empiètements et des concessions nouvelles au détriment des surfaces vertes — le plan de réhabilitation du Bois doit également se fixer pour objectif de permettre à ce grand parc urbain de jouer ce rôle de la manière la plus satisfaisante. Deux principaux moyens sont proposés à cette fin :

— l'aménagement d'un réseau de promenades,

— le renforcement des thèmes d'attraction.

1. L'aménagement d'un réseau de promenades

La fermeture de certaines voies au trafic de transit et parfois la suppression totale de l'écoulement des voitures permettent la mise en valeur de toute une trame de cheminements piétons continus parcourant les différentes unités du Bois. Certaines de ces promenades réclament tout particulièrement de faire l'objet d'un traitement soigné dans la mesure où elles peuvent constituer des itinéraires privilégiés menant le visiteur du Bois aux principaux points d'intérêt qu'il comporte :

- Dans la partie Sud, ces cheminements s'organisent surtout dans le sens longitudinal, conformément au relief et aux différents aménagements du passé : terrasses du XVIIIe siècle, voies tracées par Alphand. Ils comprennent surtout, d'Ouest en Est : la route de ceinture du lac Daumesnil, l'avenue des Tribunes et l'avenue de Gravelle, puis la route du Ruisseau et la route de Tourelle à Gravelle. Cette trame piétonne lie dans un même ensemble homogène le jardin zoologique, le lac Daumesnil avec ses pelouses et clairières, au lac de Gravelle avec ses abords et vient aboutir à l'espace piétonnier de la terrasse de Gravelle et de la Redoute de Gravelle.
- La partie centrale du Bois est caractérisée fortement par un système de grandes allées rectilignes dessinées sur le tracé des anciennes routes et auxquelles s'ajoute la « Voie Royale » prévue par le plan de M. Trouvelot et partiellement réalisée. L'aménagement ou l'achèvement de certaines allées doit permettre de lier organiquement les différentes plaines de sports avec une partie de la forêt dont la pénétration serait ainsi facilitée et clarifiée.

L'Allée Royale de Beauté relierait le carrefour de la Pyramide au pôle de jeux pour enfants installé sur les terrains de l'ancien Etablissement Régional du Matériel, à l'entrepôt du « Musée » du Chemin de Fer et aux activités qui pourraient trouver place dans la partie éventuellement maintenue du Quartier Carnot. L'allée de Bourbon, devenue piétonne, lierait le carrefour de la Pyramide aux réalisations effectuées dans la partie Sud du Bois en passant au centre des plaines de sports où pourraient être aménagées différentes activités sportives (boules, jeux pour enfants) complétant les aires de football. L'allée de La Faluère lierait le carrefour de la Pyramide au rond-point où vient aboutir la Voie Royale (centre de la forêt), tout en passant, pour assurer la variété de ce cheminement, à l'intérieur des plaines de sports (tennis au Nord, football au Sud). Enfin, l'allée Dauphine ouvrira une très grande perspective; depuis l'esplanade du Château jusqu'au carrefour de la « Patte d'Oie » et formera l'un des points de repère les plus évidents pour le piéton sur l'ensemble du Bois. En dehors de cette longue allée Nord-Sud, l'esplanade du Château, véritable entrée monumentale du Bois, servira de point de départ à deux autres grands cheminements : l'un, vers l'Est, par l'avenue des Minimes et conduisant jusqu'au lac des Minimes en passant par le Parc Floral et la Cartoucherie ; l'autre, selon une grande orientation Nord-Ouest - Sud-Est, par l'allée de la Pyramide qui donnera l'accès à de nombreux équipements et aux plaines de sports. A l'intérieur de celles-ci, un cheminement particulier permettra leur desserte et viendra se souder à la grande trame des allées de cette partie centrale du Bois.

- Un troisième système de cheminements se situera dans la partie Ouest du Bois (dans la zone parallèle à la Voie Royale, du lac Saint Mandé à la route de Gravelle) et dans la partie Nord-Est autour du lac des Minimes. Ce système reprend les allées sinueuses tracées par Alphand et en respecte la hiérarchie. Ce réseau comprend principalement :

— Dans la partie Ouest : la voie parallèle à l'avenue Daumesnil reliant l'esplanade du Château au Sud de Saint Mandé, puis, en remontant le cours de la rivière de la Tourelle, depuis le lac Saint Mandé jusqu'à l'avenue de Gravelle, en passant dans le massif forestier repeuplé ;

— Dans la partie Nord-Est : la route circulaire autour du lac des Minimes, la route du Grand Maréchal, parallèle au tissu pavillonnaire, et l'avenue du Tremblay nouvellement aménagée. Cette avenue joue à terme un rôle équivalent dans ce secteur à celui de la Voie Royale dans la partie centrale, dans la mesure où elle fait la transition de la partie Est du Bois avec les plaines de sports.

2. Le renforcement des thèmes d'attraction

Indépendamment de la fonction sportive qui s'exerce dans le Bois de Vincennes et qui s'y trouve maintenue et améliorée dans ses conditions de déroulement par les aménagements prévus (équipements de la plaine des sports ; circuits cyclistes) il est proposé de conforter trois autres thèmes d'attraction et d'animation qui correspondent d'ailleurs à divers aspects du rôle

AFFECTATION DE L'ESPACE

I - Structures d'accueil à caractère jardiné

A - Jardin du Fort
B - Jardin du Château
C - Lac de Saint-Mandé
D - Jardins de l'Esplanade
E - Parc Floral
F - Jardins de la Cartoucherie
G - Lac des Minimes
H - Institut d'Agronomie Tropicale
I - Jardins de la Porte Dorée
J - Lac Daumesnil
K - Jardin de conservation
L - Lac de Gravelle
M - Arboretum du Breuil

II - Structures d'accueil à caractère animalier

A 1 - Musée des Arts Africains et Océaniens
B 1 - Jardin zoologique
C 1 - Centres Équestres (quartier de cavalerie, Bayard)
D 1 - La Ferme
E 1 - Hippodrome
F 1 - Marineland
G 1 - Iles aux Oiseaux

III - Structures d'accueil à caractère culturel ou cultuel

A 2 - Château de Vincennes
B 2 - Bâtiments Carnot
C 2 - Théâtre de la Cartoucherie
D 2 - Centre de Culture Bouddhique
E 2 - Cimetière de Charenton
F 2 - Redoute de Gravelle
G 2 - École du Breuil

IV - Structures d'accueil à caractère sportif

1 - Stade de Vincennes
2 - Plaines des Sports
3 - I.N.S.
4 - Stade de Joinville
5 - Vélodrome
6 - Jeux enfants et adolescents

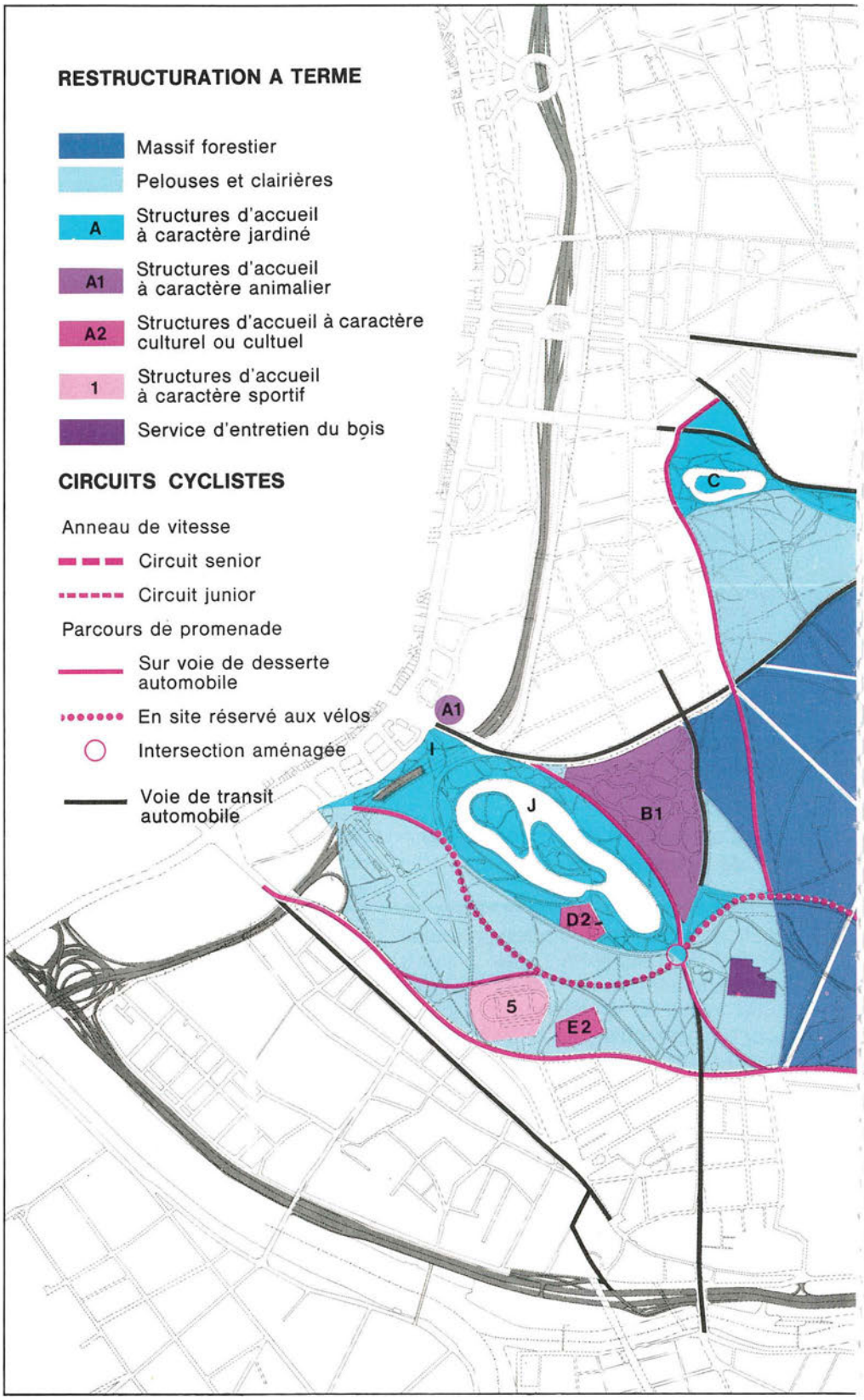
RESTRUCTURATION A TERME

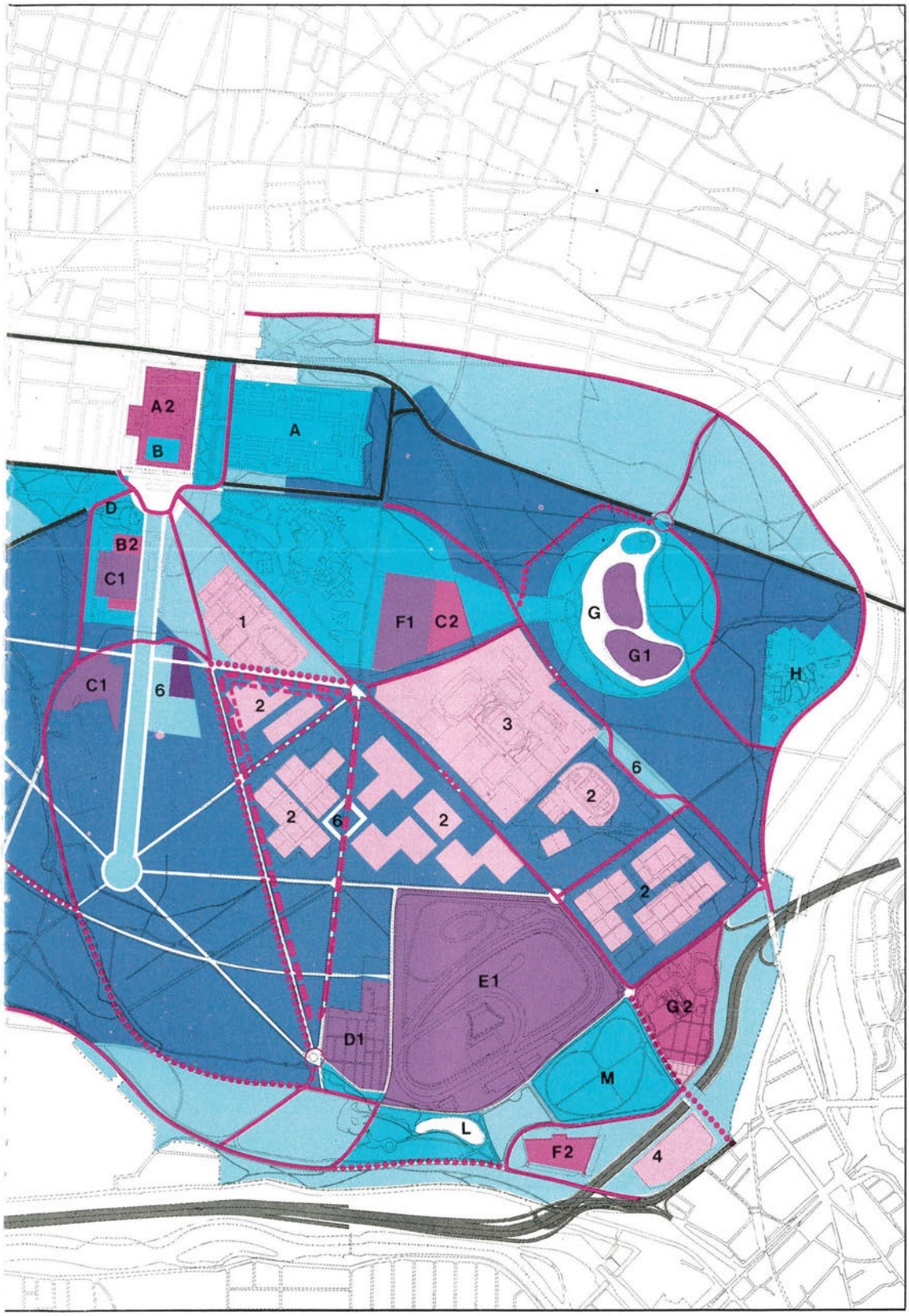
Massif forestier
Pelouses et clairières
A — Structures d'accueil à caractère jardiné
A1 — Structures d'accueil à caractère animalier
A2 — Structures d'accueil à caractère culturel ou cultuel
1 — Structures d'accueil à caractère sportif
Service d'entretien du bois

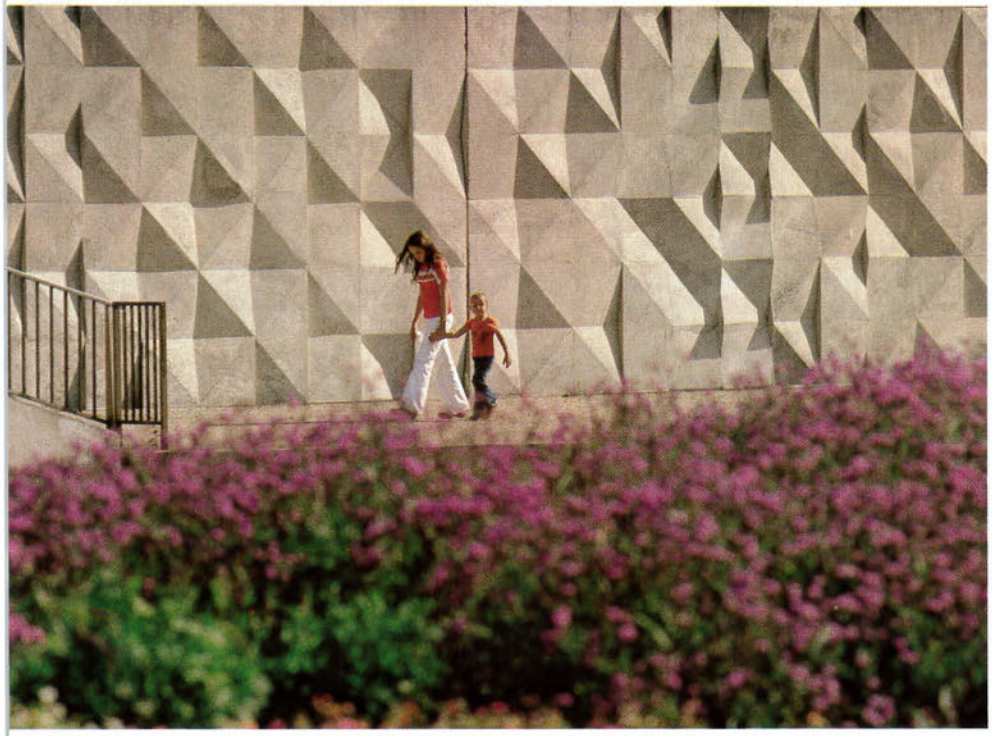
CIRCUITS CYCLISTES

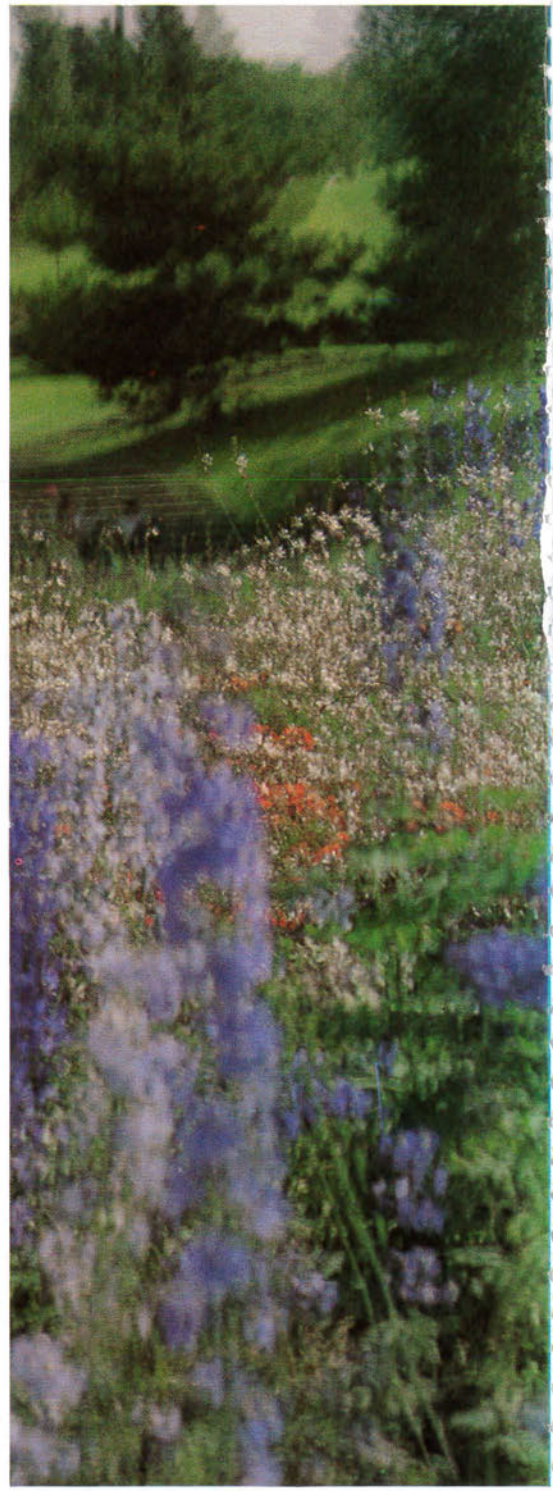
Anneau de vitesse
Circuit senior
Circuit junior

Parcours de promenade
Sur voie de desserte automobile
En site réservé aux vélos
Intersection aménagée
Voie de transit automobile




A2
B
A
D
B2
C1
1
F1
C2
G
G1
H
C1
6
2
3
6
2
2
6
2
2
E1
G2
D1
M
L
F2
4





La Vallée des Fleurs, au gré des saisons, les fontaines et bas-reliefs du Parc Floral de Paris. Inaugurée en 1969 à l'occasion des 3e Floralies Internationales, cette réalisation a concerné 28 ha réaménagés à la place de l'ancien établissement d'artillerie, près du Château de Vincennes. Après les 2,5 millions de visiteurs qu'il accueillit durant les 166 jours des Floralies, ce Parc, grâce à la grande qualité de ses expositions florales et horticoles et à l'intérêt des animations culturelles et artistiques qui s'y déroulent, connaît une fréquentation annuelle de l'ordre de 300 000 personnes. L'organisation de nouvelles Floralies prévue pour mai 1979 va être l'occasion d'une extension du Parc sur près de 4 ha toujours reconquis au détriment des installations militaires.

joué par le Bois à travers l'histoire et qui touchent à la vie,1. animale, 2. végétale, 3. culturelle.

1. Depuis la Porte Dorée, où le Musée des Arts Africains et Océaniens présente une exposition d'animaux exotiques, en passant par le Jardin Zoologique, « l'exotarium » du Parc Floral, le futur Marineland au carrefour de la Pyramide, et jusque sur les îles du lac des Minimes enfin, qui servent d'escale aux oiseaux migrateurs, un thème de promenade et de visites motivées apparaît clairement.

La mise en valeur des îles du lac des Minimes, le renforcement de la présence animalière dans la forêt reconstituée, l'ouverture, à la place de la pépinière municipale Georgeville, d'une sorte de ferme peuplée d'animaux domestiques seraient autant de mesures susceptibles d'illustrer ce thème, épaulées de surcroît par l'existence d'un équipement mi-animalier, mi-sportif, le club équestre Bayard. La récupération du Quartier de la Cavalerie face au Château de Vincennes permettrait la création, en accord avec l'affectation originelle de ces lieux, d'un équipement voué à l'équitation et lié au club Bayard. Muni des bâtiments existants — écuries et manèges — et d'une aire d'évolution sous forme d'un carré planté, d'une qualité paysagère certaine, cet équipement, débarrassé des bâtiments de médiocre qualité, compléterait harmonieusement les précédents.

Une certaine latitude accordée au public de pouvoir suivre la vie quotidienne de l'hippodrome de Vincennes (notamment l'entraînement des chevaux de trot) viendrait relier davantage ce pôle d'animation et de spectacles au thème animalier.

2. Au-delà d'une mise en valeur des massifs boisés de caractère jardiné qui structurent les promenades dans les zones de fréquentation quotidienne, un certain nombre d'aménagements précis sont envisagés.

Grâce à la réalisation d'un cheminement les reliant entre eux, l'Institut National d'Agronomie Tropicale (dont une large ouverture au public serait nécessaire), et l'Ecole Horticole du Breuil, ainsi que son arboretum (déjà accessible trois fois par semaine), formeront un pôle d'attraction à l'Est du Bois.

Un autre sera constitué par le Parc Floral qui vient de s'enrichir d'une collection appartenant au Musée du Bois évacué pour faire place au Centre de la Culture Bouddhique.

3. Les principaux édifices du Bois de Vincennes peuvent servir à l'accueil de certaines activités, notamment de caractère culturel, pouvant contribuer à l'animation du Bois et à son image de marque en ce domaine. Tel est le cas en tout premier lieu du Château de Vincennes. De même la Redoute de Gravelle forme un témoignage important d'une certaine époque de l'art militaire français et pourrait, si son affectation venait à l'avenir à être modifiée, se prêter par exemple à la présentation permanente de documents relatifs à l'histoire du Bois et à celle de la présence militaire qui l'a si profondément marqué. Dans ce cadre général d'un remodelage de l'actuelle composition paysagère du Bois, le caractère primordial de sa vocation forestière et l'accélération du dépérissement de certaines espèces conduisent, en tout état de cause, à entreprendre la réalisation d'un programme de restauration des plantations existantes et de nouvelles plantations dans des parties qui en étaient dépourvues jusqu'ici. Echelonné sur cinq ans et portant sur 60 hectares environ, un tel programme constitue une première manifestation de l'engagement de ce projet.

Tel est le plan d'ensemble de grande envergure et à longue échéance, mais dont la mise en œuvre peut se dérouler de manière progressive, qui doit conduire à la remise en valeur de l'un des principaux espaces verts de la Ville de Paris et de nombreuses communes voisines de la capitale qui ne peuvent que tirer avantage de ces propositions.

La fréquentation du Bois atteint son apogée les jours de fin de semaine. Le Lac Daumesnil et ses abords forment tout particulièrement le lieu de concentration de ces centaines de promeneurs et d'usagers.

L'étude de l'APUR qui a servi de base à l'élaboration du dossier a été principalement menée par MM. André Schuch, Philippe Astruc et MM. Jean-Louis Beaussart, Patrick Michel-Dansac, Nicolas Politis et Nathan Sztarkman.

Les interdictions de la circulation dans le Bois.

Depuis l'adoption de ses orientations par le Conseil de Paris, l'application du plan de remise en valeur du Bois de Vincennes a été progressivement mais résolument entreprise sur plusieurs de ses aspects essentiels.

En ce qui concerne la réorganisation de la circulation automobile, un arrêté interpréfectoral en date du 25 février 1977 a fermé au trafic un premier ensemble de voies, notamment celles qui bordent au Sud le lac Daumesnil et le lac des Minimes et le grand axe de l'allée de Bourbon.

D'autre part, comme pour le Bois de Boulogne, des mesures temporaires d'interdiction de la circulation, ont été prises à l'été 1977 sur une zone plus vaste englobant les deux lacs.

Enfin, une nouvelle et très importante tranche de fermeture de voies à l'écoulement des flux de transit et de mise en place de boucles de desserte a été préparée par l'ensemble des services concernés, (Ville de Paris - Préfecture de Police - APUR). Cette série de propositions, aboutissant à la mise en place presque complète de la première phase du plan de restructuration de la circulation dans le Bois, telle qu'elle était prévue par le projet d'ensemble, devrait faire l'objet de mesures prochaines. Elle comporte les principales dispositions suivantes :

1. Interruption du trafic Est-Ouest sur l'avenue de Gravelle par la fermeture du tronçon compris entre la route du Pesage et la route Stratégique : cette mesure tire parti des capacités nouvelles qui viennent d'être offertes aux mouvements des usagers en direction de Paris par l'ouverture de l'autoroute A 4 et la réalisation du tronçon central du R.E.R. pour réserver l'avenue de Gravelle à sa fonction originelle de desserte d'un quartier résidentiel en bordure du Bois et non d'axe d'écoulement d'un trafic automobile de transit. Rendue nécessaire par certains travaux publics, la fermeture temporaire de cette voie a d'ailleurs démontré la parfaite possibilité d'un tel « délestage » qui permet d'améliorer l'environnement, d'une part sur le plateau de Gravelle, en l'un des points de vue les plus intéressants et des endroits les plus fréquentés du Bois, et, d'autre part, en lisière du Parc Zoologique et du lac Daumesnil (du fait de la fermeture corrélative de la route du Parc entre l'avenue de Gravelle et le carrefour de la Conservation) ;

2. Interruption du trafic de transit sur la route de la Pyramide du fait de la fermeture de cette voie entre la route de la Ferme et la route Stratégique : le flux de véhicules — moins d'un millier à l'heure de pointe — qui parcoure cette allée à grande vitesse, en traversant la plaine des sports et en y créant de mauvaises conditions de sécurité (traversées de piétons...) peut être reporté sur la route du Tremblay parralèle, peu éloignée, qui assure la même fonction et dont le trafic actuel (moins de 900 voitures par heure et par sens) permet de supporter ce report. Le réaménagement à entreprendre de la plaine des sports en sera grandement facilité, de même que la création de liaisons « vertes » à travers cette plaine des sports entre les deux massifs forestiers du Bois ;

3. Organisation de la desserte de l'hippodrome dans de très bonnes conditions puisque l'arrêt du trafic de transit sur la route de la Pyramide permet de mettre cette voie en sens unique depuis le carrefour de la Pyramide jusqu'à la route de la Ferme : descendant par cette voie, les voitures et les cars accéderont directement à l'hippodrome autour duquel sera organisée une boucle parcourue dans le sens des aiguilles d'une montre (route de la Pyramide, route de la Ferme, route du Pesage, route Saint-Hubert) ; à la fin des réunions, les véhicules rejoindront depuis cette boucle la route de Bourbon pour remonter directement vers le Nord ;

4. Fermeture de la route de la Belle Etoile dans sa totalité et de la route de Bourbon entre le carrefour de la Patte d'Oie et la route Saint-Hubert afin d'achever de rendre possible la réalisation d'un anneau cyclable de vitesse, en site propre, évitant les croisements automobiles et assurant à cet équipement sportif très vivement réclamé toutes les conditions de sécurité indispensables ;

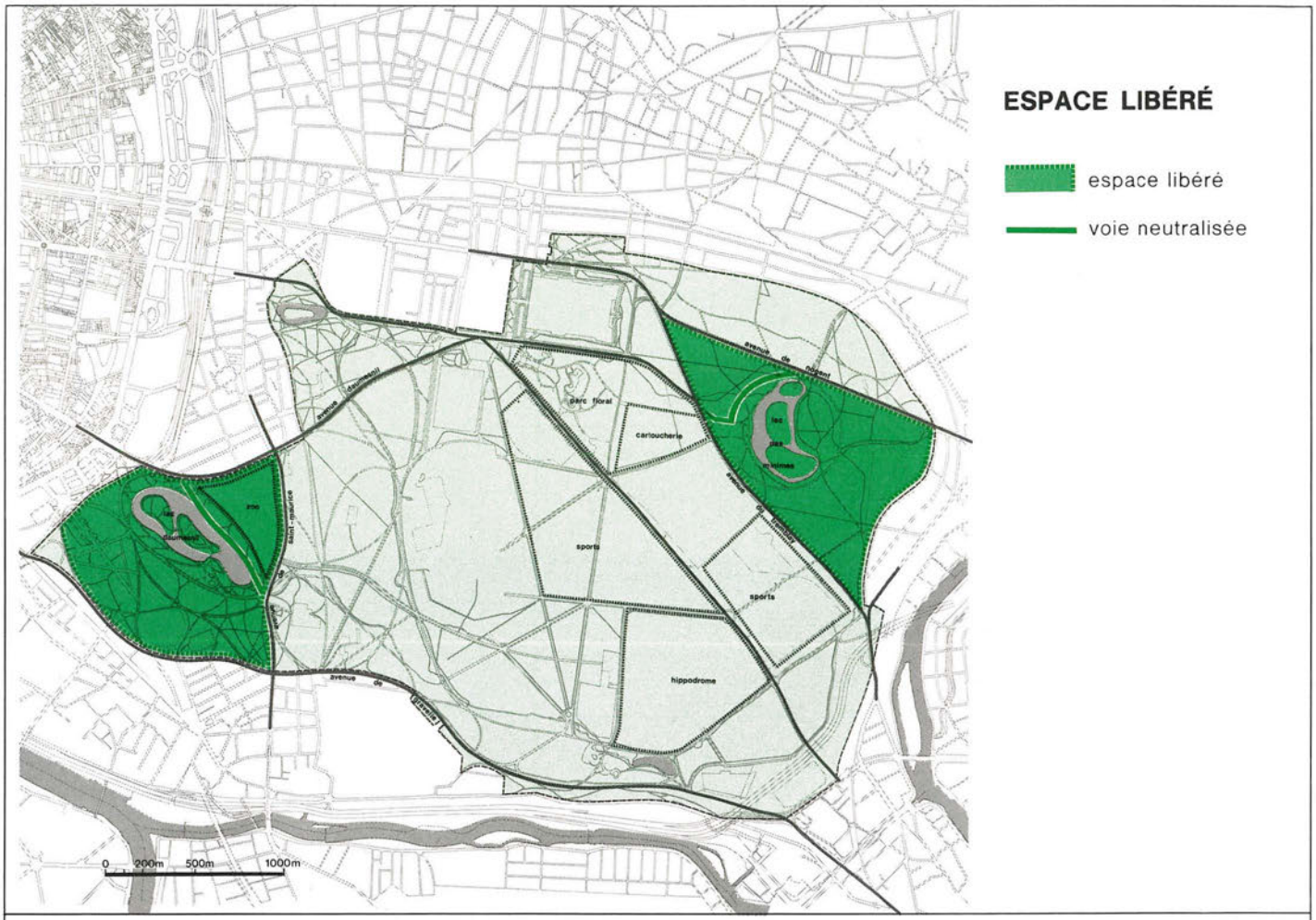
5. Fermeture de diverses voies à l'intérieur de la zone du Bois la plus propice à la reconstitution du milieu forestier afin de lui restituer son calme et son ambiance naturelle et d'en écarter les nuisances de bruit et de pollution qui résultaient du passage des voitures. La fermeture de la route de la Tourelle à Gravelle entre l'avenue des Tribunes et le rond-point de la Patte d'Oie, de la route de l'Asile National entre l'avenue des Tribunes et la route de Gravelle, de la route de la Tourelle entre l'avenue des Minimes, l'avenue Daumesnil et l'avenue du Polygone tendront à ce résultat dans des parties du Bois d'autant plus intéressantes que, voisines au Sud des communes de Saint-Maurice et de Charenton et au Nord des communes de Saint-Mandé et de Vincennes, elles font l'objet d'une grande fréquentation de la part des riverains.

L'organisation de sens uniques sur l'avenue des Tribunes et une partie de la route de l'Asile National complète cependant ce dispositif de manière à permettre aux promeneurs en voiture d'accéder à ce secteur de forêt sans qu'il y soit admis un trafic de transit.

S'ajoutant aux mesures déjà intervenues (en particulier pour la bordure Sud du lac Daumesnil et du lac des Minimes), ces nouvelles propositions doivent contribuer à la remise en valeur de chacune des grandes unités qui composent le Bois de Vincennes : plaine des sports, espace forestier, grands équipements, zone de pratique quotidienne... Elle doit s'accompagner de mesures adéquates pour organiser le stationnement et éviter qu'il n'envahisse les espaces plantés.

En ce qui concerne la remise en valeur paysagère, plusieurs initiatives ont également été prises au cours des mois récents :

— La reconquête de la partie du Bois dont la vocation forestière doit autant que possible être réhabilitée et reconstituée a été engagée : la concession initialement envisagée dans ce secteur au profit d'un club d'équitation a été transférée hors de cette zone, à l'emplacement qui avait été prévu pour le projet abandonné de « Marineland » ; l'extension des constructions du Quartier Carnot a été refusée ; le stand de tir dont les nuisances de bruit étaient peu compatibles avec l'ambiance « naturelle » du Bois a été repris par la Ville ; la réinstallation en un endroit plus propice d'une aire de pratique spontanée du « motocross » a été également décidée ; surtout, la Ville de Paris a manifesté sans ambiguïté sa volonté que soit tenu l'engagement de l'Etat de lui restituer les emprises qui avaient



été provisoirement occupées, sous le coup de l'urgence et dans des conditions contestables, par l'Université de Paris VIII, dont le maintien dans cette partie du Bois était évidemment contraire à la fonction de cet espace vert ; le transfert de cet équipement hors du Bois de Vincennes est désormais clairement résolu. Enfin, les actions de reboisement ont été poursuivies avec une particulière ampleur.

— La zone des équipements de sports et de loisirs a également fait l'objet de plusieurs interventions importantes. Dans le cadre de la préparation des Floralies 1979 une importante extension du Parc Floral sur près de 4 hectares avec l'aménagement d'espaces de jeux, de bassins, de terrasses plantées et de massifs fleuris est en cours de réalisation. Un projet détaillé de mise en valeur et d'équipement de la plaine des sports, qui représente près de la moitié des terrains de « grands jeux » offerts aux Parisiens, a été établi et sera progressivement mis en oeuvre au fil des exercices budgétaires. Il prévoit en particulier la réalisation de 24 tennis, le remaniement de la disposition des terrains afin de leur assurer une meilleure orientation, l'installation en des points judicieusement choisis de quelques équipements d'accompagnement (vestiaires, buvettes, parkings) regroupés et conçus de manière à éviter tout inconvénient pour le site, le remodelage du paysage actuellement dénudé avec la création de « coulées vertes » reliant les deux massifs forestiers. Une première évaluation du coût total de ces aménagements les chiffre entre 20 et 25 millions de francs sur lesquels 4 millions de francs ont d'ores et déjà été prévus par le Service des Parcs et Jardins pour la réalisation des plantations au cours des cinq années à venir. C'est après l'achèvement de ces premières étapes, qui manifestent la volonté de la Ville d'entreprendre au prix d'un effort soutenu, la remise en valeur du plus grand de ses espaces verts, qu'il conviendra de mener à bien l'étude et la réalisation de quelques uns des principaux investissements qui apparaissent indispensables, notamment du point de vue de l'écoulement des flux de circulation : réaménagement de l'esplanade du château, remaniement du diffuseur des Sabotiers avec une voie en dénivelé, passage souterrain sous le carrefour de la Conservation, aménagement du carrefour de la Demi-Lune, création de nouveaux parcs de stationnement (le coût de ces travaux a été estimé en 1976 à environ 55 millions de francs). Il s'y ajouterait les dépenses nécessaires à la remise en valeur de la Redoute de Gravelle, au renforcement des réseaux d'eau potable et non potable du Bois, au développement du dispositif d'éclairage public et à la mise en place d'un petit réseau intérieur de chemin de fer, propre au Bois, permettant à la fois d'acheminer des usagers, de présenter en mouvement certains matériels des collections du Musée des Transports stockées à Saint-Mandé, et de créer de la sorte un motif d'attrait supplémentaire pour la fréquentation du Bois.

VILLE DE PARIS
DIRECTION PARCS ET JARDINS
ESPACE VERT
1re TRANCHE DE TRAVAUX
PLANTATIONS
JEUX pour ENFANTS
OUVERTURE MARS 77
JEUX POUR PETITS
JEUX POUR GRANDS
ENTRÉE
ENTRÉE
RUE DES MORILLONS

DES ANCI

L'AMENAGEMENT DES ABATTOIRS DE VAUGIRARD.

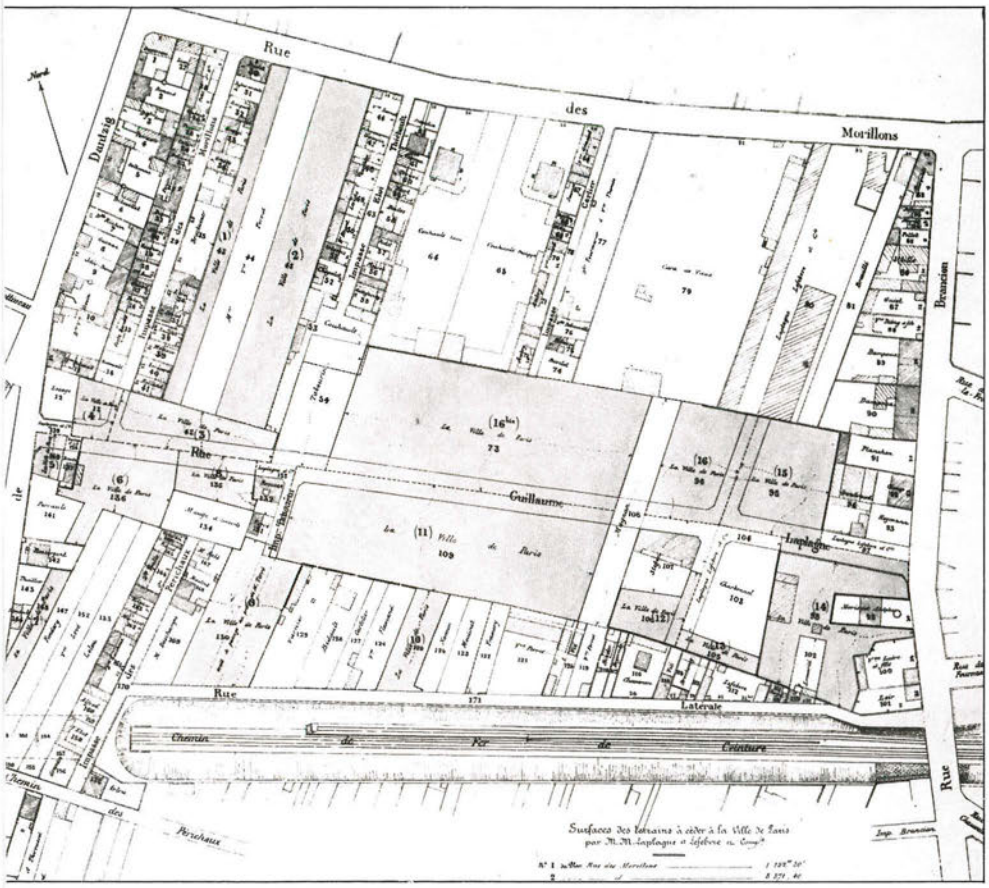
Le buste du Docteur Emile Decroix, « propagateur de l'utilisation de la viande de cheval », continue de veiller à l'entrée des anciens abattoirs de Vaugirard du côté de la rue Brancion. Mais ce sont deux puissants bovidés, œuvres d'Auguste Cain, un élève de Rude, qui se font face de part et d'autre du grand portail s'ouvrant sur la rue des Morillons. Ces images témoignent des activités diverses qui s'exercèrent en cet emplacement et qui sont appelées à disparaître, de manière complète et définitive, à la fin de l'année prochaine.

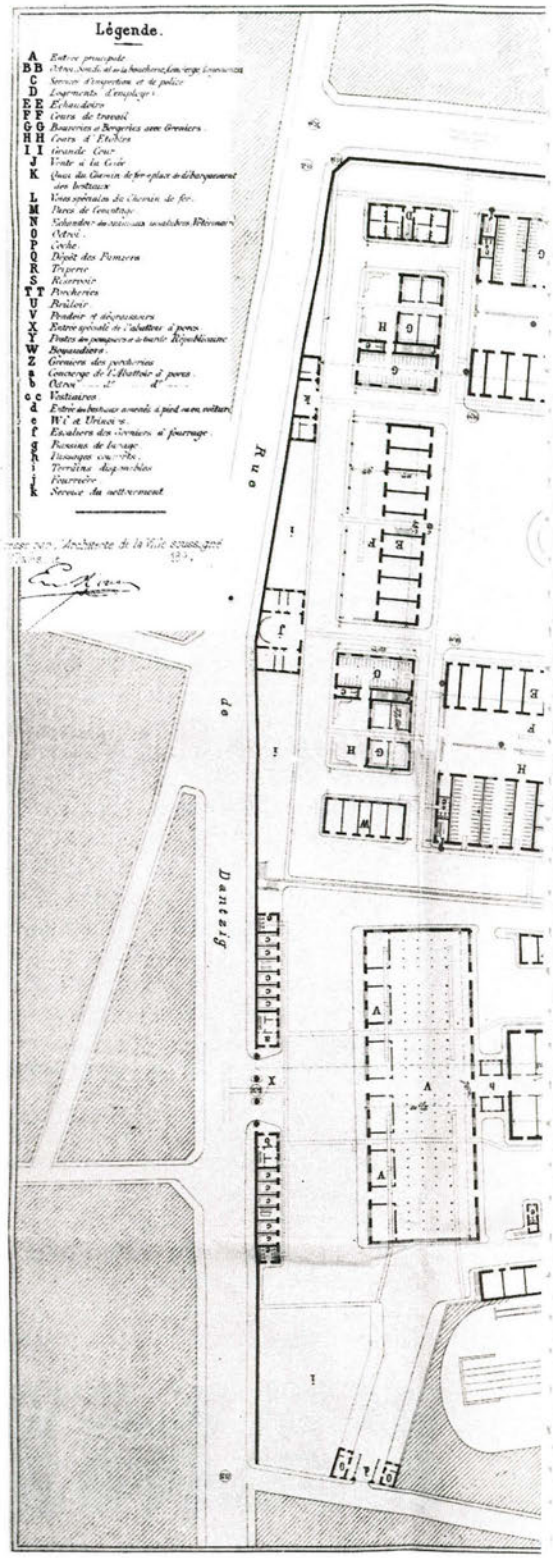
Contrairement, en effet, à ce que beaucoup de parisiens pensent sans doute, la vocation de cet équipement n'a été, ni exclusivement, ni principalement, celle d'un marché et d'un lieu d'abattage de chevaux, mais a aussi concerné non seulement le secteur bovin, mais encore le secteur porcin, caprin, ovin et celui des volailles. Construits à l'extrême fin du 19e siècle, entre 1894 et 1897, selon les plans de l'architecte Moreau, à la périphérie Sud de Paris, sur un ancien lieu-dit les Morillons, où l'on trouvait encore quelques vignobles et des cultures maraîchères, les abattoirs de Vaugirard, inaugurés par le Président Félix Faure, occupaient une surface totale de 88 000 m², dont 16 000 m² seulement pour le secteur équin. Les réticences vis-à-vis de l'hippophagie restèrent en effet longtemps très fortes dans l'esprit du parisien, ainsi qu'en témoigne cette citation de Maxime du Camp, dans son ouvrage sur la capitale, écrit quelques années pourtant après le siège de 1870, où les habitants de la ville eurent à consommer des nourritures bien moins avenantes : « il ne suffit pas à quelques savants animés d'excellentes intentions de se réunir autour d'une table bien servie, de manger des biftecks de cheval aux truffes, des rognons de cheval au vin de Champagne, des langues de cheval à la sauce tomate, de boire de bons vins, de prononcer d'élégants discours pour vaincre des préjugés enracinés et faire accepter un aliment nouveau. Les gens pauvres savent très bien que les chevaux abattus et destinés à servir de nourriture sont de vieux animaux épuisés par un long labeur, par l'âge et que c'est là un objet de subsistance mauvais, peu réparateur, parfois dangereux. Certains esprits forts ont pu faire, par curiosité, un essai qu'ils n'ont point renouvelé, mais la masse ne s'est point laissée entraîner par toutes les belles promesses qu'on lui faisait au nom de l'hippophagie ».

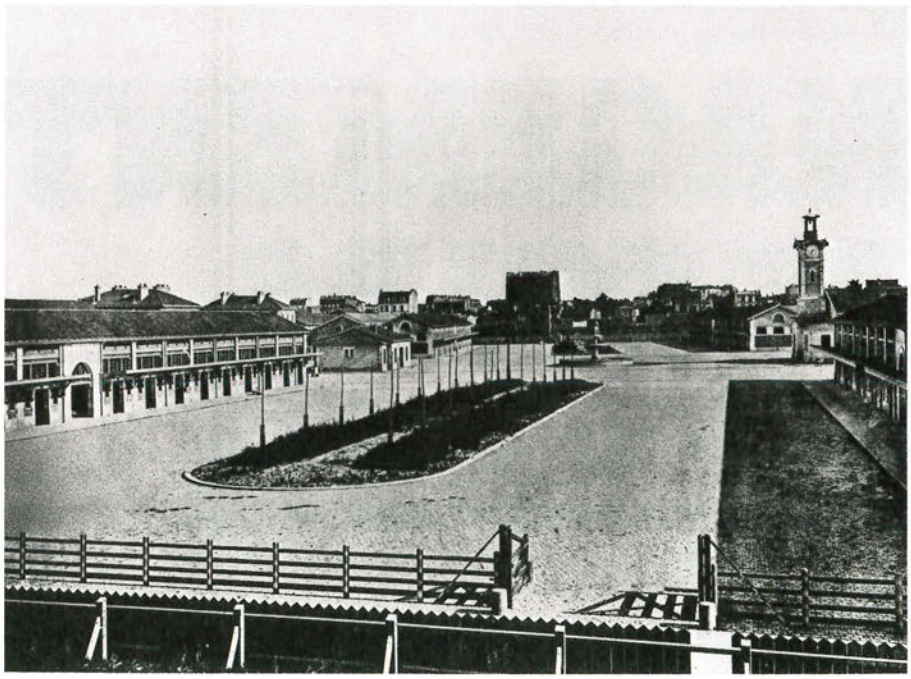
Dix neuf boucheries de cheval et quatre abattoirs spéciaux, à Bicêtre, Gentilly et Pantin, fonctionnaient à cette époque. Le développement de l'agglomération, l'accroissement de la « classe laborieuse », le recul des préjugés furent autant de facteurs qui conduisirent à la création d'un établissement nouveau destiné à la vente et à l'abattage des chevaux.

Les autres installations, pour les bovins, les chèvres, les moutons, les porcs, les volailles, complètaient les abattoirs de La Villette en offrant à certaines parties de la

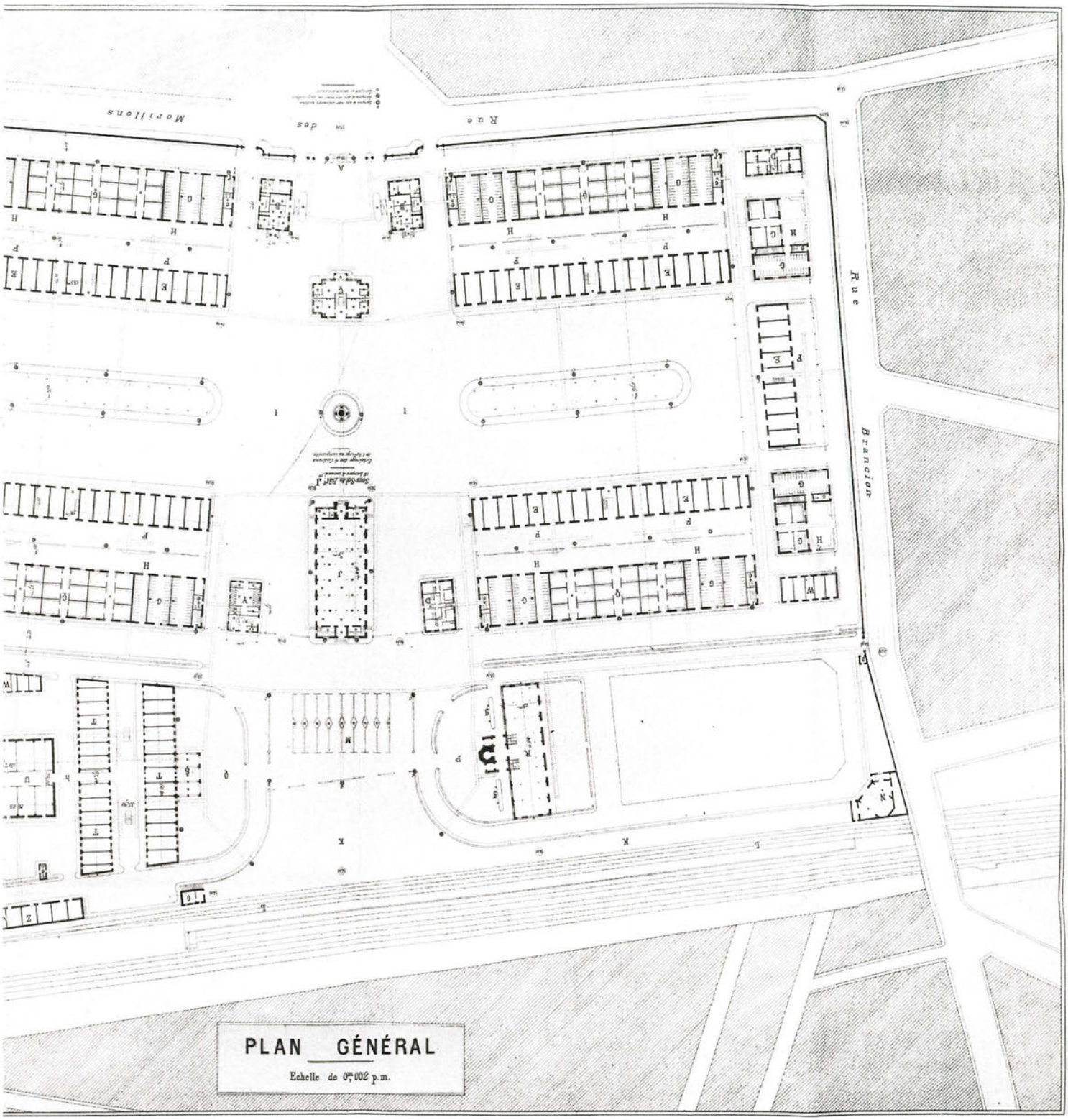
Les abattoirs ont occupé un vaste îlot délimité par des voies urbaines déjà définies et dont le parcellaire en longues lanières, dont certaines avaient fait l'objet de petits lotissements, restait de caractère rural. Il avait été prévu de redécouper cet ensemble par la création de voies publiques nouvelles et, en particulier, par l'ouverture d'une rue, baptisée Guillaume Laplagne, joignant la rue Brancion et la rue de Dantzig et dédoublant la rue des Morillons.





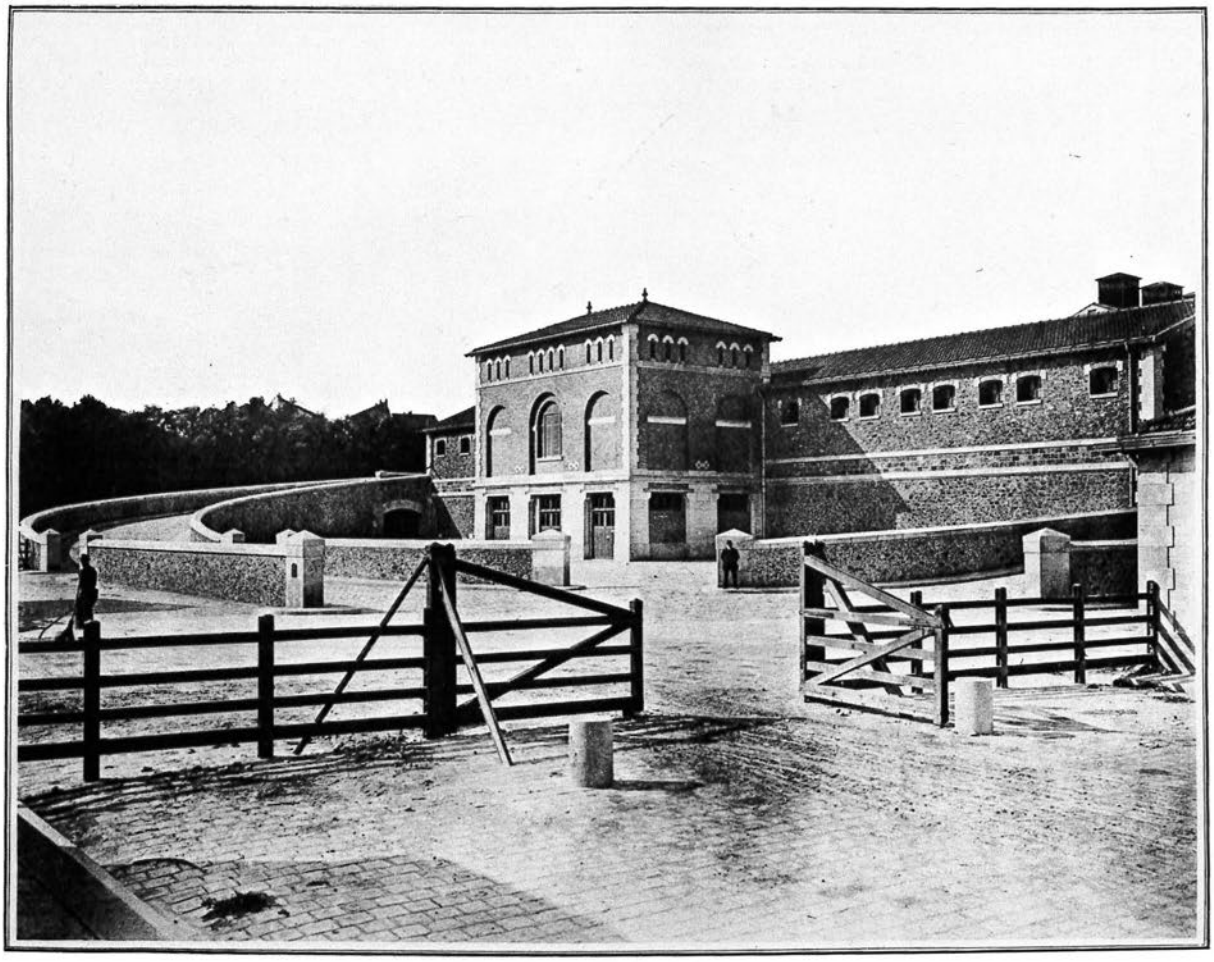


Les plantations maigrelettes de l'espace central des abattoirs au moment de leur réalisation se sont transformées aujourd'hui en un alignement d'arbres dont quelques uns sont magnifiques.



Le plan d'origine de Moreau
Ce document illustre la manière subtile dont l'architecte a su utiliser et intégrer les caractéristiques principales du terrain dans le dessin de son projet : le choix d'un parti fortement axé et symétrique prend cependant en compte les déformations imprimées aux limites de l'emprise par le coude de la rue des Morillons et par l'orientation de la tranchée de la ligne de la Petite Ceinture, grâce à une légère convergence des lignes de composition, d'une part, vers la rue de Cronstadt, d'autre part, pour la partie sud de l'aménagement, vers la rue de Castagnary (à l'est du terrain). Le dénivelé est absorbé par un double système de deux rampes : l'une droite, l'autre incurvée, qui aboutissent au centre du terrain à l'arrière de la Criée.

Ce plan a évolué de la manière suivante :
— en 1907, création à l'est du marché aux chevaux transféré du boulevard Saint Marcel le long de la rue Brancion, cession de la bordure ouest aux services de la Préfecture de Police, laboratoires et fourrière municipale, occupation de l'angle sud-est par l'abattoir hippophagique (1904 et 1907), cession à l'Assistance Publique ;
— par la suite, disparition de la fontaine axée sur la Criée ;
— en 1966, disparition du grand espace libre Est au profit d'une écurie aux chevaux.



Région Parisienne un lieu d'approvisionnement plus voisin ou en assurant certaines « productions » spécifiques. Elles occupaient, à l'origine, de l'ordre de 72 000 m², dans la partie Est du terrain, mais cette surface sera amputée par les emprises ultérieurement dévolues à la Préfecture de Police (7 200 m²) pour l'implantation de certains de ses services (fourrière, service vétérinaire, et les célèbres « objets trouvés » de la rue des Morillons).

Une même société fut choisie comme titulaire de la double concession accordée par la Ville de Paris : l'une, expirant en 1978, pour le marché aux chevaux ; l'autre, expirant en 1979, pour l'abattoir proprement dit.

Après plusieurs décennies de fonctionnement de cet ensemble, lorsque l'Etat, dans les années soixante, met au point un Plan National des Abattoirs et que la Ville de Paris est amenée à en connaître et à se prononcer sur le devenir de ses concessions, les conditions d'exploitation de cet équipement, dans le contexte économique d'aujourd'hui, qu'il s'agisse de l'organisation des circuits de commercialisation, de l'évolution du goût des consommateurs ou des exigences en matière d'hygiène, les conduiront à une même conclusion : la décision de mettre fin de manière progressive, mais totale, à l'activité de cet équipement. Cette décision fut définitivement prononcée par un vote du Conseil de Paris en date du 22 décembre 1966.

Tandis que l'opération de reconstruction des abattoirs de La Villette connaissait, par ailleurs, les vicissitudes que l'on sait, l'évacuation par étapes des installations de Vaugirard était ainsi entreprise. Une distinction était toutefois opérée entre le secteur de la viande de bœuf et de veau, qui n'assurait, en 1973, que 4 % de la consommation des parisiens et le secteur équin, qui couvrait, à cette même date, 30 % des besoins de l'agglomération en viande de cheval. Il était donc admis par le Conseil de Paris, en juin 1974, de laisser la concession aller jusqu'à son terme pour ce qui concerne le secteur hippophagique, tandis que le départ des autres secteurs, amorcé en avril 1969 par celui de l'abattoir porcin, devrait survenir plus rapidement.

En application de ces décisions, presque toute la partie ouest de l'emprise des anciens abattoirs de Vaugirard est, d'ores et déjà, libérée de ses activités de vente ou d'abattage de bestiaux. En dehors des immeubles de la Préfecture de Police le long de la rue de Dantzig, il n'y subsiste plus qu'un bâtiment d'abattage à l'entrée Sud-Ouest, où sont installés provisoirement les ateliers du Service Technique des Bâtiments de la Ville de Paris et un petit édifice servant de douches publiques. La fraction Est du terrain doit être à son tour complètement évacuée dans une douzaine de mois.

Une importante occasion d'aménagement est ainsi ouverte dans un quartier qui a connu un très fort développement urbain au cours des dernières décennies.

Le Conseil de Paris en a confié l'étude à l'APUR en 1974 et c'est sur le fondement des travaux effectués par cet organisme qu'il a prononcé, quelque temps plus tard, en mars et novembre 1976, son choix d'un parti d'aménagement. La réalisation par tranches de ce projet, dans le cadre d'un plan général cohérent, a pu de la sorte être entreprise, à mesure de la libération successive des emprises des anciens abattoirs. Preuve, s'il en était besoin, que la volonté d'aller vite ne s'oppose pas forcément à la nécessité de voir loin et d'agir selon une conception d'ensemble à plus ou moins long terme...

Les principaux éléments de ce dossier sont présentés dans les pages qui suivent.

Ci-dessous, l'entrée principale des abattoirs avec les deux pavillons d'octroi d'où ont disparu les petites avancées métalliques qui s'y accolaient à l'origine.

Quelques images des abattoirs de Vaugirard au moment de leur mise en service : en haut, l'intérieur du bâtiment destiné à la vente à la criée, que surmonte le campanile inséparable de l'image de cet ensemble ; en bas, au point de convergence des deux rampes menant à la rue des Périchaux, le poste des Pompiers et de la Garde Républicaine, devenu magasin à bois.

LE TERRAIN, SON SITE ET SES ABORDS

L'étude de l'APUR ne pouvait naturellement se borner à l'analyse des seules caractéristiques du terrain des abattoirs proprement dits. Il convenait de situer celui-ci dans son contexte urbain, fortement marqué par sa présence, et qui ne peut être que très fortement concerné également par la transformation future de son occupation.

L'enquête a par conséquent porté tout particulièrement sur l'ensemble des îlots compris dans un parcours d'environ 300 mètres à partir des limites sur voie publique des anciens abattoirs. Cette distance, qui est celle au-delà de laquelle le déplacement piétonnier vers un point d'intérêt quelconque devient moins fréquemment pratiqué, a paru définir le plus exactement possible la zone d'influence immédiate de tout aménagement à entreprendre sur cet espace, même si son rayonnement peut naturellement s'étendre bien au-delà.

Deux traits essentiels, et nuancés, ressortent de l'étude de cette zone :

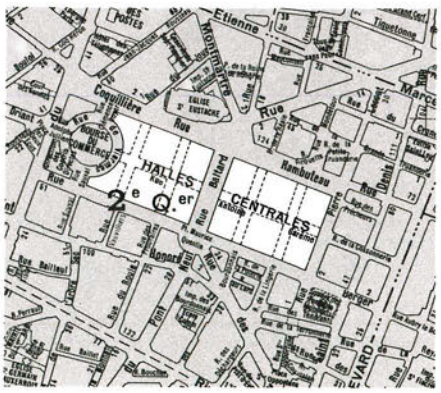
- Les abattoirs de Vaugirard, de par leur taille, offrent, sans aucun doute, l'occasion d'une opération d'urbanisme à l'échelle de la capitale ; mais ils sont mal desservis et mal reliés à leur environnement.
- Quant au quartier voisin, qui a connu, au cours des dernières décennies, un fort mouvement de transformation immobilière, il présente de très forts contrastes dans son occupation actuelle et révèle le besoin d'un renforcement de ses équipements collectifs.

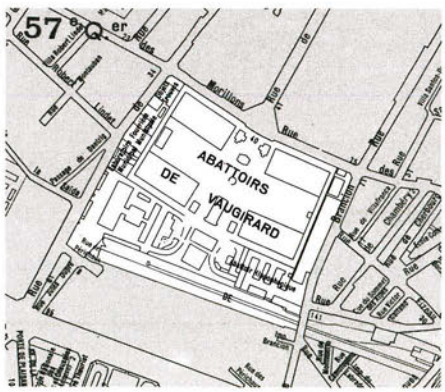
Une emprise de grande taille mais mal desservie et mal reliée à son environnement:

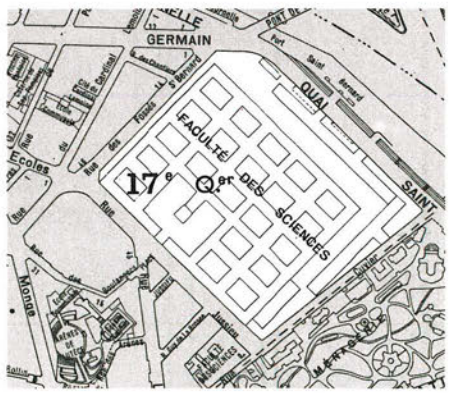
1 - Le terrain et son relief :

L'îlot des anciens abattoirs, délimité au Nord par la rue des Morillons, à l'Est par la rue Brancion, au Sud par la ligne de la Petite Ceinture et à l'Ouest par la rue de Dantzig, affecte la forme d'un rectangle d'environ 360 mètres sur 250 mètres. Cet espace pourrait très exactement être inscrit, par exemple, dans le tracé de la place de la Concorde, dans celui de l'esplanade des Invalides ou encore, entre les deux ailes du Louvre, dans celui des jardins du Carrousel. Pour s'en tenir à des exemples d'interventions d'urbanisme plus contemporaines, la simple confrontation du plan de cette emprise avec le périmètre de l'opération de la Faculté des Sciences à la Halle aux Vins ou de l'opération des Halles Centrales, suffit à démontrer l'importance de l'opportunité d'aménagement que représente l'évacuation presque totale d'un espace de cette dimension.

L'emprise des abattoirs, aplanie lors de leur construction, est en quelque sorte excavée dans un mouvement du sol qui s'élève en légère pente depuis l'entrée principale, au débouché de la







rue de Cronstadt (niveau 54 N.G.F), jusqu'à une ligne de crête (65 N.G.F.) qui suit le boulevard Lefebvre et s'infléchit légèrement au niveau des rues Brancion et de Dantzig. Dans sa partie Sud, le terrain de Vaugirard est ainsi en contrebas d'une dizaine de mètres par rapport aux rues voisines, auxquelles il se relie par des rampes assez raides (dénivelé de 7 mètres environ).

2 - La mauvaise desserte :

• Les anciens abattoirs se trouvent au plein centre de l'une des grandes mailles dessinées par le réseau du métro et sont, de ce fait, très malaisément accessibles par ce moyen de transport :

— la station la plus proche est celle de la porte de Vanves (sur la ligne 14), mais le parcours à emprunter, relativement long, est surtout assez rebutant pour le piéton : assez forte déclivité ; sorties de la ligne situées boulevard des Maréchaux sous le pont « Vercingétorix », où passent les voies de la S.N.C.F. ;

— la station porte de Versailles (sur la ligne 12) est distante de plus de 500 mètres et ce trajet comporte un dénivelé d'une trentaine de mètres.

En outre, les deux lignes (après le raccordement 13-14) desservent les mêmes secteurs du centre de Paris (Montparnasse, Invalides, Concorde, Saint-Lazare) et n'ouvrent pas, de manière directe, le secteur de Vaugirard sur le reste de la capitale.

En ce qui concerne le chemin de fer, l'arrêt Ouest-Ceinture sur la ligne desservant Montparnasse n'est accessible que par un passage en souterrain, sous le remblai des voies, très pratiqué, mais très ingrat.

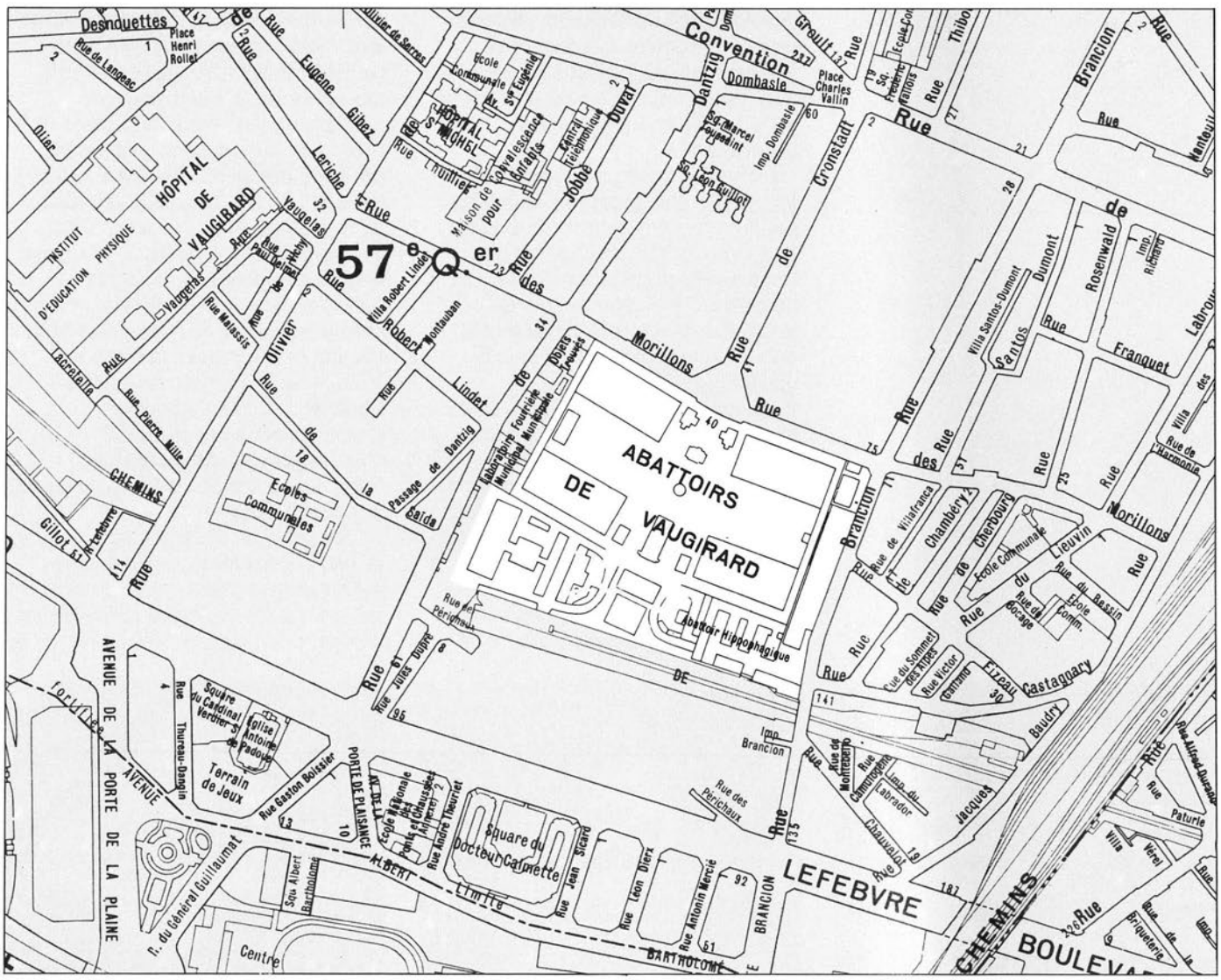
Quant à la remise en service de la Petite Ceinture, prévue par le Schéma Directeur, elle améliorerait certes l'accessibilité de cet ensemble par les moyens collectifs ferrés ; cependant, du fait de sa vocation dans l'ensemble du système de transports de Paris et de sa région, elle ne devrait pas comporter d'inter-stations entre la porte de Vanves et la porte de Versailles et laissera donc subsister la nécessité de trajets à pied relativement longs et difficiles.

• La desserte par le réseau des autobus est heureusement plus satisfaisante.

Elle comporte :

— la ligne 62, qui emprunte la « rocade » Convention-Vouillé, mais qui est extrêmement chargée : elle vient au second rang des lignes parisiennes en ce qui concerne le trafic total journalier et, à l'heure de pointe du matin, son taux de charge le plus important se situe précisément sur le tronçon de son parcours le plus voisin du secteur des anciens abattoirs ;

— la ligne 89, dont le trajet est perpendiculaire au précédent et qui, en raison des sens interdits, longe deux faces de l'emprise étudiée rue des Morillons et rue de Dantzig ; mais c'est aussi sur ce tronçon qu'elle connaît son pourcentage maximum de fréquentation ;



PLAN DU QUARTIER

— la ligne 48, qui borde, sur la rue Brancion, une autre face du terrain des anciens abattoirs et aboutit porte de Vanves ;
— la ligne de Petite Ceinture, qui, boulevard Lefebvre, achève enfin ce bouclage et offre, porte de Brancion et porte de Plaisance, deux stations à la limite Sud du terrain.

Le service des autobus est ainsi essentiel pour l'accès au secteur étudié. Mais il présente naturellement les inconvénients que supporte le fonctionnement actuel de ce réseau à Paris : irrégularité des fréquences, lenteur et encombrements excessifs sur certains parcours.

• La desserte automobile est essentiellement permise par la double grande voie de rocade que forment le Boulevard Périphérique et les Boulevards des Maréchaux, ainsi, à un moindre degré, que par la rocade secondaire Alésia-Vouillé-Convention. Mais à l'inverse, les liaisons radiales vers le centre de la capitale sont rares, étroites et de faible capacité.

3 - Les obstacles au cheminement :

Le secteur des anciens abattoirs est relativement coupé de son environnement immédiat par de grands obstacles qui limitent ses contacts avec les quartiers voisins à quelques points de passage obligés, souvent assez désagréablement praticables :

• Au Sud, la tranchée du chemin de fer de la Petite Ceinture ne ménage l'accès vers les abattoirs que par les ponts des rues Brancion et de Dantzig. Au-delà, la double barrière des grands axes de circulation automobile établit une frontière difficilement franchissable vis à vis des terrains de sport de la porte de la Plaine et vers la commune de Vanves.

• A l'Est, le passage de la ligne Paris-Versailles s'oppose à une communication facile en direction du 14e arrondissement.

• Aux abords mêmes du terrain, la forte pente des boulevards Lefebvre et Victor (jusqu'à 30 mètres de dénivelé), la pente assez sensible des rues Brancion et de Dantzig ne facilitent pas le déplacement à pied dans ce quartier.

• Visuellement enfin, la présence écrasante aux limites des anciens abattoirs d'une muraille continue et élevée d'immeubles qui les cernent littéralement renforce l'isolement, l'enclavement de cet espace.

Associé à l'îlot des Périchaux édifié à partir de 1966 à sa bordure Sud, il forme ainsi, au cœur de cette partie de la ville, une sorte de grand bloc impénétrable et qu'il faut contourner au prix d'un détour imposé avoisinant 800 mètres. Autant dire que cet équipement principal du quartier a également constitué jusqu'ici un obstacle à son unité et un motif de sa désarticulation.

Un quartier fortement densifié et auquel certains équipements font défaut:

1 - Le mouvement immobilier des dernières décennies :

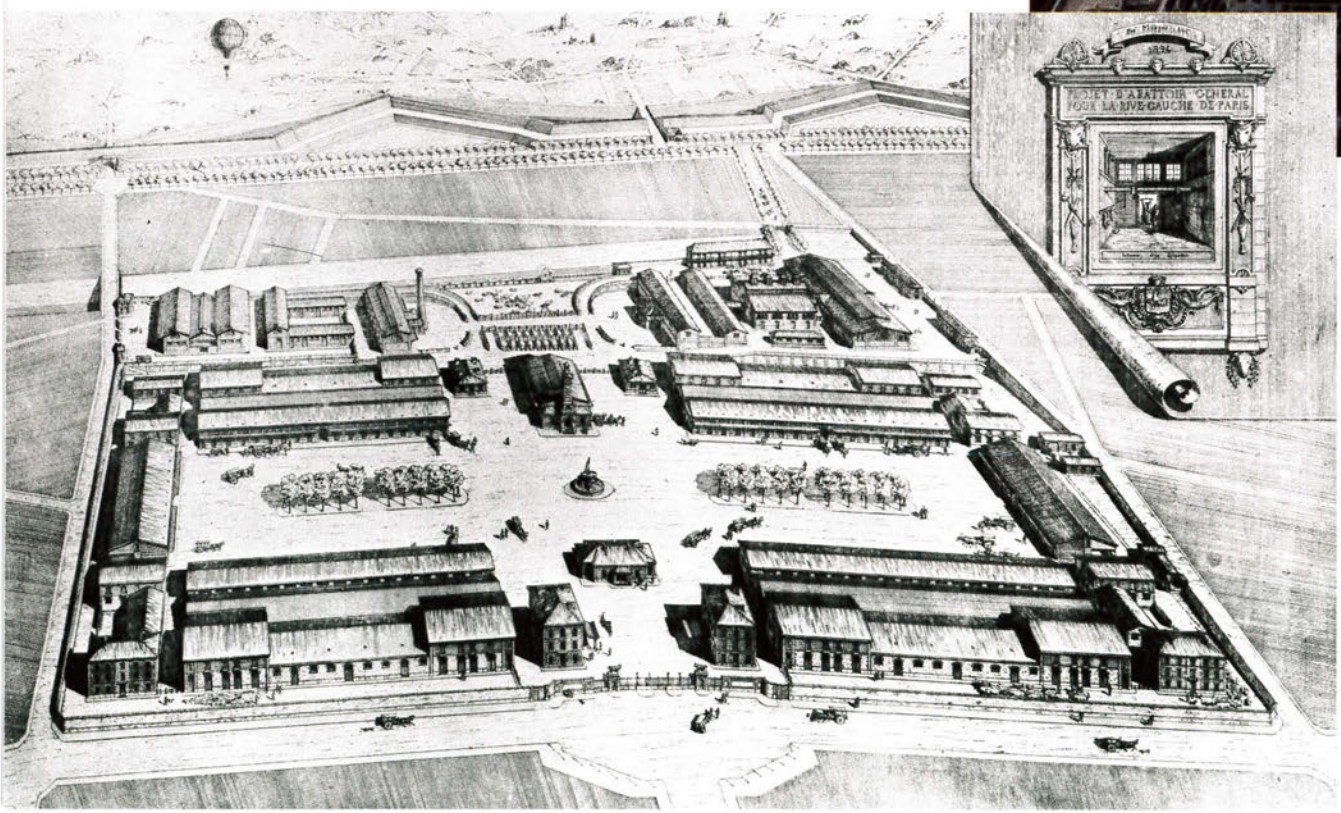
Dans le 15e arrondissement, qui a connu une très forte évolution de son domaine bâti, le quartier des abattoirs de Vaugirard ne fait pas exception. De 1968 à 1973, les permis de construire délivrés à l'intérieur de la zone d'études ont porté sur environ :
— 4 000 logements,
— 17 000 m² de commerces,
— 17 000 m² de bureaux,
— 6 500 m² d'équipements,
— 1 900 m² de locaux industriels.

Trois tendances se manifestent quant à la localisation de ces opérations récentes :
— Au Nord et à l'Ouest, elles se traduisent par l'occupation des dernières parcelles peu denses qui formaient dans certains cas une survivance d'anciennes exploitations maraîchères. La rue Olivier de Serres, avec une tour de bureaux et un équipement important (Ecole Nationale des Arts Appliqués) forme l'axe principal de ces transformations.
— A l'Est, un groupe d'îlots de taille plus faible, bien découpés par de petites rues, a vu s'accomplir un

Vue intérieure de l'opération des « Périchaux » riveraine des abattoirs.

Depuis le groupe H.L.M. du boulevard Victor, les toits des abattoirs de Vaugirard apparaissent cernés de toutes parts par les constructions existantes dont un grand nombre de réalisation assez récente.

La comparaison, sous un angle voisin, d'une vue cavalière du projet établi par Moreau en 1894 et d'une photo prise d'avion à l'aplomb de la rue de Cronstadt donne une image saisissante des modifications survenues en moins d'un siècle, tant à l'extérieur que même à l'intérieur du terrain des abattoirs.
A l'extérieur, les espaces champêtres qui s'étendaient au-delà des « fortifs » ont laissé place à une banlieue dense et aux grandes voies périphériques ; une ceinture d'H.B.M. de briques rouges, ponctuées heureusement par quelques espaces verts, occupe l'emplacement même des anciennes fortifications. La grande opération des « Périchaux », au-delà de la coulée verte qui borde la tranchée de la Petite Ceinture, forme un écran massif qui domine le terrain des abattoirs. Quelques grandes parcelles de caractère rural, qui subsistaient dans le quartier, ont permis des constructions récentes d'assez grande dimension comportant parfois des équipements enclavés au cœur de l'îlot, comme, par exemple, l'église ronde de Notre Dame de la Salette (au premier plan à droite).
A l'intérieur du périmètre, si les bâtiments ne se sont pas développés en hauteur, les surfaces libres par contre ont été progressivement consommées ou grignotées. A gauche, l'imposante masse des écuries aux chevaux a amputé l'une des deux « ailes » qui composaient de manière symétrique l'espace central ; à droite, les services et les logements de la Préfecture de Police, ainsi qu'un petit bâtiment de douches aux briques d'un rouge criard, ont entamé l'emprise et bousculé l'ordonnance du plan initial.



certain nombre de réalisations nouvelles sur des terrains regroupant au minimum trois des anciennes parcelles, où demeurent de nombreux espaces à C.O.S. faibles. En particulier, le Sud de la rue des Morillons, de même que la rue et le passage Santos-Dumont, ont été jusqu'à présent assez peu affectés par les constructions récentes et conservent de faibles densités bâties.

— Au Sud, l'opération de rénovation publique dite des « Périchaux », entreprise en 1966, a complètement modifié la physionomie de ce secteur et provoqué l'édification d'une grande barre d'immeubles de 12 à 16 niveaux, comprenant 973 logements sociaux dont 212 I.L.N.

2 - Les contrastes du milieu environnant :

Les abords des anciens abattoirs apparaissent comme un secteur dont la mutation a été fortement amorcée, mais n'est pas encore accomplie, et où subsistent, de ce fait, de sensibles différences dans l'occupation actuelle de l'espace et d'importantes possibilités d'évolution future — chance ou risque pour ce quartier...

Ce caractère apparaît aussi bien du point de vue de la composition sociale que de la structure économique de cet ensemble.

• L'analyse des catégories socio-professionnelles de la population résidente, établie à partir du recensement de 1968 (1), révèle quelques traits dominants :

— l'Est forme à la fois la partie la plus dense et celle qui comporte le plus grand nombre d'ouvriers et d'artisans. Composée de parcelles assez morcelées, relativement bien équipée de commerces quotidiens, cette zone est sans aucun doute celle qui conserve le plus l'image sociale de l'ancien quartier et les caractéristiques de son animation. Mais elle est aussi, de ce fait, la plus sensible et la plus menacée par les pressions et les besoins tendant à sa rénovation ;

— les îlots de la bordure Nord ont été transformés voici plusieurs décennies ou à l'occasion d'opérations relativement récentes. La population est également très dense, mais comprend une part nettement plus importante de professions libérales et cadres supérieurs, en particulier aux environs de la rue Jobbé Duval. Des commerces dits « exceptionnels » équipent ce quartier et une grande surface de vente y renforce les commerces habituels de « proximité » ;

— la zone Ouest, traversée par la rue Olivier de Serres, présente des caractéristiques plus différenciées : elle est plus « bourgeoise » que la partie Est du secteur, mais moins que sa partie Nord ; le nombre des employés l'emporte d'assez loin sur celui des ouvriers ; une assez étroite imbrication et un certain équilibre des diverses catégories socio-professionnelles peuvent y être constatés ;

ÉVOLUTION IMMOBILIÈRE ENTRE 1958 ET 1976
(sauf bâtiments publics)

immeubles construits entre 1958 et 1976

constructions en cours ou autorisées en 1976

— l'îlot des Périchaux enfin, proche par les catégories socio-professionnelles de la partie Est du secteur avec sa forte dominante de logements sociaux (3 000 habitants environ en 1975), en diffère radicalement par la forme urbaine adoptée dans cette rénovation.

• Du point de vue des emplois, le secteur étudié était évidemment marqué par la présence des activités liées au fonctionnement des anciens abattoirs ou vivant de leur présence.

Du côté de l'entrée principale, rue de Cronstadt, quatre établissements totalisaient plus de 120 salariés. Deux grands cafés-brasseries fréquentés par les usagers des abattoirs marquent les angles de la place. Le long de la rue Brancion, de petites entreprises travaillant avec le marché aux chevaux alternent avec les restaurants et les cafés « aux noms évocateurs, qui accueillaient les employés en blouses blanches tâchées de sang » (le Monde du 24 juillet 1974) : Au cheval d'or, Au trotteur, Aux trois mulets...
A l'entrée de l'abattoir hippophagique, se concentrent plusieurs commerces et activités fonctionnellement dépendants des abattoirs, en particulier les Etablissements Barbaud qui occupent la presque totalité de l'îlot délimité par la rue de Chambéry et la rue du Sommet des Alpes. La fermeture progressive et bientôt complète des abattoirs entraîne inévitablement la disparition ou la reconversion de la plupart de ces formes d'emplois. Ainsi d'importantes parcelles voisines de l'emprise de Vaugirard sont-elles appelées à voir se modifier radicalement leur mode d'occupation actuel.

En dehors de ces activités, généralement condamnées à disparaître ou à se transformer, la structure de l'emploi ne présente pas de caractéristiques très marquantes. Les distinctions observées en ce qui concerne la composition sociale se retrouvent quelque peu du point de vue de la répartition de la population active. L'Est du secteur compte de nombreuses petites entreprises et des commerces de voisinage répartis dans le tissu ; les emplois de bureaux et les commerces de fréquentation plus exceptionnelle sont surtout localisés au Nord et Nord Ouest. Les principaux axes d'animation commerciale, formés par la grande croisée de la rue de la Convention et de la rue de Vaugirard, avec deux pôles d'attraction, l'un à l'intersection de ces voies place de la Convention, l'autre porte de Versailles, sont assez nettement extérieurs au quartier étudié, dont il constitue la limite. Aux abords même des abattoirs, il n'existe que deux petits nœuds d'animation : à l'extrémité Nord de la rue de Cronstadt et au débouché Sud de la rue Olivier de Serres. En ce dernier point, au carrefour du boulevard Lefebvre et de l'avenue de la porte de Plaisance, se regroupent une église, quatre squares publics, une crèche, une bibliothèque, les deux laboratoires d'essais des Ponts et Chaussées et des Arts et Métiers. Voisin en outre de l'entrée du Parc des Expositions, ce petit centre de quartier ne joue cependant qu'un rôle mineur dans son image et dans sa vie, du fait de l'importance de la coupure provoquée par le passage de l'important flux de circulation des boulevards des Maréchaux. Parallèles l'une à l'autre, la rue Olivier de Serres et la rue Brancion forment, avec des caractéristiques très différentes, les principaux éléments de la structure du quartier des anciens abattoirs.

Deux images caractéristiques du quartier traditionnel

Vestige de l'exposition universelle de 1900, où elle accueillait « le Palais de la Femme », la « Ruche » forme aujourd'hui un ensemble d'ateliers d'artistes (80) qui a été réhabilité.

3 - Les besoins du secteur :

L'insuffisance relative des équipements sociaux desservant la population résidente est une caractéristique assez générale des divers quartiers de la capitale, inhérente à la longue histoire de sa formation. Mais alors que la diminution du nombre des habitants de Paris apporte dans la plupart des secteurs une mauvaise solution à ce problème — tout en faisant apparaître des déficits particulièrement sensibles pour certaines demandes spécifiques — l'évolution du secteur qui entoure les abattoirs de Vaugirard révèle un phénomène tout différent : c'est que la population, au lieu de décroître comme presque partout ailleurs, a en fait augmenté par suite du mouvement immobilier dont ces îlots ont été l'objet.

De 1968 à 1975 le chiffre des habitants recensés dans la zone d'étude (2) est passé de 37 400 à 38 585, soit une augmentation de 3 %. Au-delà du

(1) Il convient de rappeler — et de déplorer — que les modalités retenues pour le dépouillement du recensement de 1975 interdisent une étude fine, à partir du dénombrement à l'îlot, d'une information de cette nature.

(2) On rappelle que celle-ci est délimitée par les rues de Vaugirard et Vouillé d'une part, les lignes ferrées S.N.C.F. et les boulevards périphériques d'autre part.

périmètre examiné, le quartier Saint-Lambert dans son ensemble présente une stabilité du nombre de ses résidents : 89 560 en 1975 contre 90 051 en 1968.

Cette situation de légère croissance ou de quasi maintien du niveau de la population n'empêche pas d'importantes modifications de sa structure par âges qui commande la nature des besoins d'équipements publics à satisfaire. La connaissance de ces transformations n'est toutefois possible, dans l'état actuel des informations statistiques, qu'au niveau du quartier Saint Lambert tout entier et non du secteur d'étude proprement dit. Mais les constatations effectuées à ce niveau un peu plus global sont sans aucun doute transposables et vraisemblablement accentuées au niveau, plus fin, du périmètre examiné, où le « dynamisme démographique » est plus important.

● Pour l'âge préscolaire, le quartier voit le nombre d'enfants de 0 à 3 ans passer de 2 880 à 3 155 entre 1968 et 1975, soit une croissance dépassant les 9 %. Pour les tranches d'âges suivantes — 3 à 6 ans — on relève 2 532 enfants en 1968 et 2 815 en 1975, soit 11 % d'augmentation. Le nombre des enfants, au fur et à mesure que l'on considère des âges plus élevés, se stabilise puis décroît nettement.

Pour les adultes, la stabilité constatée au niveau du quartier se vérifie, avec un léger tassement quant à la population masculine et une légère hausse pour les femmes.

Enfin, les plus de 65 ans sont en augmentation nette : 1 213 personnes en plus, soit 8 % du chiffre de 1968.

C'est en fonction de ces indications et de ces évolutions que peuvent être constatés les principaux « déficits » en équipements « sectoriels » de la zone étudiée.

● La lacune en espaces verts de bonne dimension et de qualité satisfaisante, du point de vue de l'accès ou de l'équipement, apparaît sans aucun doute comme la plus grave. A l'exception du square du Docteur Calmette, dont la localisation au Sud du boulevard Lefebvre rend l'accès difficile, et du square réalisé dans le cadre de l'opération des Périchaux et consacré à la satisfaction des besoins de cet ensemble, les autres jardins existants ou projetés sont distants d'au moins un kilomètre. Ainsi, dans un rayon de 500 mètres autour des limites du terrain à aménager, on peut relever les caractéristiques suivantes :

— 50 % de la population environ, soit 20 000 personnes, ne disposent à portée de piéton (300 à 400 mètres suivant les qualités du jardin considéré) d'aucun espace libre ou planté ;

— 25 % de la population, localisée esssentiellement au Sud des abattoirs, disposent quantitativement d'une desserte convenable (4,7 m² par habitant). Les espaces verts sont nombreux et l'un d'entre eux est bien équipé, mais leur disposition essaimée dans un environnement de voies automobiles très larges et très fréquentées (boulevards des Maréchaux et échanges avec les périphériques) diminue leur intérêt et contrarie leur pratique au niveau de l'ensemble du quartier.

— Enfin, le dernier quart de population dispose de surfaces assez faibles (moins de 1 m² par habitant) et qui sont formées par des squares, pour la plupart qualitativement médiocres.

Au total, les deux tiers de la population, soit 27 600 personnes, peuvent être regardés comme très peu ou très mal desservis.

● Les équipements pour l'enfance réclament également d'être renforcés :

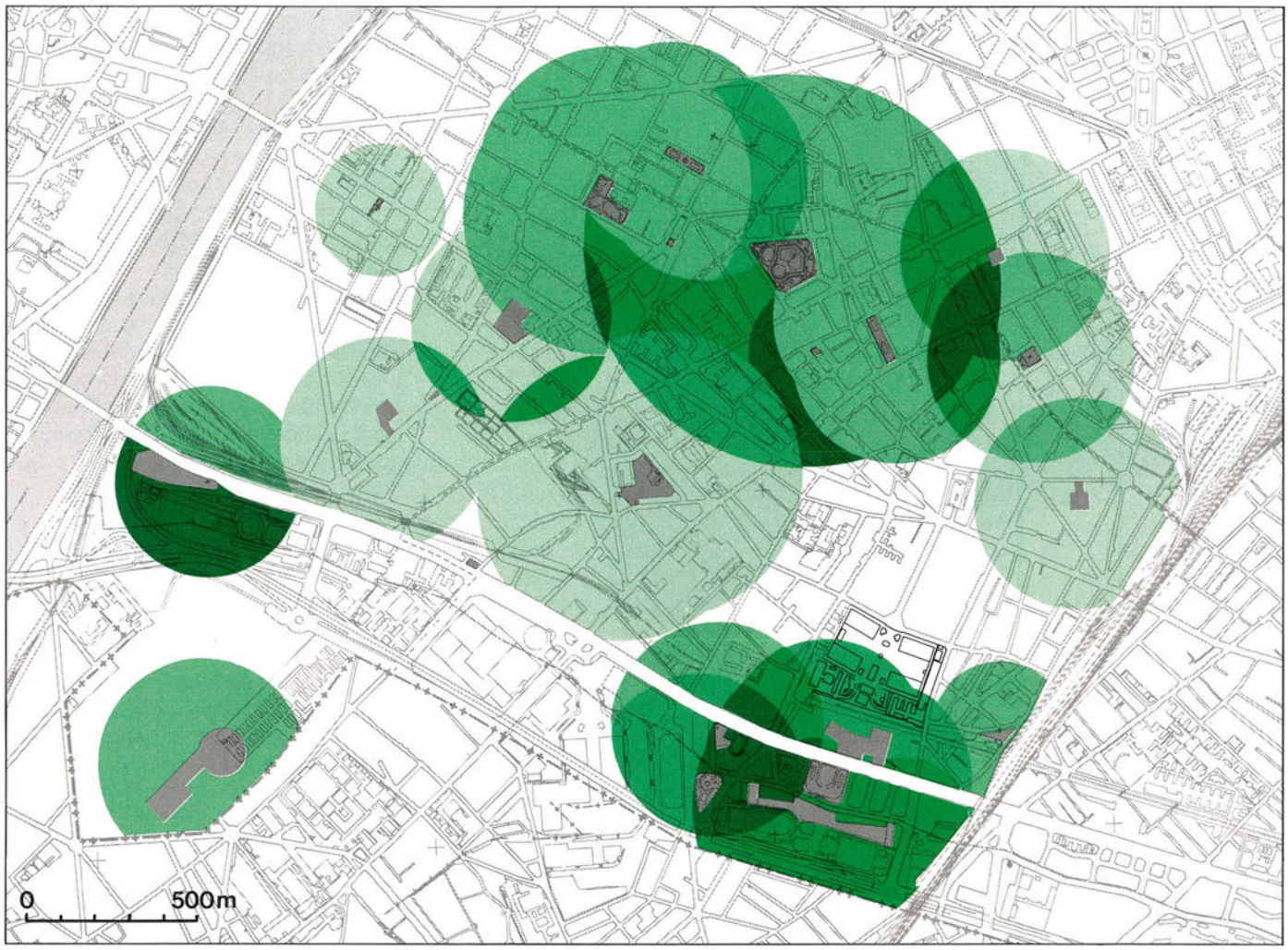
— Les crèches publiques (deux), privées (deux) et les crèches d'entreprises (deux) du quartier accueillent actuellement de l'ordre de 305 enfants. Ce recensement inclut une réalisation récente (Périchaux) et une opération projetée rue Santos-Dumont qui doit être mise en service avant 1980. Une troisième construction (80 berceaux) est projetée dans la partie Sud de la rue de Vaugirard et pourrait porter à 445 le total des places offertes dans ce secteur. Mais, compte tenu du taux d'activité élevé de la population féminine de 20 à 34 ans dans le quartier (74,71 % en 1975), un renforcement des équipements publics en ce domaine reste indubitablement nécessaire.

— Les écoles maternelles comprises dans le secteur d'étude étendu au Nord jusqu'à la rue d'Alleray sont au nombre de six et accueillent, en 1976-77, 1 518 élèves dans 45 classes, soit une légère régression par rapport à 1974-75 (1 828 élèves). Cette évolution, alors que le recensement révèle une augmentation de plus de 10 % de la tranche d'âge concernée, s'explique sans doute par les mesures de limitation du nombre d'élèves par classe qui est effectivement tombé de 41,54 à 33,73. Mais elle se traduit sans doute par une diminution peu souhaitable du taux de « couverture » de la demande en ce domaine.

Le projet actuel de construction de 8 classes maternelles rue Santos-Dumont et l'ouverture récente de 5 classes rue d'Alleray amélioreront sensiblement la desserte du quartier. Mais la première de ces opérations est destinée à compenser l'affectation à un C.E.S. des locaux scolaires de la rue de Cherbourg et des 8 classes maternelles qui y existaient. Quant à l'école de la rue d'Alleray elle est destinée au relogement immédiat de classes provisoires et se trouve saturée d'emblée. C'est dire que le bilan par rapport aux besoins demeure négatif. Il en est d'autant plus ainsi que plusieurs des équipements de ce type qui existent dans le 15e arrondissement sont regardés par le service gestionnaire comme vétustes et inadaptés.

— En ce qui concerne les centres de P.M.I. (Protection Maternelle et Infantile), généralement complémentaires des deux précédents d'un point de vue fonctionnel, les hôpitaux de Vaugirard et de Saint-Michel forment l'équipement essentiel

Le square Saint Lambert est le seul espace vert de qualité desservant le 15e arrondissement



DESSERTE QUANTITATIVE ACTUELLE

(zones de desserte théoriques en fonction du nombre de m² d'espace vert accessible par habitant)

zone à partir desquelles sont accessibles :		population concernée	
plus de 20 m²/hab.	environ	21000	23 %
de 10 à 20 m²/hab.		16000	
de 5 à 10 m²/hab.		15000	
de 1 à 5 m²/hab.		58000	25 %
moins de 1 m²/hab.		60000	26 %
0 m²/hab.		60000	26 %

qui assure la desserte du secteur. Il s'y ajoute, dans le 15e arrondissement, neuf points de consultation privé conventionnés par la Direction de l'Action Sanitaire et Sociale et, depuis une date récente, le service de consultation publique qui vient d'être ouvert sur le terrain de la Plaine de Vaugirard. Mais le quartier voisin des anciens abattoirs est géographiquement assez éloigné de ces divers centres et réclame une meilleure couverture de ses besoins en la matière.

- Les équipements destinés aux personnes âgées, dont le nombre est en constante augmentation et atteint 15 610 personnes dans le quartier Saint-Lambert en 1975, apparaissent également insuffisants.

Trois « clubs » de l'aide sociale se situent dans le quartier (l'un d'entre eux doit être terminé cette année) et trois clubs privés y fonctionnent également.

Mais, de ces six équipements, deux seulement se situent dans la zone d'étude, alors que les quatre autres s'en trouvent réellement fort éloignés. De plus, les deux clubs, l'un public, l'autre privé, sont localisés à proximité de l'opération des Périchaux et ont sensiblement le même secteur d'influence, de telle sorte que de vastes « zones d'ombre » subsistent dans le quartier.

Ainsi le renforcement des équipements publics, en particulier dans le domaine des espaces verts, apparaissait-il comme l'une des orientations majeures de l'opération à entreprendre sur le terrain des anciens abattoirs de Vaugirard.

LE PLAN D'AMENAGEMENT

La définition de l'opération des abattoirs de Vaugirard s'est déroulée en plusieurs étapes, puisqu'en deux ans et demi, de juin 1974 à décembre 1976, elle n'a pas fait l'objet de moins de six saisines du Conseil de Paris, sous la forme de délibérations ou de communications (sans compter les réponses aux questions écrites ou orales). Au fil de ces débats, la position de l'Assemblée Municipale en ce qui concerne d'abord le choix du programme, puis le choix d'un parti d'aménagement, n'a cessé de s'affiner pour aboutir enfin à la mise au point précise du projet à exécuter.

Le choix d'un programme:

Une double orientation d'urbanisme s'est progressivement dégagée en ce qui concerne :
— d'une part, la vocation de l'espace des abattoirs,
— d'autre part, ses relations avec ses abords.

1 - La dominante de l'opération :

L'analyse des caractéristiques du site et de son environnement faisait ressortir la mauvaise qualité de sa desserte au niveau de la ville, le développement de la fonction résidentielle du secteur, du fait des constructions récentes, enfin le besoin prioritaire de création d'un jardin de grande importance.

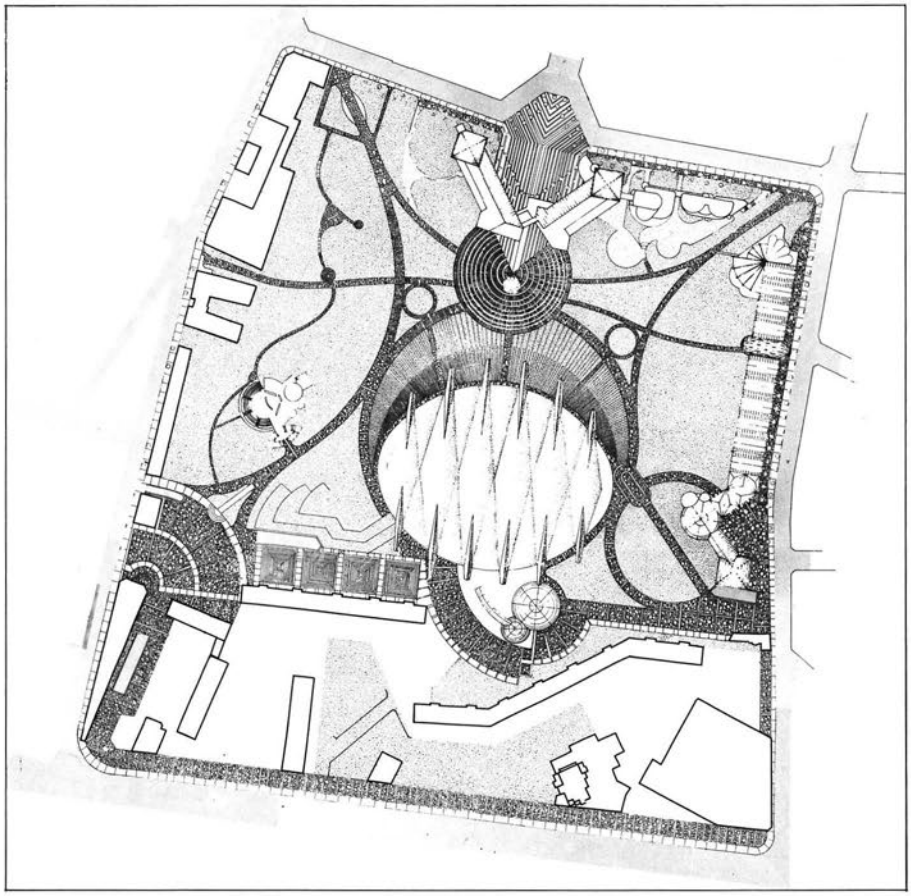
De ces constatations découlaient plusieurs conséquences :

- le terrain des abattoirs de Vaugirard ne pouvait que très difficilement se prêter, du fait de ses conditions d'accès, à l'installation d'un programme exceptionnel, à l'échelle de la ville, voire de la région tout entière ;
- cette emprise ne pouvait non plus donner lieu à l'implantation d'un important ensemble de nouveaux logements, alors que le mouvement immobilier des récentes décennies avait déjà présenté une telle ampleur et que les besoins qui en résultaient n'étaient pas encore totalement satisfaits. Quant à la réalisation éventuelle d'immeubles de bureaux, l'insuffisance et les limites des transports en commun desservant cette zone en interdisaient, à l'évidence, l'hypothèse ;
- enfin, si parmi les nécessités d'équipement de ce secteur, celle de la création d'un espace vert apparaissait comme la plus pressante, il convenait, compte tenu de l'échelle du problème posé, de donner à ce programme une taille suffisamment importante pour qu'il n'apparaisse pas comme la simple création d'un petit square, au seul bénéfice des îlots limitrophes.

Une double option essentielle se dégageait ainsi de l'étude de l'APUR, en ce qui concerne la vocation des terrains de Vaugirard :
— celle d'un aménagement répondant aux besoins du quartier largement entendu, plutôt que de chercher à former l'un des éléments du réseau des équipements ou des sites majeurs de la capitale ;
— celle de la réalisation d'un jardin public d'une assez grande taille, pour ne pas tomber au-dessous de la valeur critique, très empiriquement appréciée, à partir de laquelle un parc d'un important rayonnement sur la partie de la ville où il s'implante devient un simple square pour son environnement immédiat.

Sur la base de ces conclusions générales, plusieurs « scénarios » d'aménagement ont toutefois été étudiés afin d'examiner plus avant la compatibilité d'autres types de propositions avec un tel choix en matière de programme :

- C'est ainsi, par exemple, qu'il a été cherché à voir dans quelle mesure le parc urbain nécessaire à ce secteur pourrait s'accomoder de l'implantation, sur le terrain des anciens abattoirs, d'un équipement nécessaire à Paris : celui d'un Palais



Ce plan illustre une hypothèse d'implantation d'un Palais des Sports sur le terrain des anciens abattoirs.

des Sports, comprenant une sorte de Vel' d'Hiv'. L'étude, tant du fonctionnement éventuel d'un tel ensemble que de son insertion plastique dans l'emprise, a démontré qu'à moins de compromettre l'une et l'autre de ces réalisations, une conjonction sur ce même espace n'était guère possible : ce n'est d'ailleurs pas tellement en termes statistiques de mètres carrés plantés que cette contradiction apparaît, mais du fait du caractère de « dépendance » que les surfaces d'espace vert « délaissées » par un équipement aussi marquant ne pourraient manquer d'acquérir. Compte tenu de la mauvaise accessibilité de ce secteur par les transports en commun et de la proximité d'autres grands pôles de fréquentation populaire, il n'apparaissait pas judicieux, dès lors que le problème se posait en termes de choix, de privilégier le lieu de spectacles sportifs au détriment du « motif » principal reconnu nécessaire pour l'aménagement du quartier.

• Il a été également examiné si des programmes relativement importants de logements sociaux et d'autres types de constructions destinées à la fonction résidentielle (logements d'étudiants, ateliers d'artistes, foyers divers, hôtel deux étoiles) ne pouvaient pas trouver place dans cet aménagement, sans porter atteinte de façon trop sensible à la dimension du parc et sans compromettre son image. De telles réalisations pouvaient au contraire paraître utiles afin d'édifier devant la barre des immeubles existants des Périchaux, qui dominent le terrain des abattoirs, et derrière les locaux de la Préfecture de Police, qui tournent le dos au futur aménagement, un premier plan de bâtiments conçus pour assurer une relation plus harmonieuse avec le jardin projeté et pour masquer ou atténuer la brutalité de la confrontation actuelle de ces espaces. Combiné avec la couverture de la tranchée de la Petite Ceinture, et l'installation le long de son passage d'un petit centre artisanal, ce dispositif, sans « mordre » exagérément sur la surface du jardin et sans contrarier son caractère, apportait évidemment d'importants avantages du point de vue social. Malheureusement, indépendamment de ses difficultés de montage opérationnel et de financement, il présentait aussi l'inconvénient d'opposer aux habitants des Périchaux occupant les premiers niveaux de cet ensemble un masque bâti interdisant leur vue directe vers le futur espace vert, et il se heurtait surtout à la très mauvaise qualité du sous-sol à cet emplacement ; son exploitation successive pour la production de matériaux de construction a en effet interposé jusqu'à deux « ciels » de carrière entre le sol où l'on pourrait établir des fondations et le niveau actuel du terrain. Sauf à l'angle Sud-Est de l'emprise, il se révèlerait donc extrêmement coûteux et difficile de prévoir dans cette partie de l'opération des constructions nouvelles d'une certaine importance.

Ainsi un choix se dégageait-il de ces réflexions et de ces études préalables : celui de la création d'un grand espace vert :

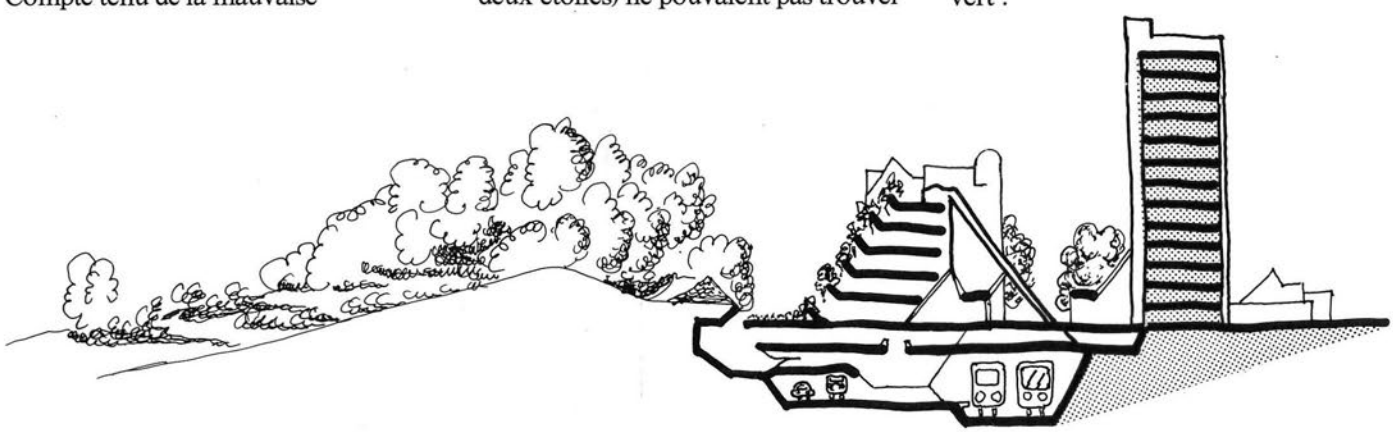
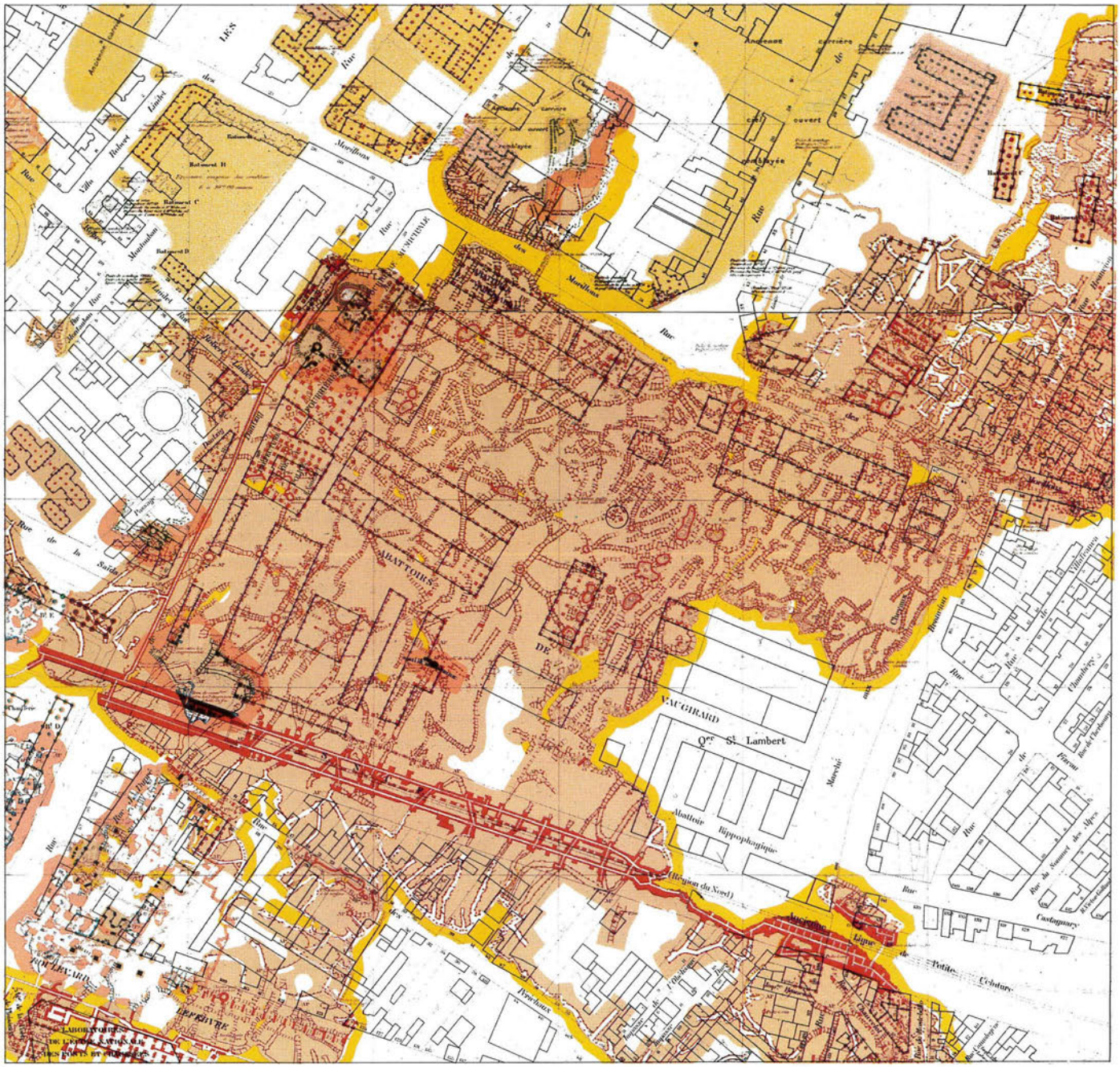


Schéma d'une autre variante d'aménagement : la tranchée de la voie de Petite Ceinture est recouverte ; des logements sociaux sont édifiés le long de son tracé.



Cet extrait du « plan des carrières » montre clairement la limite des anciennes exploitations, et, à l'intérieur de la tâche beige, les tracés des anciennes galeries consolidées et les fondations sur puits ou sur pieux pour la plupart des bâtiments construits dans cette zone.

La profondeur du « bon sol » se situe, en fonction de l'épaisseur des exploitations, entre - 10 et - 15 mètres. Il apparaît que seule la zone Sud-Est peut se prêter à l'implantation de constructions nouvelles sans le « sur-coût » de fondations spéciales, ainsi qu'il en est souvent le cas dans la périphérie de la capitale.

— dont l'attractivité devrait s'étendre au-delà de ses abords immédiats sur le 15e, voire le 14e arrondissement, mais sans pouvoir prétendre s'exercer au niveau de la ville tout entière ;
— d'une dimension ne devant par conséquent pas descendre beaucoup au-dessous de celle du Parc Monceau (8 hectares) ;
— et s'accompagnant de la réalisation d'un certain nombre d'équipements de quartier destinés en particulier à la petite enfance (crèche, halte-garderie, maternelle).

2 - L'influence sur l'environnement

La conduite d'une opération aussi importante que celle du réaménagement des anciens abattoirs de Vaugirard, selon les orientations qui viennent d'être décrites, présente naturellement de profondes interférences avec l'évolution des îlots qui l'avoisinent, à la fois parce qu'elle offre une chance exceptionnelle pour l'amélioration de leur environnement, mais aussi parce qu'elle recèle le risque d'entraîner leur bouleversement radical et incontrôlé. Le plan d'urbanisme élaboré à propos de la réutilisation de cette emprise devait donc tendre à la fois — et de manière apparemment contradictoire — à assurer la meilleure intégration possible du projet futur dans le tissu urbain qui le borde et à le protéger cependant des effets d'entraînement excessifs que la survenance d'une telle intervention publique risquait de provoquer à sa périphérie.

- Le souci d'intégration se manifeste

essentiellement par l'affirmation d'un impératif : alors que la taille cumulée de l'îlot des abattoirs et de l'opération des Périchaux plaçait, ainsi qu'il a été dit, un véritable bloc à peu près impénétrable, au cœur du quartier, formant barrière aux déplacements et imposant de le contourner, le remodelage des anciens abattoirs ouvre l'opportunité d'établir des relations plus directes, et très aisées, entre les différents éléments de ce secteur, aujourd'hui destructuré.

C'est avant tout par la possibilité de cheminements diagonaux, au travers de l'emprise, que cet objectif doit être poursuivi. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'une intention totalement nouvelle : l'ancien sentier des Périchaux, tel qu'il figure par exemple sur les plans de 1731, avant d'être entamé par les constructions successives, puis d'être définitivement supprimé par la rénovation totale de l'îlot, amorçait autrefois une liaison transversale vers les portes de Brancion et de Vanves ; un projet antérieur de quelques années seulement à la réalisation des abattoirs, avait d'autre part été établi vers 1880, afin de prolonger la rue Robert Lindet, à travers le terrain de Vaugirard, jusqu'aux limites Sud de la ville. Il convenait donc, sans faire du futur jardin une croisée de voirie, fût-elle exclusivement piétonne, de permettre l'établissement d'une liaison transversale à partir de l'angle Nord-Ouest du terrain vers la porte de Vanves en usant du prolongement qu'offre l'actuelle rue Chauvelot. Par ailleurs, il apparaissait nécessaire de « désenclaver » autant que possible l'ensemble immobilier des Périchaux : si la couverture totale de la tranchée de la Petite Ceinture ne pouvait être envisagée à un terme très voisin, alors que l'échéance de la remise en service de cette ligne reste incertaine, au moins fallait-il ouvrir au maximum cette concentration de logements vers l'espace vert qu'il était décidé de créer à leur abord : l'établissement d'une liaison piétonne nouvelle, au moyen d'une passerelle enjambant la voie du chemin de fer, formait ainsi l'un des autres éléments essentiels du programme de la future opération. A un moindre degré, il devait être recherché enfin à établir de meilleures relations entre l'aménagement projeté et l'axe de la rue Olivier de Serres, où se regroupent la plupart des emplois tertiaires du secteur.

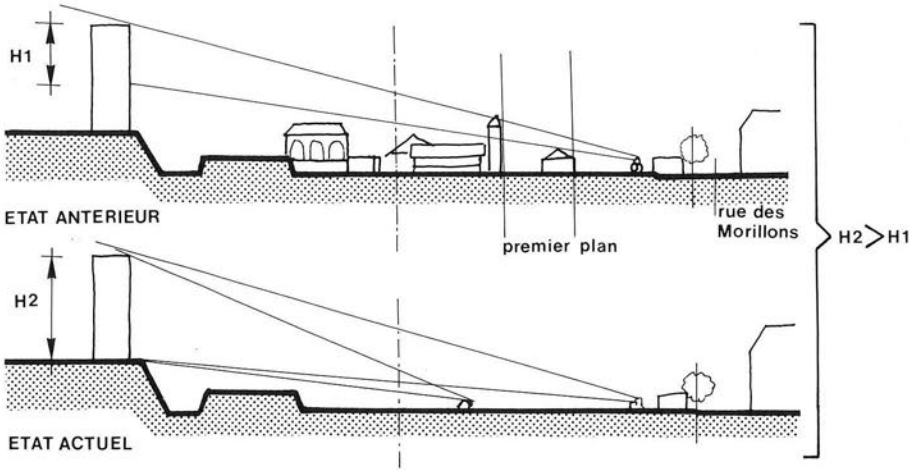
● La préoccupation de protection de l'environnement est le corollaire, si ce n'est la condition préalable, de cette volonté d'ouverture. Il ne s'agit pas, en effet, de nier les effets d'entraînement qu'une intervention de l'importance et de l'attrait de celle qui doit survenir à l'emplacement des abattoirs de Vaugirard ne peut manquer d'exercer sur ses abords. Au reste, l'analyse de ce secteur a montré l'importance des activités fonctionnellement dépendantes de l'existence du marché (spécialement rue Brancion) et qui, pour beaucoup, sont condamnées à disparaître avec lui ; elle a fait apparaître aussi l'existence d'un tissu urbain fragile et qui, à terme plus ou moins lointain, ne peut se maintenir en l'état. Mais il s'agit d'éviter, à cet égard, un mouvement désordonné, conduit par la seule spéculation, et compromettant les chances d'une réadaptation progressive d'une partie de ce tissu vivant à la nouvelle affectation de l'équipement central du quartier.

Ainsi apparaissait-il indispensable de prémunir les zones sensibles de l'environnement de tout risque d'emballement immobilier immédiat, tirant parti des perspectives de l'avenir, en leur appliquant des règles restrictives en cas de construction nouvelle. C'est pourquoi il a été proposé de fixer le coefficient d'occupation des sols sur les îlots situés à l'Est de la rue Brancion au chiffre de 1,50 pour l'habitat et de 1 pour les bureaux (soit à des niveaux très faibles, si on les compare aux dispositions antérieures du Plan d'Urbanisme Directeur qui offraient en fait un droit de construire de 3,75 pour ce type d'affectation).

Seule la création d'activités ou d'équipements devait conserver, avec le chiffre de 3,5, le bénéfice des mesures anciennes. Par ailleurs, l'abandon des règles d'alignement taillant à tort et à travers dans le domaine bâti environnant était préconisé. Ces mesures préventives avaient le mérite, sans préjuger l'évolution future de ces quartiers, d'interdire leur bouleversement désordonné, au gré d'initiatives privées alléchées par la perspective de la création voisine d'un grand espace vert, et de ménager la possibilité, pour la collectivité publique, d'une intervention cohérente sur l'environnement de la prochaine opération : libération de certaines parcelles, afin d'ouvrir des équipements actuels vers l'espace vert, protection architecturale d'ensembles caractéristiques (passage Santos-Dumont), réutilisation et réaménagement du linéaire commercial de la rue Brancion, afin à la fois d'éviter la mort de toute activité et de toute animation, lors de la fermeture définitive des abattoirs, et d'empêcher une restructuration trop brutale de cette façade essentielle du futur aménagement.

La tranchée de la « petite ceinture » vue du pont de la rue Brancion : à droite les abattoirs, à gauche l'opération des Périchaux, au fond la tranchée a été recouverte pour la traversée d'un ensemble de logements sociaux.

En juin 1974, sur le rapport de M. Bernard Rocher, l'Assemblée Municipale adoptait les grandes lignes de ce programme, visant aussi bien l'utilisation de l'emprise des anciens abattoirs que la politique à suivre en ce qui concerne son environnement. Le débat ouvert à ce sujet donnait lieu à une délibération, prise à l'unanimité, aux termes de laquelle le Préfet de Paris était invité à présenter à une prochaine session un avant projet d'aménagement des terrains actuellement occupés par les abattoirs



La disparition des bâtiments des abattoirs renforcerait l'emprise visuelle de la barre massive des immeubles des Périchaux sur l'ensemble du futur aménagement...

de Vaugirard et le marché aux chevaux contigu. Cet avant projet devra mettre l'accent en priorité sur l'aménagement d'un vaste espace vert et la construction de logements sociaux et d'un certain nombre d'équipements sectoriels. Il devra, dans toute la mesure du possible, s'efforcer d'intégrer les terrains ainsi réaménagés dans le tissu urbain existant. « Par ailleurs, et dans le but d'éviter la spéculation foncière que ces projets pourraient provoquer », M. le Préfet de Paris était également invité « à prévoir dans le P.O.S. en cours d'élaboration un C.O.S. de 1,5 au lieu de 3 pour les constructions à usage d'habitation dans la zone périphérique de l'opération ».

Le choix d'un parti:

La conception de l'aménagement est naturellement déterminée par la composition de l'élément majeur du programme : le parc. Trois préoccupations ont inspiré la proposition présentée à cet égard par l'APUR, avec le concours du Service des Parcs et Jardins de la Ville de Paris.

- Il a été cherché tout d'abord à donner au futur jardin une assez forte unité, n'excluant pas la variété des ambiances, mais évitant le morcellement de l'espace, afin de ne pas affaiblir « l'effet de masse » représenté par la création de près de 7 hectares de surface verte, qui devaient donc rester « d'un seul tenant ».
- Il a été cherché, en second lieu, à traiter de manière aussi harmonieuse que possible les relations visuelles du parc avec un environnement fréquemment assez ingrat qui surplombe le terrain sur plusieurs faces :

— Au Sud, un fort mouvement de relief et la plantation dense d'arbres de haute tige doit composer un premier plan paysager à la longue et haute barrière des immeubles de l'îlot des Périchaux et atténuer leur écrasante présence à la limite même du jardin. Déjà très sensible alors que les installations des abattoirs étaient encore en place, ce brutal effet d'encagement est devenu encore plus redoutable à mesure que l'emprise se libérait de ses constructions.

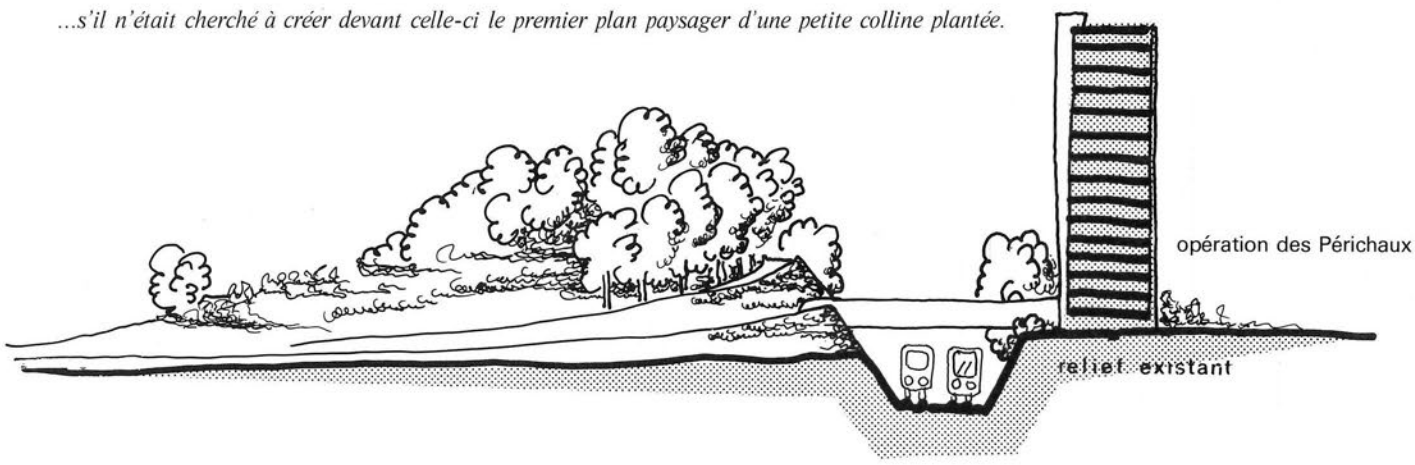
— A l'Est, les bâtiments qui bordent la rue Brancion sont assez disparates, mais de faible hauteur. Le marché aux chevaux, avec le « parapluie » de sa charpente métallique et qui accompagne la pente naturelle de la rue, masque cet alignement construit et forme un excellent espace de transition entre la rue et le terrain des abattoirs en contre-bas. Joint à l'intérêt architectural de cet ensemble, ce caractère conduit à en préconiser le maintien et l'ouverture vers le parc, grâce à un mouvement du sol ou à de petites constructions en terrasses venant s'adosser à l'actuel mur de soutènement.

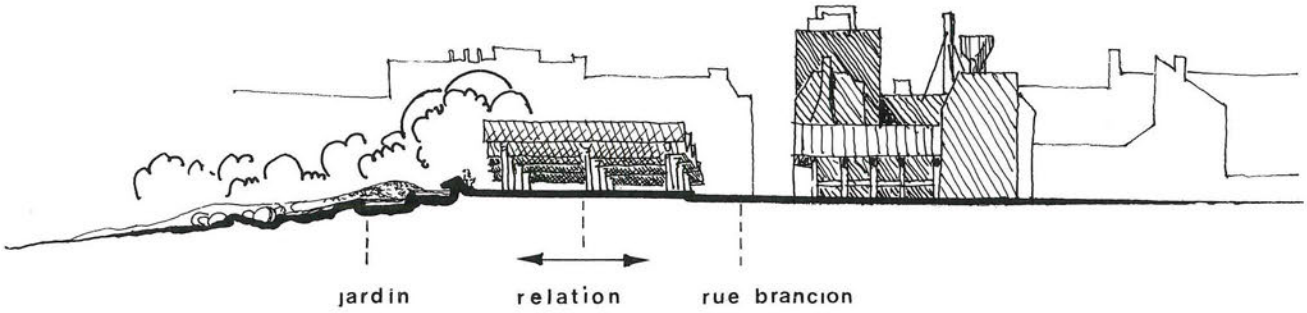
— Au Nord, la rue des Morillons forme un alignement continu d'esprit haussmannien et se trouve de plain-pied avec l'espace des abattoirs : la limite du futur parc doit être traitée ici comme une sorte de clôture plantée ou bâtie, faisant face aux édifices de l'autre rive de la voie, et que vient interrompre l'entrée majeure de l'espace vert : celle-ci, doit être fortement marquée, dans un ordre géométrique simple et lisible, composé avec la petite place urbaine sur laquelle débouche l'axe de l'avenue de Cronstadt, bordée d'arbres et d'esprit assez « monumental ».

— A l'Ouest enfin, le maintien des locaux de la Préfecture de Police se traduit par l'existence d'une frise de pignons plus ou moins aveugles en bordure du jardin. Mais la dimension relativement faible de ces bâtiments rend assez aisée la solution de ce problème grâce à la création d'un rideau de plantations.

Ainsi, du fait même des caractéristiques du relief et du site, l'aménagement du parc doit être en quelque sorte « introverti » : c'est en lui-même surtout qu'il lui faut trouver les points de vue intéressants, alors

...s'il n'était cherché à créer devant celle-ci le premier plan paysager d'une petite colline plantée.





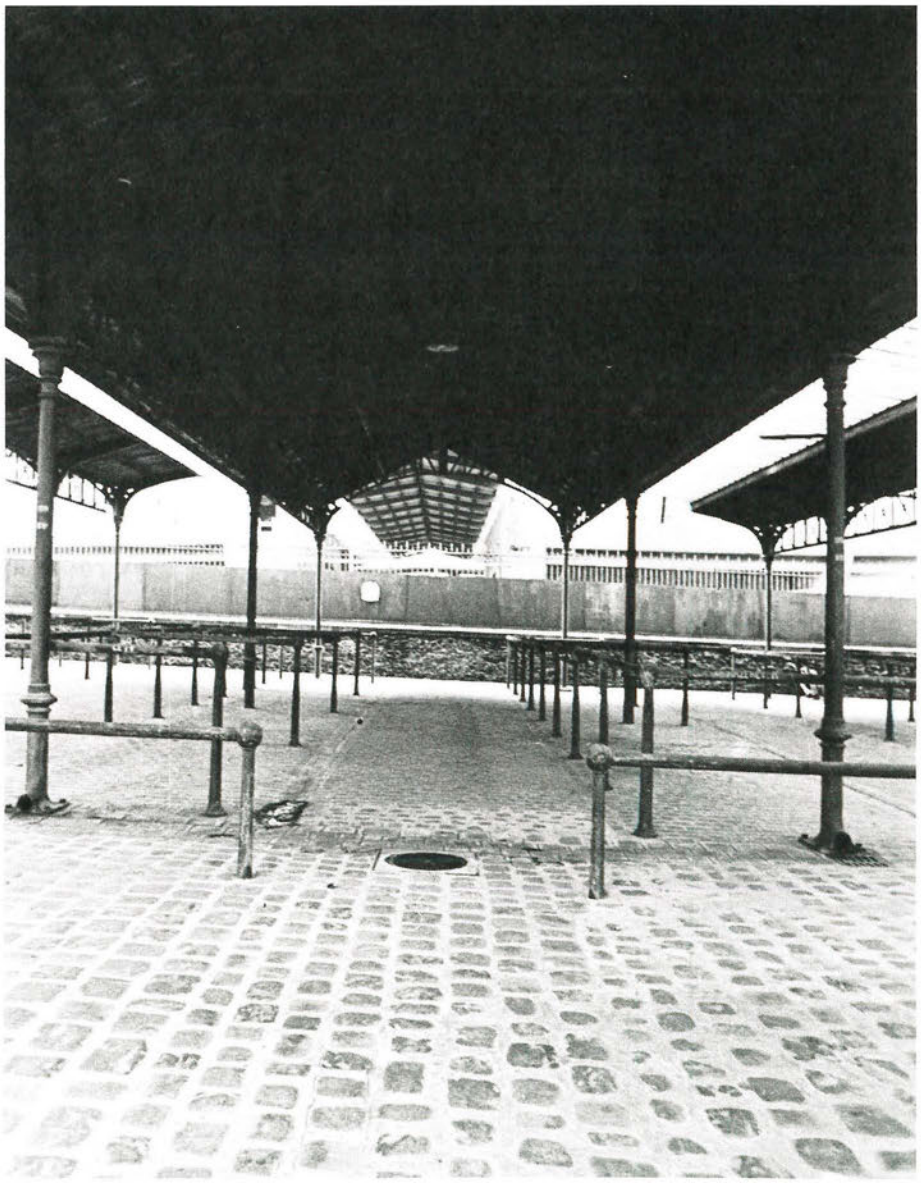
qu'il lui est nécessaire, au contraire, de se défendre parfois contre certains aspects « agressifs » du paysage où il vient s'implanter.

• Un troisième objectif, enfin, inspire le dessin du futur jardin : celui d'une grande possibilité de pénétration et de cheminement à partir des principales voies du quartier. La suppression de l'obstacle que formait pour les piétons le périmètre clos des anciens abattoirs semble en effet nécessaire à la vie de ce quartier ; la structure du parc doit donc être définie de manière à assurer la possibilité d'un passage tranquille, dans un cadre paysager, d'un point à un autre du secteur, sans naturellement perturber les divers espaces de calme, de repos et de loisir ménagés par l'espace vert.

Toutes ces préoccupations se conjuguent pour faire de la partie centrale du futur jardin un élément essentiel de la composition, parce qu'il forme à la fois le lieu où se marque l'unité de cet ensemble, varié dans son traitement végétal et paysager, le point central d'intérêt vers lequel convergent les perspectives et l'espace de rencontre où se croisent les principaux cheminements. Il est donc apparu nécessaire de donner au traitement de ce cœur du parc un caractère particulièrement soigné et attractif, avec la création d'un plan d'eau de grande taille, vers lequel se dirigeront les principales allées et descendront les mouvements de terrain et de terrasses prévus sur les bordures Est et Sud de l'emprise.

Le parti d'aménagement ainsi proposé pour le programme dominant de l'opération commande à l'évidence les autres choix. Ceux-ci concernent d'abord la localisation des équipements publics : la disposition centrale du jardin et le caractère unitaire qu'il est voulu lui donner conduisaient à en préconiser l'implantation le long de la rue Brancion et de la rue des Morillons, où ils se trouveront en outre au contact le plus immédiat de la population qu'ils doivent desservir. Ces mêmes raisons conduisaient aussi à prévoir la démolition de la quasi totalité des bâtiments existants : outre la Halle aux chevaux, dont il a été parlé, il n'était donc proposé de maintenir que les deux pavillons de belle apparence bordant symétriquement l'entrée principale, dans l'axe de la rue de Cronstadt, et le petit beffroi de la halle de la criée, situé également dans cet axe et qui ponctue de façon intéressante la perspective perçue depuis cette même rue, en même temps qu'il conserve une part de l'image traditionnelle des anciens abattoirs. Au contraire, afin de donner à l'espace vert sa dimension et sa forme optimales, la disparition de deux bâtiments relativement récents se révélait indispensable : l'écurie aux chevaux, vaste nef de béton, sur deux

La conservation et le réaménagement du marché aux chevaux permet dans le sens Est-Ouest d'assurer une transition entre la rue Brancion et le jardin, tout en accompagnant dans le sens. Nord-Sud, grâce à l'articulation du jeu des verrières, la pente naturelle de la rue.



RUE
DES
RUE DE CRONSTADT
LES « OBJETS TROUVÉS »
DANTZIG
RUE DE
1
2
17
18
19
20
A
B
C
D
E
F
G
I
J
K
TRANCHÉE DE LA PETITE CEINTURE

AMÉNAGEMENT DES ANCIENS ABATTOIRS DE VAUGIRARD

PARC PUBLIC

A - pinède
B - hêtraie
C - belvédère
D - miroir d'eau
E - ruisseau, cascade
F - nymphéas
G - placette
H - promenade
I - repos
J - circuit pédestre
K - boules
L - jeunes enfants
M - adolescents
N - modèles réduits

ÉQUIPEMENTS SOCIAUX

1 - services des parcs et jardins
2 - club 3e âge (logements de fonction)
3 - maternelle
4 - crèche
5 - centre de protection maternelle et infantile
6 - serres
7 - volières
8 - galerie service volières
9 - abri du terrain d'aventure
10 - réserve
11 - service technique des bâtiments (Ville de Paris)
12 - abris (pavillons déplacés)
13 - toilettes publiques
14 - jardin maternelle
15 - jardin maternelle, jeux tranquilles
16 - jardin crèche
17 - bassin jeux d'eau
18 - placette à aménager
19 - beffroi de la « Criée » conservé
20 - jardin en cours de réalisation

Ce plan présente le projet d'aménagement qui a été porté à la connaissance du Conseil de Paris en décembre 1976 afin d'illustrer et de concrétiser le parti et le programme d'urbanisme sur lesquels il lui était demandé de se prononcer. Il ne constitue pas, à proprement parler, le plan d'exécution définitif qui, à mesure de la mise au point technique des divers éléments du projet, doit inévitablement entraîner certaines adaptations et certaines modifications mineures, qui laissent d'ailleurs subsister l'essentiel des intentions et des principes de cette composition. C'est ainsi que le coût de l'implantation du Service Technique des Bâtiments de la Ville de Paris à l'angle Sud-Est du terrain (11) conduira sans doute à renoncer à cette intention ; de même, la disposition de l'école maternelle (3) sera peut-être légèrement modifiée ; enfin, l'emplacement du belvédère (C) sera légèrement décalé vers le Nord afin de lui assurer la meilleure localisation possible.

niveaux, perpendiculaire à la rue Brancion ; les locaux actuellement occupés à la limite Sud-Ouest du terrain par le Service Technique des Bâtiments de la Ville de Paris qui s'était récemment installé dans une partie désaffectée des anciens abattoirs.

Ainsi se dessine la physionomie du parti d'aménagement présenté au Conseil de Paris.

Le parc, d'environ 7 hectares, occupe l'essentiel de l'emprise. Il comporte, au Sud, un léger vallonnement boisé refermant l'espace et venant composer un premier plan végétal aux immeubles des Périchaux. Cette petite colline a pour point culminant un belvédère, vers l'angle Sud-Ouest de l'emprise ; situé à 15 mètres environ au-dessus du niveau de la rue des Morillons, il offrira une vue générale du parc. Ce relief, occupé par une masse assez dense de grands arbres, s'adoucit vers le Sud-Est et conduit à une petite esplanade formant balcon vers le cœur du jardin. A cet emplacement se rejoignent les cheminements qui proviennent de l'une des principales entrées et de la passerelle jetée par-dessus les voies de la Petite Ceinture vers les groupes d'habitations situés au Sud de celle-ci. Le long de la rue Brancion, un jeu de terrasses, où peuvent s'installer certains équipements pour enfants ou adolescents, permet de « rattraper » le niveau de la Halle aux chevaux. Celle-ci, maintenue et restaurée, offre, sous sa charpente métallique, un espace couvert aux usagers du jardin et à certaines activités qui peuvent y être liées. Ces mouvements de terrains, au Sud et à l'Est de l'emprise, dessinent une sorte d'amphithéâtre, dont la légère concavité se tourne vers le soleil de l'après-midi, puisque les ombres portées par les bâtiments des Périchaux obèrent la zone plein-sud. Cet amphithéâtre, où alternent les masses boisées, les aires de pelouses calmes et les floraisons saisonnières, descend, en pente légère au Sud-Est et plus accentuée au Sud-Ouest, vers un vaste miroir d'eau où se reflétera l'ensemble de cette composition végétale. Une partie plate joint au contraire, au même niveau, ce point d'intérêt central du futur parc à la face Nord et Nord-Ouest de l'opération : un mail planté, où s'intègrent les quelques beaux arbres d'alignement (platanes, peupliers) qui existent aujourd'hui, borde une large allée vers l'accès situé au croisement de la rue de Dantzig et de la rue des Morillons ; les deux pavillons de l'entrée principale et le beffroi de l'ancienne Criée ponctuent un autre cheminement majeur qui prolonge jusqu'au cœur du jardin l'axe formé par la rue de Cronstadt et la petite place publique aménagée à son arrivée sur le parc. Les équipements sociaux de faible hauteur (deux niveaux au maximum) se situent en partie le long de la rue des Morillons, entre cette placette et l'angle de la rue Brancion, et surtout le long de cette dernière voie. Huit entrées rendent le jardin très accessible à partir de son environnement, mais les mouvements du sol, le tracé des allées, la disposition des plantations font de cet espace une oasis de calme et une composition paysagère harmonieuse.

La définition de ce parti d'aménagement a fait l'objet de plusieurs délibérations du Conseil de Paris en date des 19 décembre 1975, 18 mars 1976 et 17 novembre 1976. Progressivement mis au point et retouché au cours de ces examens successifs, il a été définitivement approuvé à cette dernière date par l'Assemblée Municipale. Et tandis que ce choix essentiel se précisait et se confirmait, l'élaboration du projet d'exécution du plan retenu avait été entreprise et pouvait se poursuivre.

La mise au point du projet :

Elle sera assurée, au sein de l'Administration parisienne, par la Sous-Direction de l'Architecture, celle des Espaces Verts, Parcs et Jardins et l'Atelier Parisien d'Urbanisme qui confieront à une équipe de trois experts (MM. Collin, Ghiulamila et Milliex) le soin de procéder aux études nécessaires. Celles-ci porteront sur trois principaux points :
— la solution du problème posé par l'écurie aux chevaux ;
— le traitement du parc et le choix des plantations ;
— l'implantation et l'architecture des équipements publics.

1 - Le problème de l'écurie aux chevaux

Perpendiculairement à la rue Brancion, ce vaste bâtiment, de 100 m de long sur 37 m de large, et sur deux niveaux, l'un muré et cloisonné en stalles au rez-de-chaussée, l'autre dépourvu de parois extérieures et intérieures, est de construction relativement récente, très solide et en bon état. Malgré la contrainte évidente que le maintien d'un tel édifice aurait fait peser sur l'aménagement et la large entaille dont il entamerait inévitablement l'emprise du futur parc, la solution de sa démolition ne pouvait être retenue sans hésitation et sans comparaison approfondie avec l'éventualité de sa réutilisation. Dès sa délibération du 19 décembre 1975, le Conseil de Paris, tout en retenant dans ses grandes lignes le parti d'urbanisme qui lui avait été présenté, demandait que « l'hypothèse prenant en compte le maintien de l'écurie [fasse] l'objet d'études complémentaires ». Le 18 mars 1976, sur la base de premières réflexions menées à ce propos, il précisait : « M. le Préfet de Paris est invité à faire étudier l'aménagement du jardin selon les deux hypothèses suivantes :
a) suppression de l'écurie aux chevaux de façon à parvenir à une conception globale du jardin permettant d'utiliser au mieux les possibilités offertes par la totalité du terrain ;
b) maintien de l'écurie aux chevaux en tenant compte des orientations suivantes :

- Le rez-de-chaussée fera place à trois types d'équipements :
— des magasins et ateliers d'artisans et d'ouvriers s'adonnant aux métiers d'art, les parois du bâtiment devant être traitées de telle sorte que les visiteurs puissent, de l'extérieur du bâtiment, avoir vue sur leurs activités,
— une salle d'exposition destinée aux métiers d'art et aux artistes de toutes disciplines,
— une salle de réunion à l'intention des habitants du quartier ;
- L'entresol et l'étage supérieur seront réservés à des équipements sportifs et à leur accompagnement sanitaire.

Les études demandées devront être accompagnées d'une évaluation sommaire des coûts à prévoir dans l'une ou l'autre de ces hypothèses. »

Dans son Mémoire du 17 novembre suivant, le Préfet de Paris présentait ses conclusions :

« Dans l'hypothèse du maintien de l'écurie, votre délibération du 18 mars 1976 prévoyait d'associer pour l'essentiel dans ce bâtiment des éléments d'activité et d'animation (salle d'exposition, métiers d'art, ateliers artisanaux), ainsi que des équipements sportifs. Une seconde idée consistait à envisager l'utilisation du volume représenté par l'écurie pour

la réalisation, après les travaux appropriés, de tout ou partie des équipements sectoriels.

Sur le premier point, l'option salle d'exposition, ateliers artisanaux, métiers d'art, constituait à n'en pas douter un élément important quant à l'intérêt du réemploi de l'écurie aux chevaux. Les consultations approfondies auxquelles il a été procédé à ce sujet auprès des instances concernées, aussi bien administratives que professionnelles, ont fait apparaître qu'il existait un doute sérieux sur la réalité d'une demande. La création, notamment, d'ateliers artisanaux ou de locaux destinés aux métiers d'art, s'est révélée très aléatoire dans un secteur de la capitale qui n'est pas traditionnellement voué à ce genre d'activités.

Sur le second point, intégration des équipements sectoriels dans l'ancienne écurie aux chevaux, trois concepteurs, un paysagiste, un urbaniste et un architecte ont été associés à l'étude de cette hypothèse. Leurs conclusions peuvent s'analyser en trois points :

— il est possible techniquement de réaliser cette intégration ;

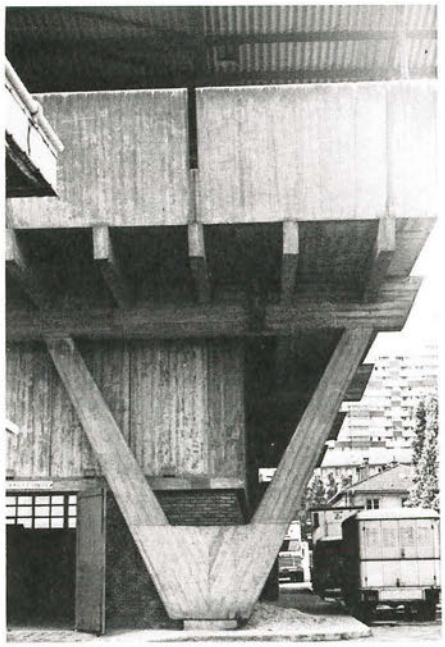
— le coût de cette opération serait sensiblement le même que celui qui devrait être consacré pour la réalisation d'équipements neufs de même nature ;

— toutefois, l'intérêt architectural de l'intégration s'est avéré très discutable, notamment au niveau de l'éclairement et de l'esthétique.

En outre, les caractéristiques fonctionnelles auxquelles les contraintes imposées par les bâtiments existants ne permettraient pas d'échapper, seraient des plus médiocres.

Enfin l'Administration a poursuivi ses études sur le coût de la démolition de l'écurie. A ma demande, une consultation auprès de six entreprises de démolition spécialisées a fait apparaître une dépense variant de 200 000 à 1 million de francs. Cette estimation confirme, à l'évidence, le caractère aléatoire des évaluations théoriques en matière de démolition. Néanmoins, les résultats obtenus démontrent que le coût de la démolition n'est pas tel, en toute hypothèse, qu'il soit déterminant en faveur du maintien de l'écurie.

Dans ces conditions et si j'ajoute, qu'outre sa superficie propre (3 800 m²), le bâtiment constitue un obstacle réel dans la perspective d'ouverture du jardin sur le quartier au Nord-Est, je suis conduit à vous proposer un parti d'aménagement



De réalisation relativement récente, l'impressionnant vaisseau de l'écurie aux chevaux forme une grande entaille dans le terrain des anciens abattoirs dont il vient tangenter le centre. Sa conservation aurait irrémédiablement découpé en deux fractions toute la partie Est de l'emprise. Déjà dominé au Sud par la barre des Périchaux, bordé à l'Ouest par les faces arrières des bâtiments de la Préfecture de Police, le futur parc aurait dû supporter à l'Est, et presque en son cœur, une contrainte supplémentaire particulièrement nuisible à son aménagement, à son aspect et à son unité. Les caractéristiques de structure et d'échelle de cet édifice en rendaient, d'autre part, la réutilisation difficile et coûteuse pour les équipements sociaux.

tenant compte de la démolition de l'écurie aux chevaux ».

Le dommage causé à la taille, à l'unité et au paysage du parc par le maintien de cet édifice, alors qu'il se révélait en définitive difficile et coûteux d'y installer les équipements prévus, aléatoire et encore plus coûteux d'y attirer des activités ou services mieux adaptés à sa volumétrie, emporta la conviction du Conseil de Paris qui, en décidant la disparition de l'écurie aux chevaux, enlevait ainsi l'une des hypothèques majeures dont dépendait la conception du futur parc.

2 - Le traitement du parc

Dans le cadre du parti d'aménagement choisi, et ainsi libéré de cette contrainte, l'image du futur parc, qui occupe de l'ordre de 78 000 m², va pouvoir se concrétiser et se détailler, en ce qui concerne aussi bien le choix des espèces que l'insertion, dans cet ensemble de plantations, d'espaces de jeux et de détente.

• Le choix des plantations :

Par la recherche d'une certaine unité permettant un effet de masse, la composition végétale du jardin tend à souligner la dimension de cet espace vert, dont la perception de la taille réelle — peu inférieure à celle du parc Monceau — risque d'être combattue par l'échelle des constructions édifiées à sa lisière Sud.

Les Mémoires Préfectoraux (février et novembre 1976) décrivent ainsi les dispositions proposées :

« La végétation de grands arbres serait volontairement simple dans le nombre des essences utilisées, des masses importantes d'une seule essence apportant plus efficacement le sentiment de calme, particulièrement le long des chemins de promenade à travers la pinède (le pin noir d'Autriche est le plus résistant des conifères à l'atmosphère parisienne).

La variété serait apportée par des boqueteaux d'arbres plus petits (merisiers, cerisiers et pommiers d'ornement, sorbiers, etc...) et par d'importantes plantations d'arbustes à fleurs saisonnières (forsythias, rosiers, etc.) qui marqueraient le rythme des saisons ».

L'estimation quantitative des plantations à réaliser s'établit approximativement de la manière suivante :

— 300 arbres d'alignement,
— 800 pins noirs,
— 300 arbres feuillus (hêtres, bouleaux, arbres à fleurs).

Il s'y ajoute plusieurs milliers de mètres carrés consacrés aux massifs fleuris, aux pelouses et aux talus et terrasses ornés de plantes annuelles et vivaces. Grâce aux différences de niveau qui résultent du vallonnement créé à la lisière Sud-Ouest du parc, un ruisseau au dessin sinueux peut être tracé au travers de la pinède ; il comporte, de place en place, des plates-formes pouvant recevoir une plantation végétale aquatique et constituant une réelle attraction pour les amateurs de fleurs.

Quant au plan d'eau central, auquel il conduit et qui forme à la fois un élément de « contemplation » et l'occasion d'activités, puisqu'il comporte un bassin pour les jeux d'enfants (modèles réduits, pataugeoires), il représente une surface totale d'environ 2 700 m², inférieure à celle de l'étang du parc Montsouris, mais supérieure à celle des bassins du Luxembourg et des Tuileries.

• Les espaces de jeux et de détente :

— Pour les jeunes enfants, un premier ensemble d'installations (bacs à sable, piste pour petits tricycles, petits talus d'escalade, emplacement de surveillance pour les mères de famille) est implanté dans la partie Nord-Ouest du futur parc. Une seconde série d'équipements de même nature est prévue à l'opposé dans l'angle Sud-Est, afin d'assurer la meilleure « couverture » possible des besoins du quartier en la matière.

— Pour les plus grands et les adolescents, une aire de jeux de près de 2 000 m² est également ménagée du côté de l'accès au parc, au croisement de la rue des Morillons et de la rue de Dantzig. Ces jeux (passerelle, balançoire, cheminement, escalade, talus d'herbe, plage de sable) sont adossés à des buttes de cinq mètres de hauteur plantées d'arbres. Un second espace pour ce type d'activités doit également trouver place à l'Est sur les terrains montant vers la halle aux chevaux et la rue Brancion, en tirant parti de cette différence de niveau pour y disposer des talus avec jeux de bois pour l'escalade. Au total, il y aura donc des superficies de plus de 10 000 m² équipées pour petits et grands enfants, avec un effort particulier pour les adolescents, ce qui est sans précédent dans les anciennes réalisations urbaines.

— Pour la promenade et le repos, les dénivellations que présente le modelé du parc permettent de dessiner des cheminements sans monotonie, ménageant des vues sur le jardin ou sur des groupements de plantations. Une perspective d'ensemble est offerte à partir d'un belvédère situé dans la partie haute de la pinède (+ 15 mètres au-dessus du niveau de la rue des Morillons). L'ensemble du parc offre, pour le repos, des promenades ensoleillées et plates, entourées de pelouses ou de parterres, ou des promenades au relief plus accidenté, notamment dans la pinède, pour les utilisateurs qui préfèrent l'ombrage.

— Pour les activités des adultes, des terrains de jeux de boules pourraient être installés sous le mail planté dessiné à partir de l'entrée Nord-Ouest du jardin et un circuit pédestre d'environ un kilomètre avec des dénivelés et des obstacles, sera balisé à l'intérieur de la partie la plus boisée du futur aménagement.

3 - Les équipements publics

A la suite des diverses délibérations du Conseil de Paris et des études conduites par l'Administration de la Ville, le programme suivant avait été finalement retenu :

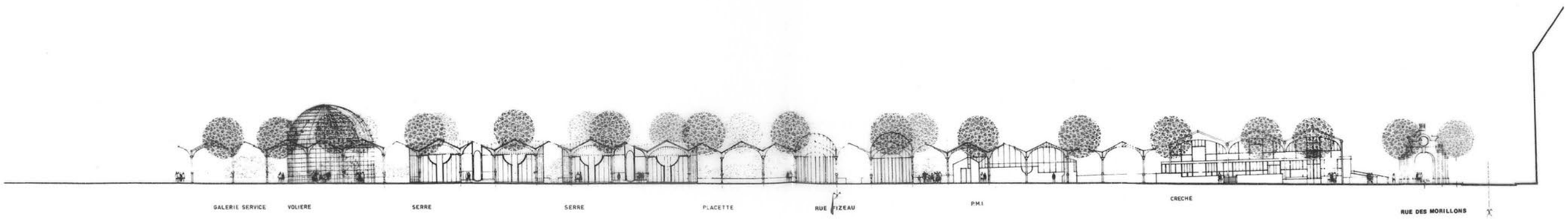
— une maternelle de huit classes et une crèche disposant l'une et l'autre de leur propre jardin ;
— un centre de Protection Maternelle et Infantile ;
— un club du troisième âge.

Il s'ajoutait à ces réalisations de caractère social la demande de locaux à usage administratif : maintien ou réinstallation du Service Technique des Bâtiments de la Ville de Paris (S.T.B.) ; bureaux du Service des Parcs et Jardins ; quelques logements de fonction liés aux équipements programmés ; dépôts de matériel, etc.

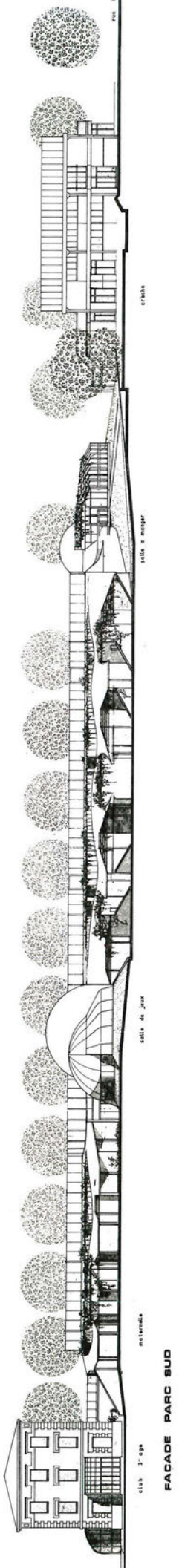
Il convenait par ailleurs de préciser les conditions de réaménagement de la halle aux chevaux et de définir le traitement de la place publique marquant l'entrée du jardin.

Enfin, pour tenir compte à la fois du déficit du quartier en moyens de stationnement, et en particulier des besoins générés par le marché Convention, et surtout de la demande supplémentaire que ne manquera pas de provoquer le futur jardin, la réalisation d'un parking souterrain de l'ordre de 500 places a été jugée souhaitable.

L'étude menée par l'équipe des architectes et paysagistes a conduit aux principales propositions suivantes :



FACADE D'ENSEMBLE SUR RUE BRANCION



FACADE PARC SUD

Les plans et coupes publiés ci-contre et dans les pages qui suivent présentent quelques unes des études effectuées par l'équipe de concepteurs désignée pour la mise en œuvre de ce projet. Si ces documents n'ont pas encore le caractère de plans d'exécution et devront sans doute faire l'objet de quelques ajustements ou retouches, en fonction notamment de leur examen par les services utilisateurs, ils expriment clairement les intentions du parti d'aménagement et les choix proposés pour le traitement des équipements publics compris dans l'opération.

— Aménagement en bordure de la rue des Morillons.
La conservation aux deux extrémités de bâtiments existants a impliqué une prise de parti. Il a été choisi de s'aligner sur les éléments les plus « forts » : les pavillons d'entrée. Par ailleurs, pour que l'image de la place aménagée continue à primer, le bâtiment de l'école maternelle reste très bas, sa ligne de faîtage s'effaçant vers le parc (courbure de la galerie intérieure) et n'est interrompue que par l'émergence de la grande salle polyvalente qui doit être exprimée tant pour son rôle collectif que pour accompagner le système de marquage de l'entrée. Rompant également l'alignement et la volumétrie de l'ensemble, la coupole de la salle à manger qui « termine » le bâtiment permet de ponctuer l'entrée du parc sur la diagonale.
Le traitement des bâtiments existants se fait dans le sens d'un meilleur rapport avec le site : expansions de terrasses vitrées pour les pavillons (proches dans l'esprit de celles qui existèrent à leur origine) ; interpénétrations pour la crèche : espace « planté » en terrasse, escaliers vers le parc.

— La façade sur rue est donc composée à partir du cheminement principal des enfants ; galerie intérieure d'où l'on domine les classes, où les parents peuvent attendre leurs enfants pour sortir, à couvert, à l'extrémité la plus commode du bâtiment. Cette galerie est visible par séquences à partir de la rue qu'elle domine légèrement ; les interruptions constituées de pans de verre éclairent au Nord les ateliers, les parties opaques qui apparaissent en blanc permettent des zones d'ombre affectées aux projections, télévision, etc.

— La façade sur parc, plus désordonnée, cherche à manifester que ces espaces intérieurs sont partie intégrante de l'équipement : le découpage des espaces de jardins prolonge la partition volumétrique exprimant chaque classe. Au-delà apparaissent des subdivisions pour les jeux, réservant pour les petits, de plain pied, un jardin pour les « jeux tranquilles ».

Du point de vue paysager, des terrasses plantées interrompent le pan de toiture notamment par une sorte de sinusoïde formant un éclairage zénithal.

• L'école maternelle : il a paru souhaitable de lui ménager un accès de plain-pied, aussi bien avec l'espace du parc qu'avec le quartier voisin. Elle occupe donc l'angle formé par la rue Brancion et la rue des Morillons. L'entrée principale se situe sur cette dernière voie, non loin de la place de Cronstadt. Les deux faces du bâtiment, de faible hauteur et qui doit largement s'effacer dans la verdure environnante, ont un caractère différent :

— le côté parc est caractérisé par une architecture sinueuse ; des terrasses plantées, les « mini potagers », les deux aires de détente séparées (jeux tranquilles pour les plus petits) sont utilisés pour « fondre » l'architecture dans le paysage du parc ;

— le côté rue des Morillons, plus sévère et urbain, évoque une architecture de serre par l'éclairement des ateliers vitrés au Nord. Le trottoir est dérivé pour passer le long de l'école constituant ainsi une allée. Une placette d'attente est aménagée devant l'entrée.

L'école se relie, par un élément de couverture vitrée, au club du troisième âge.

• La crèche, de 60 berceaux, poursuit la chaîne d'équipements sociaux qui longe la rue Brancion. Il a paru possible, pour en réaliser l'installation, de réutiliser un ancien hangar à fourrage, construction d'aspect agréable, constituée de trois travées de charpente métallique avec remplissage de briques de Vaugirard, et qui borde la partie Nord de la rue.

La solution proposée retient le parti de faire passer dans le volume et sur les parois l'animation formelle voulue pour l'école maternelle voisine :

— l'entrée du parc est accompagnée par l'entrée de la crèche dont les angles et les creux s'opposent aux rondeurs du « service de bouche » de la maternelle ;

— la planéité des façades du hangar est animée par les volumes prismatiques, en creux ou en saillie, des châssis et des jardinières opaques.

• Le centre de P.M.I. est implanté en contiguïté de la crèche au moyen de la fermeture d'une partie de l'ossature de l'ancien marché aux chevaux, au droit de la placette à créer dans l'axe de la rue Fizeau.

• Le club des personnes âgées est installé dans l'un des pavillons d'entrée du futur parc.

• La halle aux chevaux, partiellement occupée par le centre de P.M.I., forme le prolongement des équipements sociaux qui se font suite au Nord de la rue Brancion, en même temps qu'elle ménage une série de « transparences » et de transitions vers l'espace du parc. Cet ensemble est constitué de trois parties :

— une travée centrale, cheminement principal, qui est découverte une trame sur deux ;

— une travée au bord de la rue Brancion comportant des serres ;

— une travée au bord du parc transformée pour inclure des volières.

— Les serres :

Au Sud de la rue Brancion, elles occupent deux fois deux trames de pavillons, interrompues par un passage vers le parc. Les toitures sont modifiées et vitrées largement.

En face de la rue Fizeau, encadrant la perspective, deux serres au bord du parc sont totalement vitrées et marquent cet espace.

— La travée « découverte » :

Interrompue par le passage des auvents conservés de part et d'autre des pavillons, chaque ouverture est plantée de deux arbres d'alignement.

Cette trame comporte des jeux de degrés destinés à rattraper la pente existante sous forme de petits gradins.

Le même dispositif est plus dégagé en face de la rue Fizeau (4 pavillons démontés), où s'organise une placette à gradins donnant accès au parc.

— Les volières :

Localisées entre points porteurs, les volières permettent au promeneur un accès en « balcon » sur la bordure du parc.

Pour dégager la vue vers l'espace vert, le prolongement extérieur des volières se fait suivant une ligne de gabarit qui amène cette partie, hors pavillon, de la volière à comporter un abri en soubassement au niveau rue Brancion.

Cela permet de ne pas créer de services occultant la vue vers le parc au niveau haut : les abris, la galerie de visite et de soins trouvent en effet place dans ce soubassement.

Une grande volière est proposée en tête de cette composition. Sa dimension permet d'y aménager des subdivisions, ainsi que des éléments construits pouvant abriter les volatiles.

L'environnement sera traité en harmonie avec le passage existant ou prévu. En particulier, il est proposé de remplacer le trottoir côté parc de la rue Brancion par un bornage constitué des éléments en fonte, de bel aspect, récupérés sur le marché actuel.

• La place publique à l'entrée du parc doit à la fois mettre en valeur l'axe de la rue de Cronstadt et marquer fortement la porte principale du nouvel aménagement. Dans la mesure où la circulation à ce carrefour est davantage constituée par des volumes tournants que par des flux continus sur la rue des Morillons (200 véhicules/heure), il peut être proposé d'organiser la place publique autour d'un espace en creux dérivant légèrement le passage des voitures et bordé d'arbres d'alignement. Cet infléchissement du

Parc public

Jeux de plein air moyens

Jeux de plein air petits

Maternelle

Creche

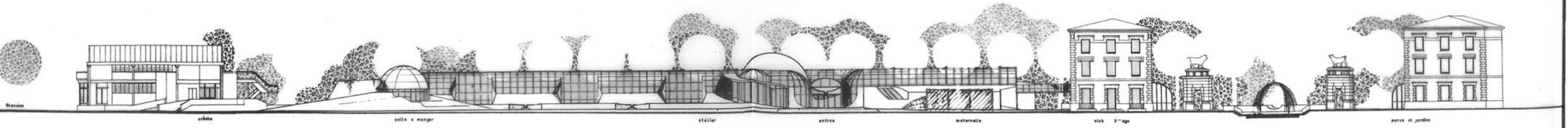
Club 3e age

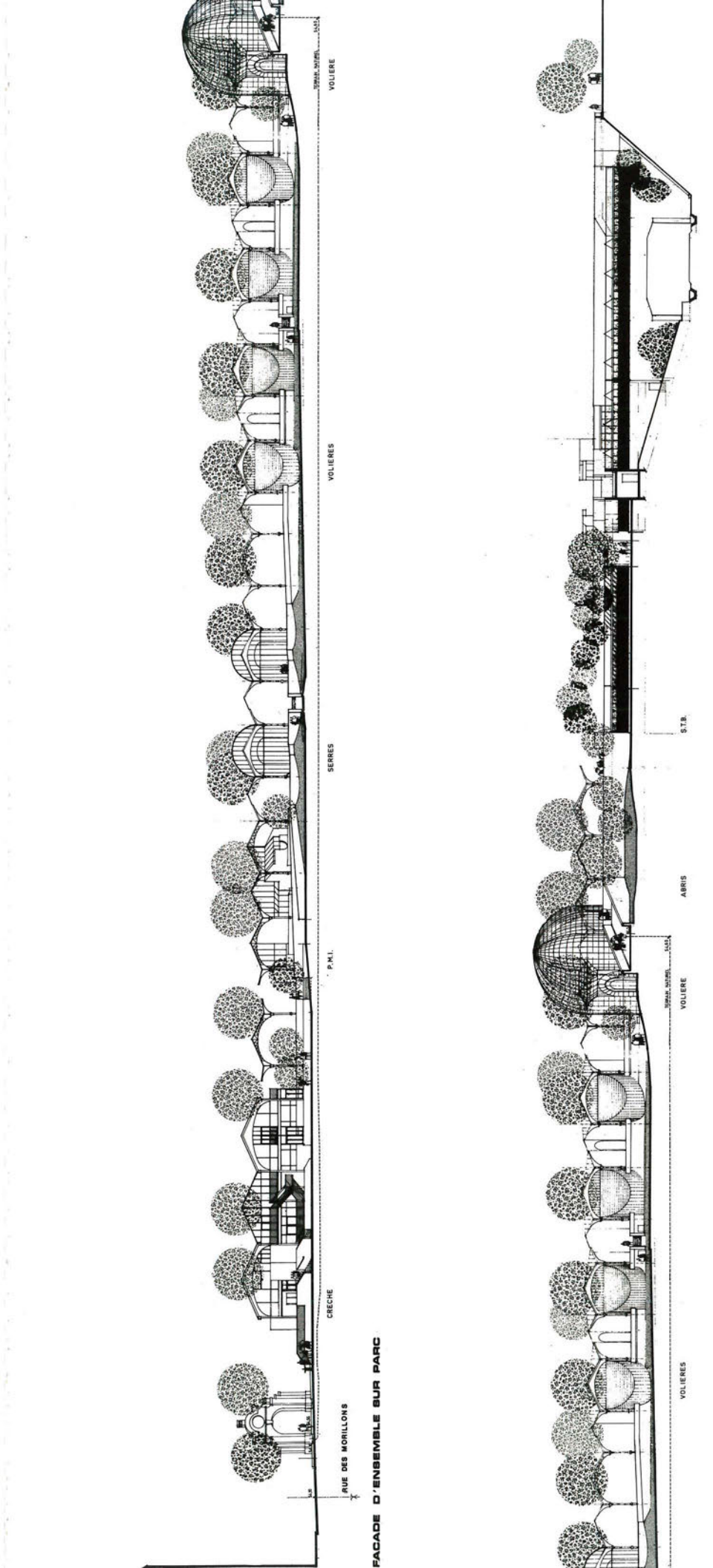
acces parking

Parcs et Jardins

Rue des Morillons

Rue de Cronstadt





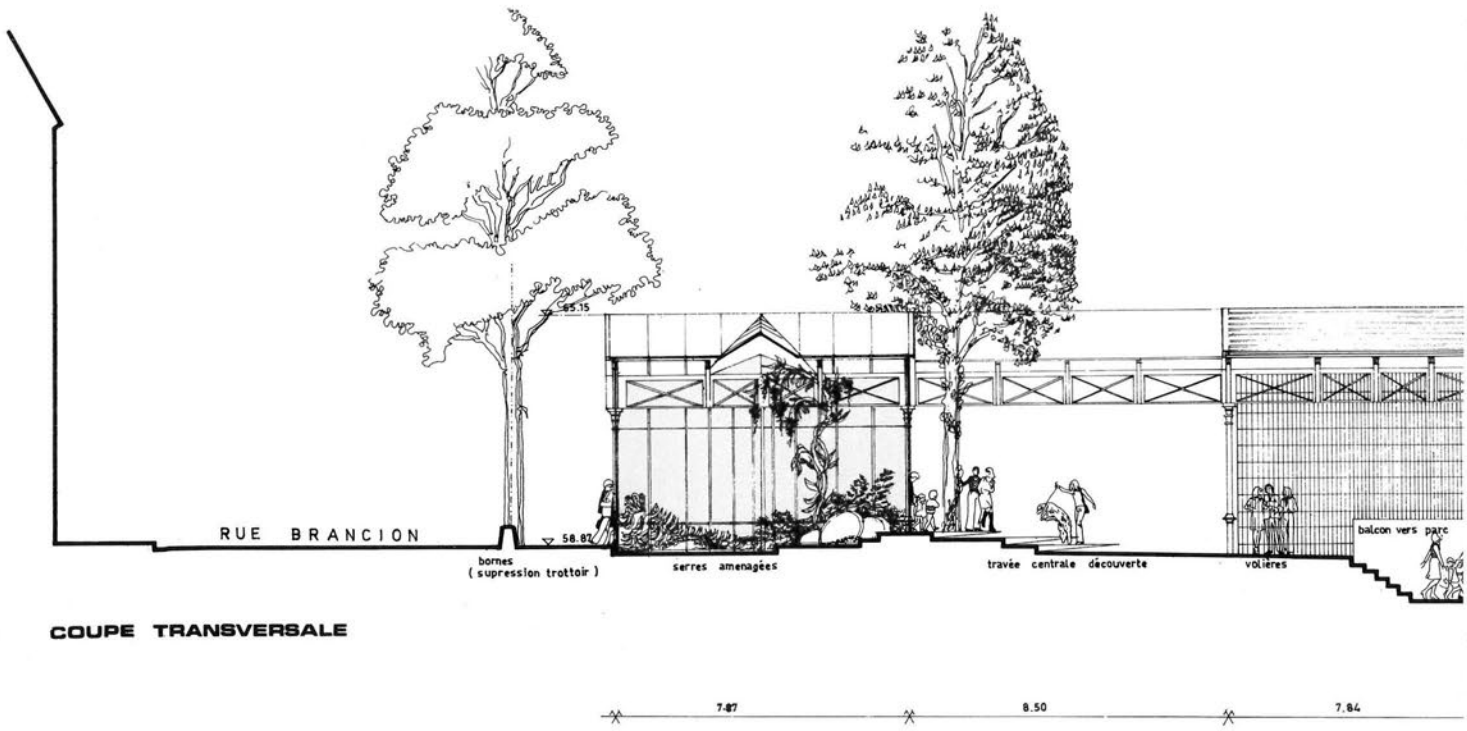
FACADE D'ENSEMBLE SUR PARC

Le traitement de la rue Brancion est commandé par la conservation du marché aux chevaux et cherche à maintenir certaines des qualités de celui-ci : constitution d'un ensemble continu comportant une architecture homogène tout au long de la rue ; franchissement de la déclivité répartie régulièrement entre les éléments constitutifs du marché.

A partir de ces qualités de base, l'intervention consiste à s'inscrire en contrepoint pour exprimer, soit des fonctions, soit des lieux significatifs ; il en est ainsi des retraits ou des variations morphologiques : aux deux extrémités du marché, le retrait amorce le cheminement intérieur, qui capte une partie du trottoir ; il exprime également au Nord la présence de la crèche.

Au centre, la placette, face à la rue Fizeau, marque le point d'aboutissement de la perspective de cette voie ; les pavillons existants peuvent être démontés et réintégrés comme abris dans le parc ; les serres qui encadrent la vue rompent avec la forme générale des pavillons environnants.
Par rapport au parc, si l'on néglige les éléments exceptionnels - la crèche, la grande volière - qui marquent la fin du « marché aménagé », nous sommes en présence d'une alternance d'éléments : les uns permettent la vue du haut vers le bas, vers le parc (balcons, emmarchements), les autres intègrent le bas avec le haut (volières qui peuvent être visitées au niveau du parc et au niveau du marché entre lesquels elles établissent des liaisons).

Il faut noter enfin que la vue (en contre plongée) du marché à partir du parc est celle qui motive le plus fortement le parti qui consiste à l'ajourer ; la profondeur actuelle de 25 mètres sans interruption semble excessive tant par l'importance de la sous-face qu'il présenterait aux regards que pour la zone d'ombre difficile à aménager.



COUPE TRANSVERSALE

tracé de la rue devrait en outre éviter une vitesse excessive des voitures, devant des équipements destinés aux enfants.

Ce léger amphithéâtre est orienté vers le parc et son axe peut être marqué par un bassin linéaire lui-même traversé par un ponceau qui assure la continuité du trottoir.

Un tel dispositif permet, sans bouleversements majeurs et de façon très rapide, de gagner 700 mètres carrés d'espace libre public. En opposition avec le parc, l'aménagement de la place est à dominante minérale : des surfaces planes en granit porphyré, scandées par des bandes de granit gris, marquent la géométrie du sol. Seul le pourtour du bassin est traité en marbre, tel une « ciselure » dans un contexte plus « rude ». Les éléments du décor traditionnel des abattoirs (pavillons de l'entrée, beffroi de la criée, sculpture des bovidés) composent avec cet aménagement et lui donnent un caractère particulier.

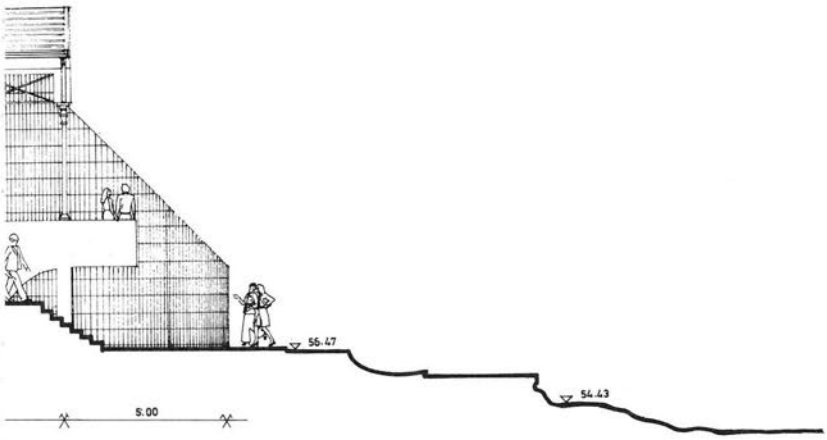
- Le Service Technique des Bâtiments ne pouvait à l'évidence être maintenu dans son implantation actuelle sans apporter une gêne très importante à l'aménagement de l'angle Sud Ouest de l'opération. Il présente par ailleurs une dispersion de ses ateliers peu favorable à son fonctionnement. Il a donc été proposé soit de le réinstaller en deux étapes en couverture de la voie ferrée rue Brancion sur la longueur de la terrasse existante, soit de lui trouver un autre emplacement en dehors de l'emprise des anciens abattoirs de Vaugirard.

L'un des pavillons maintenus à l'entrée du futur parc sur la place de Cronstadt peut par ailleurs répondre aux besoins de bureaux du Service des Parcs et Jardins et le beffroi de la criée à ses exigences pour la garde et l'entretien de l'espace vert.

- Le parc de stationnement

Après l'examen de plusieurs

RUE DE CRONSTADT OUEST



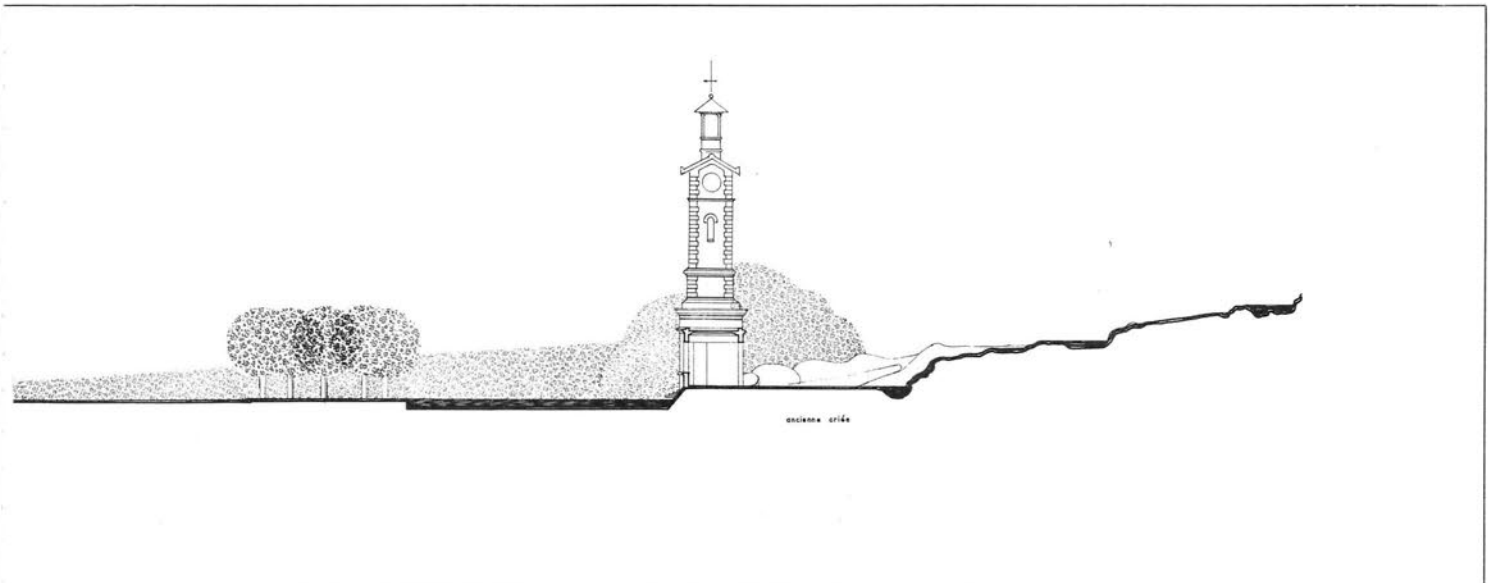
solutions pour l'implantation de cet équipement destiné à accueillir de l'ordre de 500 véhicules, il avait finalement été proposé de le localiser au-dessous de la future école maternelle.

La construction occupe alors un rectangle de trois travées de 15 mètres de profondeur et d'une longueur de 100 mètres. Ses trois niveaux s'intercalent très exactement entre le sol naturel et le sol « fondable » après déblaiement des carrières, ce qui contribue à résoudre le problème de fondations posé par l'école maternelle.

Le système de distribution par demi-niveaux permet en outre de prévoir une surépaisseur de 2 mètres de terre pour la partie la plus basse qui se trouve côté parc, et d'établir ainsi la continuité entre l'école et le jardin. Les entrées et sorties se font « place de Cronstadt », à l'abri de la placette proposée, et permettent une relation facile aussi bien avec Paris (par la rue de Cronstadt) qu'avec la banlieue (rue de Dantzig).

Toutefois, le coût de cette réalisation, du fait de ses conditions techniques, peut amener à réduire le programme initialement prévu aux alentours de 300 places seulement.

Dans ce cas, un nouveau dispositif technique devrait être adopté pour la construction de cet équipement.



LES PREMIERES ETAPES

En même temps qu'il se prononçait sur la physionomie future de l'ensemble de l'opération, le Conseil de Paris avait marqué sa volonté de ne pas attendre l'achèvement du projet dans tous ses détails et la libération complète des terrains pour entreprendre un début de mise en valeur des espaces devenus disponibles.

• La première parcelle de plus d'un hectare, sur laquelle les travaux de réaménagement ont pu être réalisés, se situe à l'angle Nord Ouest de l'emprise entre la rue des Morillons et l'établissement actuel des bains-douches.

Dès la fin de 1974, l'Assemblée Municipale votait un crédit de 400 000 francs, afin notamment de procéder au dégagement complet de cet espace, par la démolition des constructions existantes, et aux travaux préliminaires à la création de cette première tranche du futur parc. Organisé autour d'une allée plantée qui prend naissance rue des Morillons, à proximité de son croisement avec la rue de Dantzig, cet aménagement conserve les plantations existantes et les renforce pour la mise en place de massifs floraux et arbustifs, dont la disposition permet l'implantation d'un certain nombre d'équipements : jeux de boules, piste de patins à roulettes, bacs à sable de formes et superficies variées, espaces de repos pour les mères de famille etc... Depuis le début de 1977, cet espace est ouvert au public et fait l'objet d'une très importante fréquentation qui témoigne, s'il en était besoin, du caractère pressant de la demande du quartier environnant en cette matière.

Le relief des buttes de l'entrée, opposé au mail planté où s'intègrent les arbres conservés, est d'un effet heureux. Les pelouses qui entourent et recouvrent les jeux de terrain sont accessibles au public et donnent lieu à un très large usage par les enfants, sans que, pour le moment, l'état de la végétation semble en avoir trop souffert. Le jardin est ouvert, sans clôture, sans grille et sans mur, et cette situation n'a donné lieu ni à un véritable sentiment d'inconfort pour ses usagers ni à des incidents particuliers ou à des déprédations importantes (bien qu'il ne soit pas encore équipé d'éclairage).
Il convient pourtant de noter qu'une demande se manifeste avec insistance de la part de certains porte-parole de la population pour qu'il soit procédé à la clôture du jardin.

• Une deuxième phase concerne principalement la partie Sud Ouest des anciens abattoirs. Elle comprend la libération et la destruction de quelques bâtiments et un certain nombre de travaux de caractère horticole : préparation du sol, apport de terre végétale afin d'amorcer la réalisation de la colline et la plantation de pelouses et de parterres fleuris, etc... Une nouvelle parcelle importante d'espace vert sera ainsi réalisée au cours de 1978, de telle sorte que la surface aménagée du futur parc atteindra déjà 3 hectares.

A l'heure actuelle, les démolitions sont réalisées pour la moitié de l'emprise des abattoirs, à l'exception du campanile de la criée, destiné à être « remis en scène », et de l'ancien bâtiment d'abattage dans l'angle Sud Ouest du terrain, où sont installés les ateliers du Service Technique du Bâtiment. Un crédit de 1 850 000 F pour cette seconde tranche a été voté le 20 décembre 1976 par le Conseil de Paris, et un investissement de 1 200 000 F est inscrit au budget pour 1978.

• Une solution devra être retenue pour le relogement des services techniques de la Ville, dont l'installation actuelle contrarie la mise en œuvre du projet d'ensemble sur plusieurs de ses aspects principaux.

La libération à un terme très proche des surfaces occupées par cette administration et ses ateliers est indispensable.

Elle faciliterait la réalisation des équipements publics nouveaux rue des

Premières phases de l'aménagement des anciens abattoirs : la démolition des bâtiments existants (en haut, l'emplacement de la Salle des Ventes) permet d'entreprendre la réalisation par tranches du jardin (en bas, une vue depuis le service des « objets trouvés » avec le premier plan de végétation destiné à masquer ce bâtiment depuis l'espace vert).

Vue panoramique de la première tranche du parc, réalisée à l'angle Nord-Ouest du terrain :
on y perçoit le grand cheminement diagonal qui se glisse entre deux mouvements de sol qui marquent l'entrée.
Il sera renforcé plus tard par la maturation des arbres d'alignement qui rejoignent le mail,
dans lequel s'intègrent les grands platanes datant de la construction des abattoirs.
Les espaces plus protégés, au premier plan, et destinés aux enfants, ont été complétés par une structure polyédrique
tendue de filets ; ces équipements font dès à présent l'objet d'une forte fréquentation.

Morillons et permettrait d'entreprendre la création d'une « porte » importante du parc au Sud Ouest.

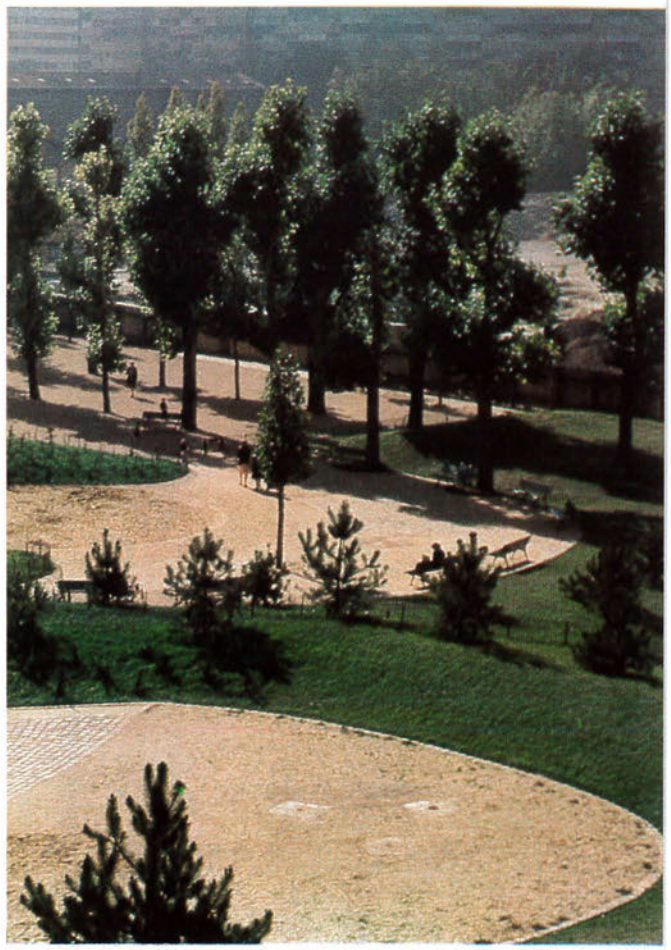
● Les étapes suivantes de l'aménagement devront au cours des prochaines années poursuivre leur déroulement avec la réalisation du parc de stationnement préalable à la construction de l'école maternelle, l'installation de la crèche dans le bâtiment prévu à son usage, la démolition de l'écurie aux chevaux et l'achèvement de la partie Ouest du jardin avec l'aménagement des deux éléments attractifs que doivent former le bassin central et l'entrée de la place de Cronstadt.

En dernière phase de l'opération, la deuxième moitié du parc sera entreprise avec la réutilisation des anciennes Halles, le long de la rue Brancion et la création de la passerelle vers les immeubles des Périchaux ou la couverture partielle de la tranchée de la Petite Ceinture. Une réserve « fondable » restera disponible à l'angle Sud-Est du terrain pour un nouveau programme (équipement public, ateliers d'artistes, etc.), où, à défaut, pour une extension du jardin.

L'ensemble du projet pourrait ainsi s'achever, si les disponibilités financières de la Ville s'y prêtent, au cours des années 1981-1982.

Après la fermeture, le 31 décembre 1976, du secteur bovin et ovin des abattoirs de Vaugirard, c'est le 5 septembre 1978 qu'a pris fin l'activité du marché aux chevaux et de son écurie annexe et le 25 février 1979 que viendra à expiration la concession de l'abattoir hippophagique marquant le terme ultime de la disparition de cet équipement.

A compter de la libération totale de l'emprise, trois à quatre ans au maximum auraient de la sorte été requis pour la mise en service complète d'un ensemble d'aménagements apportant à cette partie du 15e arrondissement, aujourd'hui assez déshéritée, un point d'intérêt majeur. Mais bien avant ce terme, plusieurs tranches importantes de l'opération auraient été ouvertes à la fréquentation du public. L'opération de réutilisation des anciens abattoirs de Vaugirard pourrait, à ce double point de vue, être regardée comme exemplaire.



Le présent article a été rédigé à partir des études menées à l'APUR par M. J.M. Milliex et Mlle J. Martin, et des travaux effectués par les Sous Directions des Espaces Verts, Parcs et Jardins et de l'Architecture de la Ville de Paris, et du dossier établi par la mission des architectes, urbanistes et paysagistes désignés pour ce projet : MM. Collin, Ghiulamila et Milliex.

SOMMAIRE DES 17 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 VIe 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**

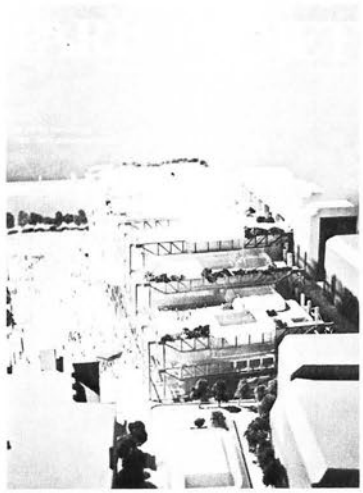
PAGES

Paris 71-75 : le 6e 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 — **épuisé**

PAGES

Le 7e 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

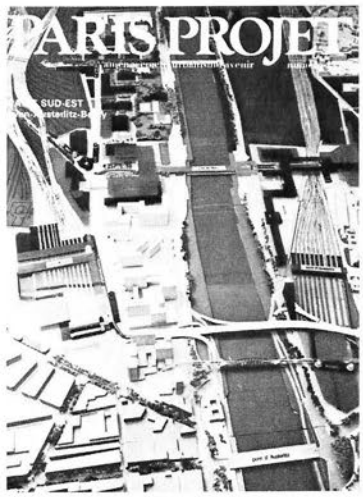
N° 9 **5 F**

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 17 PRÉCÉDENTS NUMÉROS



N° 12 — **8 F**

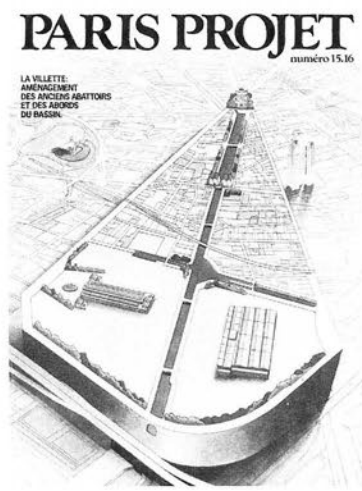
PAGES

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°s 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°s 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

N° 17 — **15 f**

PAGES

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