

PARIS PROJET

numéro 19.20

SD
AU

**SCHEMA
DIRECTEUR
D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA VILLE
DE PARIS**



PARIS PROJET



**SCHEMA
DIRECTEUR
D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA VILLE
DE PARIS.**

C'

est au printemps de 1977 que le nouveau statut de la Ville de Paris, faisant de celle-ci une commune

« de plein exercice », est entré en application et s'est traduit, de la manière la plus concrète, par l'élection de son Maire.

Au même moment, les deux documents d'urbanisme fondamentaux prévus par la Loi Foncière faisaient l'objet d'une approbation par Décret, intervenant à quelques jours d'intervalle, après avis favorable du Conseil de Paris :

- le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) le 28 février 1977 ;
- le Schéma Directeur d'Urbanisme et d'Aménagement (S.D.A.U.) le 17 mars 1977.

Chacun sait désormais la différence de nature de ces deux documents (c'est d'ailleurs, sans doute, l'un des grands mérites de la réforme foncière adoptée à la fin de 1967 que d'avoir opéré une telle distinction) : alors que le P.O.S. détermine de manière précise les règles d'urbanisme qui s'attachent à chaque parcelle du territoire de la commune et que ses dispositions sont donc contraignantes vis-à-vis de chacun, le S.D.A.U. trace les grandes lignes de la politique d'aménagement de la collectivité ; dépourvu d'effets juridiques directs vis-à-vis des tiers, il s'impose aux services publics ; le P.O.S. doit naturellement être compatible avec ses indications, même s'il n'en constitue que l'un des outils d'application ; les grandes interventions publiques : zones d'aménagement concerté (Z.A.C.), principales opérations d'équipement (transports

collectifs ; voirie), doivent respecter les orientations qu'il définit.

Le Schéma Directeur est ainsi le principal document de référence, par exemple pour la conception et le tracé des grandes infrastructures ferrées, pour l'affectation et le réaménagement éventuel des grandes emprises publiques — à propos desquels le P.O.S. est, par définition, dépourvu d'indication précise — ou pour la localisation, le programme et les lignes directrices de l'aménagement des zones d'aménagement concerté (Z.A.C.) pour lesquelles le P.O.S. ne présente nécessairement qu'un aspect conservatoire.

Paris se trouvait ainsi parmi les toutes premières des grandes villes de France à disposer des deux documents d'urbanisme majeurs dont la procédure d'approbation ait été conduite à son terme.

La nouvelle Municipalité parisienne, élue à ce même moment, a inscrit, pour l'essentiel, son action d'urbanisme dans ce cadre :

1. Des modifications de détail ont été apportées au P.O.S. : rectifications d'erreurs matérielles, abandon de réserves pour équipements publics ou d'alignements qui apparaissaient désormais injustifiés etc... ; dans un document aussi complexe, qui concerne plus de 80 000 parcelles, établi dans des délais relativement courts, il va de soi que de tels ajustements sont inévitables ; périodiquement, le Conseil de Paris sera amené à en délibérer avant que soit engagée la procédure très minutieuse prévue à cet effet et qui comporte la garantie d'une

très large enquête publique. De manière plus significative, une révision de certaines dispositions du P.O.S. sera prochainement proposée tirant les leçons de l'expérience en ce qui concerne diverses règles d'architecture (forme des gabarits etc...) et achevant la remise en cause de doctrines antérieures (par exemple en matière d'alignement). Le Plan d'Occupation des Sols a d'ailleurs toujours été présenté par les auteurs et commentateurs de la Loi Foncière de 1967 comme un document à relativement moyen terme — cinq à dix ans disait-on — et celui de Paris a déjà trois ans et s'applique pratiquement, par anticipation, depuis près de cinq ou six ans. Les retouches ou refontes qui y sont apportées, au terme de procédures lentes, complexes et très attentives aux observations de la population concernée, apparaissent donc comme tout à fait naturelles : il s'agit à la fois de la « toilette » d'un texte et de sa mise à jour.

2. Pour ce qui est du Schéma Directeur, dont le caractère « irréaliste » ou « théorique » de certaines orientations avait parfois été dénoncé à l'époque de son élaboration, la Municipalité parisienne a entrepris d'en traduire en termes d'action les principaux objectifs :

- elle a mis en œuvre une politique d'ensemble tout à fait nouvelle en faveur des activités industrielles et artisanales ;
- elle a engagé une série d'interventions tendant à la réhabilitation de l'habitat existant ;
- elle a procédé à une révision, sans précédent, des opérations de rénovation en cours afin de mieux les adapter à leur environnement et aux attentes des citadins, ainsi que le recommandait le Schéma Directeur ;
- elle a définitivement lancé plusieurs des opérations publiques nouvelles qui figuraient à ce document (Citroën-Cévennes ; Gare de Vaugirard ; Saussure etc...) et s'apprête à poursuivre cet effort ;
- elle a commencé de traduire dans les faits la politique de mise en valeur du site de la Seine (dont le schéma a été précisément défini par une délibération du 11 septembre 1978) et de celui des canaux (par ex. aménagement du Bassin de l'Arsenal) ;
- elle a multiplié en matière d'espaces verts, de rues ou de places réservées aux piétons, d'équipements publics principaux (le « Vel d'hiv » de Bercy) ou de quartier, les réalisations conformes aux objectifs énoncés par le S.D.A.U.

Ainsi, bien qu'approuvé il y a trois ans, le S.D.A.U. reste-t-il tout à fait d'actualité en tant que document essentiel dans le cadre duquel s'inscrit la politique urbaine de la Ville de Paris. Comme en

témoigne le degré élevé d'engagement de la première phase de mise en œuvre du S.D.A.U., le programme ambitieux qu'il dessine pour la capitale, loin de n'être qu'un exercice de circonstance et un document de principe prévu par les textes et qu'il faut donc bien établir, constitue un véritable projet pour Paris.

C'est pourquoi, il a paru utile d'en procéder à une plus large diffusion au moyen du canal qu'offre la revue Paris Projet. Si, du fait même de ses effets directs sur les droits des particuliers, le P.O.S. est fréquemment consulté et utilisé, de manière le plus souvent très ponctuelle, la vision plus générale de l'avenir de Paris présentée par le S.D.A.U. est au contraire mal connue et donne lieu par suite très souvent à des errements considérables d'interprétation et de jugement.

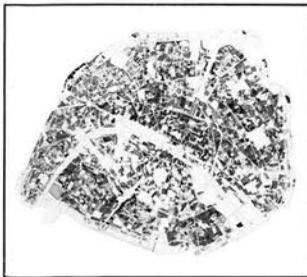
Ce numéro spécial de Paris Projet, réalisé par l'APUR avec l'étroit concours de la Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville de Paris, est donc entièrement consacré à la publication de ce document.

Il présente les quatre parties du rapport (le diagnostic, les objectifs, les directives d'aménagement et la première phase de mise en œuvre) et les trois planches (état actuel, état à terme, première phase) composant le document approuvé.

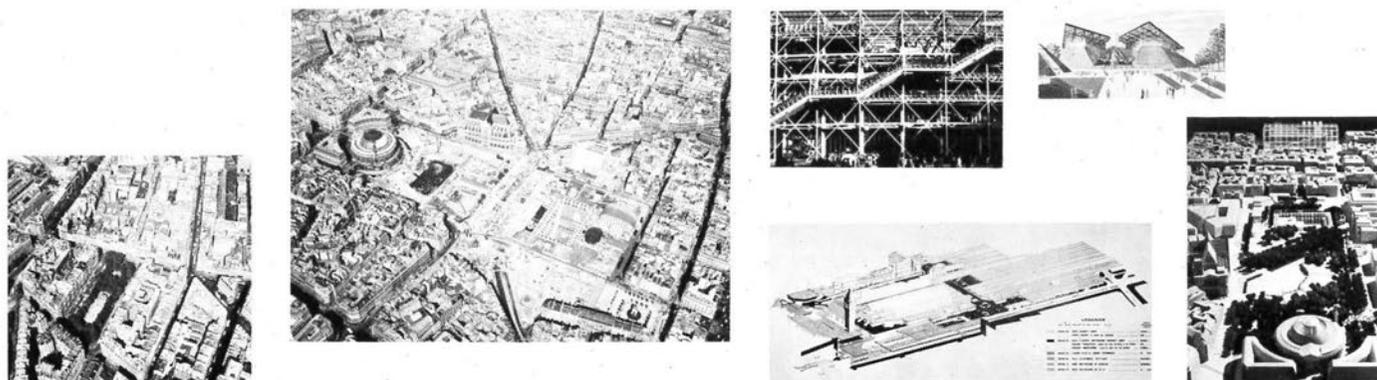
La première partie du texte consacrée au diagnostic est publiée dans son intégralité. Toutefois, lorsque des données statistiques plus récentes que celles publiées en 1977 étaient disponibles, il a été procédé à leur mise à jour. En outre, un jeu de cartes illustrant l'évolution de la capitale au cours des dernières décennies, et formant en quelque sorte un petit « atlas de Paris », a été inséré dans la revue. Sont ensuite publiés, en les résumant, les principaux développements du texte définissant les objectifs du Schéma Directeur.

La partie essentielle de ce document, qui décrit les directives d'aménagement, est reprise dans sa version originale et intégrale. Afin de faciliter au maximum la lecture et l'interprétation du S.D.A.U., cet exposé a été présenté sous la forme d'un commentaire successif et détaillé de chacun des postes de la légende de la carte de synthèse.

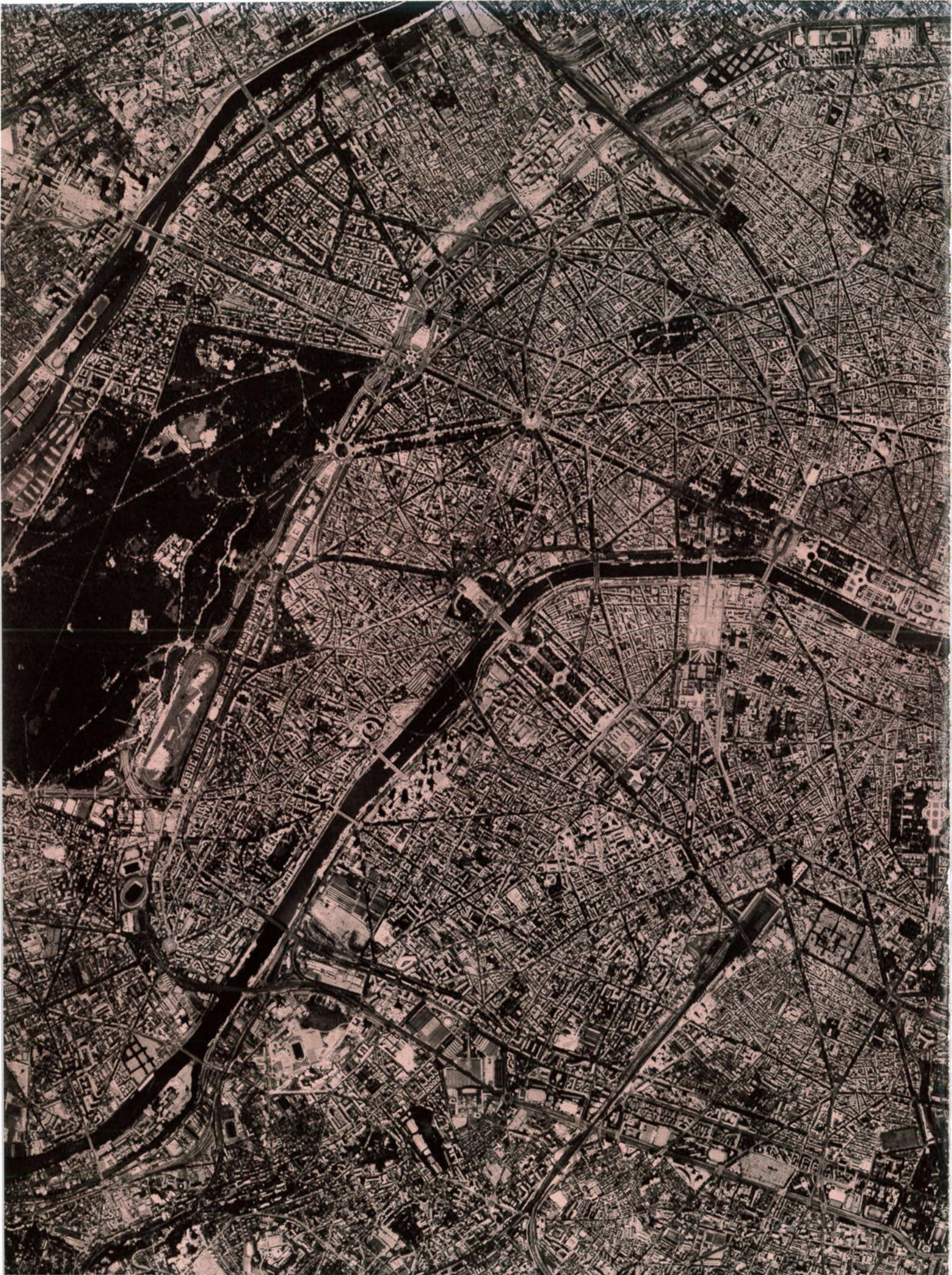
Le rapport relatif à la première phase de mise en œuvre du S.D.A.U. figure de même dans sa totalité. Y a été adjointe une carte présentant les principales actions publiques d'aménagement en cours ou à l'étude dont la consultation permettra de prendre la mesure de l'engagement important, au seuil de l'année 1980, des directives d'aménagement du Schéma Directeur.



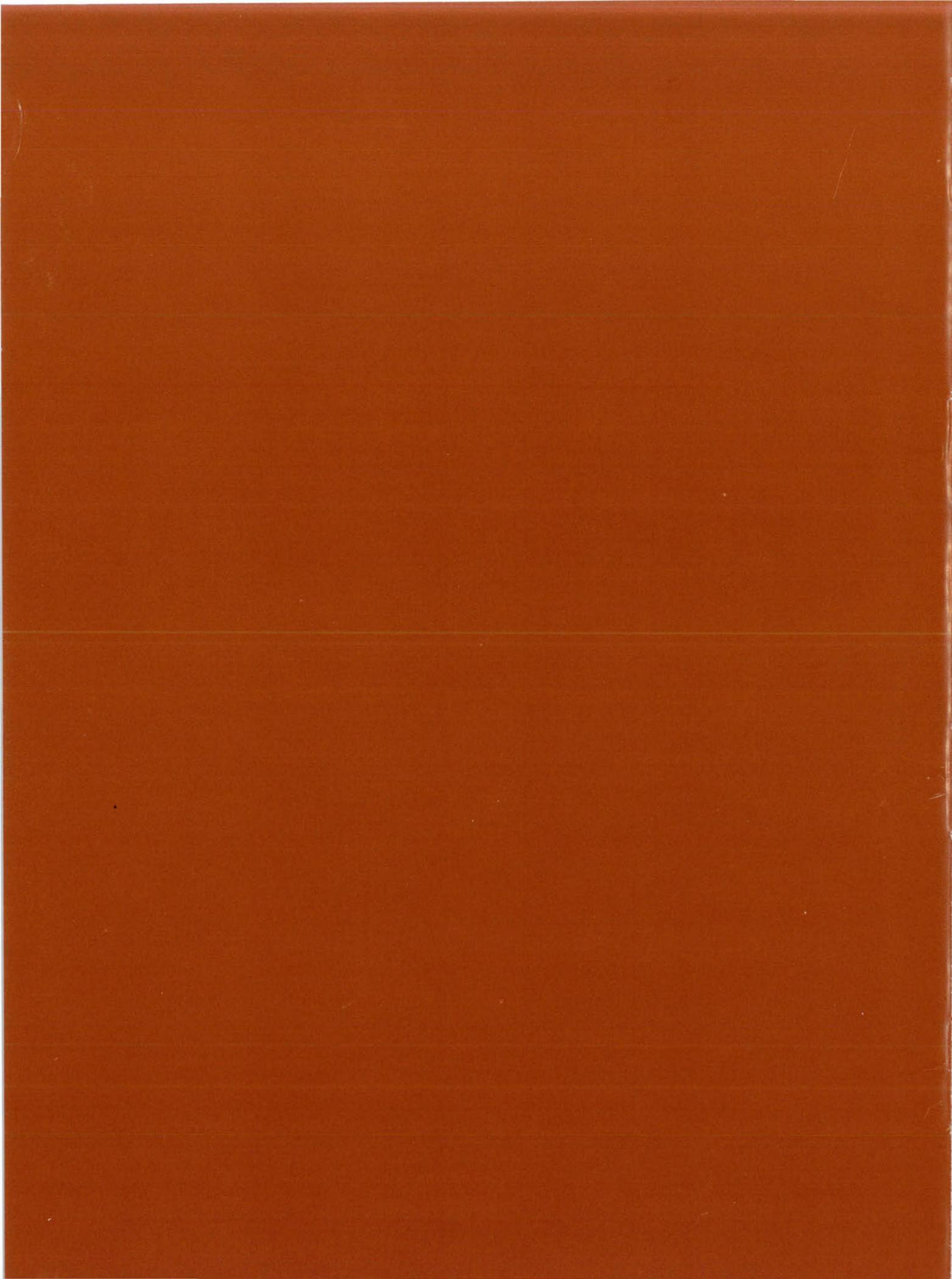
LE DIAGNOSTIC	9
1. La population	11
2. Le logement	21
3. L'emploi et les activités	33
4. L'organisation de l'espace	43
5. Les déplacements	51
6. Les équipements publics	61
 LES OBJECTIFS	 67
1. Défendre la fonction résidentielle de Paris	68
2. Limiter le nombre des emplois exercés dans Paris et combattre un déséquilibre trop accentué de leur structure	74
3. Éviter une dissociation géographique trop marquée entre les diverses fonctions de la ville	80
4. Développer et améliorer les moyens de déplacement	82
5. Mettre en valeur le cadre de vie et accroître les équipements collectifs	86
6. Préserver le caractère de Paris et affirmer son rayonnement de capitale	92
 LES DIRECTIVES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME	 99
I. Orientations de politique urbaine	101
A. Orientations par zone	102
1. Mise en valeur des fonctions centrales et du cadre bâti : les quartiers anciens	103
2. Mise en valeur des fonctions centrales et du cadre bâti : le centre « élargi » de Paris	107
3. Affirmation de centres de quartier et préservation des caractères de tissus constitués	111
4. Maintien de la fonction résidentielle et évolution limitée du cadre bâti	114
5. Développement de la fonction résidentielle et renouvellement contrôlé du cadre bâti	116



B. Orientations par activité	119
6. Limitation et desserrement de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes	120
7. Limitation et desserrement de la zone d'affaires existante avec modernisation sans densification	122
8. Zone de soutien prioritaire aux activités industrielles existantes	124
II. Actions d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie	127
A. Interventions d'aménagement	129
9. Opérations de rénovation engagées	130
10. Actions publiques de réhabilitation-rénovation	132
11. Opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement	135
12. Implantation d'activités tertiaires	141
13. Modernisation ou création d'activités industrielles et artisanales	143
14. Regroupement principal des activités portuaires	144
15. Restructuration des activités de transport	145
B. Actions de mise en valeur	147
16. Mise en valeur du site de la Seine et des canaux	148
17. Principaux aménagements d'espaces publics	151
18. Mise en valeur et aménagement des principaux espaces verts existants	157
19. Création d'espaces verts	158
20. Création de grands équipements	161
21. Secteurs sauvegardés existants	163
III. Infrastructures de transport	165
22. Réseau ferré régional	166
23. Extension du réseau métropolitain et réaménagement de la petite ceinture	170
24. Aménagement des gares et nœuds de transports collectifs	172
25. Réalisations nouvelles de voirie	173
LA PREMIÈRE PHASE DE MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT	175









LE DIAGNOSTIC.

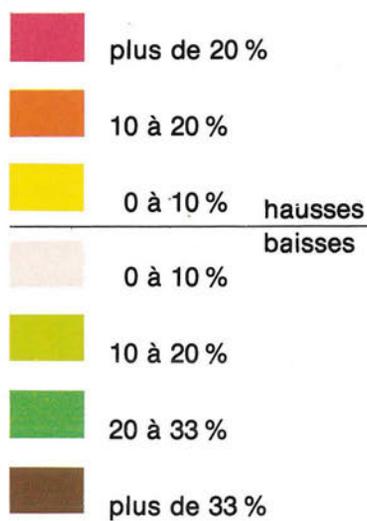




1 La population

ÉVOLUTION DE LA POPULATION 1968-1975

Variation relative (%)



Source : Insee

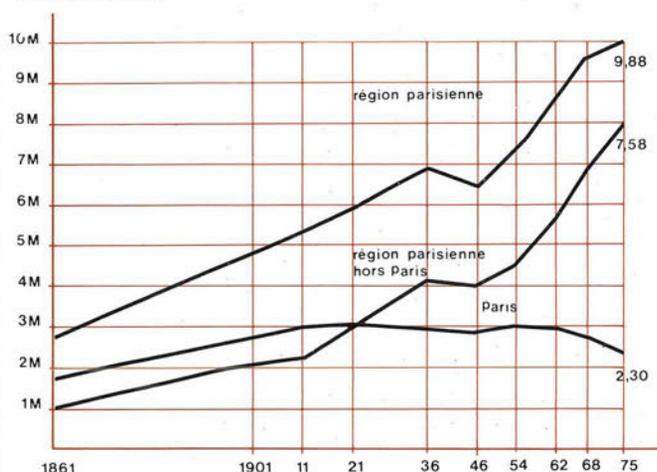
A – L'accélération inquiétante de la dépopulation de Paris.

I – L'affaiblissement de plus en plus marqué de la fonction résidentielle du centre de l'agglomération

Au cours des vingt dernières années, Paris a perdu le cinquième de sa population. La capitale, où résidaient 2 850 000 personnes en 1954, ne compte plus que 2 300 000 habitants en 1975.

A cette date, elle retrouve ainsi à peine le chiffre de population qu'elle avait atteint près d'un siècle plus tôt (2 344 000 habitants en 1886).

Millions d'habitants



- La décroissance de la population de Paris est un phénomène déjà ancien qui a pris, au cours de la dernière décennie, des proportions alarmantes.

Elle s'est amorcée dès les années 1920, après que la population de Paris eût atteint son niveau maximum en 1921 : 2 900 000 habitants. Depuis, en dehors d'une reprise liée à la conjoncture au lendemain de la Libération, cette tendance à la baisse ne s'est pas démentie et elle est allée en s'accroissant : alors qu'entre 1962 et 1968 le rythme annuel moyen de décroissance a été de l'ordre de 33 000 habitants (– 1,2 % de la population), il s'est élevé à 40 000 personnes (– 1,7 %) entre 1968 et 1975, soit l'équivalent de la population d'une ville moyenne telle que Quimper.

- Cette dépopulation s'est opérée dans un contexte de croissance démographique régionale soutenue, dont le rythme a cependant fléchi au cours des années récentes (+ 1,5 % par an entre 1962 et 1968, + 0,9 % entre 1968 et 1975), et qui a porté la population de la Région Parisienne de 7 317 000 habitants en 1954 à 9 885 000 en 1975.

Il est résulté de ces évolutions simultanées et en sens contraire de Paris et de sa Région une

diminution très rapide du poids démographique de la ville-centre par rapport à celui de l'ensemble régional : proche de 40 % en 1954, il n'est plus aujourd'hui que de 23 %.

Mais il est désormais trop sommaire d'opposer, en matière de population comme en bien d'autres domaines, la Ville de Paris au reste de sa Région.

Les tendances à la baisse démographique, après avoir été longtemps circonscrites au cœur de la capitale, puis s'être étendues à ses arrondissements périphériques, ont gagné, surtout depuis 1968, les communes de la première couronne de banlieue. Le département des Hauts-de-Seine tout entier a vu sa population décroître légèrement (– 0,2 %). Ainsi, c'est la majeure partie de l'agglomération centrale qui se trouve être peu à peu touchée par le mouvement de dépopulation.

Ceci accroît la gravité du phénomène observé dans Paris intra-muros et en amplifie les conséquences, notamment sur le nombre et la durée des migrations alternantes, même dans un contexte de légère diminution du nombre des emplois exercés dans la capitale.

- Grave en raison de son ampleur et des formes qu'il revêt, ce phénomène de dépopulation du cœur de l'agglomération n'est cependant pas propre à Paris.

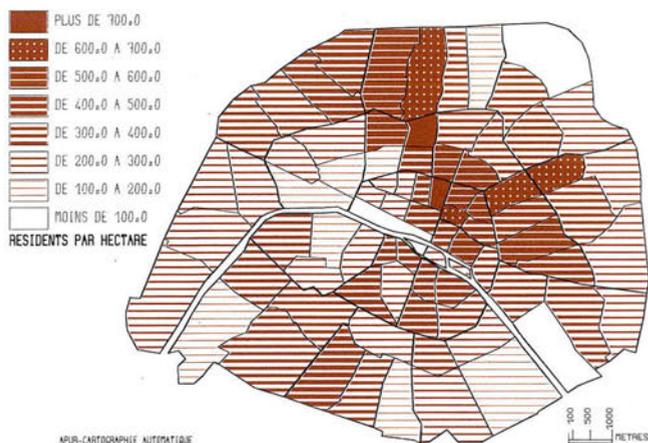
Il peut être observé dans la plupart des grandes métropoles étrangères.

A Londres, par exemple, la population du « Inner London » est passée de 3 200 000 habitants en 1961 à 2 600 000 habitants en 1974 (estimation). A New-York, alors que le nombre des résidents de Manhattan s'élevait à 1 700 000 en 1960, il n'était plus que de 1 540 000 en 1970.

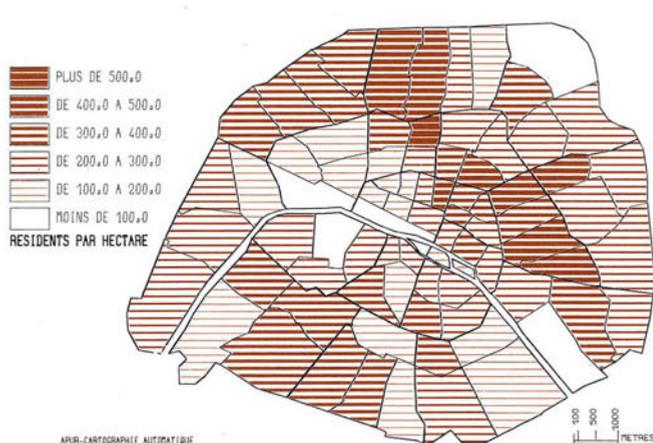
Une évolution comparable affecte un grand nombre de villes françaises importantes, en particulier lorsque, en raison du découpage communal, la commune-centre tout entière – de surface relativement réduite – tend à se confondre avec le cœur de l'agglomération.

	1968	1975	Évolution 1968-1975
Paris	2 590 000	2 300 000	– 11,5 %
Lyon	528 000	457 000	– 13,5 %
Bordeaux	267 000	223 000	– 16,3 %
Lille	190 000	175 000	– 7,9 %
Nancy	123 000	108 000	– 12,8 %
Rouen	120 000	114 000	– 5 %
Marseille	889 000	914 000	+ 2,2 %
-secteur central	426 000	386 000	– 9,4 %

DENSITES RESIDENTIELLES BRUTES EN 1954
RECELEMENT INSEE



DENSITES RESIDENTIELLES BRUTES EN 1975
RECELEMENT INSEE



II — La généralisation du phénomène de baisse rapide de la population sur la majeure partie du territoire parisien

- La baisse rapide du nombre des résidents parisiens s'est produite dans une ville où la fonction résidentielle est traditionnellement très importante et où les densités résidentielles sont élevées : 330 habitants à l'hectare en 1954, 300 en 1968, 267 en 1975 (1).

Il est vrai que Paris comptait en 1968 des quartiers aux densités sans doute excessives. Vingt d'entre eux abritaient plus de 400 habitants à l'hectare (2), neuf plus de 500 habitants à l'hectare. Il s'agissait des quartiers les plus populaires situés au cœur et au Nord-Est du centre historique, à ses franges immédiates dans les mêmes directions et dans la couronne Nord et Est.

Un certain desserrement de la population, à l'étroit dans un cadre bâti le plus souvent ancien et sans confort, était donc prévisible dans plusieurs secteurs de la ville, notamment dans certains îlots du centre historique, surtout sur la rive droite, et dans certains vieux faubourgs de la périphérie.

En 1975, Paris ne compte plus que neuf quartiers dont la densité dépasse 400 habitants à l'hectare : un seul dans le centre historique (Bonne-Nouvelle, 2^e arrt), cinq à ses abords Nord et Est (Rochechouart, 9^e arrt; Porte Saint-Martin, 10^e arrt; Sainte-Marguerite, Folie-Méricourt et Roquette, 11^e arrt) et trois dans la couronne (Clignancourt et Grandes Carrières, 18^e arrt; Belleville, 20^e arrt).

(1) Cette densité est calculée par rapport à la surface totale de Paris sans les bois. Elle n'est toutefois pas sans équivalent. A Manhattan, la densité était de 344 habitants à l'hectare en 1950 et de 270 en 1970.

(2) Densité brute calculée par rapport à la superficie totale du quartier sans défalcation des surfaces de voirie ou d'équipement.

Cette tendance à la réduction des densités les plus élevées ne peut cependant être jugée comme bénéfique car elle ne s'est pas opérée d'une manière progressive, mesurée et équilibrée : son rythme a marqué une tendance à s'emballer de manière excessive au cours des années récentes, et loin de se limiter à affecter les îlots de surpeuplement, elle a touché la plupart des quartiers de la capitale même lorsque ceux-ci présentaient des densités résidentielles raisonnables et un parc de logements de relativement bonne qualité.

- Cette généralisation, entre 1968 et 1975, du phénomène de dépopulation rapide sur une partie de plus en plus large du territoire de la capitale (en dépit de l'accélération du rythme de la construction de logements neufs survenue durant la même période) constitue l'un des faits les plus notables de l'évolution de Paris au cours des dernières années.

Alors qu'elle avait déjà été très vive entre 1954 et 1968, la baisse de la population s'est encore aggravée dans le centre historique entre 1968 et 1975. Elle a dépassé 30 % dans les quartiers Halles (1^{er} arrt) et Saint-Merri (4^e arrt), où des opérations d'aménagement sont en cours, 25 % dans les quartiers Saint-Germain l'Auxerrois (1^{er} arrt), Bonne-Nouvelle (2^e arrt), Enfants-Rouges et Sainte-Avoye (3^e arrt), Saint-Gervais (4^e arrt), Monnaie (6^e arrt).

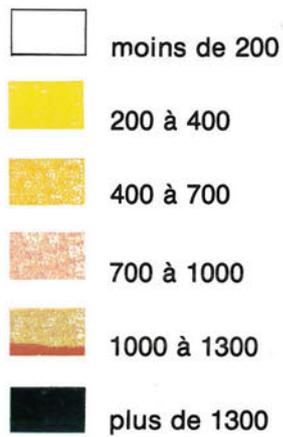
Ceux de la frange Nord-Est (dans le 3^e arrt), où la fonction résidentielle avait jusque-là relativement mieux résisté, sont en très forte décroissance depuis 1968 (— 25 % pour l'ensemble de l'arrondissement entre 1968 et 1975 contre — 10 % entre 1962 et 1968).

Cette forte accélération de la dépopulation au cours des sept dernières années peut aussi être observée dans les quartiers riverains du centre ancien, notamment au Nord et à l'Est, par exemple dans le quartier de la Folie-Méricourt dans le





DENSITÉ DE POPULATION 1975
nombre d'habitants par hectare



Source : Insee



1. Dans le centre d'affaires : rue Pillet-Will (9^e).



2. Un quartier résidentiel de l'ouest : rue de Courcelles (17^e).



3. Un ancien faubourg : rue de Belleville (20^e).



4. Aux abords du bassin de La Villette : quai de l'Oise (19^e).

11^e arrt (– 7 % entre 1962 et 1968 et – 16 % entre 1968 et 1975), Porte Saint-Martin dans le 10^e arrt (– 10 % puis – 18 %), Quinze-Vingts dans le 12^e arrt (– 9 % puis – 20 %), mais aussi au Sud : Montparnasse (– 8 % puis – 19 %).

L'aggravation du mouvement de dépopulation n'a pas atteint que des secteurs à vocation résidentielle marquée; elle a affecté profondément l'ensemble de la zone d'affaires et ses prolongements vers l'Ouest dans les 16^e et 17^e arrondissements. Le quartier Gaillon (2^e arrt) a perdu plus de 30 % de ses habitants entre 1968 et 1975 (contre 11 % entre 1962 et 1968), les quartiers Chaussée d'Antin (9^e arrt) et Madeleine (8^e arrt) plus de 25 % (contre 10 % environ), le quartier Champs-Élysées (8^e arrt) plus de 23 % (contre 7 %), le quartier Chaillot 16 %, le quartier Ternes 13 %. Les densités résidentielles tendent partout à devenir très faibles (autour de 100 habitants à l'hectare en moyenne), sinon résiduelles (68 habitants à l'hectare dans le quartier des Champs-Élysées) au cœur de la zone.

Dans la plupart des quartiers de la couronne périphérique elle-même on a également pu observer une diminution sensible du nombre des résidents, alors que le mouvement de construction y a été soutenu au cours de la dernière période.

La déperdition d'habitants a été supérieure à – 10 % dans presque tous les quartiers dont la fonction résidentielle est affirmée depuis la fin du siècle dernier et le début de ce siècle : ceux du 18^e arrondissement et de la partie orientale du 17^e arrondissement (Épinettes), ceux du 14^e arrondissement (Petit Montrouge, Plaisance), les quartiers riverains des boulevards des Fermiers Généraux à l'Est (Combat dans le 19^e arrt; Belleville et Père Lachaise dans le 20^e arrt).

Seuls neuf quartiers ont vu leur population se stabiliser ou connaître une augmentation entre 1968 et 1975.

Ils sont tous situés en limite de la ville, là où demeuraient encore de nombreuses potentialités foncières – notamment du fait de la présence de grandes emprises industrielles –, où se trouvaient engagées des opérations de rénovation publique importantes et où un essor exceptionnel de la construction privée a été enregistré. Mais, dans tous les cas, les résultats constatés en matière de population restent très en-deçà des effets que l'on pouvait escompter de l'augmentation du nombre de logements.

Les quartiers Javel et Saint-Lambert (15^e arrt), Maison-Blanche (13^e arrt) et Bel-Air (12^e arrt), ont à peine maintenu leur chiffre de population de 1968. La croissance n'a été que très légère dans les

← *Quatre quartiers, quatre types d'évolution de la fonction résidentielle : prédominance croissante des bureaux (1) ; desserrement des ménages dans un habitat de qualité (2) ou dans des logements dont l'état et le confort s'améliorent (3) ; la population n'augmente que dans quelques secteurs de construction importante (4).*

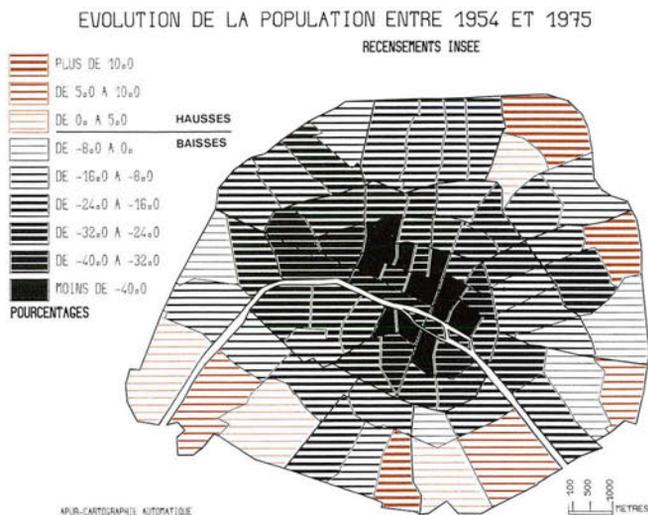
quartiers Villette (19^e arrt), Parc Montsouris (14^e arrt) et Saint-Fargeau (20^e arrt) : moins de 5 %. Elle ne s'est vraiment affirmée nettement que dans le quartier Pont de Flandre dans le 19^e arrt (+ 32 %) — mais dans un espace initialement très peu consacré à la fonction résidentielle — et dans le quartier de la Gare dans le 13^e arrt (+ 16 %).

III — L'importance de la mobilité de la population

- L'observation des résultats, en solde brut, de l'évolution du nombre des habitants de Paris et de ses divers quartiers ne rend pas compte du volume réel des mouvements de départ et d'arrivée qui affectent la population de la capitale.

940 000 personnes recensées à Paris en 1968 n'y résidaient plus en 1975 et, à cette date, 590 000 des habitants de la capitale n'y vivaient pas en 1968. Le solde des échanges a surtout profité au reste de la Région Parisienne (− 357 000 personnes) mais aussi aux autres régions françaises (− 137 000 personnes). Il n'a été positif qu'avec l'extérieur de la métropole (+ 138 000 personnes).

A l'intérieur de la ville, aussi, les mouvements sont très nombreux : 360 000 parisiens ont été recensés en 1975 à un domicile différent de celui qu'ils occupaient dans la capitale en 1968. En fait, la mobilité est encore supérieure à celle enregistrée par les recensements qui ne peuvent saisir les nombreux déplacements effectués, dans Paris ou entre Paris et les autres départements, pendant la



période intercensitaire. De nombreuses raisons peuvent être mises en rapport avec l'état du parc des logements parisiens qui entraîne un fort desserrement (cf. le chapitre suivant) et avec son coût, d'autres relèvent de transformations sociologiques générales, comme la décohabitation qui conduit les enfants à quitter le domicile de leurs parents dès qu'ils entrent dans la vie active.

La très forte mobilité de la population parisienne, et le phénomène de dépopulation auquel elle est grandement liée, s'accompagnent de transformations qualitatives très importantes dans la structure de la population de la capitale. Les départs de Paris affectent en effet en priorité certaines catégories de la population : les plus jeunes et les plus modestes.

B – Des modifications rapides de la composition socio-démographique de la population.

PROPORTION DE JEUNES DE MOINS DE 15 ANS
DANS LA POPULATION RESIDENTE EN 1975
RECENSEMENT INSEE (1975)



I — Le vieillissement de la population

- En vingt ans (1954-1975), le nombre des enfants de moins de 15 ans habitant Paris s'est réduit d'un tiers, soit près de deux fois plus vite que la population totale de la capitale.

En 1975, les enfants représentent 13,2 % de la population, au lieu de 16,2 % en 1954. C'est le groupe des enfants les plus jeunes qui a vu ses effectifs reculer le plus nettement. Ces évolutions s'expliquent par les nombreux départs de jeunes ménages amenés, soit par choix, soit le plus souvent, par obligation, à quitter Paris pour trouver un logement correspondant à leurs besoins.

- Durant cette même période de vingt ans, le nombre des personnes âgées de plus de 65 ans a augmenté de 100 000 unités environ, et leur part dans la population est passée de 11 % en 1954 à plus de 18 % en 1975 (10 % dans le reste de la Région Parisienne).

Ainsi, le vieillissement de l'ensemble de la population de Paris déjà constaté lors des précédents recensements s'est-il renforcé récemment.

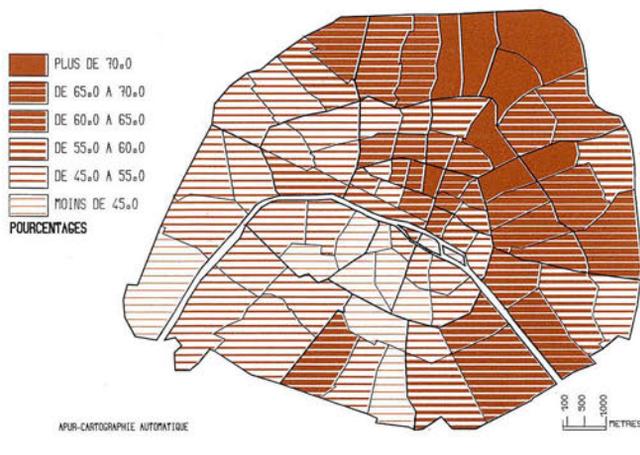
tranche d'âge	années 1954		1968		1975	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
0-14 ans	453 000	16,2	351 000	14,6	304 000	13,2
15 - 24 ans	335 000	11,9	423 000	16,1	334 000	14,5
25 - 65 ans	1 711 000	61,0	1 401 000	54,1	1 344 000	54,2
65 ans et plus	307 000	10,9	411 000	15,9	415 000	18,0

- Les départs des personnes adultes et le développement de la population âgée expliquent, pour une grande part, la baisse du taux d'activité des parisiens (52 % en 1975 contre 55 % en 1954). Ce taux, d'ailleurs pratiquement stable depuis 1968, demeure cependant supérieur à celui de la population française dans son ensemble (41 % en 1975) et à celui de la population du reste de la Région Parisienne (47 %).

II — Le départ des catégories modestes de la population

Les effets conjugués de l'évolution des emplois offerts à Paris (notamment du fait de la désindustrialisation) et de l'augmentation continue du coût du logement amènent les catégories les moins favorisées sur le plan des revenus à partir en banlieue pour arriver à se loger dans des conditions convenables de prix et de confort. Le résultat en est que, bien que déjà fortement représentées dans la structure sociale parisienne en 1954, les catégories aisées n'ont cessé de voir croître leur représentation.

COMPOSITION SOCIO-PROFESSIONNELLE DES ACTIFS RESIDENTS EMPLOYES, OUVRIERS, PERSONNEL DE SERVICE
RECENSEMENT INSEE (1975)



Les transformations socio-professionnelles de la population de Paris ne sont cependant pas spécifiques à la capitale. Elles sont similaires à celles enregistrées dans l'ensemble de la Région Parisienne et dans de nombreuses villes françaises, et de même ordre de grandeur.

Entre 1954 et 1975, la proportion d'ouvriers dans la population active résidante est passée de 30 % à 22 % à Paris et de 45 % à 34 % dans le reste de la Région Parisienne; la part des membres des professions libérales et des cadres supérieurs s'est élevée de 9 % à 15,8 % dans la capitale et de 4,2 % à 9,8 % dans la Région Parisienne hors Paris.

L'évolution socio-structurelle de la population de Paris se distingue donc moins par son ampleur propre que par le contexte dans lequel elle s'est produite : une ville où la part des cadres était initialement déjà très nettement supérieure à celle que l'on observait dans le reste de la Région et dans la quasi totalité des villes françaises, et une ville où la population a baissé rapidement. Toute transformation de la composition sociale y a donc correspondu non pas à des augmentations plus ou moins rapides des effectifs des diverses catégories, mais au départ réel de certaines d'entre elles : entre 1954 et 1975, Paris a perdu 210 000 ouvriers et 5 100 employés, pour gagner 64 000 cadres supérieurs ou professions libérales et 23 000 cadres moyens.

Si toutes les catégories socio-professionnelles sont encore représentées dans l'ensemble des arrondissements, on peut cependant remarquer des différences très nettes dans la composition sociale de la population des divers quartiers. C'est ainsi que l'on oppose traditionnellement l'Ouest de Paris, où prédominent les catégories aisées, à l'Est, de caractère plus ouvrier.

En vertu des mouvements de population évoqués, cette physionomie change rapidement et l'on pourrait dire que les phénomènes caractéristiques de l'Ouest de Paris gagnent de plus en plus le Sud, la rive gauche de la Seine et le centre. Les exemples les plus frappants de cette mutation sont les quartiers Notre-Dame (qui comprend l'île Saint-Louis et une partie de l'île de la Cité), Montsouris (comprenant le parc du même nom) et Croulebarbe, dans le 13^e arrondissement, qui ont subi entre 1954 et 1975 une transformation profonde de leur structure sociale. En 1954, il y avait plus de 49 % d'employés et d'ouvriers à Notre-Dame, en 1975, il n'y en avait plus que 29 %, pour Montsouris, cette proportion est passée de 51 % à 35 % et pour Croulebarbe de 56 % à 39 %. Mais de nombreux autres quartiers ont subi des transformations de nature identique, quoique moins rapides. Ainsi, bien que le terme mérite d'être convenablement interprété, on assiste à un « embourgeoisement » progressif d'une bonne partie de la capitale.

III — L'importance croissante de la population étrangère

Le recensement de 1975 a évalué à 312 000 le nombre des résidents étrangers de Paris alors qu'en 1968 il en avait été dénombré 270 000 (1). Les étrangers représentent ainsi 13,6 % de la population de la capitale contre 8 % en 1962 et 10,4 % en 1968.

Population étrangère de Paris par nationalité en 1975		Source INSEE
	Effectifs	%
Pays d'Europe	162 400	52,2
Espagnols	54 300	17,4
Portugais	43 500	14,0
Yougoslaves	16 400	5,3
Italiens	15 500	5,0
C.E.E. (sauf Italie)	13 900	4,5
autres pays	18 800	6,0
Pays d'Afrique	111 100	35,7
Algériens	48 900	15,7
Tunisiens	25 400	8,2
Marocains	17 100	5,5
autres pays	19 700	6,3
Pays d'Amérique	14 100	4,5
Pays d'Asie (U.R.S.S. et Turquie incluses) et Océanie	23 600	7,6
TOTAL	311 200	100,0

Pour un certain nombre d'entre eux, Paris n'est qu'un lieu de passage. Mais d'autres, au contraire, s'y installent avec leur famille, comme en témoignent les proportions d'élèves étrangers dans les écoles publiques : durant l'année scolaire 1974-1975, la proportion d'enfants étrangers dans les écoles maternelles et élémentaires était d'environ 20 % pour l'ensemble de Paris, et ce pourcentage atteignait 35 % dans les 2^e et 3^e arrondissements.

Les immigrants qui viennent avec leur famille devraient pouvoir s'intégrer à la communauté urbaine où ils vivent, ainsi que pour la plupart ils le

PROPORTION DE RESIDENTS DE NATIONALITE ETRANGERE DANS LA POPULATION RESIDENTE EN 1975
RECENSEMENT INSEE



recherchent, sans provoquer la création de sortes de ghettos. Mais, faute de moyens par rapport au niveau des loyers actuellement pratiqués, ils sont amenés à se concentrer dans des logements petits et inconfortables situés dans les quartiers du centre rive droite, de l'Est et du Nord-Est, tel que le quartier de la Goutte d'Or dans le 18^e arrt.

Les caractéristiques principales de l'évolution de la population de Paris sont donc le dépeuplement, l'accroissement du nombre d'étrangers, l'embourgeoisement et le vieillissement.

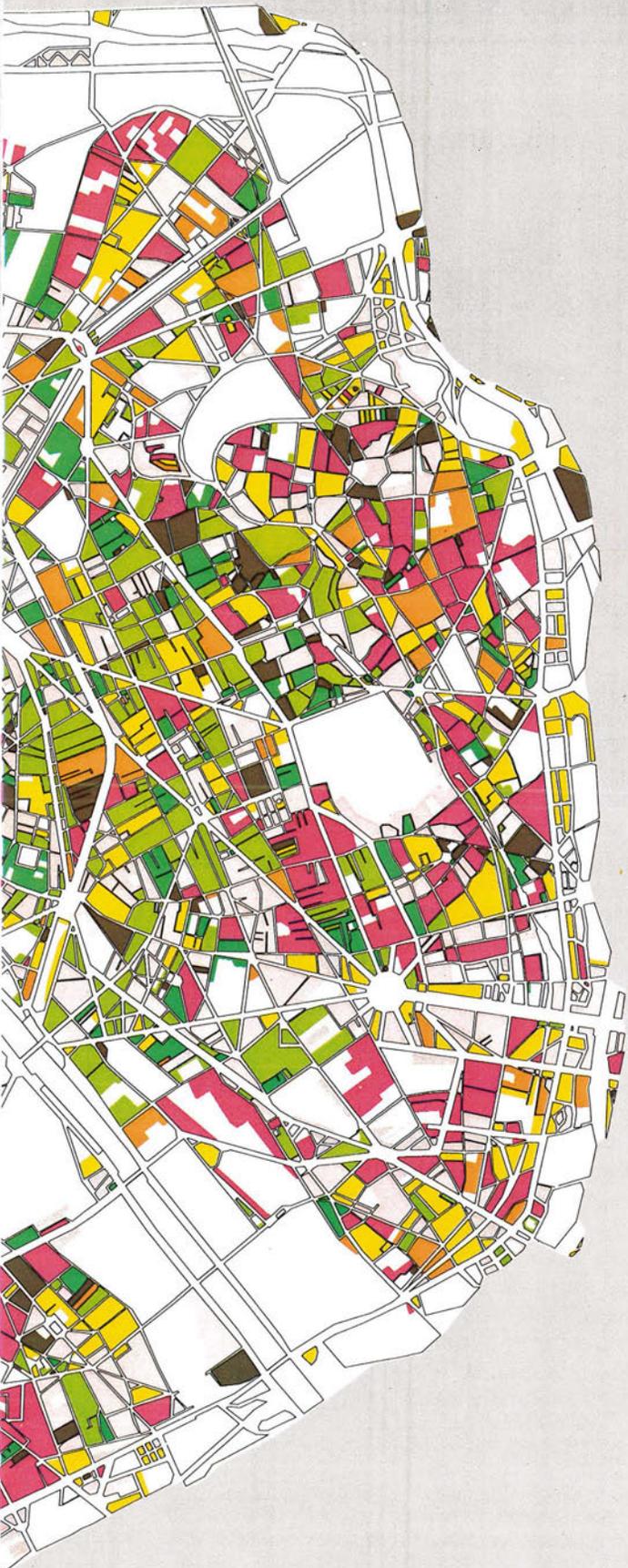
Chacune de ces tendances est préoccupante pour l'avenir de la capitale et l'équilibre de la Région Parisienne. C'est pourquoi il importe d'en rechercher les causes de manière à pouvoir freiner, sinon renverser, le plus rapidement possible le cours de cette évolution.

L'origine de ces phénomènes ne peut bien évidemment être trouvée au travers de l'étude des phénomènes démographiques classiques (natalité, mortalité). Paris connaît d'ailleurs un excédent naturel des naissances sur les décès de l'ordre de 4^o/100 par an. C'est dans les caractères du parc immobilier parisien, et plus encore des transformations qu'il subit, que résident, pour l'essentiel, les raisons du dépeuplement et des modifications de la structure sociale de la population.

(1) les estimations du Ministère de l'Intérieur conduisent à des chiffres supérieurs : 440 000 résidents étrangers en 1975, 420 000 en 1979.



2 Le logement



ÉVOLUTION DU NOMBRE DES RÉSIDENCES PRINCIPALES 1968-1975

Variation relative (%)



Source : Insee

A – Un parc de logements stable en volume mais qui a fait l'objet d'importantes transformations.

Au contraire de celui de la population, le volume du parc immobilier consacré au logement est resté stable. Paris comptait en 1962 environ 1 235 000 logements; 1 238 000 y ont été recensés en 1975.

• Cette constance, sur une longue période, du nombre total de logements parisiens peut paraître surprenante lorsqu'on la rapproche de la densification de l'espace bâti, apparente dans de nombreux quartiers, qui a résulté d'un très important mouvement immobilier.

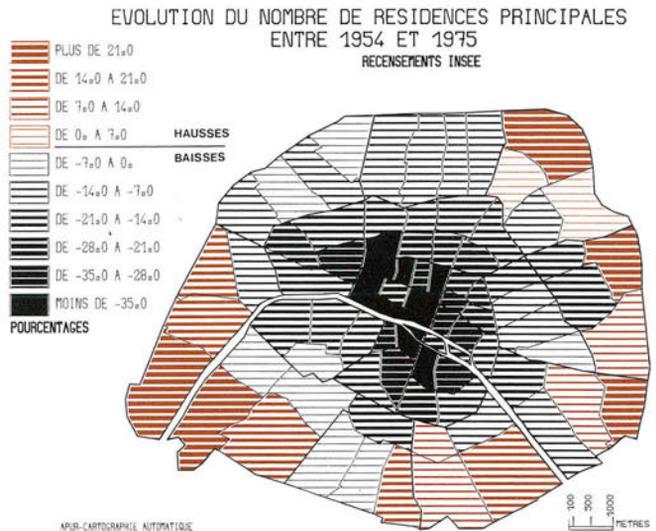
160 000 logements neufs ont été réalisés à Paris entre 1962 et 1975. La destruction préalable de près de 50 000 logements, rendue nécessaire par l'édification des bâtiments nouveaux, a atteint un volume qui, sans être négligeable, est resté très inférieur à celui des constructions. A s'en tenir aux résultats bruts des mouvements de construction et de démolition, le parc de logements de Paris aurait dû s'accroître de 110 000 unités environ.

S'il n'en a rien été, c'est en raison des phénomènes de transformation très importants qui ont affecté l'habitat ancien. La comparaison des recensements de 1962 et 1975 montre que plus de 150 000 logements recensés en 1962 ont été retirés du parc depuis cette date, soit un chiffre nettement supérieur à celui des démolitions et qui révèle l'ampleur des mutations intervenues dans le parc ancien, notamment à la faveur de sa réhabilitation et sous la forme du regroupement d'appartements ou de pièces indépendantes.

• C'est très probablement l'importance de ces changements survenus dans l'habitat existant et la vigueur de la construction neuve qui expliquent en large partie la forte diminution du nombre des logements occupés, et de manière permanente : 1 190 000 résidences principales en 1962, 1 113 000 en 1975.

A cette date, un logement sur dix est soit recensé comme vacant : 87 000 logements, 7 % du parc (1), soit déclaré comme résidence secondaire : 35 000 logements, 3 % du parc (2). Multiplié par deux entre 1962 et 1968, le nombre des logements vacants a doublé une nouvelle fois entre 1968 et 1975 (3).

Cette tendance n'est pas propre à Paris : ainsi, dans le reste de la Région Parisienne, le taux de logements vacants est de 6,5 % ; de nombreuses villes françaises enregistrent des pourcentages voisins. Elle traduit sans doute, d'une certaine façon, la fin de la crise quantitative aiguë du logement. Elle n'en représente pas moins un facteur d'évolution défavorable au maintien de la fonction résidentielle de Paris.



En effet, si l'on peut estimer, en particulier grâce à l'analyse du fichier E.D.F., qu'environ un tiers des «vacances» dure moins d'un an et correspond au temps nécessaire à la modernisation du parc et à sa mobilité normale, les deux tiers restants semblent traduire une certaine inadaptation, au moins temporaire, du marché des logements parisiens. Ils marqueraient, selon les cas, la lenteur actuelle de la commercialisation de programmes nouveaux dans certains quartiers périphériques (notamment en raison des niveaux de prix élevés qu'ils ont atteint et de la faible part des logements directement offerts en location) ou la longueur du processus de réhabilitation d'immeubles anciens (difficultés de trouver des acquéreurs ou des locataires en raison de la cherté des appartements ainsi remis en état, et, parfois, rétention du propriétaire en l'attente de la réalisation d'un aménagement public).

Ce phénomène constitue sans nul doute, en plus du net desserrement intervenu dans les logements occupés, l'une des raisons probables de la très forte baisse de la population de Paris enregistrée au cours des dernières années alors que le parc immobilier consacré au logement s'est maintenu, a accru ses surfaces de plancher, et s'est profondément rajeuni et équipé.

(1) Logements vacants : logements vides à la date retenue pour effectuer le recensement.

(2) Résidences secondaires : logements occupés une partie de l'année seulement par des personnes ayant plusieurs résidences. Dans ce cas, le logement où ces personnes déclarent résider la plus grande partie de l'année est classé « résidence principale ».

(3) La déclaration faite à l'agent recenseur peut naturellement être entachée d'erreurs. Celles-ci ne peuvent pourtant remettre en cause l'ordre de grandeur observé attesté par d'autres indicateurs.

B – Le parc immobilier parisien a été fortement rajeuni.

I – L'importance globale de la construction neuve

218 000 logements ont été édifiés à Paris depuis 1954, dont 160 000 depuis 1962. Le rythme de la construction s'est considérablement accentué pendant les deux dernières décennies, et tout particulièrement au cours des années 1970. Il est passé de 7 500 logements par an entre 1956 et 1962 à près de 15 000, en moyenne, entre 1968 et 1975 et a atteint son niveau maximum en 1973, avec 18 500 logements, puis en 1975, avec 26 000 logements (1).

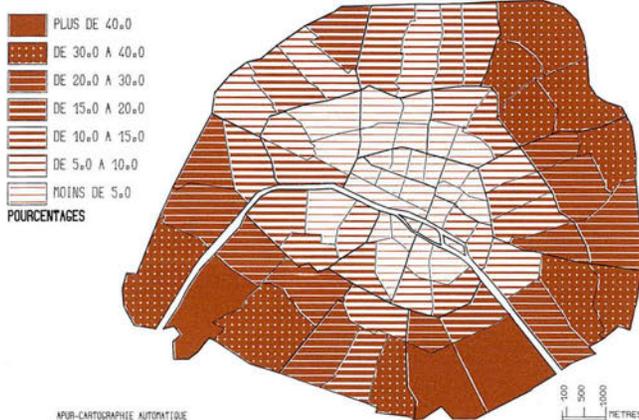
Les logements construits depuis vingt ans représentent à eux seuls près du cinquième du parc immobilier actuel, soit une proportion double de celle observée en 1968.

Encore ne s'agit-il que d'une valeur moyenne, qui inclut dans le calcul les dix premiers arrondissements où les constructions neuves sont restées peu nombreuses.

Dans certains arrondissements périphériques du Sud (13^e et 15^e arrts) et du Nord-Est (19^e arrt), un logement sur trois a été construit après 1948 ; cette proportion atteint la valeur d'un logement sur quatre dans des arrondissements du Sud-Ouest (16^e arrt) ou du Sud-Est et de l'Est (12^e et 20^e arrondissements). Les secteurs périphériques du Sud et de l'Est dans leur ensemble ont donc connu une radicale transformation de leur habitat et de leur paysage urbain : les trois quarts des logements neufs construits dans Paris y ont trouvé place.

POURCENTAGE DE RESIDENCES PRINCIPALES
CONSTRUITES DEPUIS 1948

RECENSEMENT INSEE (1975)



APUR-CARTOGRAPHIE AUTOMATIQUE

1000
500
0 METRES

(1) Logements terminés ; source : Bilan de la construction de la Préfecture de Paris.

II – Un contexte favorable au développement de la construction

- Bien que Paris soit une ville où les densités sont élevées, une part importante de l'espace parisien restait faiblement occupée : en 1968, encore, 12 000 parcelles (sur 80 000) avaient un C.O.S. de fait inférieur à 1,5 et pour 12 % des îlots parisiens le C.O.S. moyen était inférieur à 2, alors que les droits de construire découlant de l'application du Plan d'Urbanisme Directeur s'élevaient à 3,75 environ (2). Il en résultait une incitation assez forte aux réalisations nouvelles.

- La politique d'aménagement du territoire a encouragé les entreprises parisiennes au desserrement en banlieue ou au départ vers la province. Ces mesures qui ont surtout touché les activités industrielles ont contribué, en renforçant le mouvement économique général, à la libération de nombreux terrains dans la périphérie. C'est sur des emprises initialement vouées à ce type de fonction qu'est intervenue la majeure partie de la construction de logements.

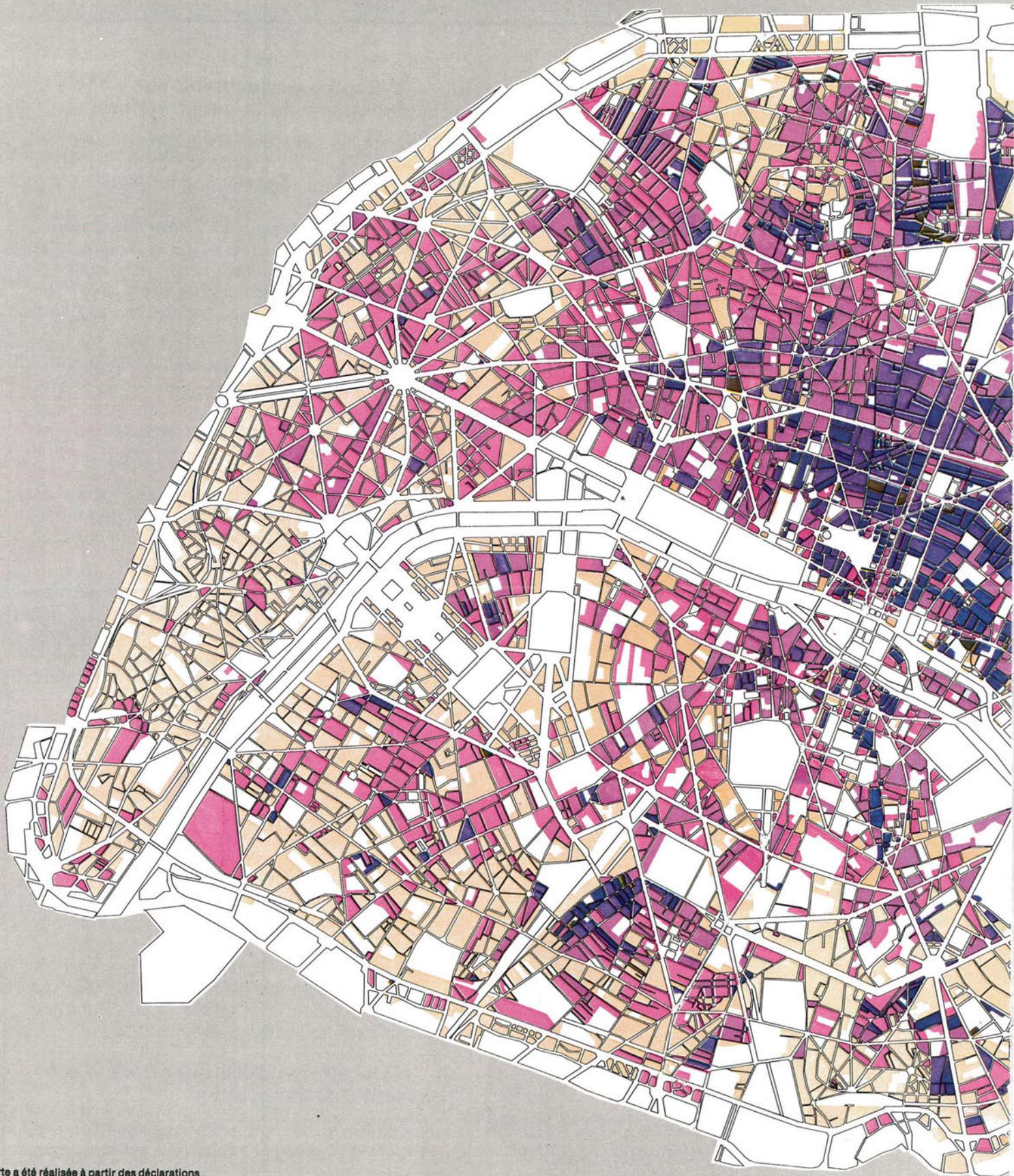
- L'intérêt porté aux placements immobiliers dans toutes les grandes villes françaises a été tout particulièrement sensible à Paris, capitale régionale, nationale et internationale, qui concentre sur un territoire réduit l'essentiel des fonctions de direction et d'organisation économiques du pays.

Ces trois facteurs principaux expliquent l'essor de la construction privée qui a eu lieu dans la capitale. En effet, outre son importance globale, la seconde caractéristique majeure de la construction est la part prépondérante prise par le secteur non aidé : 26 % des logements construits en 1962, 66 % en 1974. De 1968 à 1975, sur 105 000 logements réalisés, 60 000 ont été financés sans aucune aide de l'État. Le secteur intermédiaire a vu sa part décroître : 25 000 logements seulement ont bénéficié d'une prime. Le volume des constructions de logements sociaux est resté à peu près stable autour d'un chiffre modéré de 3 000 logements par an grâce, pour l'essentiel, à l'effort public entrepris dans les secteurs de rénovation.

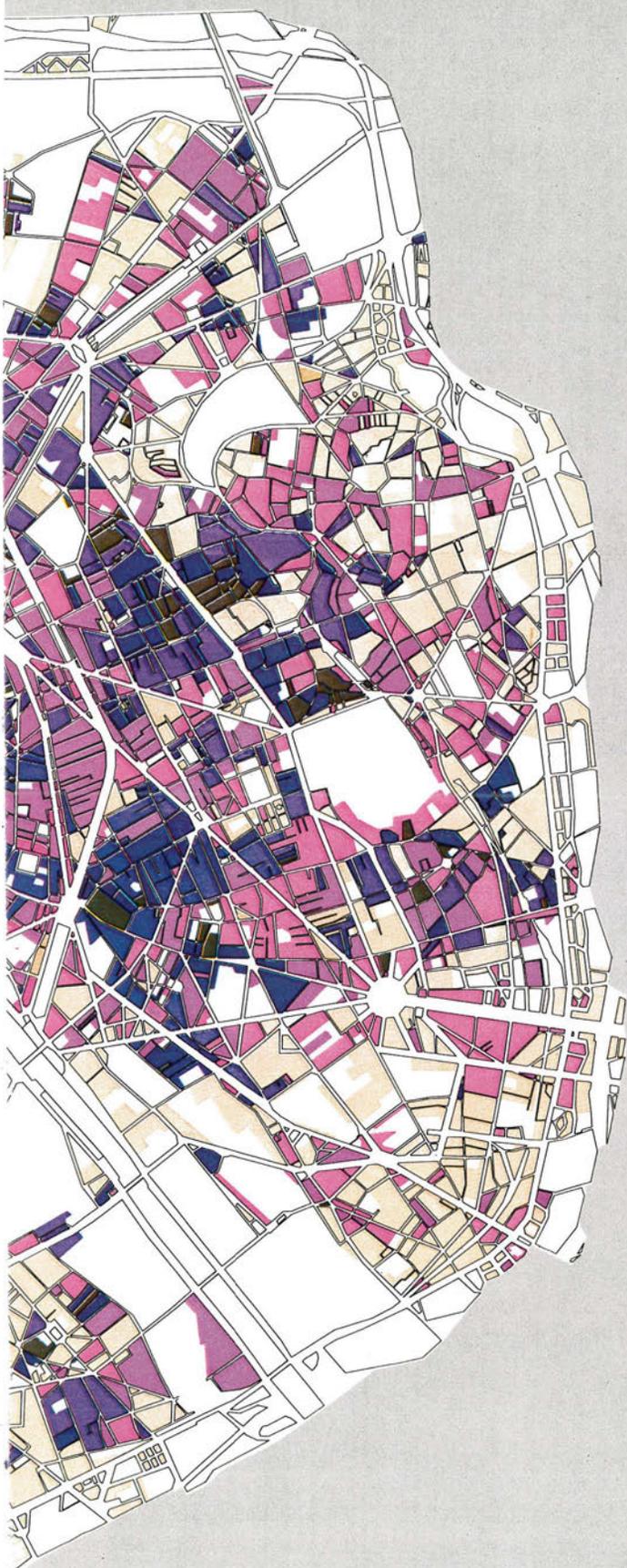
III – Un effort public important a été consacré à la rénovation

- La politique de rénovation publique, entamée vers la fin des années cinquante, s'est traduite par

(2) Le coefficient d'utilisation du sol (C.U.S.) était généralement fixé à 3, mais il n'intégrait pas les surfaces de plancher construites au rez-de-chaussée et non affectées à l'habitat qui sont désormais comprises dans le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

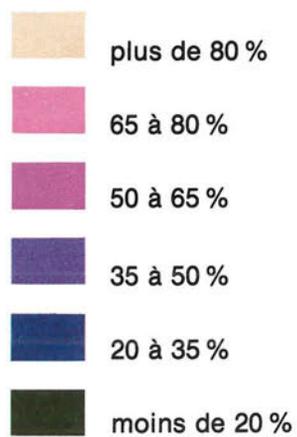


Cette carte a été réalisée à partir des déclarations des propriétaires à la DGI. Elle sous-estime l'équipement des logements dans les secteurs anciens de Paris.



CONFORT DES LOGEMENTS 1975

Part des logements équipés de wc intérieurs (%)



Source D.G.I.

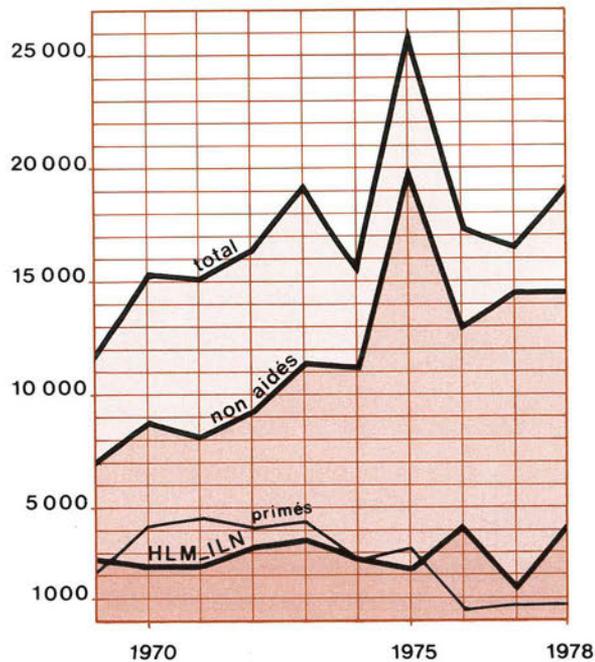


La partie est du 15^e arrondissement, au sud de l'ensemble Maine-Montparnasse.

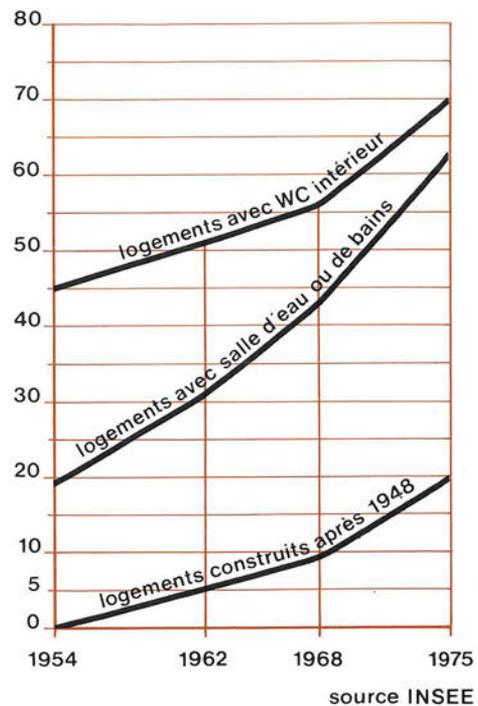


13^e arrondissement : contraste entre les tours du secteur Italie et les constructions peu élevées du quartier des Peupliers.

NOMBRE DE LOGEMENTS
TERMINÉS PAR ANNÉE



AMÉLIORATION DU PARC
DE LOGEMENTS



la réalisation de 38 000 logements, en remplacement de 33 000 logements de mauvaise qualité, dégradés par plus d'un demi-siècle d'entretien minimum.

- Souvent critiquée pour son insuffisante qualité architecturale et sa mauvaise intégration au quartier environnant, la rénovation publique a permis la réalisation de la moitié des logements sociaux entrepris dans Paris depuis 1959. Cet effort considérable, puisqu'il a porté sur 22 000 logements, s'est essentiellement localisé dans les quartiers du Sud et de l'Est.

Financée par la collectivité publique, cette action en faveur du logement social a aussi procédé à une péréquation des charges foncières entre les différents types de logements à l'intérieur des opérations où 58 % des logements réalisés relèvent du secteur HLM et ILN.

Cependant, en raison de la densité initiale souvent importante observée dans les secteurs de rénovation, le bilan final de ces opérations n'a enregistré qu'une augmentation de 20 % à 25 % du nombre des logements.

IV — Le ralentissement récent du mouvement de la construction

Le mouvement de la construction de logements, après avoir atteint le rythme de 15 000 à

16 000 logements au début des années 1970 et s'être élevé à 26 000 logements en 1975 — année exceptionnelle où se sont traduits sur le terrain les effets d'anticipation dûs aux changements de réglementation intervenus au cours de l'année 1973 — a retrouvé un niveau plus modéré au cours des années suivantes : 17 000 logements ont été livrés au cours des années 1976 et 1977.

Le rythme de la construction se réduira encore à l'avenir comme le montre la diminution importante du volume des autorisations de construire accordées au cours des dernières années : 35 000 en 1973, moins de 20 000 en 1974, moins de 16 000 en 1975, 1976 et 1977.

Ce très net ralentissement est dû sans aucun doute à l'addition d'un phénomène conjoncturel lié à la crise économique et d'un facteur qui affirmera ses effets de manière plus importante et plus permanente, le changement de la réglementation : abaissement des droits de construire tels qu'ils résultent du P.O.S. tout d'abord, auquel vient s'ajouter la mise en application du plafond légal de densité.

Le recul prévisible de la construction ne devrait pas, cependant, affecter la réalisation des logements sociaux, 10 000 logements restent à construire à l'intérieur des opérations engagées de rénovation, et les grandes opérations d'aménagement qui seront entreprises (Sud-Est, La Villette, Citroën...) permettront un accroissement sensible de ce parc.

← Ces vues aériennes des deux arrondissements de Paris ayant connu le plus fort mouvement de construction au cours des vingt dernières années montrent le caractère parfois excessif pris par les transformations immobilières, qui ont cependant permis un accroissement de la population résidante.

C – Le parc immobilier ancien s'est profondément transformé.

Le patrimoine immobilier parisien est ancien puisque 80 % des logements sont antérieurs à 1948. Cette caractéristique, qui ne peut être considérée comme entièrement négative à Paris où de nombreux immeubles sont dignes d'être conservés en raison de leurs qualités historiques ou architecturales, explique en partie les nombreuses mutations qui affectent les logements anciens.

I – Le parc ancien s'est réduit

208 000 logements anciens ont « disparu » depuis 1974, dont 168 000 depuis 1962. A partir de cette date environ 13 000 logements ont été retirés du parc chaque année.

- Le tiers d'entre eux seulement a fait l'objet d'une démolition. Celle-ci a touché le plus souvent des immeubles de qualité médiocre et ne présentant pas les éléments minimum de confort. Elle s'est principalement localisée à l'Est et au Sud de la Ville.
- Une autre partie des logements anciens disparus au fil des recensements, difficilement mesurable, mais qui, en proportion est probablement très faible, a fait l'objet d'un changement d'affectation, principalement au bénéfice des fonctions tertiaires (bureaux, locaux d'archives, remises commerciales). Les transformations officiellement enregistrées ne s'élèvent qu'à quelques centaines au cours de la période. On peut toutefois supposer qu'une part non négligeable de la diminution du nombre des résidences principales dans la zone d'affaires relève de ce type de mutation (disparition des logements ou chambres indépendantes isolées).
- Mais, pour l'essentiel, l'amenuisement du parc de logements anciens paraît provenir des transformations du patrimoine liées à sa réhabilitation, et témoigne de l'importance de celle-ci.

II – Les logements anciens ont fait l'objet d'un important effort d'équipement

Le mouvement de modernisation de l'habitat ancien, réel dès le début des années soixante, particulièrement dans le centre rive-gauche, s'est amplifié et diffusé dans l'ensemble du centre, puis dans la périphérie.

- En 1975, le nombre de logements anciens ainsi dotés de tous les éléments de confort (cuisine, eau courante, salle de bains ou douche, W.C. inté-

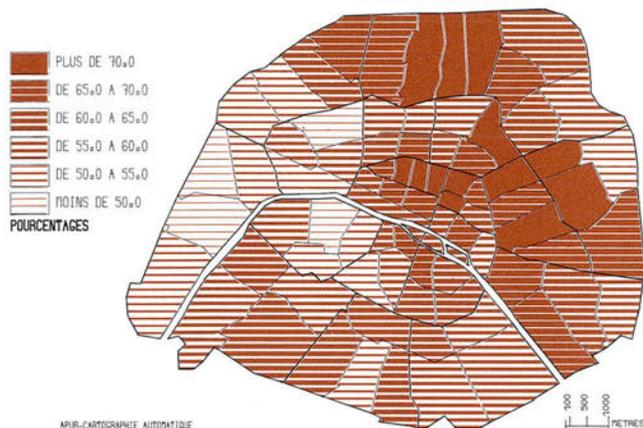
rieurs) était supérieur de plus de 140 000 à celui recensé en 1962. Le volume de logements « réhabilités » entre ces deux dates a été supérieur à ce chiffre puisque des logements anciens confortables ont été démolis dans le même temps pour permettre la réalisation d'immeubles neufs. Ce mouvement d'équipement des logements, d'une importance comparable à celui de la construction s'est effectué, en très grande majorité, à l'initiative des propriétaires privés de logements ou d'immeubles.

- La petite taille des logements parisiens, tant en nombre de pièces (2,25 p. en 1962) qu'en surface habitable (environ 45 m²) a conduit souvent au regroupement de plusieurs d'entre eux par juxtaposition horizontale ou verticale (duplex), pour la réalisation d'un logement plus grand, équipé du confort moderne. L'importance de ce mouvement de réduction, difficile à estimer numériquement, n'a pu être compensée par le partage des grands appartements, relativement peu nombreux à Paris, et souvent conservés en l'état, soit comme locaux de bureaux, soit comme locaux d'habitation associés à l'exercice d'une profession libérale.
- A la modernisation du parc ancien a donc correspondu obligatoirement un desserrement de la population et à des degrés divers une modification de structure sociale, le parc ancien abritant en général les populations les plus défavorisées. La réhabilitation privée a le plus souvent entraîné une hausse sensible des loyers ou la vente des appartements en copropriété.

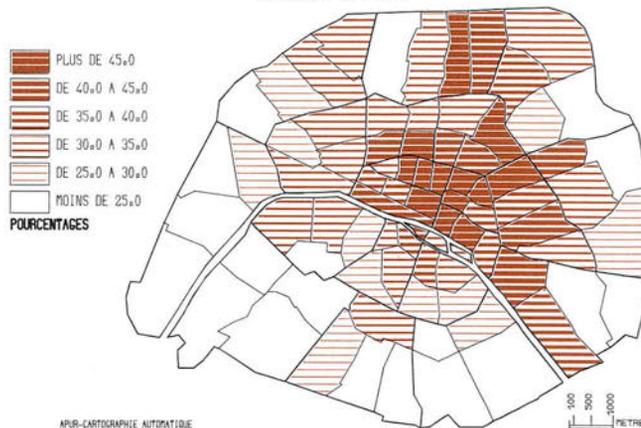
Dans certains quartiers périphériques, ou semi-centraux, où la concurrence pour le logement n'est pas trop forte, la réhabilitation des immeubles inconfortables a pu se traduire par une élévation modérée du montant de la location, déterminée par le système de la surface corrigée. Au contraire, dans le centre, qu'il s'agisse du Marais, du quartier des Halles, de la Montagne Sainte-Geneviève, du quartier de l'Odéon ou du Quartier Latin, la forte attractivité du cadre urbain sur les catégories aisées, les lacunes de la législation, la mauvaise information des occupants ont eu des effets très différents. Un très net renchérissement du montant des loyers, libérés à la faveur de travaux limités de modernisation et d'équipement, a provoqué le départ de toute une population âgée ou à revenus modestes. Plus aisés, moins nombreux, les nouveaux résidents disposent de surfaces habitables accrues : ce transfert contribue ainsi à l'accentuation de la dépopulation du centre-ville.

D – Une amélioration encore insuffisante des caractéristiques du parc des logements parisiens.

RESIDENCES PRINCIPALES CONSTITUEES DE UNE OU DEUX PIECES
RECENSEMENT INSEE (1975)



INCONFORT DES RESIDENCES PRINCIPALES EN 1975
ABSENCE DE WC INTERIEUR
RECENSEMENT INSEE 1975



En dépit de l'importance des transformations qu'il subit, le patrimoine immobilier consacré au logement est encore en grande partie inconfortable et peu adapté.

- L'inconfort sanitaire reste une réalité pour un nombre élevé de logements anciens. En 1975, 36 % des résidences principales étaient encore dépourvues de salle de bains ou de douche et 30 % ne disposaient pas de W.C. intérieurs, ce qui représente encore 330 000 logements à équiper d'un W.C. intérieur et 400 000 logements à pourvoir d'une salle d'eau.

- Les logements demeurent de taille réduite. En 1975, sur cinq résidences principales, trois ne comportaient pas plus de deux pièces, et une sur quatre se limitait à une seule pièce. Les constructions récentes n'ont guère contribué à améliorer cet état de fait; près de la moitié n'a pas plus de deux pièces, et un tiers est constitué de studios. Cette répartition est toutefois très différente selon les catégories de financement: studios et deux pièces représentent 30 % des logements HLM-ILN, mais la moitié des logements primés et les deux tiers des logements non aidés. La réhabilitation quant à elle, si elle regroupe les appartements trop exigus – en général d'une seule pièce –, met sur le marché une majorité de studios et de deux pièces dont seule la surface habitable a augmenté pour y inclure les équipements de confort.

- Le degré d'occupation de nombreux logements dépasse les normes acceptables. En 1975, 25 % des logements étaient sous-peuplés, 34 % occupés de façon normale et 41 % en état de surpeuplement, suivant les définitions de l'INSEE (1). Bien que cette situation se soit améliorée (52 % des logements étaient surpeuplés en 1962, 48 % en 1968), 450 000 abritant près d'un million de

personnes appelaient, en 1975 et selon cette norme, un certain desserrement. Près de 250 000 habitants vivaient dans un habitat jugé en état de surpeuplement critique. Inversement, le nombre des logements sous-occupés est allé en croissant: 18 % des résidences principales en 1962, 20 % en 1968, 25 % en 1975. Ainsi, la petitesse des logements parisiens est-elle un facteur de la réduction de la taille des ménages et de l'éloignement des familles ayant des enfants et ne disposant que de revenus moyens.

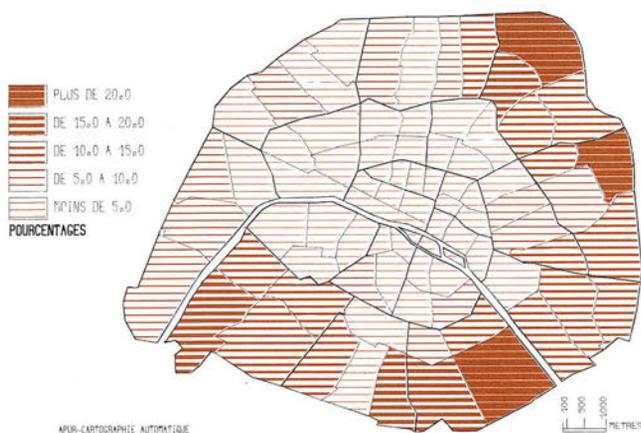
- Les prix pratiqués en matière de logement ont en effet considérablement augmenté. Si, en 1968 les logements neufs les moins chers étaient encore offerts à 1 400 F le m² dans le 19^e arrt, les prix pratiqués en janvier 1976 ne descendent pas en dessous de 3 200 F, soit une augmentation annuelle de 14 à 16 %, nettement supérieure à la hausse moyenne des prix. Encore s'agit-il de constructions très ordinaires situées dans un environnement banal. Début 1976 toujours, le loyer d'un trois pièces varie selon la taille, son confort et la date de sa création de 850 F à 2 500 F mensuels, les charges n'étant pas toujours incluses dans ce prix.

De tels niveaux de prix empêchent toute une partie de la population de se loger dans Paris ou de continuer à y résider, si ce n'est dans l'habitat social ou dans le parc de logements à loyers réglementés qui ne cesse de se restreindre.

(1) Pour la détermination des conditions de peuplement, l'INSEE définit un nombre de pièces normatif: 2 pièces par couple, 2 pièces par personne vivant seule; 1 pièce pour 2 enfants de sept ans à moins de 18 ans du même sexe. Lorsque le nombre de pièces du logement est égal au nombre de pièces normatif, le peuplement est considéré comme normal. En deçà: surpeuplement, au-delà: sous-peuplement.

E – Les mutations immobilières de toute nature ont commandé en large partie l'évolution de la population.

POURCENTAGE DE RESIDENCES PRINCIPALES
CONSTRUITES ENTRE 1968 ET 1975
RECENSEMENT INSEE



Les transformations du parc immobilier ont tendance soit à accentuer le desserrement, soit à limiter les effets d'une augmentation sensible du nombre des logements, les constructions nouvelles ou réhabilitées étant généralement moins peuplées que les anciennes. Aussi faut-il que les augmentations du nombre des logements atteignent au moins 10 % pour que la population puisse se maintenir en valeur absolue. En sens inverse, des diminutions de 20 à 25 % du parc des résidences principales entraînent des baisses du niveau de population variant entre 25 et 33 %. Malgré une large diffusion de la construction neuve dans toute la périphérie, la dépopulation est donc un phénomène généralisé même en dehors des îlots dont le surpeuplement était manifeste en 1968, à la seule exception de ceux où la construction sur des emprises non consacrées au logement, voire la reconstruction presque totale, ont permis de gagner un volume de logements important.

Les divers phénomènes de transformation – réhabilitation et rénovation – s'additionnent dans des proportions différentes selon la localisation des quartiers et selon la relation entre les fonctions urbaines qui y coexistent.

- La fonction résidentielle des quartiers du centre a été profondément affectée par deux décennies de réhabilitation et de restauration accompagnées d'un faible volume de constructions neuves, d'abord sur la rive gauche et les quartiers riverains de la Seine, puis dans le Marais et, plus récemment, aux abords des Halles et de Beaubourg. Entre 1954 et 1975, des baisses du nombre des résidences principales comprises entre 35 et 40 % se sont traduites par une réduction de la population comprise entre 43 et 46 %. Dans le même temps, le nombre de logements vacants, ou déclarés comme résidences secondaires, s'est nettement accru : il représente de 13 à 18 % du parc total en 1975. Il faut cependant noter que dans ce secteur où la fonction résidentielle demeure forte la baisse de la population comme celle du nombre des résidences principales ont tendu à se stabiliser ou même à régresser légèrement, tout en se maintenant à un rythme élevé.

- Dans les quartiers d'affaires en revanche, une accentuation de ces phénomènes touchant la population et le logement s'est produite au cours de la période récente, les fonctions tertiaires dominant de plus en plus la fonction résidentielle. Au

cours des vingt dernières années, dans les secteurs de Saint-Lazare, Madeleine, Opéra ou Champs-Élysées, le parc de logements s'est réduit d'un cinquième à un tiers, tandis que la population perdait entre un habitant sur trois et un habitant sur deux.

- Les quartiers mitoyens de la zone centrale n'ont pas connu un tel bouleversement de leur fonction résidentielle. Cependant, le parc de logements, stable en volume, y a connu une évolution continue, qui a pris des formes différentes suivant les secteurs :

- dans les quartiers des périphéries ouest et nord-ouest (16^e, 17^e, ouest du 18^e arrt), de nombreuses constructions éparses ont compensé la diminution modérée du parc ancien, dense et d'assez bonne qualité. L'attrait résidentiel de ce secteur incite à une réhabilitation des logements anciens dont le loyer atteint des montants plus élevés que dans les autres quartiers périphériques,

- entre Montmartre et le centre proprement dit, une certaine concurrence entre le besoin de locaux d'activité et le maintien de la fonction résidentielle a réduit les capacités d'accueil du parc ancien, surtout en lisière des quartiers d'affaires. Mais la fonction résidentielle s'est relativement bien maintenue dans un parc de meilleure qualité que dans le centre, et mieux équipé. Un important mouvement de réhabilitation, plus ou moins récent, est à noter dans plusieurs secteurs, en particulier le versant sud de la Butte Montmartre et les quartiers St-Georges, Gare de l'Est et République,

- dans le centre est (11^e et nord-est du 10^e arrt), le parc ancien, mal équipé, bénéficiait d'une position centrale bien reliée au reste de la ville. A l'exemple de l'essor de la réhabilitation dans le 3^e arrt de nombreux propriétaires ont modernisé l'équipement de leur patrimoine, par exemple à proximité des places de la République ou de la Bastille, ou dans le Faubourg du Temple. Pourtant le nombre total de résidences principales a très peu baissé, car, de même que dans les quartiers périphériques voisins, de très nombreux et gros programmes immobiliers ont utilisé des parcelles peu densément occupées (quartiers Bastille, Roquette et Nation).

- Le patrimoine immobilier des quartiers périphériques de l'Est et du Sud a été renouvelé dans d'importantes proportions, ce qui a entraîné de profonds et durables changements dans le nombre et la structure de la population. Deux exemples donnent la mesure de cette évolution :

- les trois arrondissements du Sud de Paris, qui ont accueilli 42 000 logements nouveaux depuis 1968 (dont 15 000 supplémentaires), ont perdu dans le même temps 12 000 de leurs habitants;

- le volume du parc des résidences principales dans les quartiers de l'Est s'est légèrement accru

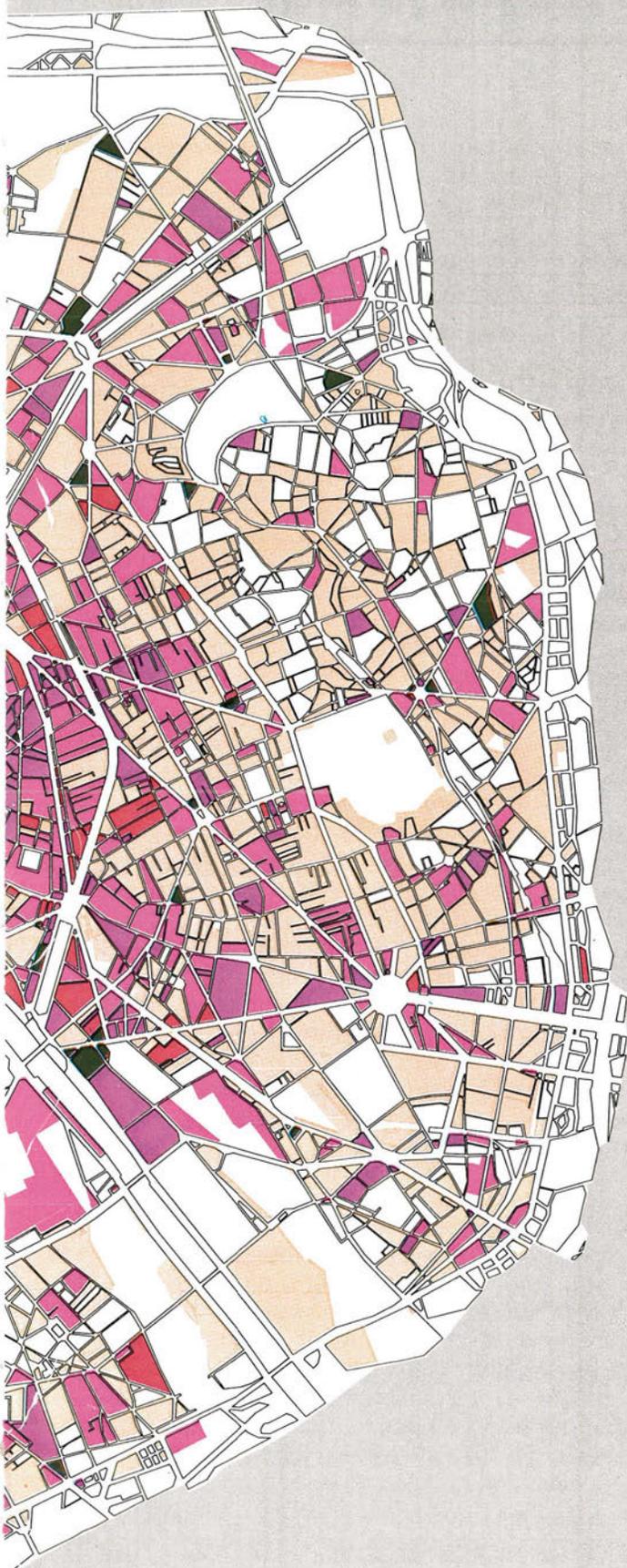
(de 4 000 logements en sept ans), tandis que le dénombrement de population de 1975 enregistre une perte de 20 000 habitants par rapport à 1968.

Malgré l'édification d'un grand nombre d'immeubles neufs, soit après reconstruction, soit en utilisant les parcelles industrielles libérées, la diminution du volume de la population – touchant en premier lieu la population à revenus modestes – a été sensible. Cette évolution a été renforcée depuis quelques années par les effets de la réhabilitation privée, particulièrement apparente dans le centre du 15^e, le 14^e et les abords des Buttes Chaumont (19^e et 20^e arrt). Malgré l'achèvement déjà effectif ou prochain de vastes programmes de logement social, la population modeste tend à se réduire en nombre comme en extension géographique. Les oppositions s'accroissent entre des quartiers encore populaires mais surpeuplés, mal équipés et mal entretenus, aussi bien présents au Nord (Goutte d'Or, Simplon, Tanger) qu'à l'Est (Belleville-Cascades, Réunion, Aligre-Saint-Antoine) ou au Sud (Patay, Butte-aux-Cailles), et des zones où s'affirme un caractère résidentiel favorisé par un site, la proximité d'espaces verts (Buttes Montmartre et Chaumont, Montsouris, Nation-Daumesnil), ou révélé par d'importants aménagements (Front de Seine, Montparnasse, Italie...).

La modernisation du parc, l'accroissement général du confort et l'amélioration des équipements collectifs sont certainement des points très positifs de l'évolution observée au cours de la dernière décennie. Cependant, en dépit d'un rythme de construction soutenu, Paris a perdu chaque année une partie de sa capacité d'accueil, notamment vis-à-vis des catégories les plus modestes de la population.



3 L'emploi et les activités



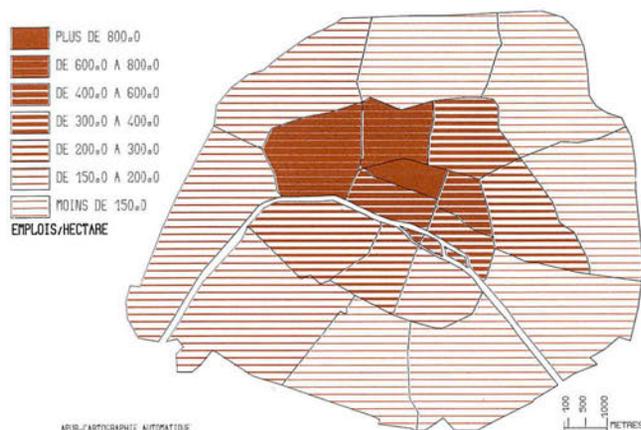
DENSITÉ D'EMPLOIS 1977
Nombre d'emplois par hectare



Sources : assedic
ratp
ville de Paris-apur
insee

A – L'évolution globale de l'emploi parisien.

DENSITES BRUTES D'EMPLOI EN 1975
RECENSEMENT INSEE



I – Une relative stabilité du volume des emplois et une tendance récente à la baisse

Paris, capitale économique de la France, demeure un important foyer d'activités. Comptant un peu moins de deux millions d'emplois, la capitale accueille une multitude de fonctions correspondant à un très large éventail d'activités.

Contrairement à ce qui est souvent affirmé ou prétendu, le nombre des emplois exercés dans Paris a légèrement diminué au cours des vingt dernières années. La comparaison des recensements de 1954 et de 1975 – malgré l'imperfection de ces sources – montre que l'emploi total a diminué de 4 % entre ces dates. Le recul s'est, pour l'essentiel, produit au cours des dernières années. Ainsi, à une longue période de quasi stabilité de l'emploi à Paris, succède une période de baisse faible mais caractérisée.

De ce fait, le poids de la capitale, dans une Région Parisienne en expansion, a nettement décru : alors que près de 55 % des emplois recensés dans la région étaient occupés à Paris en 1954, cette proportion est tombée à près de 46 % en 1968 et à 41 % en 1975.

Cette réduction de la part de Paris dans l'ensemble de l'emploi régional s'est produite dans un contexte de déclin, plus rapide encore, du poids de la population parisienne.

C'est la forte baisse du nombre des actifs résidant à l'intérieur de la capitale – et non

l'augmentation des emplois exercés à Paris – qui explique que le taux d'emploi (1) y soit passé de 1,32 en 1962, à 1,47 en 1968, pour atteindre 1,59 en 1975. C'est la dépopulation de Paris qui est à l'origine de l'accroissement sensible du nombre des actifs régionaux qui viennent chaque jour travailler à Paris au centre de l'agglomération.

Le volume des migrations entre la banlieue et Paris a suivi, entre 1968 et 1975, le rythme d'accroissement du nombre des actifs régionaux. La part de ceux qui exercent un emploi à Paris s'est maintenue à 30 % environ entre ces deux dates. Mais les migrations quotidiennes depuis Paris vers la banlieue ont aussi augmenté, malgré le très fort excédent des emplois offerts aux résidents parisiens. La part des Parisiens travaillant en banlieue parisienne est passée de 16 % en 1968 à 20 % en 1973. Il semble donc que l'extension géographique du marché de l'emploi constitue en elle-même une source d'accroissement des migrations alternantes.

Enfin, bien que le volume des emplois offerts à Paris soit très largement supérieur au nombre des actifs résidant dans la capitale, celle-ci n'échappe pas aux problèmes d'adaptation structurelle du marché de l'emploi et aux difficultés liées à la conjoncture. Au début de 1976, les demandes d'emploi non satisfaites recensées à Paris s'élevaient à 80 000 et représentaient 35 % du total des demandes régionales, soit une proportion sensiblement plus forte que le poids des Parisiens dans le total des actifs régionaux (environ 25 %).

II – Un accroissement du secteur tertiaire aux dépens des emplois de fabrication

La légère diminution du nombre global des emplois parisiens recouvre des mouvements de sens contraire extrêmement rapides qui ont modifié la structure des activités économiques de la ville. Outre l'évolution économique naturelle, qui rend caduques certaines formes d'activités économiques traditionnelles, les transformations du tissu urbain et l'accroissement de la pression foncière, qui les accompagne, ont parfois contribué à accélérer un processus inévitable, parfois précipité une évolution qui n'était pas fatale.

Très schématiquement, l'évolution de l'emploi à Paris se caractérise ainsi par une baisse des emplois industriels que ne compense pas totalement la croissance des emplois tertiaires.

(1) Rapport entre le nombre des emplois offerts à Paris et le nombre d'actifs résidant dans la capitale.

En 1975, selon l'INSEE, un quart des emplois, soit 490 000, appartiennent au secteur secondaire ; trois quarts (1 430 000) au secteur tertiaire.

92% des emplois sont des emplois salariés. Le poids du secteur public est particulièrement important à Paris, où le tiers des salariés relève de l'État, des collectivités locales et des entreprises publiques.

Entre 1968 et 1975, le nombre des emplois secondaires a diminué de 21 % (1) et cette baisse s'est poursuivie au cours des dernières années (2). Ce déclin n'a pas été totalement compensé par la croissance des emplois tertiaires (+ 6,5 % entre 1968 et 1975).

Encore faut-il noter que le secondaire — à Paris particulièrement — comprend une masse importante d'emplois s'exerçant dans des bureaux. La capitale accueille nombre de sièges sociaux des grands établissements industriels et commerciaux. Ainsi, sur un total d'emplois secondaires de 545 000 en 1975, moins de 300 000 correspondraient à des emplois industriels proprement dits (bâtiments et travaux publics compris). Or, on constate que, si les sièges sociaux des établisse-

ments industriels ont eu tendance, au cours des dernières années, à se desserrer en Région Parisienne, voire même à se décentraliser, il n'en est pas moins vrai que l'essentiel de la baisse des effectifs du secondaire tient à la disparition, chaque année, d'un nombre croissant d'emplois industriels directement « productifs ».

La perte moyenne d'emplois industriels est estimée (3) à 7 000 par an entre 1954 et 1962, 10 000 entre 1962 et 1968, 19 000 entre 1968 et 1975. Même si ce dernier chiffre est lié à la conjoncture générale, il révèle un déclin de la fonction de production si vif qu'il produirait, s'il n'était pas freiné vigoureusement, une quasi-disparition des activités de fabrication dans la capitale.

Pour définir une politique visant à la maîtrise de l'évolution de l'emploi parisien, on ne peut se limiter à raisonner à l'intérieur de ce découpage grossier de l'économie en deux grands secteurs, tertiaire et secondaire. Il est nécessaire de chercher à saisir les transformations particulières qui affectent les diverses branches d'activités et déterminent concrètement les mutations du tissu économique parisien.

B – Une évolution différenciée des principales branches d'activité.

La capitale, en raison de la multiplicité des vocations qu'elle assume, est le lieu d'exercice d'activités traditionnellement très diverses dans leur nature et dans leur niveau : fonction de commandement, mais aussi de production dans le secteur industriel, fonction de direction et de gestion dans le domaine des services publics et des services économiques et financiers, fonctions commerciale, d'accueil et de tourisme, etc.

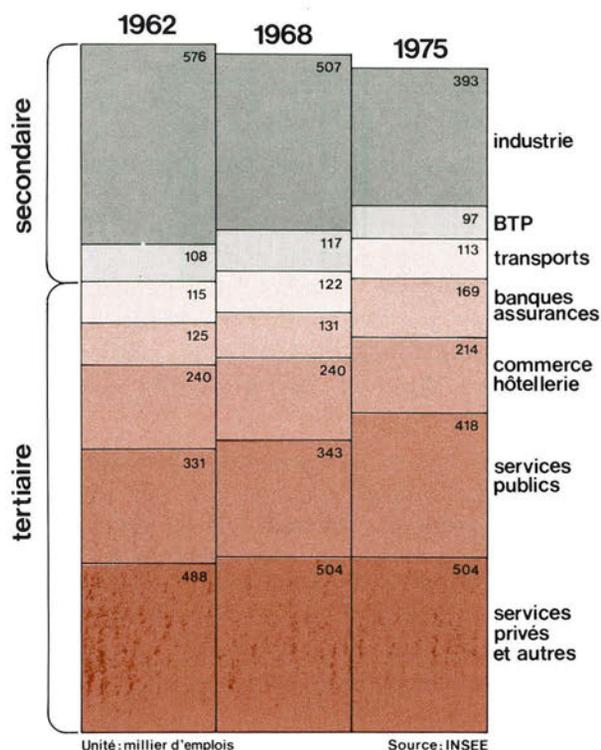
Les diverses branches d'activité présentes à

Paris ont connu un dynamisme très différent au cours des dernières années. Par leur vitalité, certaines d'entre elles — les activités financières, les services de haut niveau, par exemple — ont de plus en plus affirmé leur rôle prépondérant dans la vie économique parisienne, alors que d'autres sont en très net repli — la plupart des activités industrielles — ou en relative stagnation — le commerce —. Cette évolution a contribué à réduire la variété des activités que l'on pouvait observer dans Paris intra-muros au cours des années cinquante.

branches d'activité	effectifs employés		
	évolution 1962-1968	évolution 1968-1975	total 1975
Industrie	– 10,8 %	– 22,6 %	393 000
Bâtiment et travaux publics	+ 12,8 %	– 18,3 %	97 000
Transport	+ 3,4 %	– 7,4 %	113 000
Commerce, hôtellerie	– 3,1 %	– 11,0 %	214 000
Banques, assurances	+ 10,0 %	+ 28,7 %	169 000
Services privés divers	+ 7,9 %	+ 7,2 %	465 000
Services publics	+ 16,8 %	+ 16,8 %	425 000

(1) Source : recensement 1968 et 1975. (2) Source : fichiers des ASSEDIC. (3) Estimation de l'IAURIF.

évolution des effectifs



I — Les activités industrielles et artisanales

A considérer globalement le chiffre des emplois qu'elle offre encore aujourd'hui (490 000), l'industrie parisienne semble toujours constituer un puissant secteur de l'économie parisienne puisque plus de 25 % des emplois lui appartiennent. Mais, si l'on place à part le bâtiment et les travaux publics, qui correspondent à une activité spécifique qui n'est pas toujours exercée dans Paris, et si l'on exclut les emplois des sièges sociaux, les postes de travail directement « productifs » peuvent être estimés à moins de 250 000. Ce chiffre donne une image plus exacte de la situation réelle du poids de l'industrie parisienne.



Les activités industrielles n'impliquent pas forcément de faibles densités :

Une cité industrielle et artisanale au bord du canal Saint-Martin (10^e).

- La branche dominante est celle, hétérogène, de l'industrie des métaux qui, tous emplois confondus, comprend plus de 120 000 personnes, dont seulement 55 % correspondent à des emplois de fabrication, soit 70 000 emplois.

Dans son ensemble, cette branche a diminué de 21 % entre 1968 et 1975 et la baisse a davantage affecté les emplois de fabrication que ceux de bureau.

Au sein de cette branche, l'industrie automobile a subi la perte la plus considérable et devrait quasiment disparaître.

La construction électrique et électronique a vu ses effectifs diminuer de 16 %. Elle est essentiellement implantée dans les 10^e, 11^e, 12^e, 13^e, 19^e et 20^e arrondissements et représente 38 000 emplois en 1975, dont 70 % de fabrication. La mécanique (40 000 emplois au total) est davantage dispersée dans l'ensemble des arrondissements périphériques. Ses effectifs se sont réduits nettement entre 1968 et 1975 (– 28 %), mais le secteur de la mécanique de précision s'est mieux maintenu.

- L'industrie de l'habillement occupe, en 1975, près de 50 000 personnes, la plupart à des activités de fabrication. Elle est concentrée dans les arrondissements centraux (2^e et 3^e arrondissements) et à leurs franges, dans les 9^e, 10^e, et 11^e arrondissements. Bien que le nombre d'emplois ait fortement diminué entre 1968 et 1975 (de plus de 18 %), cette activité semble pouvoir maintenir un certain dynamisme. On constate une modernisation rapide des locaux dans le 2^e arrondissement. La diminution des effectifs reflète donc peut-être davantage l'évolution naturelle de la branche, qui passe progressivement du stade de la production en grande série (confection) à celui de la création, que son déclin général.

- Les industries polygraphiques, de presse et d'édition emploient environ 75 000 personnes en 1975. Dans les quartiers du centre rive gauche, cette activité est davantage axée sur l'édition. Dans ceux du centre rive droite (2^e, 9^e et 10^e arrondissements notamment), il s'agit d'une véritable industrie (celle des grands journaux), où



Une grande imprimerie de presse dans le centre (2^e).

les emplois sont presque tous directement « productifs ». Mais, dans chaque arrondissement, à l'exception des 8^e, 16^e et 17^e arrondissements, une multitude de petites entreprises se maintient, dont la production s'apparente à un service aux particuliers. La diminution des emplois de cette branche (– 22 % en 7 ans), qui s'opère au même rythme que celle de l'ensemble de l'industrie parisienne, s'explique par les difficultés économiques rencontrées dans le secteur de la presse et les problèmes posés par la modernisation sur place des grandes imprimeries. Ces facteurs rendent l'avenir à long terme de cette branche incertain.

- L'industrie du bois et de l'ameublement ne présente que très peu d'emplois : moins de 10 000 en 1975. Quoique assez dispersée dans Paris, cette activité est encore présente dans le 11^e arrondissement où elle accompagne les commerces de meubles qui conservent au faubourg Saint-Antoine sa vocation traditionnelle. Ce secteur connaît une diminution rapide depuis quelques années (– 26 % en sept ans) en raison, d'une part de l'évolution nationale de la branche (dérivés du pétrole, industrialisation, etc.), d'autre part de l'occupation du sol importante exigée par cette activité.

- A l'exception peut-être de l'industrie alimentaire (dont près de 50 % des 23 000 emplois sont directement liés à la fabrication), assez présente dans les arrondissements périphériques de l'Est, l'essentiel des autres secteurs comprend une majorité déterminante d'emplois de bureaux.

- Les sièges sociaux des branches industrielles les plus concentrées et donc les plus puissantes financièrement, sont localisés dans les 8^e, 16^e, 17^e arrondissements et dans la partie occidentale de la zone des affaires. Dans les arrondissements périphériques, notamment au Nord-Est et à l'Est, se trouvent établis de nombreux sièges sociaux de petites ou moyennes entreprises qui ont souvent procédé à un desserrement de leurs activités de fabrication dans le secteur géographique correspondant de la région.



La Maison de la Radio et le Palais des Congrès : deux exemples de l'importance des services liés à la fonction de capitale.

II — Les activités de service

A l'intérieur d'un secteur tertiaire en extension, la place prise par les activités de service liées à la fonction directionnelle de Paris dans les domaines politique, administratif, économique, financier et, au sens large, culturel, n'a cessé de croître.

- Le secteur public, très largement entendu, regroupe à Paris environ 560 000 emplois (1), soit la moitié du total de ses effectifs régionaux et quelque 29 % du total des emplois parisiens. Une telle masse recouvre des emplois de nature très différente, dont une part importante ne correspond nullement à des activités d'administration publique.

Ainsi en est-il de la RATP (23 000 agents), de la SNCF (34 000), de l'EDF-GDF (plus de 15 000) et de l'Assistance Publique (35 000), qui regroupent ensemble plus de 20 % des effectifs du secteur public parisien, mais aussi, en large partie, en raison de la nature des prestations qu'ils fournissent, de certains services publics comme les Postes et Télécommunications (80 000 personnes).

De même, une fraction importante (mais difficile à dénombrer précisément) des 57 000 emplois de l'Éducation Nationale se consacre-t-elle à des tâches d'enseignement et non d'administration. Or, après celui des Postes et Télécommunications, ce ministère est celui qui emploie les effectifs les plus importants, avant le ministère de l'Économie et des Finances et celui de l'Intérieur.

Les agents des administrations centrales strictement entendues sont évalués, mais avec beaucoup d'imprécision, à 35 000 ou 40 000 personnes. Leur nombre témoigne de l'importance des fonctions d'impulsion et de commandement qui s'exercent dans la capitale.

Enfin, une part importante des salariés du secteur public est employée à des fonctions locales (Préfecture de Paris et Préfecture de Police : environ 75 000 emplois).

(1) INSEE recensement 1975.



L'implantation des administrations est traditionnellement forte dans le 7^e, et dans une moindre mesure dans le 1^{er} et le 8^e arrondissements en ce qui concerne les services de l'État — qui se sont développés en périphérie du centre, dans le 15^e arrondissement par exemple — et, en matière d'administration locale, dans le 4^e arrondissement.

Selon les recensements de 1968 et 1975, le nombre des emplois du secteur public s'est accru de près de 19 % en sept ans. Cette progression rapide se relie au développement accéléré de ces types d'emplois en France; ainsi, au niveau national, la croissance a été de 23 % de 1968 à 1975 et de 27 % pour l'ensemble de la région Ile-de-France.

- Les institutions financières, qui font de la capitale le centre directionnel de l'économie nationale et une grande place financière, regroupent plus de 180 000 emplois. En 1975, les banques employaient 115 000 personnes, les assurances 54 000.

Ces activités sont particulièrement regroupées géographiquement dans Paris: plus de 70 % de ces emplois sont localisés dans 3 arrondissements (le 2^e, le 8^e et le 9^e). Le solde se répartit inégalement dans les arrondissements de l'Ouest (16^e et 17^e), en assez faible proportion dans les arrondissements populaires de l'Est (19^e et 20^e).

Les institutions financières se sont très fortement développées à Paris au cours des dernières années, malgré un certain nombre d'opérations de desserrement en Région Parisienne. Les emplois des banques et assurances ont augmenté de 5 % entre 1962 et 1968 et de 29 % entre 1968 et 1975.

Cet accroissement est dû aux banques, à la suite d'opérations de desserrement importantes, les effectifs des assurances ayant peu varié.

Deux points particuliers ont marqué cette évolution: c'est essentiellement à partir du 9^e arrondissement que se sont effectuées les opérations de desserrement des assurances. D'autre part, la croissance des banques a été particulièrement forte dans le 8^e arrondissement où elle s'est largement effectuée au détriment des activités de gestion du commerce.

- Parmi les activités de services, les plus spécifiques de Paris, il faut retenir les activités à caractère para-public ou privé que certains économistes appellent le «quaternaire». Cette «branche», assez hétérogène (elle comprend des organismes para-administratifs, des syndicats, associations, comités et groupes d'études, des bureaux d'études...), a connu récemment une très rapide croissance dans la capitale. Son développement a été particulièrement visible dans les arrondissements où des programmes de bureaux relativement bon marché ont été réalisés, les 12^e et 13^e arrondissements en particulier.

III — La fonction commerciale

Les activités commerciales sont parmi les plus caractéristiques des fonctions urbaines. Elles tiennent une part importante dans les activités parisiennes. En fait, elles ne se limitent pas au service commercial proprement dit, car de nombreuses activités y concourent directement ou indirectement. C'est, par exemple, le cas des intermédiaires du commerce et de l'industrie que l'on retrouve dans les services divers. De même, certains secteurs de fabrication, comme celui de l'habillement, s'apparentent de plus en plus, au cours de leur évolution, à l'activité commerciale, dans la mesure où le produit est fabriqué en nombre réduit pour être testé sur le marché avant que sa production en série — hors Paris — ne soit lancée.

En 1975, 230 000 personnes environ exercent une activité commerciale (si l'on exclut les services); mais, la part de la fonction commerciale au sens strict, c'est-à-dire la vente au détail dans une boutique, n'est qu'un peu supérieure à la moitié de cet effectif total.

On dénombre, à la même date, plus de 50 000 établissements de commerce de détail, dont 275 seulement (soit 0,5 %) correspondant à des formes nouvelles de distribution (superettes, supermarchés, grands magasins, centres commerciaux...). La surface de vente de ces derniers est estimée à 560 000 m².

Dans son ensemble, l'activité commerciale a vu le nombre de ses emplois diminuer de 10 % au cours des années 1968-1975. Paris n'en reste pas moins un grand centre commercial. Les actifs du commerce sont deux fois plus nombreux, en proportion, par rapport à la population résidente à Paris que dans le reste du pays. D'autre part, plus de 50 % du chiffre d'affaires des commerces exceptionnels proviennent des dépenses effectuées dans la capitale par des «non-Parisiens», ce qui donne la mesure de l'attractivité commerciale de Paris.

La baisse des emplois de commerce observée ces dernières années traduit davantage une rapide transformation de la branche qu'un amoindrissement de cette fonction tout à fait caractéristique de la vocation d'une grande métropole.

En effet, les commerces traditionnels — notamment les commerces alimentaires de détail — ont diminué au profit de formes plus modernes de distribution. Par ailleurs, une nouvelle répartition de certains commerces spécialisés (habillement, produits de luxe), s'est effectuée entre les quartiers de Paris. Mais, dans l'ensemble, la croissance des uns n'a que partiellement compensé la baisse des autres.

Si la transformation des commerces alimentaires de détail a touché l'ensemble des arrondissements, on note néanmoins une augmentation

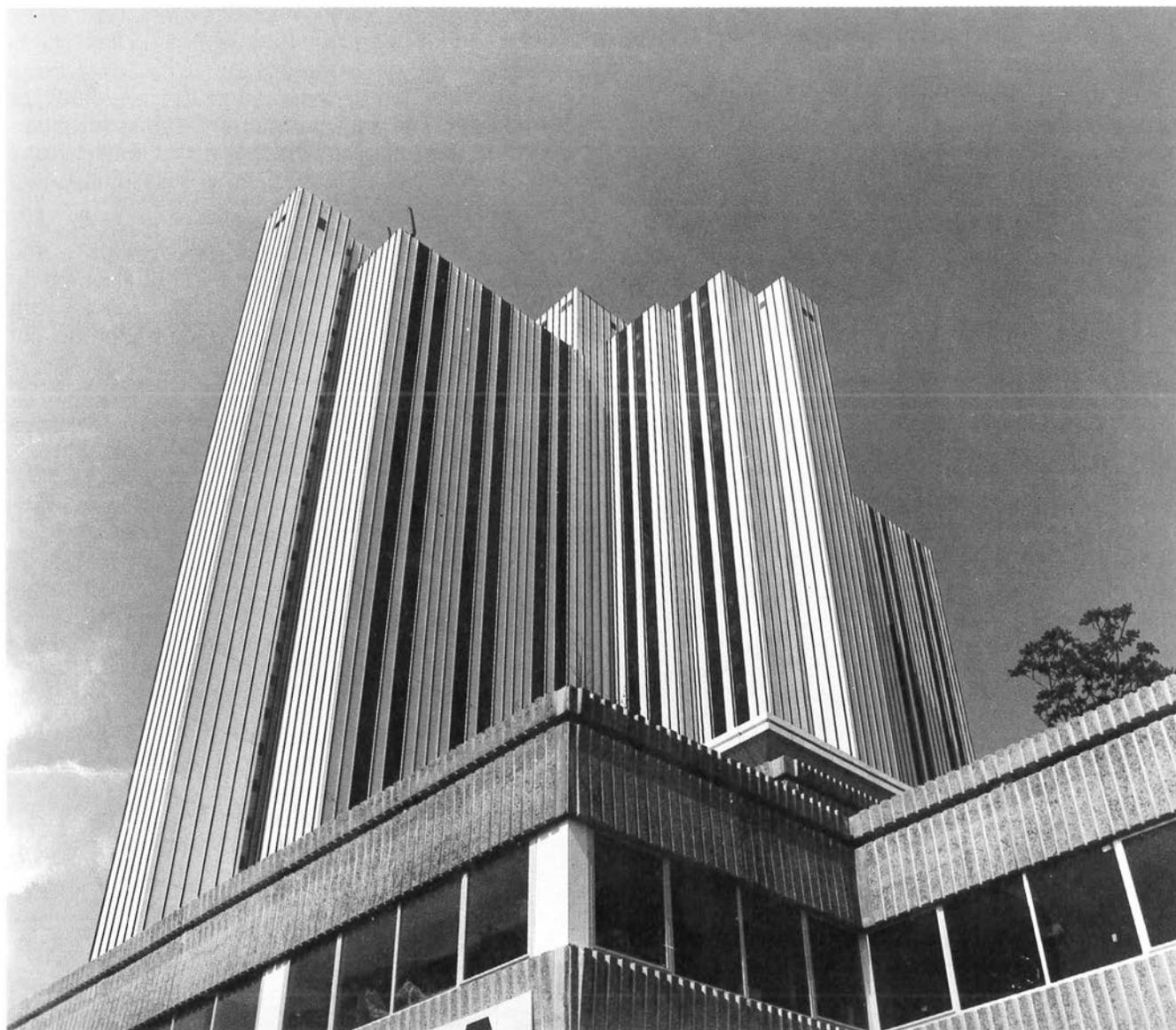
sensible des commerces multiples dans des quartiers en voie de rénovation (ainsi les grandes surfaces du secteur Italie ou le centre Maine-Montparnasse). Par contre, certains commerces exceptionnels ont tendance à se regrouper dans des quartiers centraux qui en font une spécialité.

IV — La fonction d'accueil et de tourisme

Elle s'est particulièrement développée au cours des dernières années. A une demande pressante pour divers motifs liés au tourisme, aux déplacements d'affaires et aux congrès, Paris a dû répondre en accroissant de manière notable l'en-

semble de ses équipements d'accueil (hôtels de luxe, salles de congrès, développement des aéroports). Ainsi, 10 000 chambres d'hôtel supplémentaires ont été offertes sur le marché au cours du VI^e plan. Un an après son ouverture, le Palais des Congrès de la Porte Maillot a accueilli plus de 100 000 congressistes, plus de 400 000 visiteurs et environ 300 000 spectateurs.

Avec un parc hôtelier de plus de 58 000 chambres (sur 68 000 chambres offertes en Région Parisienne) et les différents équipements liés à la restauration, le secteur de l'hôtellerie emploie un nombre croissant de personnes. En 1975, les effectifs de l'hôtellerie et de la restauration représentent 84 000 emplois.



La création de grands établissements hôteliers modernes (ici l'hôtel Sheraton, 14^e arrondissement) a permis à Paris de retrouver une place de tout premier rang parmi les villes d'accueil de manifestations de grand rayonnement.

Pour mieux répondre à l'ensemble de la demande touristique, un effort de réalisation reste nécessaire dans le domaine des hôtels de catégorie moyenne.

C – Un fort mouvement immobilier dû à l'évolution de l'emploi.

Les rapides transformations de l'emploi parisien ont entraîné un fort mouvement immobilier qui s'est caractérisé par de nombreuses démolitions de surfaces à usage industriel et par d'importantes créations de bureaux (dont le volume a cependant nettement diminué au cours des plus récentes années) ainsi que par de fréquentes opérations de modernisation.

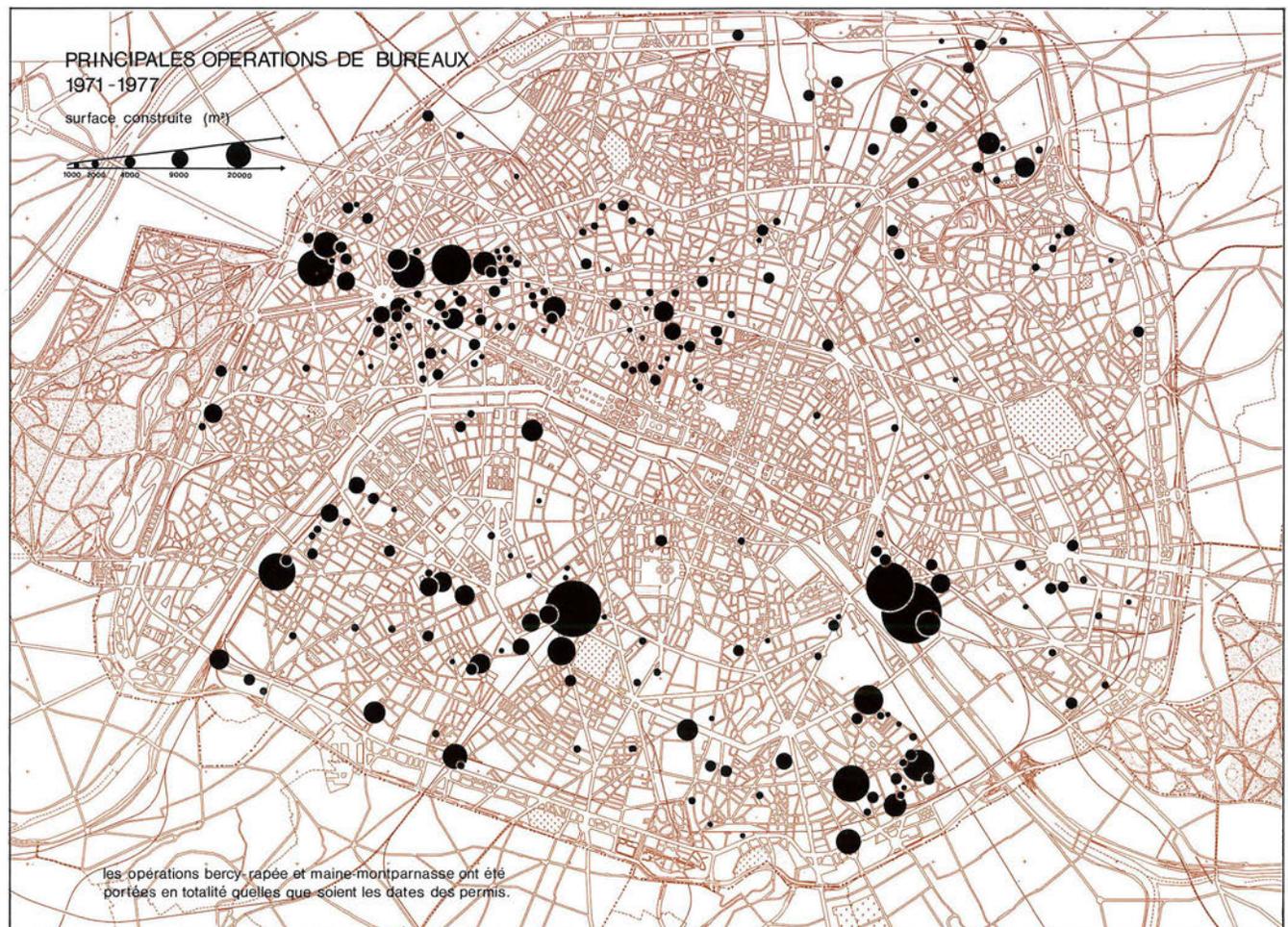
I – La disparition de locaux industriels et artisanaux est parallèle à la diminution d'emplois dans le secteur secondaire

Au cours des vingt dernières années, on estime qu'il a été démolit environ cinq millions de mètres carrés de planchers de locaux consacrés à la fonction industrielle ou aux garages. Les surfaces détruites ont été quatre fois plus importantes que les surfaces construites. Le bilan démolition-construction de locaux industriels s'est même

aggravé au fil des années, puisqu'il s'établit à partir de 1961, à 1 m² construit pour 7 m² démolis, manifestant ainsi l'accélération de la désindustrialisation de Paris.

Ce phénomène a surtout atteint les arrondissements de la périphérie Sud (15^e et 13^e arrondissements), Est et Nord-Est (19^e arrt) de la capitale, où les activités industrielles s'exerçaient sur des parcelles souvent de bonne taille et peu denses, dans des locaux difficilement réaffectables et ne mêlant guère d'autres fonctions à celles de la fabrication ou de l'entreposage. L'essentiel de la forte construction de logements observée dans ces arrondissements (qui comportent seuls des quartiers dont le niveau de population s'est maintenu) a ainsi été réalisé sur des emprises initialement consacrées à l'industrie.

Le départ des entreprises industrielles a été encouragé par la politique de décentralisation et souvent entraîné par les difficultés qu'elles ont rencontrées pour se moderniser ou s'étendre sur



place. L'impossibilité de remédier aux conditions de vétusté et d'inadaptation des locaux, d'améliorer l'accessibilité pour faciliter les approvisionnements, les ont fréquemment conduites à rechercher une localisation plus fonctionnelle hors de Paris, en réalisant, à l'occasion de leur transfert, une vente avantageuse de leurs anciennes emprises.

II — La construction de bureaux

Après avoir connu un rythme de réalisation excessif à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix, la construction de bureaux a été ramenée, par l'action volontaire de la collectivité, à un niveau beaucoup plus modéré au cours des années 1974-1975.

Ce résultat important de la politique d'urbanisme parisienne et régionale est très clairement inscrit dans l'évolution du volume des agréments de bureaux accordés à Paris.

Le total de ceux-ci s'élevait à 442 000 m² en 1970 (29 % de l'ensemble régional), à 357 000 m² en 1972 (26 %), il est tombé à 115 000 m² en 1973, à 110 000 m² en 1974, soit à peine plus de 10 % de la somme des agréments accordés en Région Parisienne, à 30 000 m² en 1975 (soit 5 %) et à 77 000 m² en 1976. La même tendance, quoique légèrement décalée dans le temps, se retrouve dans l'évolution des permis de construire. Si la construction de 1 700 000 m² de bureaux a été autorisée entre 1969 et 1974, les surfaces accordées sont passées de 325 000 m² en 1969 à 482 000 m² en 1971, 183 000 m² en 1975 et 37 000 m² seulement en 1976.

On peut estimer que le rythme de construction de bureaux a, dès maintenant, été réduit de plus de dix fois par rapport à son niveau maximum atteint au début de la décennie.

Les secteurs préférentiels de localisation des bureaux neufs ont été la zone d'affaires dans sa partie occidentale — particulièrement dans le 8^e arrondissement (365 000 m² de bureaux entre 1962 et 1972) et à ses abords immédiats, et les 15^e (385 000 m² durant la même période, principalement dans le secteur Maine-Montparnasse), 13^e (271 000 m², notamment dans le cadre de l'opération Italie) et le 12^e arrondissements (217 000 m², en particulier dans les îlots de la Rapée, aux abords de la gare de Lyon).

Les effets de ce très fort mouvement de construction de bureaux sur le nombre des emplois exercés dans ce type de locaux n'ont cependant pas été directement proportionnels à l'augmentation des surfaces. Parallèlement à la construction de 1,7 million de mètres carrés de bureaux, le chiffre des emplois de bureaux parisiens s'est seulement accru, d'après les données disponibles, de 40 000 à 45 000 unités.

Même si l'on applique une norme large d'occupation de 18 m² par emploi de bureau (et sans tenir compte d'une partie des désaffectations de locaux anciens difficiles à mesurer, et des démolitions, et d'autre part des transformations de logements anciens dont une partie peut échapper au contrôle administratif), on remarque qu'une part seulement des créations nouvelles — soit de 700 000 à 800 000 m² — a été nécessaire pour absorber les emplois nouveaux. Compte tenu de l'allongement des délais de commercialisation dus à la transformation du marché parisien et à la préférence nouvelle pour la location, on peut estimer qu'un tiers environ des bureaux nouveaux a été porté sur le marché pour faire face à une demande de desserrement et de modernisation du cadre de travail sans augmentation du nombre des emplois.

Ce constat ne doit pas étonner car, par beaucoup de ses caractéristiques, le parc des bureaux parisiens n'est pas susceptible, dans son état actuel, d'abriter des activités tertiaires affinées :

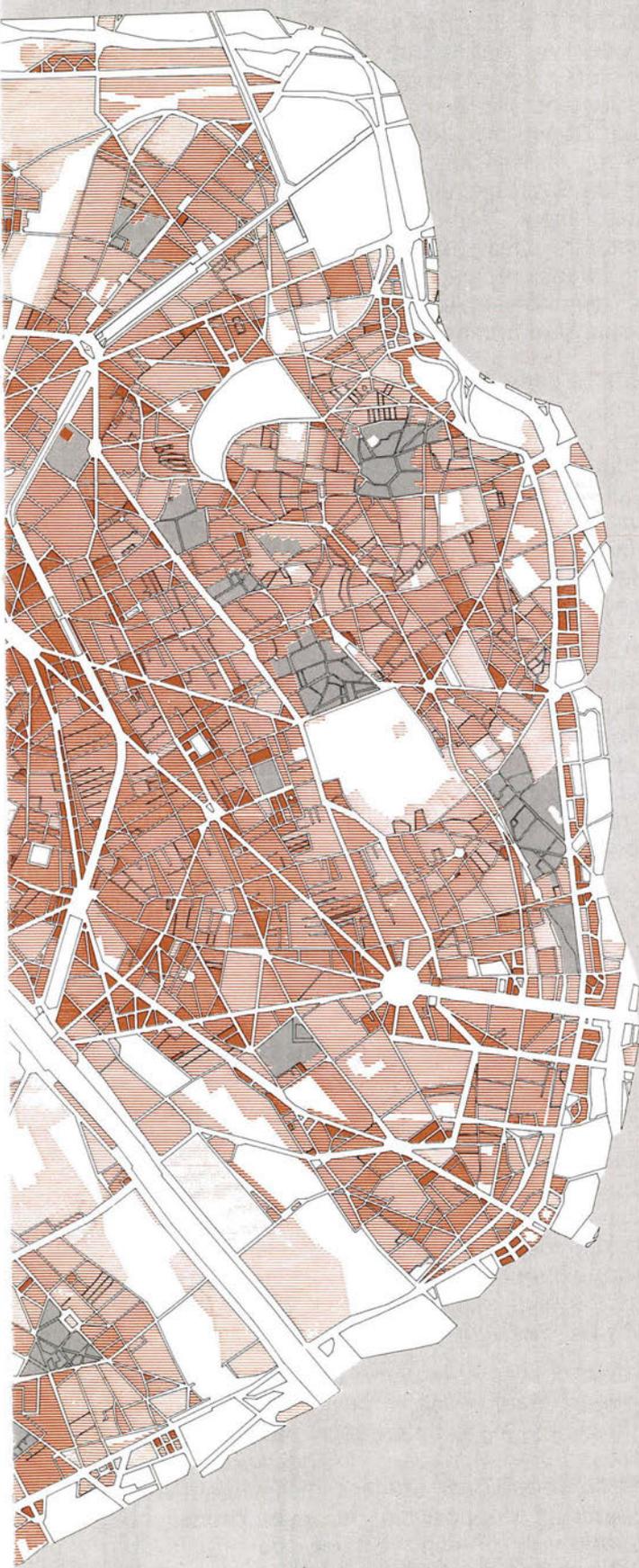
— en raison de son exigüité : pour plus de 1 000 000 de personnes environ employées, le parc de bureaux de la capitale s'élève à 13 000 000 de mètres carrés de plancher. Les normes moyennes d'occupation par emploi sont, à Paris, beaucoup plus faibles (13 m² environ) que celles observées dans les autres grandes métropoles, Londres (18 m² environ) ou New York (plus de 20 m²),

— en raison de son ancienneté et de son inadaptation : une bonne part des bureaux parisiens sont installés dans des immeubles conçus au XIX^e siècle ou au début du XX^e siècle pour un tout autre usage.

Cette mutation, ainsi que l'effet de freinage dû à la politique de limitation des constructions de bureaux expliquent que, contrairement à une idée répandue, le stock des bureaux neufs disponibles sur le marché parisien se situe à un niveau relativement modeste : environ 100 000 m² à la fin de 1976, soit moins de 1 % du parc de la capitale.

Ainsi la modernisation des conditions d'activité de la fonction tertiaire, devenue à Paris comme dans toutes les métropoles mondiales la première branche économique, ne peut se passer du maintien d'un certain rythme de constructions de bureaux, dont le volume annuel, la localisation et l'affectation doivent toutefois être contrôlés en fonction de la politique générale d'aménagement de Paris, de la Région Parisienne et de l'ensemble du territoire.





4 L'organisation de l'espace

La description de chacune des grandes fonctions de Paris ne peut donner à elle seule, et par la simple succession d'analyses appliquées à chaque domaine : la population et le logement, l'emploi et les activités..., une image vraiment fidèle de la ville. Les différents espaces qui forment la capitale se définissent bien davantage par le type de composition qui s'y opère, dans des tissus urbains à l'organisation variée, entre ces diverses fonctions. C'est la relation entre le cadre bâti et son contenu, et leurs évolutions respectives, qui caractérisent le mieux la vie de la ville et de ses quartiers.

DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL 1975
C.O.S. moyen par îlot

-  moins de 0,1
-  0,1 à 1
-  1 à 2
-  2 à 3
-  3 à 4
-  4 à 5
-  5 et plus
-  principales zones d'action publique engagées (1979)

Le Paris administratif d'aujourd'hui n'a vu ses limites fixées qu'en 1954 après l'annexion des bois de Boulogne et de Vincennes ainsi que du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. Depuis cette date, sa superficie est de 10 500 hectares dont 1 850 correspondent aux bois et 4 500 aux autres emprises publiques, voirie comprise. C'est donc sur à peine plus de 4 000 ha de parcelles privées que se répartissent la population et la majeure partie des activités.

Ce tissu est découpé par le réseau viaire en unités géographiques dont le niveau le plus élémentaire est l'îlot. Paris compte 5 000 îlots; l'îlot moyen a une surface légèrement supérieure à 1 ha, un périmètre voisin de 400 mètres et une densité de construction (COS de fait) de l'ordre de 2,6. L'emprise au sol des bâtiments occupe en moyenne 65 % de la surface totale de l'îlot.

Cependant, ces données ne sont que des chiffres moyens qui ne reflètent pas la physionomie réelle d'un tissu urbain extrêmement divers, comme en témoignent les répartitions des îlots suivant leur taille et leur densité d'occupation, et plus encore, la typologie des parcelles, ces 80 000 unités foncières qui ont constitué la trame sur laquelle se sont édifiés les bâtiments de toute nature et qui, par leur taille, leur forme, la densité de leurs constructions, définissent le paysage des divers quartiers parisiens et leurs potentialités d'évolution.

Cette diversité qui, avec le mélange de fonctions, fait la qualité propre de Paris, correspond souvent à l'époque de la formation du tissu. L'organisation actuelle de l'espace parisien reflète l'histoire de son développement. Des 2 ha occupés il y a plus de deux mille ans aux 10 500 ha actuels, les grandes étapes de la croissance de Paris, marquées par l'édification d'enceintes successives et par la fixation de limites d'interdiction de bâtir, permettent encore de nos jours de distinguer dans le tissu parisien plusieurs ensembles assez nettement différenciés : le centre historique, correspondant au Paris du XVIII^e siècle; le centre élargi, formé par la zone d'extension privilégiée de la ville au XIX^e siècle; la couronne périphérique dont l'urbanisation, de caractère moins homogène, s'est poursuivie jusqu'à nos jours.

I — Le centre historique

Les quartiers anciens de Paris, déjà entièrement ou fortement construits à l'époque de la Révolution, sont formés, sur la rive droite, par l'ensemble des quatre premiers arrondissements et par les extensions de la ville au-delà des boulevards, dans les faubourgs Saint-Antoine, Saint-Martin, Saint-Denis, le quartier des Porcherons et le faubourg Saint-Honoré; moins étendus sur la rive gauche, ils recouvrent la partie septentrionale des 5^e et 6^e arrts ainsi que l'est du 7^e arrt.

• De l'époque de sa formation, le tissu urbain a gardé des caractéristiques très particulières : en dehors des grandes percées entreprises ultérieurement par Haussmann, les rues y sont étroites (autour de 8 à 10 m de large le plus souvent) et composent un maillage très resserré découpant de petits îlots. Les parcelles sont de faible taille, généralement allongées, avec une étroite façade sur rue. Dans un plafond modéré d'une vingtaine de mètres, les densités construites sont élevées (de l'ordre de 5) en raison de la faible importance des espaces libres, réduits au fil du temps par l'édification des bâtiments adventices. Les constructions récentes sont rares : plus de la moitié des immeubles date d'avant 1789 et les deux tiers sont antérieurs à 1871.

• Dans ce cadre bâti très ancien et très dense, on peut observer un cumul de la fonction résidentielle et des activités économiques qui, encore aujourd'hui, caractérise la quasi-totalité du centre historique, et le distingue des quartiers d'affaires. Habitants et entreprises s'y partagent l'espace bâti dont les densités d'occupation atteignent parfois, pour le nombre des résidents et celui des emplois, les valeurs les plus fortes de Paris.

L'ancienneté des constructions de cette zone, l'intense activité qui y a toujours régné, mais s'y est développée à mesure que Paris et sa région grandissaient, ont eu comme corollaire des utilisations du cadre bâti souvent peu conformes à sa destination primitive et ont contribué, jusqu'à une date relativement récente, à une dégradation progressive du parc immobilier.

Dans des bâtiments aux qualités architecturales certaines, coexistaient des logements insalubres et sans confort, où s'entassaient fréquemment les populations les plus pauvres et des bureaux ou des ateliers.

Depuis plusieurs années l'attraction exercée par le Centre Historique sur les catégories aisées de la population, comme le déclin des activités de fabrication, ont largement modifié cette situation. La restauration des logements anciens a connu un développement important qui semble encore devoir s'accroître, entraînant une amélioration du confort des logements mais aussi une diminution de la population et un départ des résidents aux revenus les plus modestes, et un affaiblissement des activités traditionnelles de la capitale.

• Au-delà de ces caractères généraux le centre historique de Paris, dans sa physionomie actuelle, apparaît comme assez hétérogène : la rive gauche, désormais dotée d'un parc de logements relativement confortable et abritant moins d'activités économiques, s'oppose à la rive droite où l'amélioration de l'habitat est en cours mais où subsistent encore de nombreux îlots populaires au patrimoine inconfortable, aux densités résidentielles élevées et à la forte présence d'activités commerciales et industrielles.

– La rive gauche, qui constitue désormais un secteur résidentiel très recherché, regroupe l'essentiel des administrations centrales et accueille dans une moindre mesure le tertiaire privé (services, commerces spécialisés). L'industrie, d'ailleurs très faiblement représentée, est orientée vers des branches liées à l'université telles que l'édition. Le quartier Latin, foyer principal des facultés, n'en a plus l'apanage aujourd'hui : celles-ci ont gagné les rives de la Seine et les Gobelins, avant de s'implanter en périphérie. Les commerces de l'habillement, du spectacle et de la restauration connaissent dans cette partie de Paris un essor considérable et ont renforcé son attraction sur l'ensemble de la Région comme en témoignent les enquêtes de fréquentation du centre, notamment depuis la réalisation de l'opération Maine-Montparnasse.

– La rive droite est beaucoup plus diversifiée. L'Ouest des deux premiers arrondissements est à rattacher au centre traditionnel des affaires par la forte concentration des bureaux et la faiblesse de la fonction résidentielle qui le caractérisent. Le cœur, et surtout le Nord et l'Est de la zone, où subsistent une fonction résidentielle encore vivace et une assez grande diversité sociale de la population, représentent les secteurs les plus caractéristiques de l'image traditionnelle du centre historique : mélange, dans un parc immobilier d'une forte valeur archéologique, d'immeubles restaurés et de logements dégradés, présence de nombreux ate-

Le centre rive gauche vu de la place Saint-Sulpice.



liers, vigueur de la vie commerciale, maintien d'activités typiques du centre ville (bijouterie, industrie polygraphique, presse, prêt-à-porter) et du commerce de gros du vêtement (Sentier et rue de Turenne), importance, dans le 4^e arrt, de l'administration locale...

Ainsi le centre historique de Paris reste-t-il varié. Mais il est à craindre que la baisse rapide et les transformations sociales de la population, l'amointrissement des activités de fabrication, et même, à certains égards, l'extension d'un commerce exceptionnel n'entraînent une certaine uniformisation de ses quartiers.



Le Marais : la sauvegarde du patrimoine architectural ne doit pas s'effectuer au détriment de la diversité de la population et des activités.



Place Péreire : le dessin strict des voies, l'alignement rigoureux des immeubles de rapport sont caractéristiques des quartiers de l'ouest.

II — Le centre élargi

Les développements de la ville au cours du XIX^e siècle ont donné naissance à un ensemble qui se différencie assez nettement du centre historique. Il s'est constitué en couronne plus ou moins étendue autour du centre ancien et principalement développée vers l'Ouest. Les grandes gares parisiennes ont été construites à ses limites : gares du Nord et de l'Est au Nord, gare de Lyon et d'Austerlitz à l'Est, gare Montparnasse au Sud (à l'exception de la gare Saint-Lazare qui s'y trouve incluse).

La partie Nord, plus ancienne (Restauration, Monarchie de Juillet), présente un certain nombre de caractéristiques, notamment d'échelle de la trame urbaine et de volume des constructions, qui la rapprochent du centre historique. Le reste de la zone est très homogène et plus spécifique de l'urbanisme du XIX^e siècle tel qu'on l'entend généralement : les voies sont relativement larges et régulières (rues de 15 à 18 m de large, avenues de 30 à 35 m) bordées d'immeubles haussmanniens et post-haussmanniens de bonne qualité et à l'allure parfois imposante. Les façades, en pierre de taille, sont larges (20/25 mètres). L'espace de la parcelle est occupé systématiquement par des constructions denses réparties autour d'une cour centrale.

Cette organisation très systématique et des hauteurs de 25 ou 31 mètres, confèrent aux îlots

de cette zone une densité d'occupation du sol comparable à celle du centre historique (5 en moyenne autour de l'Opéra), bien que l'apparence générale en soit plus aérée, en raison de la largeur des voies et de la présence de nombreuses avenues plantées d'arbres.

Dans ce cadre bâti de qualité, où les logements sont relativement grands et confortables, habite une population, au demeurant faible au cœur de la zone, en moyenne plus riche et plus âgée que dans le reste de Paris. Les structures sociales y sont également plus stables que dans le centre historique proprement dit, sans doute parce que les catégories les plus favorisées y sont fortement implantées depuis plus longtemps. Mais la baisse de population y est aussi très importante.

— Dans la partie la plus ancienne du centre des affaires, établie dès la première moitié du XIX^e siècle dans le quartier d'Antin et dans le quartier Gaillon, les établissements financiers, Banques et Assurances, dominent. C'est dans cette partie de Paris que les densités d'emplois sont les plus fortes bien qu'elles y marquent depuis peu une légère tendance à la diminution du fait du desserrement.

— La partie Ouest de la zone d'affaires, en particulier le quartier des Champs-Élysées, regroupe aussi de nombreuses banques dont la présence se développe. Mais ce secteur de Paris se caractérise surtout par l'importance des sièges sociaux des entreprises industrielles et commer-

ciales ou de services et des représentations étrangères. Les opérations de construction et de restauration d'immeubles y ont été nombreuses et ont tendu à prolonger le centre des affaires vers l'Ouest — avenue de la Grande-Armée — en direction du complexe de la Défense.

— Sur la rive gauche, les quartiers du XIX^e siècle ont connu au cours de la dernière décennie un développement des bureaux moins accentué que celui observé sur la rive droite, sauf dans le secteur Maine-Montparnasse; celui-ci a été le lieu d'une profonde régénérescence de la vie commerciale et d'une forte régression de la fonction résidentielle.

III — La périphérie

Au-delà de l'enceinte des Fermiers Généraux s'étend la zone des principaux développements postérieurs à 1860, année au cours de laquelle fut décrétée l'annexion à Paris de tout ou partie des communes comprises entre le mur des Fermiers Généraux et l'enceinte fortifiée de Thiers.

Cette zone ne comptait à l'époque que 350 000 habitants alors que dans les anciennes limites de Paris vivaient 1 150 000 habitants. En 1975, en raison de la croissance très rapide de la population de la couronne, le rapport s'était inversé; les arrondissements périphériques compaient 1 600 000 habitants, soit 70 % de la population parisienne.

RAPPORT ENTRE LE NOMBRE D'EMPLOIS PAR ARRONDISSEMENT ET LE NOMBRE D'ACTIFS RESIDENTS EN 1975
RECENSEMENT INSEE



— Dans cette couronne très hétérogène, les 16^e et 17^e arrondissements occupent une place à part. L'habitat construit à la fin du XIX^e siècle dans tout le Nord-Ouest de Paris, depuis Passy jusqu'au faisceau des voies de Saint-Lazare, forme, avec les immeubles de qualité de la période précédente de l'Ouest du 9^e et de l'Est du 8^e, le plus bel ensemble « bourgeois » de la Capitale, et rattache ces quartiers au centre élargi.

— Le reste de la périphérie apparaît comme une

imbrication d'éléments très divers formés à des époques différentes. A partir des anciens villages et faubourgs se sont constitués des tissus qui ont conservé leurs qualités de centres de quartiers et de lieux d'animation. Des lotissements importants ont été tracés, dès la première moitié du XIX^e siècle, dont Grenelle et Batignolles constituent les exemples les plus notables. La trame des rues et des parcelles, l'échelle modeste des bâtiments, la continuité des façades confèrent à ces ensembles un intérêt sinon d'ordre architectural du moins d'élément essentiel de la vie urbaine. Après l'annexion, les nouveaux arrondissements ont été dotés de centres plus largement dimensionnés, autour de leur mairie, parfois d'une église ou d'un square (le quartier Gambetta dans le 20^e arrondissement, la place Jules-Joffrin dans le 18^e...). A partir de ces divers éléments et du percement de nouvelles voies, la poussée de la construction a été très vive dans le dernier tiers du XIX^e siècle et au début du XX^e (près de la moitié des logements date de cette période).

Les époques ultérieures n'ont guère fait que combler les vides. Entre les deux guerres, le fait le plus marquant a été la conquête de la bande comprise entre les boulevards des Maréchaux et le boulevard périphérique (ancienne zone des fortifications). Depuis vingt ans, le mouvement immobilier s'est développé sur des zones interstitielles où se mêlaient emprises industrielles et logements médiocres, surtout au Sud et à l'Est de la ville. Les poussées successives de la construction sont intervenues à des périodes différentes et ont pris des formes assez diverses suivant les grands secteurs de la couronne.

a) La partie Nord.

Entre les voies de la gare Saint-Lazare et celles de la gare du Nord s'étend le secteur de la capitale le plus spécifiquement voué à la fonction résidentielle et le moins consacré aux activités. Le cadre bâti y est plus dense et plus ancien que dans le reste de la couronne et les mouvements de construction plus modérés.

Dans ce secteur, le quartier de la Goutte d'Or est parmi les plus pauvres et les plus mal équipés de Paris; il voisine avec l'ancien village de Montmartre, au caractère résidentiel de plus en plus prononcé, qui est à rapprocher, par nombre de ses aspects, du centre historique.

b) La partie Nord-Est et Est.

Entre le canal Saint-Martin et le boulevard périphérique, du faisceau des voies SNCF du Nord au faisceau des voies Sud-Est et à la Seine, les 11^e, 12^e, 19^e, 20^e arrts et la partie Nord du 10^e arrt forment le secteur le plus populaire de Paris. Une population modeste y réside. Il y reste encore, et plus qu'ailleurs, de nombreux logements mal entretenus et démunis des éléments de confort. Dans le quartier Belleville 35 % seulement des

logements disposaient d'un W.C. intérieur en 1968. Les activités de fabrication sont encore importantes par rapport au contexte parisien. Elles sont souvent logées dans des immeubles vétustes inadaptés aux besoins modernes de fonctionnement et d'accessibilité. Profondément touché par le mouvement de désindustrialisation, encore considéré comme peu attractif pour la construction de bureaux, ce secteur voit se développer, depuis quelques années, un fort mouvement de construction d'immeubles à usage d'habitation : depuis 1968, plus de 12 000 logements ont été réalisés dans chacun des 19^e et 20^e arrts. Il en résulte que le nombre de logements est en augmentation dans ces arrondissements, réaffirmant ainsi leur vocation résidentielle, malgré une légère baisse globale de la population due aux diminutions observées dans les quartiers les plus denses et les plus vétustes situés en lisière du centre historique (ancien faubourg Saint-Denis, Saint-Martin, du Temple, Saint-Antoine) ou aux abords des boulevards des Fermiers Généraux.

La couronne Est est en effet hétérogène ; outre les « faubourgs » issus d'une urbanisation plus ancienne, on peut y distinguer plusieurs grands secteurs.

- Le secteur Nord-Est, du faisceau des voies de la gare du Nord aux Buttes Chaumont, formait encore en 1968 un vaste espace peu densément construit, comportant de nombreuses grandes parcelles industrielles et marqué par d'importantes coupures : les voies et les chantiers de la SNCF, le canal de l'Ourcq et le bassin de la Villette, les abattoirs, autour desquels s'étaient installées de nombreuses activités d'entrepôt et de fabrication aujourd'hui en déclin. Sur les terrains libérés par ces fonctions s'est développé, au cours des dernières années, un très fort mouvement de construction de logements (notamment dans les opérations Curial et Riquet), mais d'importantes potentialités d'aménagement subsistent.

- La partie Est (Sud du 19^e et du 20^e arrts) recouvre, du boulevard des Fermiers Généraux au boulevard périphérique, deux types d'espaces différents dans leurs caractères et leur type d'évolution.

— A Belleville et à Ménilmontant se trouve un parc ancien, dense et inconfortable, de logements abritant une population à revenus modestes qui fait l'objet d'importantes opérations de rénovation publique (place des Fêtes, Rébeval, Ilot XI) n'ayant pu empêcher une baisse de la population.

— Vers la périphérie, notamment dans les quartiers Saint-Fargeau et Saint-Blaise, les mouvements immobiliers ont été favorisés par l'existence d'un tissu peu dense et la disparition ou le départ de nombreuses activités industrielles et il en est résulté une stabilité démographique.

- Dans le 12^e arrondissement, les quartiers Bel Air et Picpus qui avoisinent le bois de Vincennes

sont à rapprocher, par leur physionomie sociale, la qualité de leur parc immobilier et leur évolution, des quartiers de l'Ouest de Paris. Les transformations sont rapides dans le quartier des Quinze-Vingts, qui a perdu plus du cinquième de sa population entre 1968 et 1975 et qui, dans le même temps, a connu un fort mouvement de construction d'immeubles de bureaux entre les emprises de la gare de Lyon et le quai de la Rapée.

Enfin dans le quartier Bercy, entre le faisceau des voies ferrées et la Seine, s'étendent les vastes emprises des chantiers de la SNCF et du marché aux vins. Ces terrains offrent d'importantes possibilités d'aménagement public.

c) La partie Sud.

L'ensemble formé par les 13^e, 14^e, 15^e arrts et le Sud du 16^e arrt est la partie de Paris qui a le plus évolué entre 1962 et 1968 (quartiers Auteuil et Muette) et depuis cette date (15^e et 13^e arrts).

La faible densité initiale de l'occupation des sols dans ce secteur et la disparition de nombreuses emprises industrielles ont permis que s'y développent simultanément les constructions d'immeubles d'habitation et de bureaux, contrairement à la spécialisation fonctionnelle observée dans la couronne Nord et Est.

Ce mouvement immobilier s'est soldé par une diminution intense des surfaces de locaux à usage industriel et par la construction d'environ le tiers des m² de bureaux réalisés à Paris au cours des dix dernières années.

- C'est dans le 15^e arrondissement que l'on a le plus construit. Depuis 1968, plus de 20 000 logements y ont été achevés. Ces constructions ont été réalisées simultanément dans le cadre d'opérations de rénovation publique (Front de Seine, Sablonnière, Procession) et de promotion privée. Cependant, il y subsiste encore aujourd'hui un certain nombre de zones où le tissu ancien reste vivant, notamment à l'emplacement des anciens villages de Vaugirard et de Grenelle, et dans des zones fragiles au caractère intéressant (les rues St-Charles et Brancion et leurs abords...), et un vaste secteur restant à aménager (terrains Citroën).

- Le 14^e arrondissement, urbanisé plus tôt dans les secteurs Montparnasse, Saint-Pierre de Montrouge et Plaisance, offrait de ce fait moins d'opportunités foncières et a subi moins de bouleversements. Près de 7 000 logements y ont été édifiés depuis 1968.

Les constructions neuves sont le fait de la rénovation diffuse, particulièrement autour du Parc Montsouris, et d'opérations publiques de rénovation (Vandamme-Plaisance). Elles s'accompagnent au cœur de l'arrondissement d'un fort mouvement de réhabilitation des logements anciens. Il en résulte une baisse de la population qui situe le 14^e arrt dans la moyenne parisienne.



Seul le quartier Plaisance se rapprochait encore, en 1968, des arrondissements du Nord-Est parisien du point de vue de sa composition sociale, de ses densités résidentielles et de l'état d'équipement.

L'ensemble des autres quartiers — notamment le quartier Montsouris — ont connu une forte modification de leur structure socio-professionnelle.

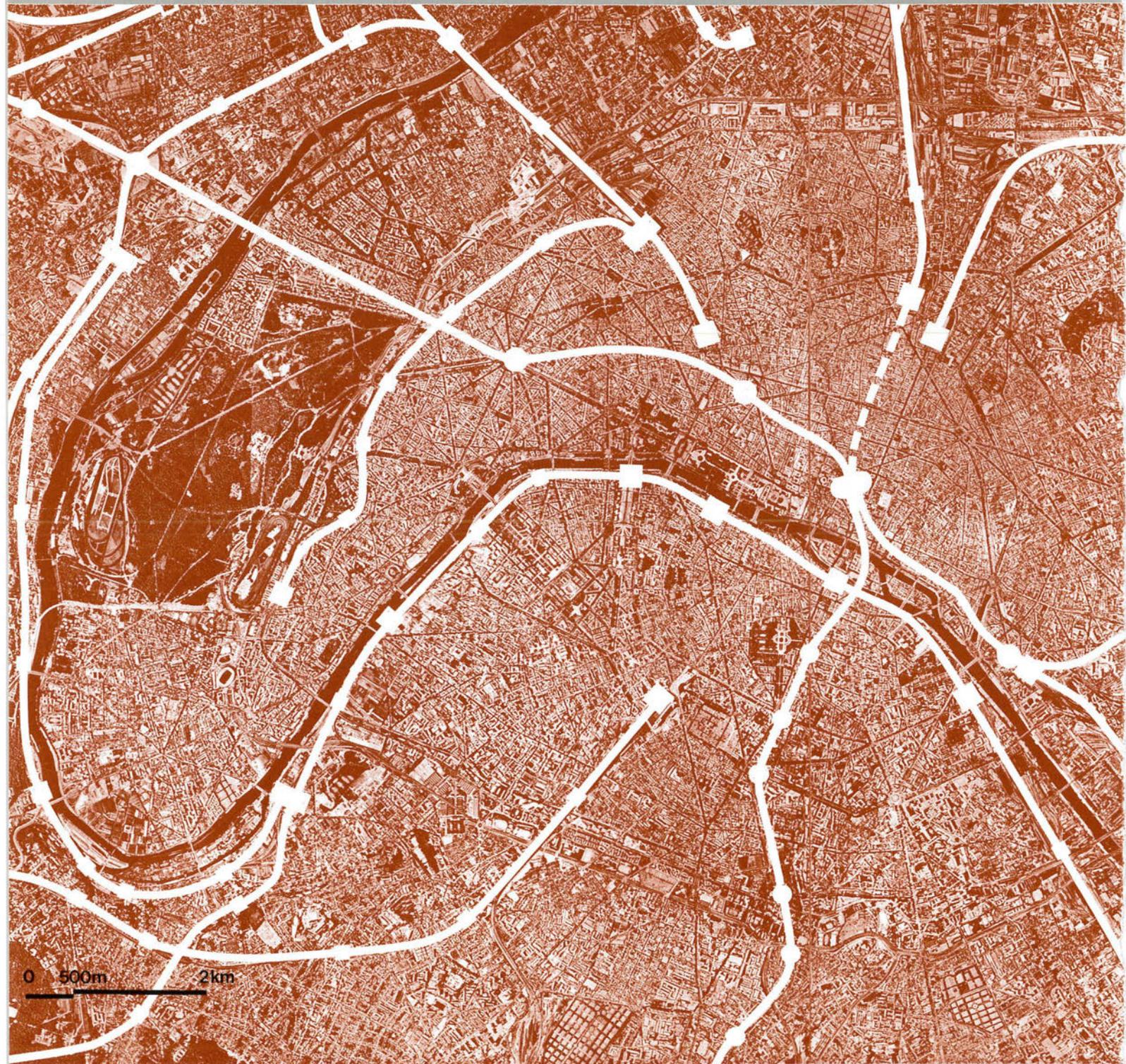
- Le 13^e arrondissement constitue la partie de la couronne dont les mutations ont paru les plus spectaculaires en raison de l'opération Italie. Le nombre de logements terminés (plus de 16 000 depuis 1968) y est cependant moindre que dans le 15^e arrt.

Ce mouvement immobilier permet au 13^e arrt d'être le seul à avoir vu globalement sa population augmenter depuis 1968 tandis que le prix des logements, moins élevé que celui pratiqué dans le reste du secteur Sud, a probablement entraîné des modifications moins nettes qu'ailleurs de la composition sociale.

Cette rénovation, à très large échelle, a contribué à accentuer les disparités entre les quartiers neufs d'apparence peu ordonnée, les quartiers anciens où subsistent des unités de vie urbaine dignes d'être protégées (telle que la Poterne des Peupliers ou la Butte aux Cailles) et d'importantes surfaces très peu occupées entre les voies du réseau ferroviaire Sud-Ouest et la Seine.

La périphérie de Paris, à l'est principalement, se caractérise par une juxtaposition de tissus urbains hétérogènes, tant par l'époque de leur formation que par le degré de mutation dont ils ont fait l'objet dans la période récente.

Cette vue aérienne de la partie sud du 20^e arrondissement, entre le cimetière du Père Lachaise et le cours de Vincennes, montre la persistance d'un parcellaire ancien, peu densément bâti, abritant de nombreux établissements de fabrication et un parc de logements souvent sans confort (quartier de la Réunion) et l'importance du mouvement de construction des vingt dernières années, particulièrement aux abords des grands axes (boulevard de Charonne, rue des Pyrénées). Dans le fond s'élèvent les trois tours de l'opération publique de rénovation « Saint-Blaise » récemment redéfinie afin d'éviter désormais tout effet de rupture avec l'environnement et de maintenir les activités industrielles existantes.



Le tronçon RER Halles - Gare du Nord
qui figure en traits pointillés est en cours de réalisation



5 Les déplacements

LE RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL
(SNCF ET RATP) EN 1979

A - Caractéristiques générales.

I - Un nombre considérable de déplacements dont le volume tend à se stabiliser

• Les enquêtes les plus récentes évaluent, pour 1976, à 18 millions le nombre des déplacements quotidiens effectués dans le cadre de la Région Parisienne grâce à l'ensemble des moyens de déplacement, la marche à pied exceptée (1).

Parmi ces déplacements, 3,1 millions environ se font entre deux points de la capitale, 3,6 millions entre Paris et sa banlieue.

Ainsi, 6,7 millions de déplacements, soit 39 % du total régional se déroulent dans Paris, en partent ou y aboutissent; encore faut-il, si l'on veut saisir complètement l'importance de la capitale dans les mouvements quotidiens, y ajouter les déplacements entre deux points de la banlieue qui transitent par Paris en raison du dessin des grandes infrastructures de transports ferrés (2) ou routières (boulevard périphérique) dont le nombre avoisine le demi-million.

• Ainsi, avec moins de 25 % de la population régionale, mais plus de 40 % des emplois, Paris prend une part prépondérante dans les déplacements par tous les modes de transport qui s'effectuent dans la région. Si l'on adopte une décomposition classique par motifs, la part des déplacements en Région Parisienne ayant une extrémité au moins dans la capitale est de :

43 % des migrations entre domicile et lieu de travail,

47 % des autres déplacements liés à l'activité professionnelle (déplacements dits d'affaires),

33 % des déplacements personnels (achats, loisirs, visites privées).

Cette prédominance de la capitale s'explique par la très forte attraction créée par le nombre et la qualité des emplois, par la centralisation toujours marquée des grands services, ainsi que par l'importance de ses activités en matière de commerce et de loisirs. Cependant, on peut parler d'une certaine érosion de ce phénomène : 44 % des déplacements concernaient Paris en 1973, 39 % en 1976.

• Après une longue période de croissance, le nombre total des déplacements concernant la capitale apparaît à peu près stable depuis 1970.

Cette stabilité globale — déjà observée depuis 1965 environ sur les déplacements internes à Paris — recouvre cependant des transferts dont l'importance ne peut être négligée, même si leurs

amplitudes restent faibles par rapport à la masse totale des déplacements. Les déplacements qui ont connu la plus grande croissance depuis les années soixante sont ceux liés aux affaires et aux motifs personnels. Leur augmentation a été particulièrement sensible à Paris.

Les migrations alternantes entre Paris et sa banlieue ont crû avec la dépopulation de la capitale mais également avec l'augmentation sensible des parisiens allant travailler en banlieue : en 1976, 77 % des actifs habitant Paris y travaillaient, contre 84 % en 1969. Dans le même temps, les migrations internes à Paris ont décru, principalement en raison de la dépopulation.

II - Une saturation des réseaux aux heures de pointe

Le phénomène qui contribue le plus à façonner la relative stabilité des déplacements qui intéressent Paris est la saturation des réseaux aux heures de pointe où se concentre la plus grande part des déplacements.

A Paris, c'est globalement la pointe du soir qui est la plus forte. En effet, si les déplacements liés aux achats, aux loisirs ou à des motifs personnels peuvent dans une certaine mesure se répartir dans la journée, les heures de fermeture groupées des bureaux, commerces, services, écoles, etc., concentrent fortement les horaires de retour au domicile à partir des différents lieux d'activités ; de 17 h à 19 h, 3,9 millions de déplacements (marche à pied exclue) s'effectuent chaque jour en Région Parisienne, dont 1,6 million environ concernent Paris.

Le tableau ci-dessous qui présente la structure par motif des déplacements intéressant Paris montre la part majeure des retours au domicile en période de pointe du soir :

Motif	Pointe du soir 17 h / 19 h	Journée entière
Domicile/travail	53 %	43 %
Affaires	12 %	16 %
Autres motifs	35 %	41 %

Cependant, on peut parler d'une certaine érosion de ce phénomène : 44 % des déplacements concernaient Paris en 1973, 39 % en 1976.

(1) Source : enquête 1976 de la Direction Régionale de l'Équipement.

(2) 100 000 déplacements par jour d'un réseau S.N.C.F. à un autre.

B - Les transports publics.

• Ce sont les transports en commun, essentiellement sur voies ferrées, qui ont assuré et assurent encore la meilleure réponse à cette demande de pointe grâce à leurs qualités propres : vitesse, régularité, débit élevé.

Leur part dans les déplacements concernant Paris, prépondérante sur l'ensemble de la journée, est nettement renforcée durant la période de pointe du soir.

1976 - Structure par mode de transport des déplacements ayant une extrémité au moins à Paris

Mode	Pointe du soir	Journée entière
Transports en commun . . .	69 %	59 %
Voitures particulières . . .	26 %	34 %
Deux roues.	5 %	7 %

Elle varie avec le type de liaison, augmentant dès que le débit à assurer est important; ainsi à la pointe du soir, 80 % des déplacements radiaux de Paris vers la banlieue utilisent les transports en commun.

1976 - Structure des déplacements concernant Paris suivant le type de liaison assurée

Mode	Paris-Paris		Paris-banlieue	
	jour	soir	jour	soir
Transports en commun . . .	59 %	66 %	58 %	70 %
Voitures particulières . . .	32 %	27 %	35 %	25 %
Deux roues.	9 %	7 %	7 %	5 %

Par contre, à l'extérieur de la structure très fortement radiale des réseaux de transports en commun de la région, la part des transports collectifs est réduite. Ils n'assurent ainsi que 13 % des déplacements banlieue-banlieue effectués durant la période de pointe du soir.

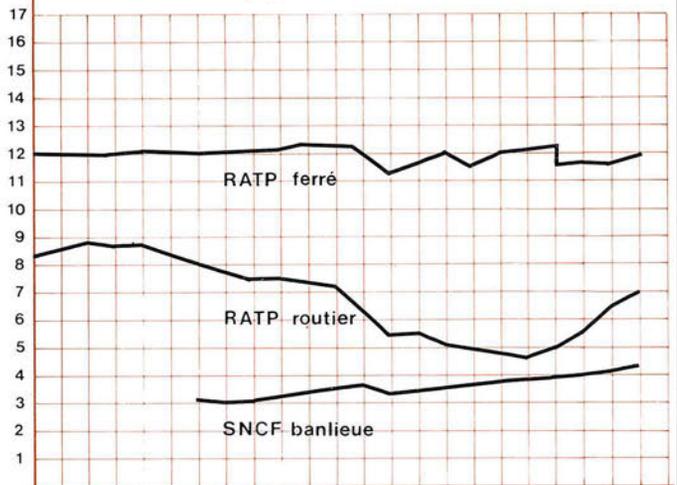
• Le nombre total des voyageurs transportés par les réseaux de transports collectifs avoisine 2,4 milliards pour l'année 1976 en Région Parisienne, dont 120 millions environ utilisent les lignes d'autocars des transporteurs routiers privés de la Région (APTR).

1976 - Voyageurs des transports en commun de la région parisienne (en millions)

S.N.C.F. banlieue	436										
<table border="0"> <tr> <td rowspan="4">R.A.T.P. {</td> <td>métropolitain</td> <td>1 050</td> <td rowspan="4">} 1 865</td> </tr> <tr> <td>R.E.R.</td> <td>129</td> </tr> <tr> <td>autobus urbains</td> <td>293</td> </tr> <tr> <td>autobus suburbains</td> <td>393</td> </tr> </table>	R.A.T.P. {	métropolitain	1 050	} 1 865	R.E.R.	129	autobus urbains	293	autobus suburbains	393	
R.A.T.P. {		métropolitain	1 050		} 1 865						
		R.E.R.	129								
		autobus urbains	293								
	autobus suburbains	393									
Total S.N.C.F. + R.A.T.P.	2 031										

VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR AN PAR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN

unité: 100 millions de voyageurs*



* depuis 1974, la RATP comptabilise les voyages effectués et non plus les voyages payés

Globalement, le nombre de passagers des réseaux R.A.T.P. et S.N.C.F. a connu, depuis quelques années, une croissance modérée; l'introduction en 1975 de la carte orange commune aux réseaux publics et à l'APTR a déjà fait progresser sensiblement le trafic sur les différents modes, mais c'est à l'autobus que cette mesure a le plus profité. Cette progression de l'autobus s'est surtout faite en attirant nombre de personnes qui effectuaient à pied des trajets courts (courses, trajets terminaux), mais également en favorisant de nouveaux déplacements aux heures creuses.

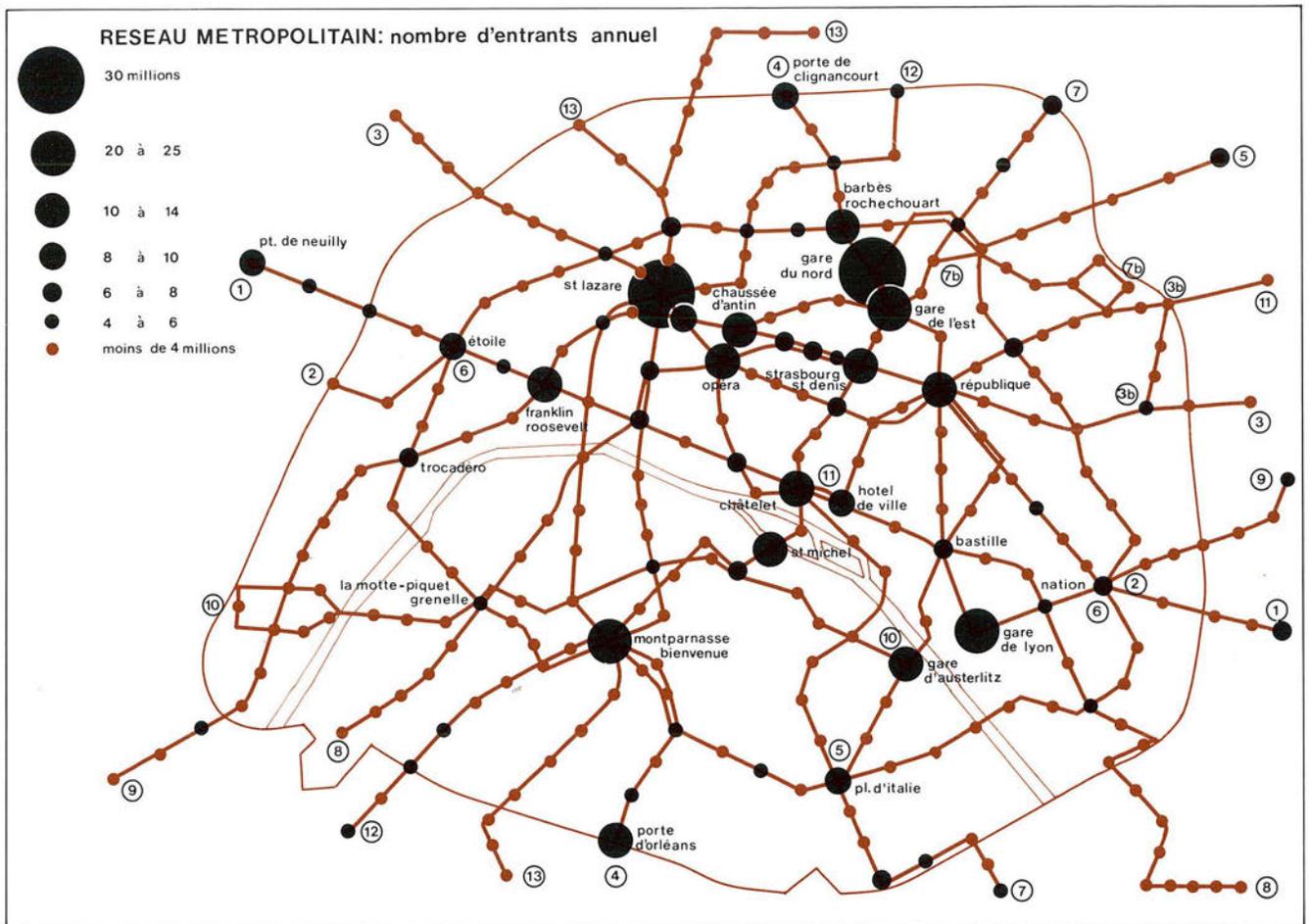
Si l'on distingue les différents modes de transports, les caractéristiques de l'évolution récente apparaissent assez divergentes.

I - Le réseau S.N.C.F. banlieue

• Son trafic, en hausse régulière, s'est accru de 15 % de 1965 à 1974 (1). La forte urbanisation de la banlieue, l'augmentation des migrations et la saturation des voies aux portes de la capitale sont les principales causes de cette évolution.

Les trains de la S.N.C.F. permettent quotidiennement plus de 1,2 million de déplacements, soit 31,7 % du total constaté entre Paris et sa banlieue. Pour les deux tiers, ces déplacements se font à l'aide d'un autre mode de transport collectif en plus

(1) Cette croissance de 15 % a été obtenue alors même que des liaisons assurées par les lignes de la Bastille, en 1969, de Saint-Germain, en 1972, ont été transférées à la R.A.T.P.



En 1976, sur 277 stations de métro, les 10 principales stations reçoivent à elles seules 19 % du nombre des voyageurs entrants, les 15 premières 25 % et les 65 premières ici figurées 54 %.

du train. Ils comprennent une forte part de migrations alternantes et se concentrent donc sur les périodes de pointe. Ainsi, pendant la période de pointe du soir, les gares parisiennes accueillent 54 % de leur clientèle journalière; parmi elle, 66 % des voyageurs arrivent aux gares en métro, 10 % en autobus (1).

- Parmi les gares parisiennes, Saint-Lazare est la plus importante en ce qui concerne le trafic de banlieue, elle accueille chaque jour 166 000 arrivants, soit 27,5 % du total des lignes S.N.C.F. de la banlieue parisienne. Son débit décroît légèrement car, d'une part, le R.E.R. a repris l'exploitation de la ligne de Nanterre à Saint-Germain-en-Laye, d'autre part, les résidents de la banlieue Ouest de la capitale, fortement motorisés, utilisent beaucoup l'automobile pour leurs déplacements vers Paris. Cependant, le niveau de saturation y est atteint en période de pointe, particulièrement à ses abords où les conflits sont multiples entre les piétons et les autobus, les taxis et les voitures particulières.

La gare du Nord accueille 25,3 % du total des arrivants des lignes de banlieue S.N.C.F.; son trafic a connu une forte hausse ces dernières années; l'amélioration de ses accès est requise pour y éviter une saturation.

Les autres gares prennent respectivement en charge les parts suivantes du trafic parisien : Est 14,5 %, Lyon 10,6 %, Montparnasse 5,6 %, Austerlitz - Saint-Michel - Orsay 14 %, Invalides 2 %. A la gare de Lyon et sur les trois gares du réseau Austerlitz, l'écoulement des pointes est difficile.

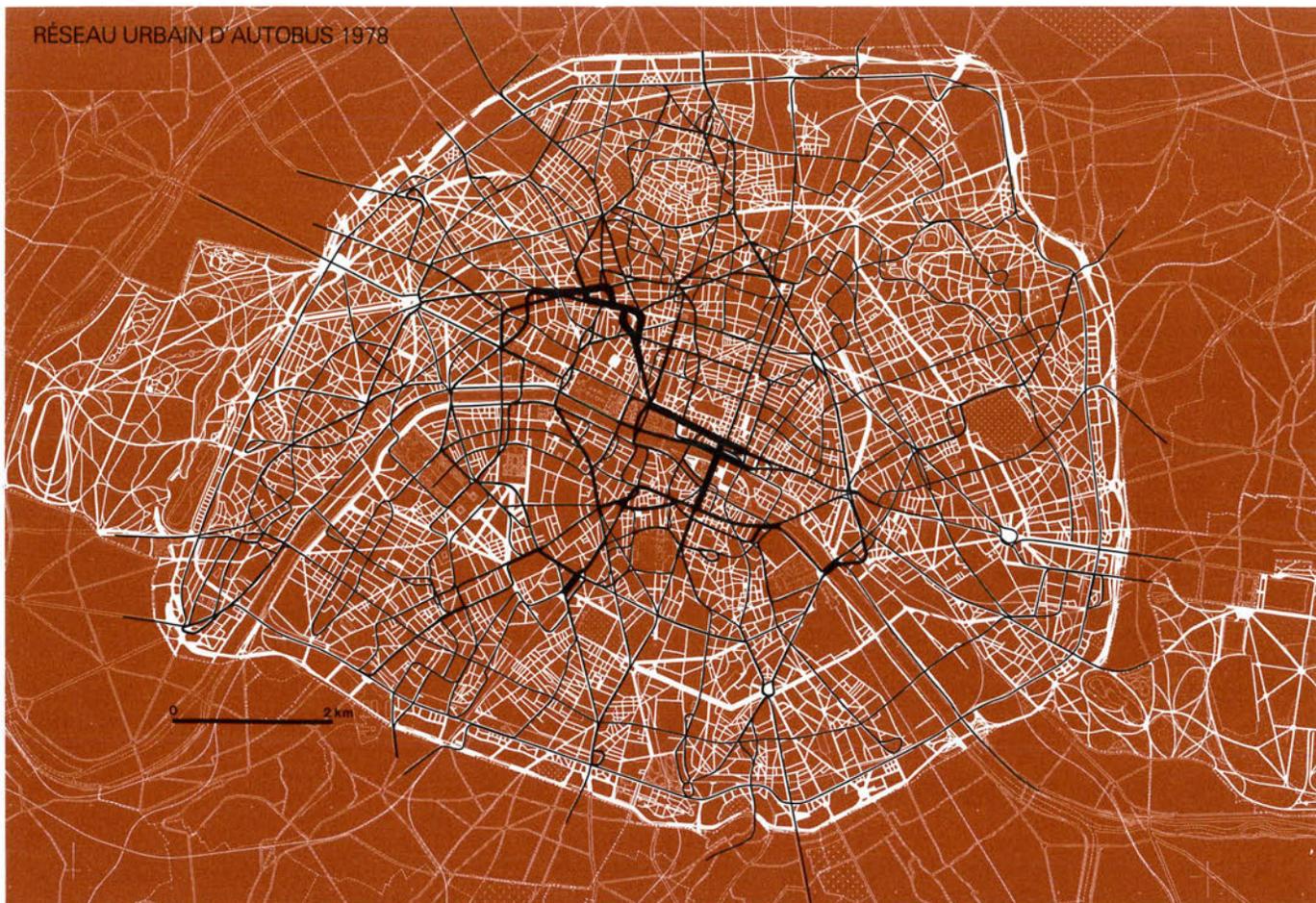
- Le trafic des grandes lignes accentue encore la saturation des gares parisiennes : on a compté en 1974 près de 72 millions de départs et d'arrivées, principalement assurés par les gares d'Austerlitz et de Lyon (22 % du total pour chacune). Lors des grandes pointes d'hiver, chaque gare accueille parfois plus de 110 000 voyageurs grandes lignes en une journée.

La forte charge des réseaux des grandes lignes et de banlieue rend très difficile l'organisation dans des locaux communs — parfois très anciens — des flux qu'ils génèrent. La restructuration des gares, déjà accomplie à Montparnasse et entreprise à la gare de Lyon, apparaît donc comme indispensable.

II — Le réseau ferré de la R.A.T.P. : métropolitain et réseau régional

- Le réseau du métro, grâce à la forte densité de ses stations dans la capitale, assure une part très importante des déplacements internes à Paris : 40 % environ sur la journée entière, en 1976. Ses extensions en banlieue lui confèrent également un

(1) Sources : Enquête « Trafic 1977 » de la S.N.C.F.



rôle non négligeable dans les liaisons Paris-banlieue; il assurait ainsi 14 % de ces déplacements quotidiens en 1976.

Les surcharges qu'il doit supporter pendant les périodes de pointe sont parfois à la limite de l'admissible. Les lignes les plus chargées (n° 1 des Champs-Élysées à la Nation, n° 4 du Châtelet à la gare du Nord, n° 8 et 9 entre le quartier des bureaux et des grands magasins et la place de la République, n° 2 entre Barbès et la place Clichy, nos 3, 12, 13 autour de la gare Saint-Lazare et l'Opéra, etc.) dépassent à certaines périodes un taux d'occupation de 7 personnes au mètre carré, et l'on sait que dans ce domaine les usagers tolèrent de moins en moins l'inconfort actuel.

Globalement, le trafic annuel apparaît stabilisé au cours des dernières années. En fait, on note une légère hausse les jours de semaine, alors que le trafic est nettement décroissant les samedis et les dimanches. La charge des pointes se maintient nettement mieux que celle des heures creuses. En effet, malgré ses défauts, c'est précisément aux heures de pointe que le métro se révèle le plus compétitif grâce notamment à sa très forte capacité horaire (30 000 voyageurs sur la ligne n° 4) et à sa vitesse commerciale (23 km/h en moyenne) peu sensible au niveau du trafic.

• Le réseau express régional voit sa clientèle augmenter au fur et à mesure de la mise en place de ses branches Est et Ouest ouvertes depuis

1970. On y a dénombré, pour 1976, 53 millions de voyageurs sur la ligne de Sceaux, 31 sur la ligne de Boissy-Saint-Léger et 46 sur celle de Saint-Germain.

Une nouvelle étape du développement de ce réseau sera franchie en décembre 1977 avec l'achèvement des tronçons centraux du RER et la jonction à Châtelet de la ligne A (Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger) et de la ligne B (ligne de Sceaux - Châtelet, ultérieurement prolongée jusqu'à la gare du Nord).

III — Le réseau urbain d'autobus

Le réseau urbain d'autobus de la R.A.T.P. assurait en 1976 environ 1 110 000 déplacements quotidiens essentiellement localisés dans Paris où sa part était toutefois réduite : 17,4 % des déplacements internes, 3 % des liaisons entre Paris et la banlieue (auxquels il convient d'ajouter 9 % des déplacements assurés par les autobus suburbains).

Malgré la stabilité du tracé de ses lignes, ce réseau a vu son évolution récente marquée par des changements importants. Il a connu une longue période de désaffection progressive de la clientèle explicable par la croissance du recours à l'automobile et ses effets : encombrements réduisant la qualité du service, réduction progressive de l'offre de transport en raison des pertes de clientèle, etc.

La vitesse commerciale des autobus est ainsi

tombée à 10 km/h en moyenne à la pointe du soir (8 sur certaines lignes); à cette lenteur des véhicules s'ajoutaient la complication du réseau, le niveau élevé des tarifs et surtout l'irrégularité croissante des écarts de passage entre les voitures. Ces divers facteurs ont contribué au découragement de la clientèle, au point d'avoir pu faire apparaître l'autobus comme un moyen de transport résiduel voué à certaines catégories de population plus ou moins « captives » de son usage.

L'institution de couloirs réservés a débuté en 1965 pour lutter contre cette situation; aujourd'hui Paris compte 198 couloirs d'une longueur totale de 94,7 km. L'accélération de cette politique dans les années 1970 jointe à des simplifications tarifaires, puis le lancement en 1973 des lignes pilotes, ont permis d'observer des résultats positifs très rapidement. L'introduction en 1975 de la carte orange, qui simplifie les tarifs et la perception et diminue le prix payé par l'usager, a confirmé plus nettement encore les possibilités qui restent ouvertes à l'autobus et permis d'atteindre en 1976 un niveau de trafic pratiquement double de celui de 1973.

IV — Le réseau suburbain d'autobus de la R.A.T.P.

Avec près de 1,4 million de voyageurs quotidiens, le réseau suburbain d'autobus assurait en 1976 environ 9 % des déplacements entre Paris et sa banlieue et 7 % des déplacements internes à la banlieue. A la différence du réseau urbain, les pointes du trafic y sont très marquées et correspondent à celles des migrations alternantes.

Pendant la dernière décennie, le réseau suburbain a connu une baisse importante de son trafic (77 % de recul de 1965 à 1973) pour des raisons voisines de celles évoquées plus haut pour les autobus parisiens. La vitesse commerciale moyenne est de 13,7 km/h, les voies de la banlieue étant dans l'ensemble moins encombrées qu'à Paris; pourtant, en proche banlieue, les difficultés de la circulation dans un tissu ancien très serré font tomber la vitesse des autobus (jusqu'à

9,5 km/h sur certaines lignes) et entraînent des durées de voyage ou d'attente excessives.

Les aménagements favorables aux autobus ont eu déjà des effets positifs (12,2 % de gain de clientèle en 1976) mais restent limités, surtout en proche banlieue; en 1976, le réseau suburbain ne compte que 46 couloirs représentant 21,9 km de longueur totale. L'introduction de la carte orange a nettement renforcé l'usage des autobus suburbains, apportant 15 % environ de trafic supplémentaire.

V — Les taxis

Aux modes de transport évoqués ci-dessus, on doit ajouter les taxis parisiens. Si les taxis collectifs qui desservent les deux lignes fixes Porte Maillot-Suresnes relèvent effectivement des transports en commun, les taxis classiques constituent, eux, un mode de transport public individualisé: les usagers s'y succèdent au long de la journée.

Depuis une quinzaine d'années, le parc de voitures desservant Paris et les trois départements limitrophes est stationnaire avec 14 300 véhicules. Confrontés aux encombrements de la circulation parisienne, ils assurent péniblement, malgré les avantages procurés par l'utilisation des couloirs réservés aux autobus, un service que son prix rend inaccessible à de nombreuses catégories d'usagers. Leurs 180 000 courses quotidiennes dans Paris et entre Paris et sa banlieue assurent 260 000 déplacements de personnes.

Un déséquilibre chronique important existe, à certaines périodes, entre la demande des Parisiens et l'offre de transport représentée par les taxis. Ainsi, le nombre des taxis en service simultané culmine vers 15 h, mais est notoirement insuffisant pendant les pointes du trafic (10 000 véhicules à 17 h, moins de 7 000 à 19 h), le manque de fluidité de la circulation dissuadant les chauffeurs d'assurer leur service à cette période où le besoin atteint pourtant son point culminant. Les dimanches et jours fériés, cette insuffisance de l'offre s'étend sur la quasi-totalité de la journée.

C — Les modes de transport individuels.

Le spectaculaire développement du parc automobile au cours des quinze dernières années et l'importance des réalisations de voies nouvelles qui ont accompagné cet essor expliquent la place prise par ce mode de transport dans les migrations de vacances ou de fin de semaine mais aussi dans les déplacements quotidiens: l'automobile assure ainsi la plus forte part des déplacements quotidiens dans

la région (54 %), son rôle étant majeur dans les liaisons internes à la banlieue (67 %), plus réduit pour celles qui concernent Paris (34 %).

L'automobile a ainsi absorbé la plus grande partie des nouveaux déplacements apparus pendant la dernière décennie particulièrement les déplacements d'affaires et personnels et ceux qui

n'auraient pu trouver, sur les réseaux de transports en commun, des conditions de durée et de confort satisfaisantes.

I — Les deux-roues

En raison de leur moindre confort, de l'insécurité attachée à leur utilisation dans une ville à la circulation aussi dense, et malgré leur souplesse et leur rapidité pour les liaisons à courte distance, les deux-roues ont vu leur usage diminuer globalement avec la montée du trafic automobile. Toutefois, depuis quelques années, un net regain d'intérêt se dessine pour ce mode de transport qui échappe en grande partie à l'encombrement de la voirie et dont l'utilisation est plus forte dans Paris (4 % des déplacements quotidiens en 1976) qu'entre Paris et sa banlieue (2,5 % des déplacements seulement). Fort d'une clientèle jeune et d'une image qui l'associe à la « nature » — quand paradoxalement les motocycles sont dénoncés comme trop bruyants en ville — le « deux-roues », avec ou sans moteur, peut être appelé à un certain développement dans les années à venir.

II — L'évolution du recours à l'automobile et ses effets

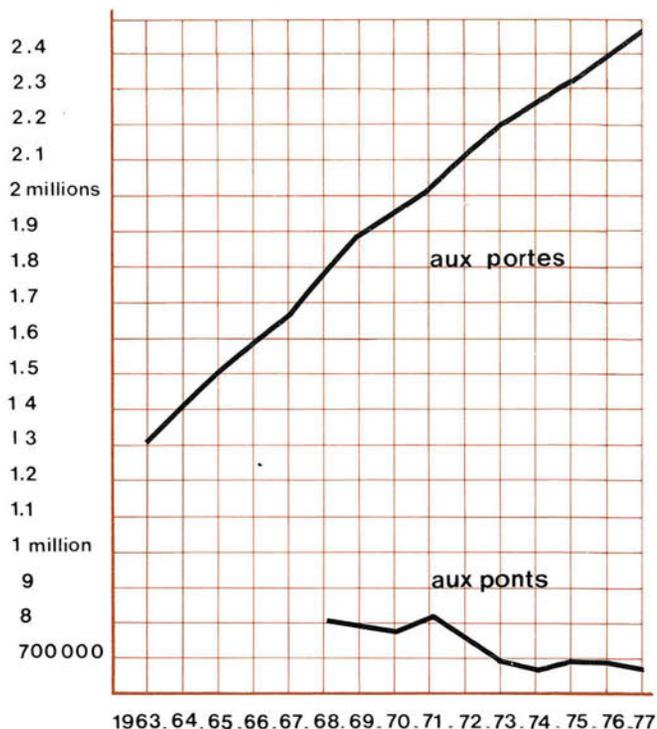
• De 1965 à 1976, le parc automobile à la disposition des ménages de la Région Parisienne a augmenté de près de 70 %, passant de 1,6 à plus de 2,7 millions de véhicules. La banlieue, par la croissance simultanée de sa population et de la motorisation, fournit la quasi-totalité de cet accroissement. Durant la même période, le parc des Parisiens n'a crû que de 4 %, atteignant ainsi 520 000 véhicules.

Motorisation des ménages et parc automobile estimés en région parisienne

	1965	1976	Variation
a) Motorisation (véhicules pour 100 ménages)			
Paris.....	43	49	+ 14 %
Région (Paris exclu).....	58	84	+ 45 %
Total Région.....	52,5	74	+ 41 %
b) Parc automobile estimé (milliers de véhicules)			
Paris.....	500	520	+ 4 %
Région (Paris exclu).....	1 150	2 210	+ 92 %
Total Région.....	1 650	2 730	+ 65 %

En moyenne, le taux de motorisation demeure ainsi nettement moins élevé à Paris (49 % en 1976) que dans le reste de la Région Parisienne (84 %) et dans l'ensemble de la France (plus de 80 %). Ce phénomène, qui peut paraître surprenant si l'on considère l'importance relative du revenu moyen des ménages parisiens, s'explique à la fois par les contraintes propres à l'environnement d'une grande ville — difficultés du station-

CIRCULATION MOYENNE AUX PORTES ET PONTS DE PARIS véhicules par jour



nement — et par l'existence d'un très puissant réseau de transport en commun.

• L'importance des investissements effectués en matière de voirie (réalisation de la voie sur berge rive droite, achèvement du boulevard périphérique, aménagements de voies et de carrefours, construction de parcs de stationnement et pose de parcètres) a rendu possible le significatif accroissement des déplacements automobiles : les comptages du trafic franchissant journallement les portes de Paris montrent un accroissement de 53 % de 1965 à 1975.

Mais ce mouvement s'est fortement ralenti au cours des dernières années; on ne relève que 5 % d'accroissement de 1973 à 1975. Durant cette année, 1 150 000 véhicules environ ont franchi dans chaque sens les limites de la capitale entre 6 h et 21 h, les jours de semaine.

L'augmentation de la circulation est cependant restée géographiquement localisée; les infrastructures nouvelles par leurs dimensions et par la qualité du service qu'elles assurent hors des pointes en drainent une grande part. Ainsi, le boulevard périphérique assurait 30 % environ des km parcourus par les automobiles dans Paris, soit à lui seul près de la moitié du reste du réseau. Son trafic comprend des déplacements de transit entre banlieues, et des déplacements intéressant la périphérie parisienne; il ne se répercute donc que très partiellement sur le réseau central de Paris. La croissance du trafic est restée relativement modérée dans cette zone très chargée où on peut même

noter au cours des toutes dernières années une baisse de trafic au centre de la capitale.

En fait, la croissance du trafic automobile sur le réseau viarie interne de Paris s'est traduite d'abord par l'étalement progressif des périodes de pointe. Un grand nombre de déplacements moins contraints par les horaires utilisent la voiture particulière au moment où le réseau est moins chargé; il s'agit, notamment, des déplacements d'affaires et des déplacements personnels.

L'effort important d'aménagement de la voirie a permis d'obtenir une augmentation de la vitesse de la circulation en dehors des heures de pointe.

Part de la voiture particulière (%)
selon le motif du déplacement

Déplacements Paris-Paris, Paris-banlieue, banlieue-Paris

Motif	Journée entière	Pointe du soir
Travail	25	20
Affaires*	52	43
Personnel	36	30
Tous motifs	34	26

Au centre de Paris, et de plus en plus dans l'ensemble des quartiers de la capitale, la forte densité de circulation durant des plages horaires de plus en plus importantes atteste que les progrès de l'automobile approchent de leurs limites physiques, à moins que ne soient entrepris de nouveaux aménagements.

En effet, le réseau de voirie de la capitale (périphérique exclu) est déjà très important — il comprend 1 000 km de voies environ représentant 24 % des 8 700 ha de Paris sans les bois et se caractérise par la présence de très nombreux carrefours limitant le débit et la vitesse des véhicules. Ses chaussées permettent la circulation simultanée de 110 000 véhicules au maximum et autorisent le stationnement licite de 250 000 véhicules environ. Ces chiffres, rapprochés de ceux du parc automobile parisien (520 000 véhicules) et régional (2,7 millions de véhicules) et du nombre des entrées et sorties quotidiennes de la capitale (plus de 1 million), montrent bien le problème aigu qui est posé dans les domaines indissociables de la circulation et du stationnement.

- A 15 heures se cumulent les besoins de stationnement: plus de 670 000 véhicules stationnent dans la capitale; parmi eux, 60 000, soit 20 % des véhicules arrêtés sur la voirie, y sont en situation illicite créant une gêne parfois considérable à l'écoulement de la circulation. La nuit, 93 000 véhicules stationnant sur la voirie (32 %) sont en situation illicite.

Dans la partie centrale, sur la rive droite de la Seine d'abord, puis sur la rive gauche, la construction de parcs souterrains, la pose et la surveillance des parcmètres ont amélioré nettement les possibilités de stationnement de courte durée: 32 000 places de parcmètres ont été ins-

tallées sur la voirie, 41 000 places créées dans les parcs publics souterrains. L'accès des migrants en automobile au centre a été dissuadé par la tarification mise en place. Mais le problème du stationnement des résidents — le plus important par le nombre des véhicules concernés — demeure très aigu notamment dans les quartiers denses aux constructions anciennes (10^e, 16^e, 17^e arrondissements) où les rénovations ne peuvent fournir de solutions. La disparition progressive de trop nombreux garages commerciaux remplacés par des logements (1) et l'apparition de parcmètres sur certaines franges de ces quartiers densément peuplés viennent encore renforcer les problèmes posés aux résidents. Cependant, dans les zones où le renouvellement du patrimoine bâti est important, le jeu réglementaire a permis la création de places liées au lieu de résidence (2).

- La création de nouvelles infrastructures nécessaires à la circulation et au stationnement des véhicules se heurte au double problème de la charge économique que ce rythme soutenu d'investissements représente pour la collectivité et des sujétions que de tels ouvrages peuvent faire peser sur un cadre urbain ancien et pour une grande part protégé comme celui de Paris.

Certes les importants travaux d'infrastructure réalisés en faveur de la circulation et du stationnement ont permis un accroissement des déplacements en automobile et évité une dégradation des conditions d'écoulement du trafic.

Mais la croissance de la demande de déplacements en véhicule particulier a progressivement réduit les effets des aménagements nouveaux et rétabli, pendant les périodes de pointe, des conditions de déplacement à peu près équivalentes à celles de la situation antérieure. Or, dans le même temps, les exigences se sont accrues en matière de transports (souci de vitesse, de confort...) et les réactions des Parisiens se sont affirmées à l'encontre de ce qu'ils ressentent souvent comme un « envahissement » de leur ville par l'automobile :

- dégradation du cadre bâti due à un recours trop systématique à des mesures d'alignement ou à l'implantation d'ouvrages routiers encombrants et difficiles à insérer dans un site urbain aussi sensible que celui de Paris;

- pollution, bruit, nuisances visuelles atteignant les sites architecturaux et historiques majeurs mais aussi les rues animées et même l'ensemble des riverains de la voirie;

- gêne causée aux piétons par les véhicules en stationnement sur les trottoirs, mais aussi danger

* Dans ces calculs, les retours d'un lieu de rencontre pour motif professionnel au domicile ou au lieu de travail habituel sont assimilés à des déplacements d'affaires.

(1) De 1973 à 1977, 38 000 places ont disparu; en 1976, on ne dénombre plus que 92 000 places.

(2) En 1977, on a recensé 265 000 places privées liées au lieu de résidence (parkings, cours et voies privées).



6 Les équipements publics

Face au Théâtre de la Ville, dont la fréquentation et l'audience n'ont cessé de se confirmer depuis sa modernisation, la rénovation du Châtelet, actuellement entreprise par la Ville de Paris, permettra de doter la capitale d'un grand Théâtre Musical destiné à accueillir des spectacles d'art lyrique sous toutes ses formes, des concerts, des ballets et à favoriser leur accès au public le plus large.

A – Les équipements généraux.

En raison de leur nombre et de leur diversité, les équipements généraux se prêtent mal à un inventaire détaillé. Ils comprennent à la fois :

- les institutions internationales : UNESCO, ambassades...,
- les équipements nationaux : administrations centrales, sièges des organes de l'État, grandes écoles, théâtres et musées nationaux...,
- les équipements municipaux et régionaux : administration de la Région et de la Ville, services publics divers...

La nature des services multiples que ces équipements sont appelés à rendre, le champ de leur action – très variable selon les cas, mais dépassant toutefois presque toujours les limites de

la ville – interdisent de procéder à une mesure classique des besoins qu'ils satisfont ou auxquels ils devraient répondre.

Il n'en demeure pas moins certain que les conditions actuelles de fonctionnement de beaucoup de ces services importants, notamment des grandes administrations publiques, ne sont pas satisfaisantes, en particulier du fait de l'étroitesse, de l'inadaptation et de la dissémination des locaux. La politique de décentralisation peut permettre d'améliorer la situation faite dans Paris aux activités de grand rayonnement et d'y accueillir les nouvelles formes d'équipement qui se feront jour, notamment dans le domaine de la culture et des relations internationales.

B – Les équipements majeurs de secteur.

Le rayon d'action de ces équipements : secteur hospitalier, enseignement supérieur, grands complexes sportifs, dépasse largement les limites administratives de la Ville de Paris. Il est nécessaire, dans ces conditions, de tenir compte des besoins et des capacités d'accueil existantes dans les départements limitrophes.

I – Le secteur hospitalier

En 1975, alors que la Région Parisienne totalise 32 000 lits dans les hôpitaux de l'Assistance Publique, Paris possède plus de 16 000 lits publics (dont 9 800 en médecine, 5 400 en chirurgie, 1 050 en gynécologie-obstétrique et 180 de moyen et long séjour). Le secteur privé à but non lucratif regroupe 4 300 lits et les autres établissements privés 4 700 lits. Alors que les hôpitaux de Paris recevaient en 1968 près de 50 % de malades provenant de l'agglomération, la création d'établissements hospitaliers en banlieue a fait sensiblement diminuer cette proportion.

Depuis dix ans, en effet, l'Assistance Publique a développé une politique consistant d'une part en la rénovation et la modernisation des hôpitaux de Paris (suppression des salles communes) et d'autre part, en la construction d'unités hospitalières en Région Parisienne afin de répondre, sur place, aux besoins de la population de la périphérie. C'est ainsi que la majeure partie des investissements a été consacrée à la construction d'hôpitaux en périphérie : Ambroise Paré, Clamart, Colombes, Bondy..., tandis qu'un vaste programme de réno-

vation des hôpitaux parisiens s'est poursuivi : Lariboisière, Necker, Saint-Antoine, F. Widal, Saint-Louis, Trousseau, etc.

L'évolution démographique de Paris, et singulièrement le vieillissement de la population, ont fait apparaître des besoins nouveaux à satisfaire par des formules appropriées, différentes de celles appliquées pour le traitement des maladies aiguës, permettant par exemple la convalescence ou la cure médicale pour les personnes âgées.

II – L'enseignement supérieur

La Région d'Ile-de-France regroupe un tiers des étudiants de France. L'académie de Paris compte actuellement 219 000 étudiants dans ses neuf universités. En banlieue, 64 000 étudiants se répartissent dans les académies de Versailles et Créteil en quatre universités (Nanterre, Orsay, Créteil, Villetaneuse).

Depuis 1970, année de création de ces universités, la croissance du nombre des étudiants a été continue : 100 000 environ entre les rentrées 1970 et 1975, qui n'ont pu être que très partiellement absorbés par les quatre universités périphériques.

Le fonctionnement des universités de Paris intra-muros souffre donc d'un manque de moyens en locaux, et la qualité du patrimoine existant laisse beaucoup à désirer du point de vue de la sécurité et de l'adaptation aux nécessités pédagogiques.

Aux effectifs indiqués, il faut ajouter ceux des grandes écoles et des classes préparatoires qui accueillent en 1976 plus de 400 000 élèves dans les secteurs public et privé. Dans ce domaine également, une politique de décentralisation a été entamée depuis plusieurs années qui a abouti au transfert total ou partiel, à la périphérie ou en province, d'un certain nombre de grandes écoles.

III — Les grands équipements sportifs

Le Parc des Princes a été reconstruit. Des

centres sportifs et des plateaux d'éducation physique ont été réalisés en particulier en périphérie, sur l'ancienne zone des fortifications.

L'effort s'est développé en direction de l'aménagement de complexes sportifs tels que ceux du Tremblay, de la plaine de Vaugirard et de la plaine Saint-Hubert dans le bois de Vincennes. En outre, une importante action a été entreprise en faveur de l'aménagement de bases de plein air et de loisirs extérieures à la capitale dans lesquelles sont incorporés des équipements sportifs.

C — Les équipements de voisinage.

En dépit des efforts importants qui ont été accomplis lors des dernières années, la demande des Parisiens en matière d'équipement de voisinage atteste que les besoins sont encore loin d'être satisfaits, notamment en ce qui concerne les établissements de garde et d'enseignement pour la petite enfance (crèches, maternelles) et les établissements pour personnes âgées.

I — Les établissements de garde et d'enseignement

• Les crèches

L'accroissement constant du nombre de femmes qui exercent une activité professionnelle suscite une demande de plus en plus importante en places de crèches collectives. Les besoins pour les enfants de deux mois à trois ans sont, à l'heure actuelle, très supérieurs aux capacités d'accueil. A Paris, celles-ci étaient en 1976 de 4 500 berceaux pour les crèches publiques collectives et de 1 500 berceaux pour les crèches privées, soit au total 6 000 places, auxquelles il conviendrait d'ajouter les 421 places de crèches d'entreprises et 1 400 d'hôpitaux. Paris dispose ainsi de 2,9 places pour 1 000 habitants, chiffre sensiblement inférieur à la norme préconisée par l'Organisation Mondiale de la Santé : 4 places pour 1 000 habitants.

L'effort à faire dans ce domaine est considérable. En effet, on compte à Paris, en 1975, 74 000 enfants de zéro à trois ans dont 44 000 (59 %) dont la mère travaille. Une proportion d'entre eux, difficile à déterminer — mais qui pourrait avoisiner la moitié —, serait susceptible d'être gardée à la crèche.

Si l'insuffisance actuelle du nombre de crèches affecte la plupart des quartiers de Paris, il est certain qu'elle est plus gravement ressentie dans certains arrondissements. Compte tenu du nombre d'enfants de moins de trois ans, du taux d'activité des femmes, de la propension de certaines caté-

gories sociales à recourir plus fréquemment à la crèche collective comme moyen de garde et de l'état d'équipement actuel : les 10^e, 12^e, 15^e, 17^e et 18^e arrondissements se révèlent les moins bien pourvus relativement à leur population en bas âge.

• Les haltes-garderies

En 1976, 25 haltes-garderies, recevant pendant la journée et de façon occasionnelle des enfants de trois mois à quatre ans, existaient à Paris, dont 15 dans les seuls 13^e, 15^e et 16^e arrondissements; elles totalisaient 550 places. Un effort d'implantation reste à réaliser en ce domaine.

• L'enseignement du premier degré

Celui-ci regroupe les écoles maternelles qui s'adressent aux enfants âgés de 2 à 5 ans et les établissements d'enseignement élémentaire qui accueillent les enfants de 6 à 10 ans.

Le niveau pré-scolaire

Malgré l'augmentation du taux de scolarisation et la demande accrue des familles pour une admission dès l'âge de deux ans, les effectifs des écoles maternelles et classes enfantines du secteur public ont diminué en raison du dépeuplement de Paris; entre les années scolaires 1968-1969 et 1976-1977, ils sont passés de 60 800 élèves à 59 400, soit 2,4 % en moins. Dans le même temps, le nombre des classes augmentait sensiblement : de 1 454 à 1 727. Un mouvement analogue s'observe dans le secteur privé dont les effectifs ont baissé de 13 600 élèves à 12 200 pour la même période.

Il en est résulté une diminution du nombre moyen d'enfants par classe. Cependant, celui-ci demeure assez élevé, et l'indicateur moyen utilisé ne traduit qu'imparfaitement la situation des différents secteurs. Des besoins subsistent notamment dans les arrondissements de la périphérie nord et est.

Le niveau élémentaire

A la diminution générale de la population parisienne et à son vieillissement correspond une chute des effectifs scolarisés à ce niveau : des années scolaires 1968-1969 à 1976-1977, le nombre des élèves des écoles primaires publiques est passé de 116 000 à 92 800 (soit une diminution de 20 %) et le nombre des classes de 4 121 à 3 564 (soit une baisse de 14 %). Le nombre moyen d'enfants par classe a légèrement décliné : de 28 à 26. La baisse des effectifs du secteur privé a cependant été moins forte : de 26 300 à 23 400 élèves (soit - 11 %).

L'amélioration moyenne constatée du nombre d'enfants par classe ne saurait masquer les disparités entre arrondissements. De ce point de vue, les 9^e, 10^e, 11^e, 13^e, 15^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements sont les plus défavorisés. Enfin, de même que pour les écoles maternelles, une grande partie des locaux est vétuste et inadaptée, particulièrement dans une perspective d'évolution de la pédagogie.

• L'enseignement du second degré

Le premier cycle

Les élèves du premier cycle, âgés de 11 à 14 ans, représentent des effectifs en diminution (- 6 % entre 1968 et 1976). Ils se répartissent entre CEG (en voie de disparition), lycées et CES. D'après la réforme de l'enseignement, c'est dans ce dernier type d'établissement que doivent se regrouper à terme les enfants scolarisés du premier cycle. Cependant, au cours de l'année scolaire 1976-1977, les lycées accueillent encore 46 % des 59 000 élèves du secteur public (en 1968-1969, cette proportion était de 53 %). Au cours de la même période, les effectifs du secteur privé sont restés stables, aux alentours de 22 000 élèves.

Pour appliquer la réforme, de nombreux CES ont été installés dans des écoles primaires aux locaux anciens et inadéquats, manquant particulièrement de restaurants d'élèves, de foyers, de salles de documentation et de projection, mais aussi de locaux d'enseignement proprement dits, en particulier de salles pour les enseignements spécialisés.

Le deuxième cycle

Alors que les effectifs du secteur public diminuaient de façon importante entre 1968 et 1976, passant de plus de 70 000 à moins de 56 000 (- 20 %), ceux du secteur privé sont restés stables, aux environs de 37 000. Cette baisse, ainsi que l'affectation du premier cycle aux CES, font que les lycées parisiens offrent globalement suffisamment de places pour accueillir tous les élèves de la capitale. Mais, la répartition des lycées à l'intérieur de Paris est mal équilibrée, au détriment de l'Est et du Nord-Est de la capitale, et la qualité des bâtiments est à améliorer sur le plan de la

sécurité et de l'adaptation à l'évolution de la pédagogie. Le prestige des lycées de Paris n'est pas en rapport avec l'état des locaux dont la réhabilitation s'impose absolument.

II — Les équipements sportifs et culturels

• Les équipements sportifs locaux

Le nombre de salles de sports et gymnases est insuffisant et la réalisation de tels équipements est rendue très difficile du fait de la forte densité d'occupation des sols s'agissant, par définition, de grands consommateurs d'espaces. On peut cependant dégager des secteurs qui devraient faire l'objet d'une action prioritaire : les 4^e, 15^e, 18^e, 19^e et le 20^e apparaissant comme étant les plus défavorisés.

En ce qui concerne les piscines, pour lesquelles existent les mêmes contraintes de réalisation, Paris ne comporte que 27 unités ouvertes au public d'une manière quotidienne. Les besoins les plus aigus en la matière se situent dans les arrondissements du centre, mais certains arrondissements fortement peuplés comme le 14^e, le 17^e, le 18^e et le 20^e restent insuffisamment équipés.

• Les bibliothèques

Paris dispose de six grandes bibliothèques, six bibliothèques moyennes, auxquelles il convient d'ajouter 47 bibliothèques municipales de prêt (dont certaines comportent une discothèque) et 27 comptoirs de prêt.

• Les équipements sociaux

Les équipements pour personnes âgées

La structure par âge de la population parisienne, les modes de vie en milieu urbain, la cherté du marché du logement et le manque d'adaptation du parc rendent particulièrement nécessaires l'existence et le développement d'équipements pour personnes âgées dans la capitale.

— Les foyers-logements regroupent 3 700 lits, soit moins d'une place pour 100 personnes de plus de 65 ans, alors que le VI^e plan proposait comme objectif national l'offre d'un nombre de places correspondant à 2 % des effectifs de cette tranche d'âge. Les 1^{er} et 8^e arrondissements ne comptent plus aucun équipement de ce type. Les 9^e, 6^e, 16^e, 10^e, 7^e et 19^e en sont particulièrement mal pourvus ;

— les foyers-restaurants et les foyers-clubs, dont la finalité est double : rendre des services aux personnes âgées et rompre leur isolement, existent dans la quasi-totalité des arrondissements de Paris. Leur groupement avec d'autres équipements destinés à tous les âges permettrait sans doute une meilleure insertion des personnes âgées dans la vie sociale des quartiers ;

— les personnes âgées dont l'état nécessite un hébergement de longue durée sous surveillance médicale sont trop souvent, aujourd'hui, contrain-

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

ETAT ACTUEL

I. ORGANISATION DE L'ESPACE (caractère dominant)

- centre historique
- cadre bâti dense
- occupation du sol faible ou modérée
- secteurs récemment transformés
- domaine public ferroviaire
- grandes emprises d'industrie et d'entrepôts

III. ACTIONS PUBLIQUES EN COURS

- opérations de rénovation
- grandes opérations publiques d'aménagement
- secteurs sauvegardés

IV. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- réseau ferré régional
- réseau ferré régional en chantier
- ligne de petite ceinture (voyageurs) en service
- voirie d'importance régionale

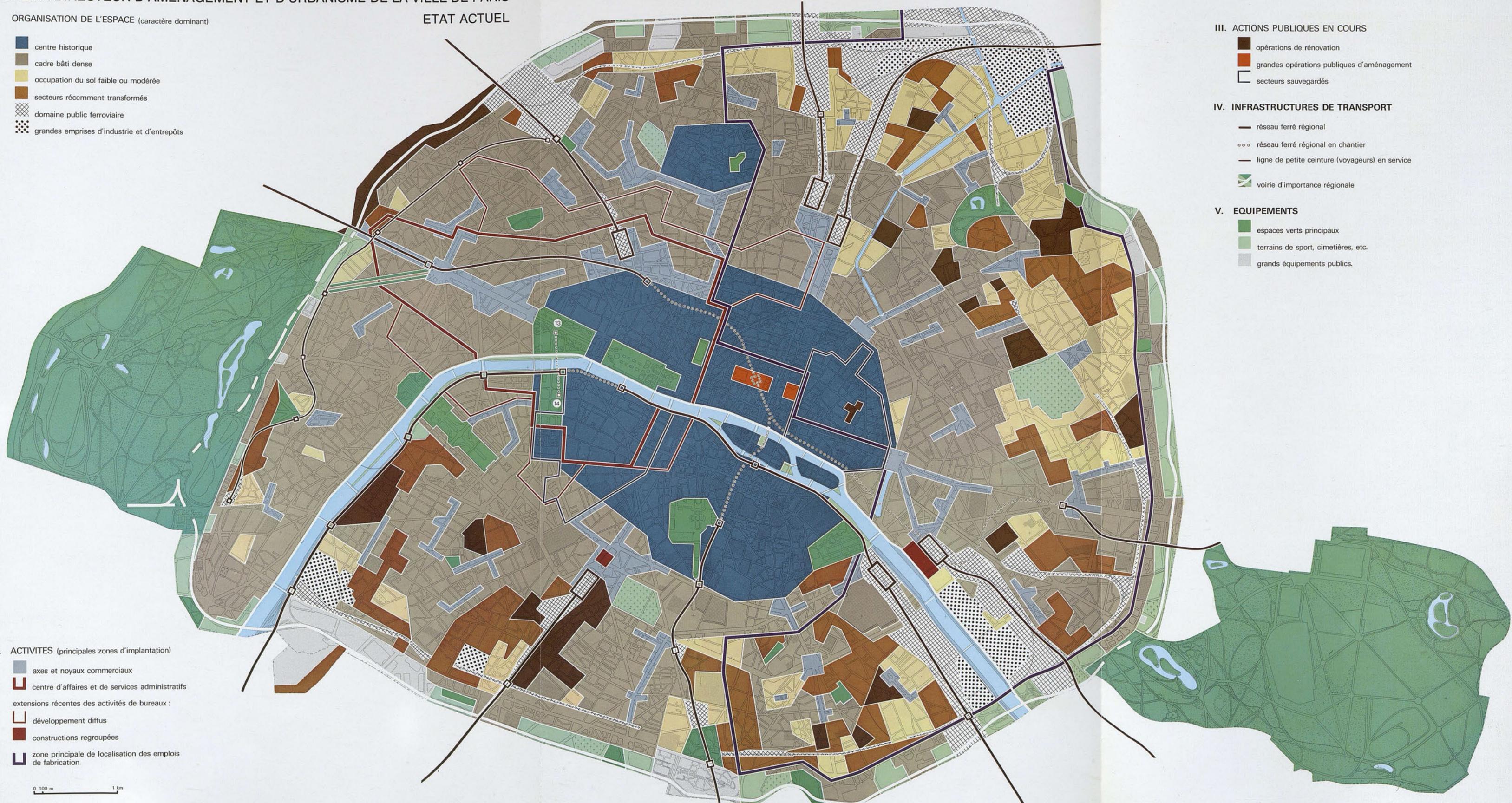
V. EQUIPEMENTS

- espaces verts principaux
- terrains de sport, cimetières, etc.
- grands équipements publics.

II. ACTIVITES (principales zones d'implantation)

- axes et noyaux commerciaux
- centre d'affaires et de services administratifs
- extensions récentes des activités de bureaux :
- développement diffus
- constructions regroupées
- zone principale de localisation des emplois de fabrication

0 100 m 1 km



tes de séjourner dans des hospices et à l'extérieur de Paris. Afin de leur fournir un service plus adapté, des maisons de cure médicale vont être progressivement ouvertes dans la plupart des arrondissements de manière à satisfaire des besoins estimés à 1 % des effectifs de la tranche d'âge supérieure à 65 ans, soit 4 000 à 5 000 lits pour la capitale.

Les foyers de jeunes travailleurs

En 1975, près de 6 500 places étaient offertes aux jeunes travailleurs dans ces foyers. Les arrondissements les moins bien équipés par rapport à la moyenne parisienne sont les arrondissements du centre (1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e) et du Nord-Est (9^e, 10^e, 17^e, 18^e, 19^e).

D – Les espaces verts.

Les insuffisances réelles de la capitale en matière d'espaces verts ne doivent pas principalement être recherchées dans la statistique globale des surfaces plantées à l'échelle de la ville toute entière. Elles se situent bien davantage à un autre niveau et proviennent à la fois d'un déséquilibre dans la répartition géographique des parcs et squares de bonne taille et d'un manque beaucoup plus généralisé de jardins de proximité.

- Au début de l'année 1975, Paris comptait près de 2 200 hectares d'espaces verts publics (pour une superficie totale de 10 539 hectares), soit 9,5 m² par habitant, rapport à peu près équivalent à celui observé à Rome mais sensiblement inférieur à ceux de Vienne (25 m²) ou Berlin (13 m²).

Cependant l'essentiel de ce patrimoine de verdure est constitué par les deux grands bois de Boulogne et de Vincennes (respectivement 846 ha et 995 ha), qui se trouvent à la périphérie de la ville. Si cette situation les rend voisins de quartiers fortement peuplés, elle a au contraire l'inconvénient de laisser certaines parties de la capitale démunies et éloignées d'espaces verts de grande dimension comme de jardins de quartiers. A l'intérieur des murs, les parcs, jardins et squares de bonne taille, qu'il s'agisse d'espaces verts municipaux ou gérés par les administrations de l'État, couvrent 350 ha, soit 1,5 m² par habitant.

A ces 2 200 hectares offerts à la fréquentation la plus spécifique et la plus large du public, s'ajoutent divers autres espaces plantés annexés à d'autres fonctions : terrains de sports et groupes scolaires (26 ha), cimetières (25 ha) et voies publiques (sous la forme de plantations d'alignement qui définissent l'un des caractères les plus affirmés du paysage de Paris), et de nombreux jardins fermés appartenant soit à l'État (8 ha), soit à des personnes privées (plus de 200 ha sont classés espaces verts à protéger).

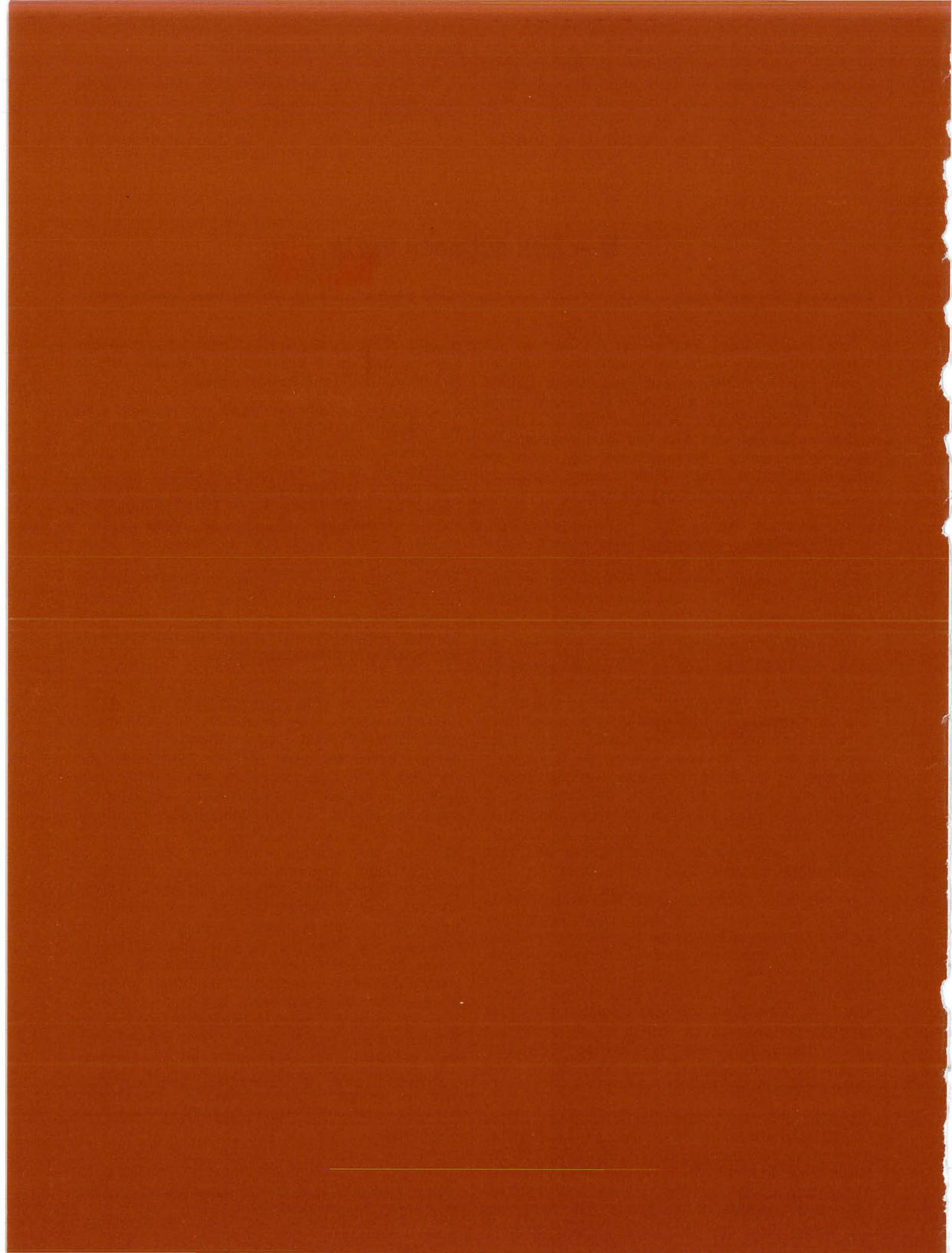
Après près d'un siècle de stagnation, l'équipement de Paris en jardins publics s'est à nouveau progressivement enrichi : environ 35 ha supplémentaires ont été réalisés au cours des V^e et VI^e plans. Mais, cette action, appelée à s'amplifier dans les prochaines années à la faveur de nombreux

projets, n'a pu satisfaire qu'une petite partie des besoins, qui, en ce domaine, sont de plus en plus directement exprimés par les citoyens.

- Ces besoins sont de nature très diverse. Paris ne saurait offrir d'autres grandes surfaces de verdure que ses deux bois. Son patrimoine de parcs urbains (1), remarquable par sa qualité peut, au contraire, être complété. De grandes zones de Paris sont dépourvues de ce type d'équipement majeur : le secteur Sud-Ouest, le secteur Sud-Est et Est, la partie Nord, l'Est du centre rive droite. L'existence de quelques grands squares de plus de 1,5 ha (Saint-Lambert, Buttes du Chapeau-Rouge, René Le Gall, avenue de Choisy, Villette, Séverine, Batignolles, etc.), ne suffit pas à combler le manque d'espaces verts de bonne taille dans de très nombreux arrondissements.

Mais, c'est au regard des besoins quotidiens de la population en jardins de voisinage que le déficit de Paris en espaces verts est sans nul doute le plus grave. Une très vaste zone, s'étendant en arc de cercle, entre la Seine et les boulevards des Fermiers Généraux, depuis la gare Saint-Lazare jusqu'à la Bastille et à la Nation, recouvrant la majeure partie du centre historique de la rive droite à partir de la rue du Louvre, les 9^e, 10^e, 11^e, 12^e arrts, est presque totalement dépourvue de jardins, alors que s'y exerce une importante fonction résidentielle. Chaque habitant y dispose en moyenne d'environ 0,20 m² seulement d'espaces verts. Dans la périphérie, la partie Nord, du faisceau des voies de la gare Saint-Lazare au bassin de la Villette, est très mal desservie — tout particulièrement dans les quartiers Chapelle, Goutte d'Or, Villette et Pont de Flandre. La situation est à peine plus satisfaisante à l'Est, de Belleville à Bercy et au quartier de la Gare. Elle est très déficiente au Sud-Ouest de la couronne, d'Auteuil à l'avenue du Général-Leclerc, dans le Sud du 16^e arrt, le 15^e arrt (sauf en son centre), dans les quartiers Montparnasse, Plaisance et Petit Montrouge.

(1) Tuileries (31 ha), Luxembourg (23 ha), Jardin des Plantes (24 ha), Champs de Mars (24 ha), Buttes Chaumont (25 ha), Montsouris (15 ha), Monceau (9 ha).





LES OBJECTIFS.

1 Défendre la fonction résidentielle de Paris.



A – Freiner les tendances démographiques et l'évolution socio-professionnelle.

La persistance des tendances démographiques observées dans les années passées engendrerait, d'ici à 1985, une réduction sensible de la population parisienne et une accentuation des déséquilibres structurels qui la caractérisent : le vieillissement irait croissant; les effectifs d'âge scolaire diminueraient; la taille des ménages se restreindrait; la part des catégories sociales les plus modestes s'affaiblirait encore, alors même que le poids de la population étrangère deviendrait considérable.

Provoquant de tels effets, la baisse du chiffre de la population de Paris ne peut apparaître comme un phénomène positif.

Certes, pendant longtemps, et à juste titre, le degré de concentration des habitants dans la capitale, et plus particulièrement dans ses quartiers centraux, a pu être jugé excessif. Mais aujourd'hui, alors que les arrondissements du cœur de la ville ont vu décroître de près de 40 % leur population depuis 1954, il n'est plus possible de porter une appréciation aussi peu nuancée sur ce phénomène.

Au contraire, la régression rapide de la fonction résidentielle de Paris, et ses transformations qualitatives, suscitent de multiples objections lorsqu'on les confronte aussi bien aux volontés exprimées par les habitants actuels de la capitale qu'aux objectifs d'un aménagement équilibré de la ville et de son agglomération.

a) L'exode de Paris n'est pas souhaité par la majorité des habitants qui y demeurent.

Trop souvent, les Parisiens s'y trouvent contraints – en particulier par le coût excessif des logements – plus que portés par leurs propres volontés et par une désaffection à l'égard de l'habitat urbain.

Ainsi, n'est-il pas possible de s'accommoder de la baisse de la population parisienne sous prétexte qu'elle correspondrait à une modification du goût des citoyens et à leur choix fondamental de mode de vie. Un phénomène excessif de « déracinement » des Parisiens – entre 1968 et 1975, 940 000 personnes ont quitté Paris et 590 000 sont venues y habiter – ne peut d'ailleurs que conduire à une mauvaise relation de l'habitant avec son milieu de vie dans les zones qu'il doit quitter comme dans celles où il vient s'installer.

A ces considérations générales s'ajoutent toutes les difficultés, parfois tous les drames individuels qui se manifestent à l'occasion d'un exode hors de Paris. Sauf dans certains cas, où l'installa-

tion hors du centre urbain permet de trouver un cadre de vie et des équipements mieux adaptés aux besoins de la famille, elle continue très largement d'être ressentie comme une « déportation » et d'être subie beaucoup plus que voulue.

b) Les départs de Paris pour une résidence extérieure affectent de manière inégale les diverses catégories socio-professionnelles et les diverses tranches d'âge de la population.

Ils touchent avant tout les catégories les plus modestes et les jeunes ménages avec enfants. La physionomie socio-démographique de la capitale se trouve ainsi gravement altérée par le mouvement de décroissance rapide de la population.

c) La diminution de la population – et surtout de la population jeune et active – est à l'origine d'un problème accru de migrations domicile-travail. Il n'est, en effet, ni possible, ni toujours souhaitable, de réduire dans les mêmes proportions le chiffre des emplois offerts dans la capitale.

d) Une ville qui perd sa substance démographique voit son dynamisme fléchir et s'appauvrir ses capacités d'évolution.

Elle voit diminuer l'assiette de ses ressources financières alors qu'il lui faut maintenir un patrimoine d'équipements très important, cependant qu'au contraire tout doit souvent être créé à partir de rien par la collectivité publique dans les zones où viennent s'implanter les « exclus » de Paris.

Tout recommande donc, à l'échelle parisienne comme à l'échelle régionale, d'enrayer au maximum les tendances à la dépopulation de la capitale et de combattre les formes qu'elle a prises au cours des dernières décennies.

La défense de la fonction résidentielle de Paris dans son importance et dans sa diversité doit être placée au premier rang des objectifs d'urbanisme parisiens et régionaux.

B – Mettre en œuvre une politique ambitieuse de l'habitat.

La volonté de défendre la fonction résidentielle de Paris dans son importance et sa diversité doit se traduire par une politique de l'habitat ambitieuse dans ses objectifs, puissante dans ses moyens et diversifiée dans ses méthodes.

I – Mieux loger les parisiens et permettre l'habitat dans Paris des catégories modestes de la population

a) L'objectif du maintien à Paris d'une importante population résidante ne peut être dissocié de la volonté de mieux loger les Parisiens.

En effet, si la médiocrité actuelle du parc immobilier de la capitale ne recevait aucun remède, il serait illusoire et injustifié de prétendre conserver à Paris ses habitants.

Il existe une nécessité évidente d'adapter, de renouveler en partie, et d'étendre le parc des logements parisiens dont l'état de confort ne répond souvent pas au minimum admissible, et dont la structure par taille des appartements disponibles ne correspond pas aux besoins des familles jeunes avec enfants. Ces impératifs sont d'autant plus forts qu'avec l'évolution prévisible du niveau de vie, le desserrement, la décohabitation, il faudra faire face, à l'horizon du Schéma Directeur, à une large expansion des besoins quantitatifs et qualitatifs en matière d'habitat.

b) Le souci de préserver une composition sociale diversifiée de la population de la capitale, tant en ce qui concerne les catégories socio-professionnelles que les tranches d'âge des résidents, rend l'action publique indispensable. Elle permettra seule que l'amélioration des conditions de logement des Parisiens ne se traduise pas par un renchérissement généralisé du coût de l'habitat.

c) Enfin, les caractéristiques de l'occupation du sol et du parc immobilier de la capitale rendent nécessaire une diversification des types d'action publique en faveur de l'habitat.

Dans une ville déjà constituée comme Paris, les phénomènes qui affectent le parc ancien : desserrement, décohabitation, regroupement de petits logements sont d'un ordre de grandeur sans commune mesure avec ceux qui résultent de la construction neuve.

Il est donc urgent de définir et de conduire, parallèlement à la réalisation d'immeubles d'habitation dans des secteurs nouveaux, une action publique ambitieuse sur le parc des logements existants. Il s'agit en effet, en premier lieu, de

défendre la population là où elle vit, et de permettre pour cela au parc ancien de Paris de continuer de jouer son rôle « d'habitat social de fait ».

II – Assurer le maintien d'un parc de logements anciens de coût modéré et aider à sa réhabilitation

a) Tous les phénomènes d'entraînement à la transformation et à la disparition des logements anciens seront combattus dès lors qu'elles ne sont pas seulement et rigoureusement justifiées par la dégradation irrémédiable de l'état des bâtiments.

– Le niveau des droits de construire affectés au logement sera fixé de manière telle que se trouve réduite la pression foncière sur toutes les zones où vit aujourd'hui une population dense et où, par conséquent, une construction immobilière importante aboutirait à une transformation complète de la structure socio-démographique de la population résidante.

Sur l'ensemble du territoire de la capitale les droits de construire affectés aux « bureaux » seront faibles, de telle sorte que cette fonction ne vienne pas concurrencer l'habitat.

L'instauration d'un permis de démolir contribuera à renforcer les moyens de lutte contre les pressions conduisant à la disparition pour des motifs spéculatifs d'une partie du parc immobilier existant.

– Les transformations de logements en bureaux seront très sévèrement contrôlées et strictement limitées.

Au contraire, un certain mouvement de réaffectation à la résidence de locaux aujourd'hui voués aux bureaux devrait être encouragé.

b) Plus que tout autre moyen réglementaire, ce sont les politiques de contrôle des loyers et d'aide à l'amélioration de l'habitat qui, jumelées, permettront à la collectivité de freiner et de maîtriser les mouvements affectant le parc de logements anciens, premier facteur de dépeuplement de la capitale et de départ des résidents les plus modestes.

1) Il est tout d'abord particulièrement urgent de définir les moyens d'atténuer les effets de la disparition progressive du parc de logements régis par la loi de 1948. Cependant, pour éviter un dépeuplement de l'état du patrimoine immobilier parisien, le contrôle de l'augmentation des loyers devrait être combiné avec une aide à l'amélioration du logement.

2) L'aide et l'incitation à l'amélioration de l'habitat devront trouver dans Paris, au cours des prochaines années, un large champ géographique et des formes nouvelles d'application.

L'état du parc de logements parisien, tel qu'il ressort des dernières enquêtes effectuées par l'INSEE en 1973, requiert en effet la modernisation et l'équipement de plus de 300 000 logements.

Pour aboutir à cet objectif, sans prendre en charge directement l'ensemble de cet effort dont le poids serait pour elle excessif, la ville pourra déterminer des périmètres à l'intérieur desquels l'incitation à la réhabilitation des logements par des personnes privées sera accrue grâce à l'attribution d'aides renforcées de l'ANAH. En contrepartie seraient exigés un contrôle des loyers et de leur hausse périodique et un maintien de longue durée des logements réhabilités dans le secteur locatif.

A l'intérieur de ces périmètres de réhabilitation groupée, la plus étroite coordination sera recherchée entre les divers intervenants possibles. Cette coordination permettra de renforcer et de rendre plus opérante l'information des propriétaires et des locataires, et les incitera à recourir aux services d'organismes de groupage des travaux. Dans le cas où l'initiative privée se révélerait défailante la collectivité pourrait exercer un droit de substitution.

Beaucoup de ces actions dépendent largement des modifications et améliorations qui seront apportées à la législation et à la réglementation existantes, aussi bien du point de vue juridique que financier. A cet égard, la politique d'urbanisme à conduire dans Paris ne peut qu'être dépendante

des orientations d'ensemble décidées à un niveau général pour la politique du logement dans l'ensemble du pays.

III — Engager des actions publiques de réhabilitation-rénovation

a) Le champ des actions publiques en faveur de l'habitat.

Les moyens réglementaires et financiers d'incitation à la réhabilitation de l'habitat ne sauraient constituer des modes d'action de la collectivité publique suffisants dans les quartiers où se conjuguent :

- une absence quasi générale des éléments de confort;
- une prédominance des logements de petite taille;
- un état de surpeuplement des appartements;
- une forte prépondérance des catégories sociales les plus défavorisées.

Il reste aujourd'hui dans la capitale environ 350 hectares d'îlots déjà occupés par la fonction résidentielle qui, en raison de l'état d'inconfort de leur domaine bâti, requièrent l'engagement direct de la collectivité pour leur modernisation ou leur réhabilitation.

Il s'agit d'îlots situés à l'intérieur d'un tissu urbain souvent très dense et où se trouve concentré l'essentiel de la population modeste ou défavorisée de la ville. Leur transformation, si elle était le fait de la restauration ou de la construction spéculatives, changerait définitivement l'équilibre



Un aspect moins connu de l'opération d'aménagement des Halles : la construction de logements H.L.M. face au centre Georges Pompidou.

social de la capitale tout entière. C'est dire que l'intervention publique à cet égard est tout à la fois particulièrement indispensable et extrêmement difficile.

b) La forme des actions publiques : les actions mixtes de réhabilitation-rénovation.

Si l'ampleur de l'engagement de la collectivité en faveur de l'habitat ne peut être atténuée, mais, au contraire, réclame d'être renforcée, les formes qu'il devra prendre ne pourront continuer de revêtir le caractère classique des rénovations par destruction et reconstruction totale de secteurs entiers de la Ville.

D'une part, en effet, les îlots d'inconfort prononcé qui demeurent dans la ville, surtout dans sa partie Est, présentent des densités du bâti, de la population et, souvent, d'activités artisanales et industrielles, qui rendent délicates et peu souhaitables des démolitions massives.

D'autre part, l'évolution des idées en matière d'urbanisme et l'expérience des dernières décennies ont contribué à mettre en valeur la volonté d'éviter, autant que faire se peut, le déménagement forcé — même pour une période transitoire — de tous les habitants et de toutes les activités d'un secteur, l'anéantissement de la vie de quartier pendant de longues années, la disparition définitive des caractères des tissus et de leur ambiance urbaine.

Mieux que la rénovation intégrale, de véritables actions mixtes de réhabilitation-rénovation paraissent pouvoir assurer à la fois le maintien des habitants et des activités et l'amélioration de l'habitat et des conditions de travail.

Dans tous les cas, sans prendre en charge la totalité des actions ponctuelles de réhabilitation, la collectivité, après avoir délimité des périmètres d'intervention lui permettant d'exercer un droit de préemption et de contrôler strictement les démolitions :



La gare de Reuilly (12^e arrondissement) est un exemple des grandes emprises dont la réutilisation permettra de réaliser un important programme de logements, d'espaces verts et d'équipements. Comme le montre la photo aérienne, l'établissement d'un plan d'aménagement d'ensemble de ces terrains est indispensable pour éviter que ne poursuive, au coup par coup, l'implantation incohérente de constructions sans rapport avec leur environnement.

- définira de véritables plans d'aménagement d'îlot;
- réalisera les équipements collectifs nécessaires;
- assurera au moins la mise aux normes d'habitabilité des logements les plus déficients;
- acquerra – notamment par l'intermédiaire des offices d'HLM, et grâce au droit de préemption – un certain nombre d'immeubles anciens susceptibles d'accroître le parc de logements sociaux et de maintenir sur place les catégories de population les plus défavorisées;
- se rendra propriétaire de parcelles peu denses permettant de réaliser des constructions nouvelles jouant le rôle « d'opérations-tiroirs » nécessaires au relogement sur place des familles pendant les travaux et assurant le desserrement de l'ensemble des appartements à l'issue de l'opération.

Une enveloppe globale d'au moins 100 000 logements pourrait faire l'objet d'actions mixtes de ce type. Cet effort est sans nul doute très considérable mais il est indispensable si l'on veut conserver à Paris sa fonction résidentielle et une population diversifiée. Il reste dans les limites du possible si l'on suppose qu'une partie des travaux pourra être prise en charge, suivant une pratique contractuelle, par les propriétaires ou les occupants eux-mêmes, que les aides renforcées de l'ANAH seront disponibles, qu'une part importante du budget d'investissement de la Ville se trouvera libérée par l'arrivée à terme des grandes opérations de rénovation entreprises.

IV – Mener une politique de construction sur des emprises nouvelles

1) Seule l'affectation à l'habitat de grandes parcelles et de grandes emprises actuellement vouées à d'autres fonctions peut permettre d'enrayer au moins partiellement la baisse de la population qui ne pourra manquer de se produire dans le parc ancien, même si elle y est ralentie grâce à un contrôle et une action publics renforcés. C'est pourquoi les opérations publiques d'aménagement qui interviendront sur certaines grandes emprises aujourd'hui mal ou sous-occupées (à l'intérieur du secteur Seine Sud-Est, sur les terrains « Citroën » et les abattoirs de la Villette, sur certains terrains S.N.C.F., etc.), présenteront des programmes à dominante d'habitat et d'équipement.

Par ailleurs, certains secteurs de la périphérie, en particulier à l'Est et au Sud, en raison de leurs densités plus faibles que celles de la moyenne des îlots parisiens, connaîtront un certain renouvellement de leur cadre bâti et un développement de l'habitat.

2) La collectivité veillera à ce que dans les programmes nouveaux prévus dans les zones d'extension de l'habitat une part prépondérante soit faite :

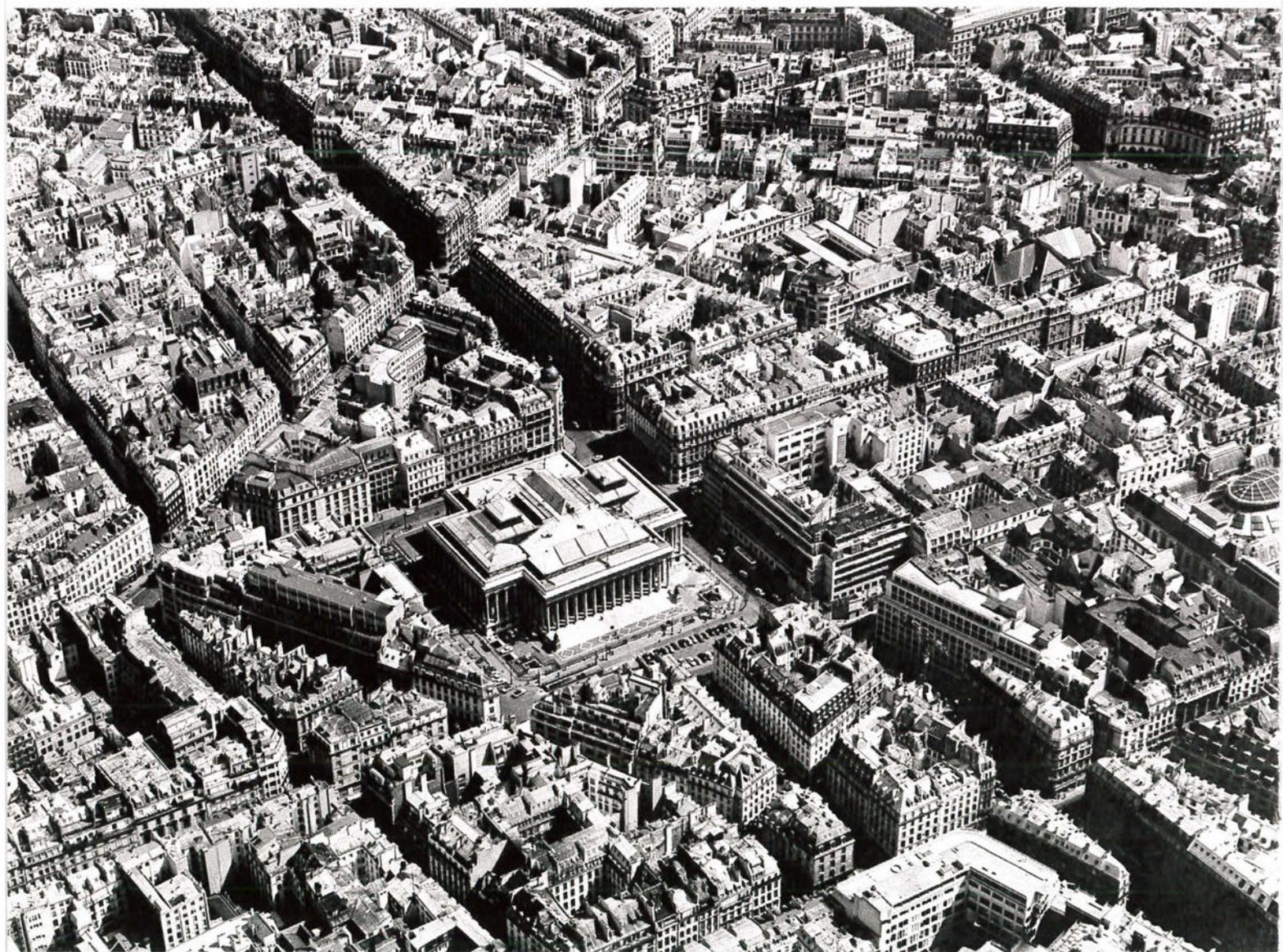
- aux logements sociaux et aux logements de catégories intermédiaires (dont l'offre est particulièrement réduite dans la capitale);
- aux logements de bonne taille (de 3 à 5 pièces) seuls susceptibles de permettre la résidence dans Paris des familles avec enfants;
- aux logements du secteur locatif.

V – Offrir un logement décent aux catégories les plus défavorisées de la population (personnes âgées, immigrés...)

L'importance de groupes sociaux, que la modicité de leurs ressources ou la difficulté de leur insertion sociale rejettent de Paris ou les y font vivre dans des conditions critiques (vieillards, handicapés, travailleurs immigrés...), est telle que la politique de l'habitat devra prendre en compte la satisfaction de leurs besoins parmi ses objectifs prioritaires.

Non seulement il y aura lieu à cet effet de diversifier la construction sociale, mais il sera nécessaire de constituer, dans le patrimoine de logements anciens soumis à la réhabilitation, un parc d'appartements ou de studios qui seront loués à des personnes âgées et à des travailleurs immigrés. L'offre de foyers sera accrue de façon à assurer des conditions de vie convenables aux personnes isolées qui désireraient bénéficier de services ou de compagnie.

2 Limiter le nombre des emplois exercés dans Paris et combattre un déséquilibre trop accentué de leur structure.



Le quartier de la Bourse (2^e arrondissement) dans le centre traditionnel des affaires.

A – Limiter le nombre des emplois tout en préservant le dynamisme des activités.

1) La période 1954-1975 s'est caractérisée par la stabilité du nombre total des emplois exercés à Paris autour du chiffre de deux millions. Une très légère tendance à la baisse s'est même manifestée dans les années soixante-dix, quelque peu renforcée actuellement en raison d'une conjoncture défavorable. Un tel constat devrait être de nature à tempérer les inquiétudes fréquemment manifestées en ce qui concerne le rééquilibrage de la répartition des activités au niveau régional, dans la mesure où ces craintes se sont souvent fondées jusqu'à présent sur la conviction d'une croissance excessive et continue de l'activité dans la capitale. En fait, au cours des dernières décennies, le poids de Paris dans une région parisienne en expansion a nettement diminué (55 % des emplois en 1954, 41 % en 1975).

Considérés en eux-mêmes, ces phénomènes quantitatifs globaux présentent un caractère favorable à un aménagement plus équilibré de Paris et de sa région. Ils rencontrent cependant à cet égard deux limites importantes :

— La première tient à l'ampleur et à la rapidité des mutations structurelles qui affectent l'économie de la capitale. La stabilité du niveau global de l'emploi recouvre des mouvements de sens contraire qui ont profondément modifié la composition de l'emploi parisien. Le déclin des emplois de fabrication a été particulièrement vif et son rythme est allé en s'accroissant. Cette diminution a été grossièrement compensée par un accroissement du nombre des emplois du secteur tertiaire et singulièrement des emplois de bureaux.

— La seconde limite ressort du contexte démographique dans lequel s'opère cette stabilisation du niveau général de l'emploi à Paris. En vingt ans, Paris a perdu quelque 500 000 habitants appartenant tout particulièrement aux tranches d'âge actif. Il en est résulté une assez forte hausse des migrations alternantes banlieue-Paris, d'autant que dans le même temps, le nombre des résidents parisiens allant travailler en banlieue a augmenté.

2) Survenant dans un tel cadre, une croissance éventuelle des emplois à Paris, par ailleurs peu probable, aurait sur l'équilibre parisien des effets négatifs importants. Tout conduit par conséquent à préconiser une politique volontaire de limitation du nombre des emplois s'exerçant dans la capitale, en conformité avec les orientations définies en cette matière par le Schéma Directeur Régional.

Il y a ainsi, au regard de l'évolution souhaitable de l'emploi dans la capitale, une large concordance entre les impératifs propres à Paris et ceux propres à sa région :

— il est indispensable au rééquilibrage de l'en-

semble de la Région Parisienne, comme à l'aménagement du territoire, que le maximum d'emplois nouveaux soit créé dans les villes nouvelles, dans les centres restructurateurs de banlieue et dans les métropoles régionales. Paris a tout à gagner d'un meilleur équilibre entre la ville intra-muros et sa région ainsi qu'avec le reste du pays ;

— le nombre des migrations alternantes entre la ville-centre et son agglomération ne doit pas s'accroître ;

— la concurrence que ferait subir à l'habitat l'installation à trop grande échelle et de façon trop généralisée d'activités tertiaires entraînerait des phénomènes de renchérissement du sol et du logement.

3) Néanmoins, si l'objectif recherché est bien celui d'une limitation du nombre des emplois exercés à Paris, il ne semble ni souhaitable, ni possible d'envisager une réduction massive et résolue des effectifs employés dans la capitale.

• L'objectif qui consisterait à rajouter, aux besoins de création d'emplois nouveaux en Région Parisienne, ceux qui résulteraient d'une diminution volontariste des emplois dans Paris, risque de se révéler dommageable pour le niveau régional d'activité en Région Parisienne. Il serait néfaste de fonder principalement la politique de développement des villes nouvelles et des centres restructurateurs de banlieue sur un déménagement massif d'activités exercées aujourd'hui dans Paris.

• La complexité de l'organisation économique moderne dans une grande agglomération comme Paris, l'existence de plusieurs actifs dans un même ménage, la faible mobilité résidentielle, sont autant de facteurs qui rendent inévitable un chiffre élevé de déplacements domicile-travail, même si un rapprochement souhaitable de la localisation des emplois et des résidents est obtenu ; la meilleure preuve en est que, malgré le fort excédent d'emplois offerts dans Paris, 230 000 actifs de la capitale vont travailler chaque jour en banlieue, soit 19 % des actifs dans le cœur même de l'agglomération, alors que ce pourcentage est de l'ordre de 27 % — même pas le double — pour tout le reste de la Région y compris ses extensions les plus récentes et les plus éloignées du centre. Il n'est pas sûr, dans ces conditions, qu'une ponction notable sur les emplois exercés dans Paris ait pour résultat effectif une diminution correspondante du nombre des déplacements de migration alternante dans l'ensemble régional. Les déplacements banlieue-banlieue devant recourir plus largement à l'usage de l'automobile, alors que ceux qui ont lieu à destination du centre disposent

d'un réseau de transports collectifs très abondant, il n'est pas évident non plus que cette redistribution corresponde toujours aux objectifs visés en cette matière.

- Enfin, une politique tendant à provoquer une baisse forcée des emplois exercés dans Paris a peu de chances de créer un contexte favorable, dans une conjoncture difficile, au maintien du rayonnement de certaines branches importantes de l'économie nationale.

4) Le nombre des emplois exercés à Paris ne

devant pas connaître d'augmentation, la politique des activités s'inscrira principalement dans des perspectives qualitatives.

- Elle visera à maintenir la variété des activités économiques de la capitale.

- Elle devra assurer une répartition plus équilibrée des emplois dans l'espace de la ville.

- Elle permettra une modernisation et un desserrement des locaux de manière à rendre possible l'instauration de meilleures conditions de travail.

- Elle confirmera Paris dans son rôle de centre directionnel à l'échelle nationale et internationale.

B – Contrôler l'évolution du secteur tertiaire.

I – Renforcer le tertiaire d'impulsion et d'animation

L'affirmation du tertiaire d'impulsion et d'animation est un facteur essentiel du maintien du dynamisme de Paris, métropole économique et financière.

Paris doit demeurer le principal foyer de regroupement des fonctions politiques et administratives nationales et des activités tertiaires nécessitant un grand nombre de contacts entre agents économiques et agents administratifs nationaux, et avec les représentants étrangers et internationaux présents dans notre pays.

L'évolution de l'économie favorise la croissance des banques, des activités de gestion et du secteur des services. Il serait grave, pour le maintien du dynamisme économique de la capitale française, et pour celui de sa région et du pays tout entier, d'interdire à ces branches, à l'intérieur de Paris, toute possibilité de modernisation et d'accroissement de leur influence.

Parallèlement, il est souhaitable que les implantations du tertiaire d'ordre international se développent à Paris. En effet, dans ce domaine, Paris n'entre qu'exceptionnellement en concurrence avec les autres villes françaises et doit remplir sa fonction propre de capitale.

Cette réaffirmation du rôle économique de Paris n'implique pas un accroissement des effectifs tertiaires qui y sont employés mais requiert bien davantage une amélioration et une modernisation des conditions d'exercice de ce type d'activité.

II – Affirmer la vocation commerciale de Paris

- Le développement de l'équipement commercial de l'agglomération connaîtra de la même façon un rééquilibrage de cette fonction entre Paris et sa

région. Le maintien d'un équipement commercial varié et spécialisé dans la capitale est cependant indispensable à son animation et à son rayonnement.

- Il sera particulièrement stimulé dans le centre historique et dans les grands foyers de vie urbaine du centre élargi où il devra continuer d'assurer, pour les habitants de la ville et de son agglomération toute entière et pour les visiteurs nationaux et étrangers, un service d'une qualité exceptionnelle.

L'aménagement des espaces publics principaux en faveur des piétons devra contribuer à améliorer sensiblement les conditions de fréquentation par les usagers des rues et centres commerçants existants.

A l'échelle des grandes unités résidentielles de la périphérie, le réseau commercial devra pouvoir s'affirmer principalement dans les centres de quartiers et dans les ensembles de tissus constitués qui se sont souvent formés autour d'une grand-rue commerçante.

Dans les principales opérations de rénovation et les grandes opérations publiques d'aménagement (la Villette, Citroën, Secteur Seine Sud-Est), il sera veillé à ce que le commerce ne soit pas réduit à la seule forme de grands programmes concentrés mais participe, par son organisation, à l'ensemble de la vie urbaine.

III – Permettre la modernisation des conditions de fonctionnement des activités

Si la réalisation des objectifs qualitatifs d'affinement des activités tertiaires n'est pas contradictoire avec une certaine limitation des effectifs employés à Paris, elle serait incompatible avec un gel des transformations immobilières et l'abandon de toute réalisation nouvelle de locaux de bureaux adaptés.

L'évolution passée montre la réalité de ces besoins et prouve que l'augmentation de l'emploi tertiaire n'est pas, à Paris, directement fonction de l'accroissement du parc de bureaux.

Ce constat ne doit pas étonner car, par beaucoup de ses caractéristiques, le parc de bureaux parisiens n'est pas susceptible, dans son état actuel, d'abriter des activités tertiaires modernes, en raison de son exigüité, de son ancienneté et de son inadaptation.

Il subsiste donc dans Paris, même dans une perspective de stabilisation des effectifs employés, des besoins non négligeables de transformation et de construction de locaux de bureaux. Ce mouvement immobilier devra être proportionné aux nécessités nées du desserrement, de l'affinement et de la modernisation. L'un des enjeux de la politique d'aménagement de Paris est que ces réalisations nouvelles — dont le volume doit être réduit, mais dont le principe ne peut être exclu a priori — s'opèrent dans les meilleures conditions de localisation pour l'équilibre spatial de la capitale.

IV — Éviter la diffusion des bureaux sur le territoire de Paris et regrouper les constructions nouvelles

La volonté de défendre la fonction résidentielle dans l'ensemble des quartiers de la capitale et de réduire les migrations alternantes — en particulier celles assurées par le moyen de l'automobile — conduit à préconiser une politique dissuasive à l'égard des implantations de bureaux se réalisant dans le tissu urbain à la faveur d'opérations ponctuelles.

• La politique commune à la majorité des zones de la capitale suivra en conséquence les principes suivants :

— les droits de construire réglementaires affectés aux bureaux seront considérablement réduits en valeur absolue et aussi en valeur relative par rapport à ceux dont bénéficient les autres fonctions,

— la transformation de locaux d'habitation en bureaux, qui pourrait apparaître comme une solution de rechange à la construction rendue plus



Le quartier de bureaux de La Rapée contigu à la gare de Lyon.

difficile, devra être strictement interdite sous la réserve de quelques exceptions particulièrement justifiées,

— en sens inverse, il pourra se révéler souhaitable de mettre en place un système incitant à la réaffectation à l'habitat d'immeubles aujourd'hui utilisés pour des activités de bureau,

— la politique de l'agrément, mieux que celle découlant de la redevance, permettra à la collectivité de choisir les implantations ou extensions nouvelles qu'elle jugera souhaitables ou admissibles en fonction de ses objectifs généraux de renforcement du rôle de Paris en tant que métropole économique.

• Il importe, parallèlement, de ménager des possibilités de modernisation sans densification dans la partie la plus vieille du centre des affaires.

Dans un contexte de baisse générale des droits de construire des bureaux, il semble nécessaire de maintenir ouvertes, dans certains quartiers, des possibilités de réaménagement et de modernisation, sous peine de provoquer à terme le dépérissement progressif de ces secteurs sans qu'appa-

raissent des fonctions nouvelles susceptibles de prendre le relais des affaires qui y sont implantées.

• Pour permettre à la vie économique de s'exercer convenablement dans Paris, pour rendre efficace et maintenir à long terme un contrôle vigoureux des implantations dispersées, il est nécessaire de mettre en œuvre dans la capitale une politique active d'aménagement de secteurs d'accueil adaptés à la vie des entreprises et pouvant regrouper des établissements privés ou des administrations aptes à se desserrer à partir du centre et les entreprises nouvelles de haut niveau désireuses de s'implanter dans Paris.

Par leur conception générale, mieux que des implantations dispersées, ces pôles nouveaux d'activités permettront d'assurer la rapidité des relations professionnelles. Par leur localisation dans l'Est de la ville et aux principaux points de rupture de charge des transports en commun, ils contribueront au rééquilibrage des activités à l'intérieur de la capitale et par rapport à sa Région. Tel devrait être l'un des objectifs des opérations à entreprendre dans le secteur Seine Sud-Est.

C – Soutenir les activités industrielles et artisanales.

I – Garder une activité industrielle adaptée et éviter le rejet ou la disparition des artisans

La tendance à la diminution des emplois secondaires est telle qu'elle se traduirait, si le mouvement actuel se poursuivait, par une disparition presque totale de ce secteur économique vers la fin du siècle, du moins sous sa forme originale d'activité de fabrication. Le secteur secondaire ne compterait plus alors que des emplois de « cols blancs ».

• Le maintien d'un nombre minimum — qui ne semble pas loin d'être atteint — d'emplois industriels et artisanaux doit constituer un des objectifs de la politique d'aménagement de la capitale.

Les raisons qui militent en faveur de cet objectif sont de plusieurs ordres ; il s'agit :

— principalement de raisons de nature sociologique. Il paraît important de conserver des emplois de fabrication dans les quartiers de Paris où ils constituent un élément d'équilibre important qui, s'il disparaissait, entraînerait une transformation de la structure socio-professionnelle des résidents ;

— de raisons économiques. Il conviendra en particulier d'assurer la place dans Paris de tous les

services lourds nécessaires au fonctionnement de la capitale, en particulier pour son approvisionnement. Par ailleurs, les industries très modernes, telles que la chimie de laboratoire non polluante, l'électronique ou les productions très raffinées, ont leur place dans la capitale ;

— de raisons de nature urbanistique. Certaines branches d'activités méritent d'être conservées dans Paris pour le rôle propre qu'elles jouent dans la vie urbaine du fait de leur imbrication étroite avec les autres fonctions dans le tissu parisien. Il s'agit essentiellement des activités de l'habillement, de la presse et de l'imprimerie, présentes dans toutes les grandes métropoles, et des activités artisanales induites par la population ou les entreprises tertiaires.

• Le maintien indispensable d'une activité industrielle et artisanale n'est cependant concevable et réalisable que sous une forme adaptée, compte tenu des impératifs d'amélioration de l'environnement et de réorganisation de l'occupation du sol. Il est ainsi souhaitable d'assurer le transfert hors de Paris des industries sales et bruyantes pour le voisinage et des activités qui nécessitent trop d'espace et emploient un faible nombre de travailleurs.

II — Renforcer la panoplie des moyens propres à défendre les activités industrielles et artisanales

• Il convient tout d'abord d'écarter, dans les règlements d'urbanisme, les dispositions qui incitent à la disparition des entreprises de fabrication et pénalisent ou interdisent leur extension, leur modernisation, voire leur implantation :

— pour permettre le maintien sur place des activités de fabrication qui demeurent aujourd'hui encore dans Paris, il est nécessaire d'écarter le plus possible des secteurs géographiques où elles sont nombreuses la pression immobilière et foncière; c'est pourquoi, dans ces zones, les droits de construire affectés aux bureaux, mais aussi à l'habitat seront faibles ou modérés, suivant l'état actuel du tissu;

— au contraire, pour encourager les entreprises qui désireraient se moderniser ou s'étendre dans ces quartiers, un coefficient d'occupation du sol fort sera fixé pour les activités, grâce auquel le constructeur pourra avoir intérêt à réaliser, pour tout ou partie de son programme, des locaux de fabrication;

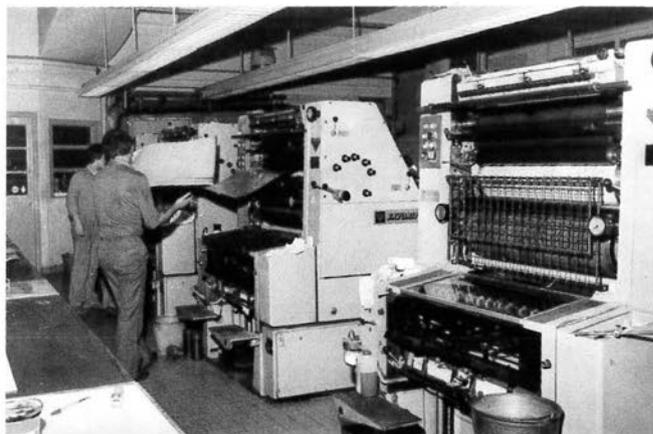
— ceci implique parallèlement une adaptation plus libérale des règles d'utilisation du sol relatives aux établissements industriels, tout au moins pour ceux échappant à la loi de 1917 sur les établissements incommodes, dangereux ou insalubres, et une application très ouverte de la politique des agréments à l'intérieur de Paris.

• Mais ces dispositions réglementaires ne constituent qu'un préalable à une politique des activités secondaires dont les moyens nouveaux sont à définir dans le domaine des incitations et des aides financières :

— pour restreindre l'intérêt qu'une entreprise industrielle ou artisanale peut avoir à quitter son implantation parisienne, il est indispensable, tout d'abord, de supprimer toutes les incitations financières encourageant leur départ mises en place dans le cadre de la politique de décentralisation industrielle. La redevance pour l'installation d'activités de fabrication dans la capitale devrait être, sinon totalement supprimée, au moins modulée en fonction de la vocation industrielle ou plurifonctionnelle des différents quartiers de Paris;

— tout établissement industriel ou artisanal qui procéderait à une extension, ou qui se réinstallerait dans Paris après un départ de son emplacement pour modernisation ou par suite d'une expropriation, pourrait être exonéré de la redevance;

— un certain nombre d'avantages fiscaux, dont les points d'application les plus efficaces sont à rechercher et à déterminer, pourraient être concédés aux entreprises de fabrication parisienne en cas d'extension ou de réinstallation dans Paris sous réserve d'un certain nombre de conditions tenant à leur nature et à leur effet.



La grande diversité des entreprises industrielles et artisanales et la haute qualification de la main-d'œuvre parisienne constituent autant de raisons en faveur d'une politique de maintien des activités de fabrication dans la capitale.

• L'ensemble de ces dispositions ne prendront tout leur sens et n'auront d'efficacité que si la collectivité publique engage un certain nombre d'actions en faveur de l'accueil des entreprises artisanales et industrielles. Il convient particulièrement de définir des mesures favorisant le maintien sur place ou l'intégration des activités artisanales dans le processus de rénovation-réhabilitation. Dans le cadre de ces interventions publiques, et dans les secteurs où elles sont aujourd'hui fortement implantées, ces activités devraient faire l'objet de programmes de construction de locaux intégrés (par exemple selon le mode des « hôtels industriels » testés en Suède), aidés par la collectivité publique qui opérerait une pérennisation de la charge foncière entre les divers éléments du programme.

3 Eviter une dissociation géographique trop marquée entre les diverses fonctions de la ville.



A – Combattre la séparation croissante des lieux de travail et des zones de résidence.

- Alors que le mélange et la superposition des fonctions et des activités formaient autrefois l'une des caractéristiques de la capitale, l'évolution récente tend à les séparer de manière de plus en plus rigide et aboutit en particulier à un éclatement dans l'espace des fonctions d'habitat et de travail.

Les secteurs de la ville voués de manière sans cesse plus exclusive à l'exercice du travail, au centre et à l'Ouest, principalement du fait de la baisse de leur population résidante, et les quartiers de plus en plus réservés à la résidence, à l'Est et au Nord-Est, essentiellement en raison du départ des activités industrielles, tendent de plus en plus à se distinguer les uns des autres et à se localiser dans des parties opposées de la ville.

- Ce phénomène est encore plus aigu du point de vue qualitatif, si l'on considère aussi la nature et le

dynamisme des activités exercées, la structure socio-professionnelle de la population résidant ou travaillant dans les diverses zones ou le degré d'équipement de leur parc de logements.

- Un tel déséquilibre est d'autant plus grave qu'il se prolonge, et même s'accroît, à l'échelle de l'agglomération toute entière. Ainsi, les raisons propres à la ville de Paris de lutter énergiquement contre une aggravation de la séparation des différentes fonctions dans l'espace, et qui tiennent avant tout à la volonté de préserver partout dans la capitale une importante fonction résidentielle, se conjuguent-elles avec les impératifs régionaux visant à une meilleure distribution des emplois à l'intérieur de l'agglomération, et conduisent-elles à regarder la revitalisation de l'Est de Paris et de sa région comme l'une des orientations clés de la politique d'aménagement et d'urbanisme.

B – Rééquilibrer Paris vers l'est.

- La politique de rééquilibrage de Paris vers l'Est traduit une volonté clairement exprimée de la collectivité d'accentuer particulièrement ses efforts d'aménagement dans cette partie de la ville et de renforcer son contrôle sur l'évolution de la zone Ouest, tant dans le domaine de l'emploi qu'en ce qui concerne la fonction résidentielle.

- C'est ainsi que, dans le cadre de la limitation du nombre des emplois exercés dans Paris, le secteur tertiaire devra connaître un arrêt de son extension géographique dans les arrondissements de l'Ouest et aux abords de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes, et un certain desserrement de ses effectifs actuels et reportera vers l'Est de la capitale les points nouveaux d'implantation nécessaires à sa modernisation et au maintien de son dynamisme. C'est dans le secteur Seine Sud-Est, aux abords de la Gare de Lyon et de la Gare d'Austerlitz en particulier, qu'il conviendra d'opérer l'essentiel de ces implantations de bureaux dont l'importance doit naturellement rester mesurée.

Il conviendrait que la puissance publique montre l'exemple en ce sens et regroupe dans l'Est certains grands services publics propres à jouer un effet d'entraînement.

Dans le même temps, l'effort recommandé afin de freiner le rythme de la désindustrialisation devrait avoir ses principaux effets à l'Est où il atteint ses niveaux records et provoque une effusion des emplois.

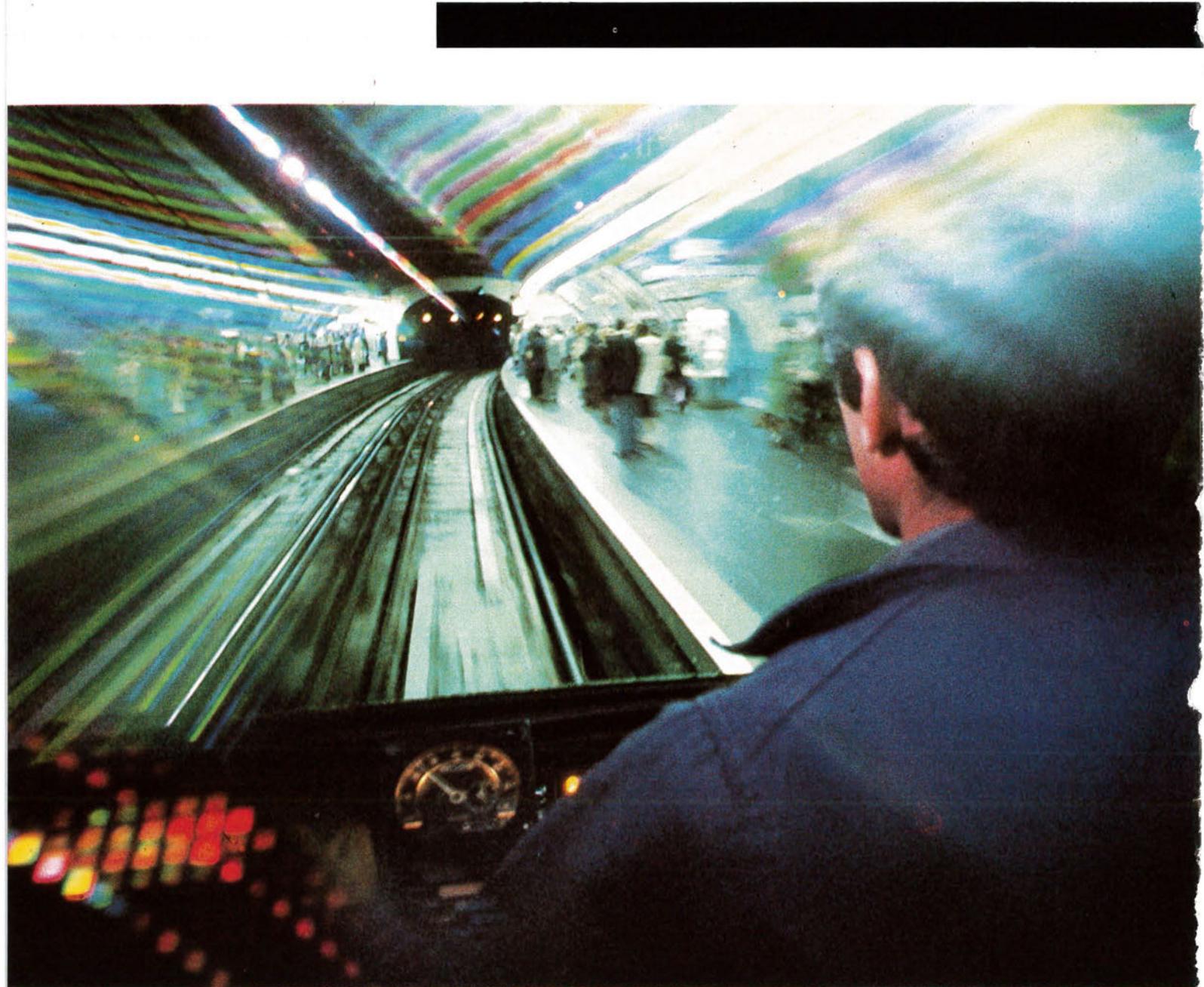
- Ces actions en matière d'activités économiques devront s'accompagner d'un important effort en matière d'habitat, aussi bien en ce qui concerne son amélioration dans les quartiers où il présente aujourd'hui un état déficient, qu'en matière de création de logements nouveaux sur des grandes emprises réaffectées à la fonction résidentielle et aux équipements. Le lancement de programmes ambitieux de réhabilitation-rénovation propres à résorber le sous-équipement et le surpeuplement d'un nombre important de logements sont des conditions indispensables au rééquilibrage de la capitale vers l'Est.

Chacune de ces interventions fournira l'occasion d'accroître le nombre et la qualité des équipements de secteur et de voisinage, qui font largement défaut dans cette partie de la ville, et d'y implanter quelques grands équipements aujourd'hui hors de portée du large public de l'Est parisien.

- Enfin, les grands travaux d'infrastructure de transports devront, en priorité, accroître la desserte de l'Est, particulièrement en renforçant les conditions d'accessibilité aux grandes gares du Sud-Est (Lyon, Austerlitz) et du Nord-Est, et en améliorant leurs conditions de fonctionnement.

Ainsi pourra-t-on, conformément aux dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, assurer les conditions d'un recentrage du cœur de l'agglomération et contribuer à l'essor de la banlieue Est.

4 Développer et améliorer les moyens de déplacement.



A – Faire face à une extension prévisible des besoins et assurer une meilleure qualité des déplacements.

La multiplicité, la facilité des échanges sont des éléments constitutifs de la vie urbaine. Dans l'idéal, l'organisation de la ville doit donc tendre à en offrir la possibilité sans en imposer la contrainte.

1) Malgré les effets que l'on peut attendre de la politique générale qui vient d'être définie à l'égard des grandes fonctions de la ville et de leur localisation, le système des transports parisiens devra faire face, globalement, à un accroissement des déplacements; cet accroissement prévisible, souhaitable parce que lié à la vitalité même de Paris, est le résultat de plusieurs facteurs :

– les efforts engagés pour une meilleure localisation des activités et de l'habitat ne pourront éviter complètement une certaine augmentation des migrations alternantes;

– dans un contexte de renforcement de la part des emplois du secteur tertiaire dans l'économie parisienne et d'affinement de celle-ci, les déplacements d'affaires connaîtront un développement important;

– par suite de la transformation du mode de vie et des changements de structure dans la consommation des ménages, les déplacements liés à la vie quotidienne (achats, visites, démarches, etc.) ou aux loisirs se développeront;

– à l'inverse, le trafic des poids lourds et les transports de marchandises dans Paris seront progressivement réduits aux besoins propres d'approvisionnement de la capitale et à une distribution finale des produits.

La politique des déplacements proposée ne devra pas seulement répondre à ces nouveaux besoins. Elle se souciera aussi d'améliorer les mauvaises conditions actuelles dans lesquelles s'opèrent les déplacements de personnes, la cir-

culatation et le stationnement des véhicules dans Paris.

2) Pour satisfaire cette demande accrue et plus exigeante de déplacements, une politique des transports ambitieuse et globale doit être mise en œuvre dans Paris.

L'analyse du contexte parisien a montré qu'une offre nouvelle de voirie ne pourrait répondre à l'évolution des besoins. Les capacités supplémentaires que l'on peut envisager d'obtenir par le moyen de grands travaux sont en effet physiquement limitées, notamment par les coûts sociaux trop élevés des infrastructures nouvelles dans le cœur d'une agglomération, en particulier l'importance des investissements nécessaires à leur réalisation et les effets de celle-ci sur l'environnement et le cadre de vie. Sans rapport avec la croissance attendue de la mobilité de la population parisienne, ces capacités nouvelles risqueraient d'ailleurs d'être rapidement absorbées par des mouvements supplémentaires de véhicules ramenant le système à un état d'encombrement comparable à la situation présente.

Ce sont donc les moyens de transport collectif aujourd'hui les plus fréquentés – améliorés par d'importants progrès technologiques dans le matériel et la gestion – qui constitueront le support essentiel de la politique des transports à Paris comme dans la Région.

Celle-ci devra s'appuyer avant tout sur leur renforcement et procéder à une redéfinition du rôle de la voirie. Elle tendra de la sorte à se dégager des tendances d'évolution récemment constatées et à offrir les possibilités réelles de rendre aux citoyens une partie des espaces publics aujourd'hui accaparés par l'automobile.

B – Assurer les migrations alternantes par la priorité aux transports en commun.

Les migrations alternantes entre Paris et sa banlieue (1.215.000 en 1975) sont considérables et la politique d'aménagement de Paris et de sa Région doit tendre à réduire strictement leur augmentation. Mais elles ne résultent pas uniquement de l'inadéquation quantitative entre l'emploi et l'habitat offerts dans les différents espaces de la Région Parisienne. Celle-ci forme une unité à l'inté-

rieur de laquelle les choix des individus, particulièrement en matière de travail, doivent pouvoir continuer de s'exercer entre de multiples localisations et ceci même dans le cadre d'un rapprochement souhaitable entre les diverses fonctions urbaines. Celui-ci ne saurait donc supprimer le recours à des déplacements importants, même s'il doit viser à en limiter la croissance.

L'énorme demande de déplacements domicile-travail est naturellement concentrée sur les périodes de pointe du matin et du soir, qui, les capacités offertes étant limitées, se sont progressivement étalées au cours des dernières années; les encombrements, principalement sur la voirie, se sont étendus à une partie toujours plus importante de la journée. Cette situation et la convergence des actuels points d'aboutissement des déplacements imposent le recours prioritaire aux transports en commun.

1) En premier lieu, pour mieux répartir la charge de transport, il conviendra de tirer le plus large parti du potentiel d'accessibilité qu'offrent les gares à leur environnement immédiat, particulièrement dans le cadre du secteur Seine Sud-Est où les abords des gares de Lyon et d'Austerlitz permettront l'accueil des emplois tertiaires desserrés du centre des affaires et d'entreprises nouvelles.

2) Le développement des infrastructures ferrées sous toutes leurs formes constitue le moyen essentiel pour assurer la majeure partie des déplacements quotidiens entre Paris et son agglomération.

a) Le développement du réseau ferré régional constituera la base de cette politique de renforcement des infrastructures ferrées. Il contribuera, selon l'objectif du Schéma Directeur Régional, à « assurer l'unité de la région urbaine en permettant les déplacements rapides des personnes entre ses différentes parties et en facilitant les échanges intrarégionaux », particulièrement entre les pôles urbains traditionnels et nouveaux (Paris, les aéroports, les villes nouvelles). Dans le même temps, il offrira un indispensable moyen de circulation rapide à l'intérieur même du périmètre de Paris.

b) Le rôle du métro classique évoluera sensiblement compte tenu de l'extension considérable de l'agglomération et de la création d'un réseau express régional :

— l'extension du métro hors Paris constitue un des objectifs essentiels de la politique régionale en matière de transports ;

— l'interconnexion des réseaux régionaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. devra être complétée par des jonctions urbaines directes supplémentaires mettant en communication la gare du Nord et la gare Saint-Lazare d'une part, les gares du Nord et de l'Est et les gares de Lyon et d'Austerlitz d'autre part ;

— des tronçons nouveaux du réseau métropolitain devront être réalisés pour assurer la desserte des quartiers de Paris encore mal irrigués aujourd'hui par ce moyen de transport et celle des zones appelées à un développement futur ;

— la nécessité de desservir les zones périphériques de la capitale, mal couvertes jusqu'à présent par les transports en commun, mais également celle d'assurer une distribution homogène des trafics sur l'ensemble des branches du réseau, conduit à préconiser la réutilisation des infrastructures de rocade de l'ancienne petite ceinture ;

— la desserte interne de Paris par le métro sera améliorée par la modernisation du matériel et des conditions d'exploitation de manière que soient assurés une grande régularité du service et un confort accru, notamment pendant les périodes de pointe. Ceci nécessite que soient établies le plus de connexions possibles entre les différentes lignes régionales (R.E.R., S.N.C.F.), que soient réalisées toutes les correspondances nouvelles permettant les échanges entre les divers réseaux régionaux et urbains (petite ceinture, métro) et que les structures d'échanges soient améliorées. Les correspondances avec les transports en commun de surface devront être facilitées.

3) Conjointement une amélioration substantielle du service des autobus permettra de renforcer encore les transports collectifs. La souplesse d'exploitation de ce mode de déplacement doit être mieux utilisée, notamment grâce à l'établissement d'une fréquence de passage suffisante et régulière, dans Paris comme en banlieue. Les actions entreprises dans le domaine tarifaire, ou en ce qui concerne la création de couloirs réservés, ont d'ailleurs déjà apporté des résultats encourageants et elles devront être étendues de manière que soit formé un réseau complet de circulation propre au bus et également utilisé par les taxis.

4) Enfin, il sera apporté une attention constante aux progrès technologiques effectués dans le domaine des transports urbains. Cependant l'évolution récente qui a fait apparaître les objections opposées aux modes nouveaux de transports en zone urbaine sur le plan de la technique comme dans le domaine de l'environnement conduit à penser qu'à moyen terme au moins leurs possibilités demeurent limitées. Dans les années à venir les progrès effectués porteront d'abord vraisemblablement sur l'aide aux piétons.

C – Redéfinir le rôle de la voirie en prenant en compte l'ensemble de ces usagers.

La stabilisation du nombre des déplacements automobiles s'effectuant dans Paris, amorcée au cours des dernières années, et la mise en œuvre de

la politique de priorité aux transports collectifs, qui devra permettre la réduction au strict nécessaire du nombre des migrations assurées en automobile,

permettent de prendre le niveau actuel de circulation comme situation de référence à partir de laquelle il est nécessaire de redéfinir l'utilisation de l'espace viaire par ses multiples usagers : voitures particulières en circulation ou en stationnement, taxis, autobus, voitures de livraison, deux-roues, piétons, etc. La prise en compte d'exigences parfois concurrentes, dans un espace restreint sur lequel pèsent de nombreuses contraintes, nécessite une approche globale qui trouve dès maintenant l'occasion de s'élaborer dans le cadre du plan de circulation de Paris.

a) Dans cet esprit la création de voiries primaires nouvelles sera limitée à quelques opérations susceptibles d'apporter des gains de capacité locaux jugés nécessaires pour améliorer les accès et sorties de Paris ou le fonctionnement des zones particulièrement importantes au plan des déplacements.

b) La gestion globale du réseau viaire permettra de faciliter les mouvements des véhicules dans Paris. Cette gestion se fondera sur l'organisation du réseau – en complétant le système de sens uniques – et sur son équipement par des moyens techniques adaptés, pouvant aller des feux tricolores synchronisés sur certains itinéraires, à une gestion par ordinateur de l'ensemble des carrefours des zones les plus sensibles. La nature et l'implantation de ces équipements seront décidées dans le cadre des études de plans de circulation qui seront conduites en tenant compte également des impératifs des autres usagers de la voirie : transports publics de surface, deux-roues et piétons.

c) La politique du stationnement – conçue comme partie de la politique d'ensemble des déplacements – contribuera à modifier l'utilisation de la voirie dans le sens souhaité.

- Les migrants seront dissuadés d'accéder en automobile aux quartiers les plus actifs par un ensemble de mesures réglementaires et tarifaires dont la plupart sont déjà en vigueur (limitation de la construction d'emplacements de garages liés aux emplois de bureaux dans le centre; limitation de la durée et paiement du stationnement sur la voirie publique). Une offre accrue de places dans les parkings de dissuasion complétera utilement ces mesures.

- La mise en place de nouveaux parcmètres en vue de favoriser le stationnement de courte durée, essentiellement lié aux activités commerciales et d'affaires, devra être conçue en tenant compte à la fois des nécessités d'écoulement de la circulation et de stationnement des résidants.

- En effet, la politique globale qui sera mise en œuvre s'attachera surtout à résoudre le problème essentiel du stationnement des véhicules des habitants, d'ailleurs nettement majoritaires sur la voirie. Dans cette optique, il paraît urgent de mettre un terme à la disparition des garages

commerciaux très rapide au cours des dernières années. Ainsi, dans certains cas, la collectivité publique pourrait-elle être conduite, par exemple, à acquérir des garages existants afin d'éviter leur destruction. Elle encouragera la construction d'établissements nouveaux.

- Pour résoudre les problèmes spécifiques rencontrés dans les diverses zones de Paris par les résidants ne disposant pas d'une place de garage privée, il conviendra de favoriser :

- une meilleure utilisation de l'offre importante créée dans les opérations de construction;

- la possibilité pour les voitures des résidants de stationner dans les voies équipées de parcmètres grâce, par exemple, à un système d'abonnement;

- la construction d'emplacements supplémentaires dans les quartiers denses et peu équipés en garages; des terrains convenablement choisis pourraient être réservés à cet effet dans les documents d'urbanisme, et la collectivité pourrait prendre l'initiative de la construction de places de garage destinées à l'usage des résidants.

d) La rationalisation de l'usage du réseau de voirie permettra de dégager des capacités nouvelles qui, en particulier dans le centre, ne seront pas affectées pour l'essentiel aux véhicules particuliers, mais devront servir à favoriser les autres modes de déplacement (transports collectifs de surface, piétons).

Ce sera le cas du réseau d'autobus urbains dont la restructuration complète sera menée à bien. Ceci implique la poursuite de la politique de couloirs de circulation qui a permis un premier redressement du trafic de ce réseau. La très forte augmentation de clientèle des autobus due à la mise en place récente de la carte orange est une raison supplémentaire importante de poursuivre l'effort entrepris.

e) Cette nouvelle distribution de la voirie accordera une part beaucoup plus conséquente qu'aujourd'hui aux piétons.

Cet effort en faveur des piétons sera entrepris en priorité à la fois aux endroits remarquables par les très forts flux piétonniers qui les parcourent – points de rupture de charge des transports en commun par exemple –, dans les sites historiques et architecturaux majeurs, dans les centres d'animation principaux de la capitale et aussi de ses différents quartiers. Les aménagements qui seront nécessaires à la réalisation de cet objectif pourront revêtir des formes variées depuis de simples élargissements de trottoirs existants et l'amélioration des traversées de la chaussée jusqu'à une stricte réservation des voies aux piétons avec traitement des sols, du mobilier urbain et des façades riveraines. Ces aménagements viseront à constituer des cheminements reliant les différents lieux majeurs d'intervention et offrant sur leur parcours une grande diversité d'ambiance et d'animation.

5 Mettre en valeur le cadre de vie et accroître les équipements collectifs.

Défendre le milieu urbain contre les nuisances de toute nature, assurer aux citoyens les équipements collectifs qui leur sont indispensables en dépit du coût très élevé, notamment d'ordre foncier, que représente leur réalisation, constituent une orientation fondamentale de la politique d'aménagement de la capitale. Un effort dans ce domaine justifie et conditionne les options retenues en ce qui concerne le niveau de la population et des activités.

En dehors d'actions générales, comme la lutte contre le bruit et la pollution atmosphérique, qui relèvent surtout d'une réglementation à l'échelle nationale, ou de la politique déjà décrite concernant les activités ou la circulation automobile, les principaux points d'application de cette action consistent :

- à aménager des espaces verts et des espaces libres et à restituer au piéton des zones de promenade et de passage;*
- à développer les équipements collectifs.*

A – Aménager des espaces verts et mettre en valeur l'espace public.

- La création d'espaces verts dans la ville est aujourd'hui l'une des demandes les plus souvent formulées par le Parisien à l'égard de la capitale, et l'une des exigences ressenties comme les moins satisfaites.

En milieu dense la réponse à ce souhait ne peut résider que dans une politique globale d'aménagement incluant, avec la création ou l'amélioration de jardins et de parcs, le traitement de l'espace public et la mise en valeur des sites de la capitale : berges des canaux et rives du fleuve en particulier.

- En ce qui concerne les espaces verts, seront à la fois recherchés : la protection et la réhabilitation de toutes les surfaces plantées existantes, l'ouverture au public de certaines de celles qui lui sont aujourd'hui inaccessibles, l'accroissement du patrimoine de Paris en parcs urbains de bonne taille et le développement des jardins de proximité. La période d'application du Schéma Directeur permettra, grâce à la réaffectation de grandes emprises (les Halles, Bercy, Citroën, la Villette, les abattoirs de Vaugirard...), de renouer avec la tradition de création d'espaces verts majeurs interrompue depuis près d'un siècle. La réalisation

de squares et de jardins de proximité apparaît tout aussi prioritaire, dans une perspective de défense de la fonction résidentielle et spécialement d'une population jeune, particulièrement dans les secteurs où les espaces verts représentent les plus faibles superficies par habitant : le centre rive droite et la majeure partie de l'Est et du Nord-Est de la capitale.

- Mais, en particulier dans le centre, la difficulté de libération des terrains, l'absence de grande opération d'aménagement – à l'exception de celle des Halles – rendra difficile la création de jardins. C'est pourquoi, entre autres raisons, il convient de développer une action vigoureuse de mise en valeur de l'espace public. Dégagés de la circulation et du stationnement des automobiles, certaines places, certains cheminements, peuvent offrir au citadin des itinéraires de promenade, des espaces de détente et de rencontre remplissant, d'une façon différente, une partie des fonctions urbaines de l'espace vert. De même, la réhabilitation ou l'aménagement du site de la Seine et des canaux contribueront grandement à l'amélioration du cadre de vie parisien, en réalisant une symbiose entre l'élément naturel et la vie urbaine.



Le site du bassin de l'Arsenal, à la jonction des canaux parisiens et de la Seine.

B – Renforcer les équipements majeurs de secteur.

Indépendamment des grands équipements, de nature exceptionnelle, pouvant répondre à l'apparition de besoins ou de modes d'expression culturels nouveaux, difficiles sinon impossibles à programmer, mais que Paris doit pouvoir accueillir le moment venu, il existe une catégorie d'équipements classiques de grande taille et à large aire d'influence dont le Schéma Directeur doit fixer le cadre du développement.

I – L'équipement hospitalier

La création, au cours de la dernière décennie, d'un important programme de nouveaux hôpitaux hors de Paris a naturellement contribué à un meilleur équilibre des charges à l'intérieur de la Région Parisienne.

Le rôle joué par l'équipement hospitalier parisien au niveau national, voire, dans certains domaines, international, les caractéristiques propres de la population parisienne – importance des personnes âgées –, l'âge des bâtiments de nombreux hôpitaux, imposent un effort, sinon d'extension, du moins de rénovation, de modernisation, de transformation des équipements existants.

La réalisation de deux hôpitaux modernes dans le cadre des opérations d'aménagement de la Villette et de Citroën permettra le regroupement de certains services (Boucicaut, Hérold, Bretonneau...) exercés aujourd'hui dans des conditions insatisfaisantes et dont les emprises et les constructions actuelles pourront être soit libérées, soit réutilisées pour tout ou partie par d'autres équipements de santé (maison de cure médicale notamment).

Le programme de modernisation des hôpitaux parisiens sera poursuivi de manière à élever leur niveau de service, à les adapter aux conditions modernes d'hospitalisation et aux techniques nouvelles de soin.

Des formes nouvelles d'hospitalisation seront développées, en particulier pour assurer dans de bonnes conditions les séjours de moyenne et de longue durée des malades ou convalescents. Ceci vaut particulièrement pour les personnes âgées. Un important programme de maisons de cure médicale sera engagé, de manière à offrir à terme au moins 5 000 lits supplémentaires destinés au troisième âge et répartis en unités de taille restreinte (200 à 400 lits) implantées dans un grand nombre d'arrondissements parisiens.



La plaine des sports de Vaugirard (15^e arrondissement).

II – Les grands équipements sportifs

En ce qui concerne les équipements sportifs, le problème parisien est étroitement lié à celui de l'agglomération. En effet, la population de Paris ne peut trouver que sur le territoire des communes avoisinantes la plupart des grands espaces dont elle a besoin. En revanche, les habitants de la banlieue viennent actuellement chercher à Paris même des stades de haute compétition, des installations spécialisées, des installations de spectacle sportif au niveau de l'agglomération.

Les possibilités de réalisation de quelques surfaces sportives importantes destinées au spectacle devront être ménagées à la périphérie où elles pourraient prendre place dans le cadre des grandes opérations publiques d'aménagement (secteur Seine Sud-Est, la Villette...).

Des terrains d'entraînement et des terrains de grand jeu seront aménagés, notamment dans le cadre de la plaine de Vaugirard; le Bois de Vincennes peut aussi se prêter à de telles réalisations.

III – Les équipements universitaires

La progression constante des besoins en matière d'enseignement supérieur sera essentiellement absorbée par les établissements universitaires nouveaux qui seront créés en Région Parisienne suivant la politique de rééquilibrage entre Paris et son agglomération engagée en ce domaine.

Mais les universités établies dans la capitale devront pouvoir développer les activités de recherche et d'enseignement de très haut niveau et

s'adapter aux besoins nouveaux liés, par exemple, à l'extension de la formation permanente ou des activités culturelles du troisième âge. Leur domaine bâti devra être modernisé.

IV — Les équipements culturels

La vie culturelle de la capitale, son rayonnement international, seront affirmés par la création de quelques équipements majeurs : centre Georges Pompidou, gare d'Orsay. D'autres initiatives, qui ne peuvent aujourd'hui être strictement définies (Maison du cinéma et de l'audiovisuel, Maison de l'enfance, Centre de la technologie moderne, etc.) pourront prendre place dans les aménagements importants (la Villette, Seine Sud-Est, Citroën).

La nécessité d'une bonne diffusion de l'animation culturelle au travers de l'ensemble de Paris devra conduire à remédier à une répartition actuelle qui met ces activités hors de la portée d'un large public, et notamment des résidents de l'Est parisien. Ce n'est que pour la fraction la plus mobile de la population, jouissant d'un niveau de revenus et de culture élevé, que musées, théâtres, salles de concerts, bibliothèques, centres d'expositions, regroupés au centre ville, peuvent être considérés comme des équipements de secteur. Un rapprochement dans l'espace, et plus encore le développement de formes de relations avec le public encore trop rares, sont indispensables pour susciter la fréquentation des catégories les plus modestes de la population.

C — Accroître les équipements de voisinage.

Pour conserver à Paris une population jeune et variée, il est nécessaire non seulement d'améliorer l'habitat, mais également de mettre à la disposition des résidents un ensemble d'équipements collectifs adaptés.

Le développement et l'évolution des besoins en matière d'éducation, d'activités socio-éducatives, de santé, la nécessité de l'action sociale en faveur des personnes âgées, des travailleurs étrangers et des handicapés, les demandes, de plus en plus expressément formulées par la population, de services collectifs amènent la collectivité publique à diversifier le champ de son action et à renforcer l'offre d'équipements.

La situation propre à la capitale conduit à proposer que l'action en matière d'équipement de voisinage y soit conduite suivant deux lignes directrices :

1. Améliorer le fonctionnement et la conception des équipements.
2. Éliminer les carences les plus notables.

I — Améliorer le fonctionnement et la conception des équipements

Il ne paraît pas réaliste d'imaginer que tous les obstacles fonciers et financiers à la solution des problèmes d'équipement dans la capitale puissent être complètement levés. Aussi convient-il de définir une politique plus coordonnée des divers services publics conduisant, par exemple, ceux-ci à

utiliser au mieux, dans l'intérêt de la population parisienne, leur patrimoine respectif et à assurer en commun la gestion d'équipements remplissant plusieurs fonctions. Ces procédures nouvelles pourront être mises en place à partir d'une programmation effectuant la synthèse des offres et des demandes d'équipements de voisinage et précisant les impératifs de localisation au moyen de schémas directeurs d'équipement sectoriels.

Dans cette optique, le champ des mesures concevables est très large :

— Tout bâtiment périmé pour sa fonction initiale devrait faire l'objet d'une étude de réaffectation et être modernisé en conséquence.

Une nouvelle conception du rôle des bâtiments scolaires pourrait être promue afin de permettre l'utilisation à plein temps des locaux comme support d'activités non strictement scolaires (formation permanente, associations de quartiers, clubs de loisirs).

— Les regroupements d'équipements (par intégration dans une même construction ou par localisation sur un même terrain) sont à rechercher.

— La politique de localisation des équipements doit tendre, à chaque fois que cela est possible, au rapprochement avec les centres de quartiers existants. Dans les opérations d'aménagement nouvelles, leur emplacement sera choisi de manière à ce qu'ils participent à la création de la vie de quartier.

— Enfin, les conditions de fonctionnement et de gestion des équipements doivent de plus en plus faire place à la participation des utilisateurs.

II — Éliminer les carences les plus notables

La dépopulation de Paris est, par elle-même, un facteur de résorption du déficit de certains équipements. Mais, certaines mutations structurelles (vieillesse, travailleurs migrants plus nombreux) sont génératrices de besoins supplémentaires. L'objectif du Schéma Directeur doit donc être de faire porter l'effort sur les équipements pouvant contribuer à freiner le développement de ces tendances démographiques et sur ceux rendus indispensables par les évolutions récentes.

a) Les équipements destinés à la petite enfance.

Le développement des équipements qui s'adressent aux très jeunes enfants est tout à fait prioritaire. L'accroissement du nombre des femmes qui travaillent et de celles qui souhaiteraient pouvoir travailler a suscité le développement d'équipements de garde des enfants en bas âge pendant la journée. Si la protection sanitaire est correctement assurée, les besoins grandissants en crèches et en écoles maternelles sont loin d'être pleinement satisfaits à Paris. Un effort public en ce domaine est primordial.

Les crèches

Sans prendre en compte des calculs trop théoriques, et en considérant la situation actuelle, il paraît nécessaire de recommander le doublement rapide du nombre de places de crèches disponibles et la mise en œuvre d'une politique de localisation visant, en priorité, les arrondissements à faible niveau d'équipement et ceux où la fonction résidentielle doit être particulièrement défendue.

Les écoles maternelles

Le secteur pré-scolaire connaît une rapide évolution de la demande; l'école maternelle n'est plus considérée seulement comme une garderie pour l'enfant dont la mère travaille. Son rôle dans l'éveil de l'intelligence de l'enfant, dans la découverte par celui-ci de la vie sociale, est de plus en plus affirmé par les enseignants et reconnu par les parents. Aussi assiste-t-on à un développement important de la prise en charge pédagogique des enfants à partir de deux ans jusqu'à l'âge de la scolarité obligatoire en école primaire.

Outre la réduction du nombre des enfants par classe, il apparaît souhaitable de se donner pour objectif à long terme la création du nombre de classes supplémentaires nécessaires à l'accueil de la quasi-totalité des enfants de trois à cinq ans.

b) Les équipements destinés à la jeunesse.

L'enseignement secondaire

L'action à entreprendre en ce qui concerne l'enseignement secondaire comporte deux aspects

principaux : il s'agit d'une part de développer la capacité d'accueil par de nouvelles implantations, et d'autre part de procéder à la réhabilitation de nombreux établissements existants et à l'adaptation de leurs locaux aux nouvelles méthodes pédagogiques.

Pour le premier cycle, les besoins nouveaux s'affirment particulièrement dans les secteurs de rénovation en raison de la composition démographique plus équilibrée de la population qu'ils accueillent. De nombreux locaux de CES provenant d'anciennes écoles primaires et de CEG reconvertis sont inadaptés à leur nouvelle vocation; il faudra doter ces établissements des surfaces annexes indispensables à la pédagogie nouvelle.

En ce qui concerne le second cycle technique, deux actions semblent prioritaires : reconstruction de certains établissements et modernisation des lycées techniques et CET.

Les lycées parisiens classiques ou modernes, outre l'insuffisance de leur capacité d'accueil dans le Nord-Est, sont nombreux à réclamer une modernisation sur place qui viserait non seulement à les rendre plus conformes aux normes de sécurité et plus accueillants, mais aussi à les adapter aux préoccupations pédagogiques actuelles.

Les équipements socio-culturels

A la dissémination et au cloisonnement d'équipements culturels spécialisés et isolés devra être préférée une politique tendant au rapprochement de ce type d'activités avec les équipements scolaires des différents niveaux, et à la réalisation des équipements polyvalents de quartier.

c) Les équipements destinés aux jeunes travailleurs et aux travailleurs migrants.

L'effort à accomplir dans ce domaine est important car il doit tenir compte de l'augmentation du nombre d'étrangers à Paris. Afin de permettre de meilleures conditions d'implantation familiale de ces travailleurs à Paris, une partie des logements devra leur être réservée dans toutes les opérations nouvelles, parallèlement à la création de foyers-logements.

d) Les équipements destinés aux personnes âgées.

La part importante prise par les personnes âgées dans la population parisienne milite pour qu'une réelle priorité soit accordée au développement des services qui leur sont destinés.

Trop souvent, dans le contexte actuel, les personnes âgées qui ne sont pas prises en charge par la famille ou ne bénéficient pas de ressources suffisantes sont vouées aux logements les plus vétustes ou aux hospices.

C'est pourquoi l'objectif doit être de leur offrir la possibilité de choix multiples selon leurs préférences, leur degré de validité et leurs ressources :



Foyer de personnes âgées, rue de l'Ave Maria (4^e arrondissement).



Nouvel hôpital Bichat (18^e arrondissement).



École maternelle rue Mademoiselle (15^e arrondissement).



Jeux d'enfants dans le jardin du Luxembourg (6^e arrondissement).

maintien dans l'habitat traditionnel après réhabilitation ou offre de logements adaptés dans les ensembles sociaux, accueil dans des foyers intégrés à l'habitat social, dans des foyers autonomes ou dans des maisons de cures médicales insérées dans les quartiers.

Le maintien en habitat ancien ou l'intégration à des ensembles sociaux nouveaux sont les solutions qui gardent la préférence de la grande majorité des personnes âgées. Mais cela suppose la mise en place de services communs facilement accessibles : foyers restaurants, dispensaires, centres sociaux, centres de loisirs qui devront être réalisés à l'occasion des opérations de rénovation ou de réhabilitation.

Dans la situation actuelle la réalisation de foyers n'en reste pas moins indispensable. Leur implantation devra permettre autant que possible aux personnes âgées de continuer à résider dans leur quartier.

e) Les équipements sportifs de proximité.

- La stricte application des normes en matière de piscines, terrains et salles de sports, ne revêt aucun sens dans le centre de Paris. C'est à des solutions nouvelles qu'il faut faire appel pour

espérer suppléer ces carences : privilégier les sports peu consommateurs d'espace, profiter des actions de réhabilitation et des actions publiques d'aménagement pour insérer gymnases et salles omnisports, affecter éventuellement certaines parties des espaces verts majeurs à une activité sportive.

- Dans les arrondissements périphériques, afin de poursuivre l'effort d'équipement entrepris dans les zones de rénovation engagées, des opportunités devront être saisies à l'occasion des actions publiques à entreprendre : grandes opérations d'aménagement, opérations publiques de réhabilitation-rénovation.

En matière de piscines, l'effort doit porter sur l'implantation de bassins de petite taille, moins onéreux, susceptibles d'être fréquentés régulièrement par une clientèle de voisinage.

- Une meilleure approche des besoins réels de la population en matière d'équipements sportifs de proximité devrait être entreprise, de manière, par exemple, à en modifier les conditions de fonctionnement et à rendre leur accès plus libre pour renforcer leur fréquentation aujourd'hui trop souvent limitée aux associations et aux groupes scolaires.

6 Préserver le caractère de Paris et affirmer son rayonnement de capitale.

S'il convient d'aménager la Ville de Paris en vue de promouvoir un meilleur exercice de ses fonctions internes et régionales, et une amélioration du cadre de vie qu'elle offre à ses habitants, il est indispensable parallèlement de prendre en compte sa dimension de capitale nationale et de métropole internationale.

Le rayonnement de Paris vient tout à la fois de la qualité de son cadre urbain et du haut niveau de qualification de ses fonctions : direction politique, administrative et économique, recherche universitaire, création culturelle, accueil des touristes.

C'est pourquoi, comme le note le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, « en renforçant un pouvoir d'attraction qui est lié à la sauvegarde de l'image de Paris et à l'amélioration des conditions de vie offertes à ses habitants et à ses visiteurs » la politique d'aménagement « contribuera à confirmer Paris dans son caractère de capitale internationale, économique et culturelle ».

A – Mettre en valeur le site urbain de Paris.

Le site de Paris, tel que la nature et l'histoire l'ont façonné, compose une forme chargée de significations et constitue en lui-même un système riche de références culturelles.

Toute action d'urbanisme dans la capitale devra tenir compte et tirer parti de ce site urbain complexe, des données qu'il tient de la géographie et de la topographie, de la qualité architecturale et des caractères sociaux dont il hérite après de nombreuses étapes d'urbanisme progressive.

1) En premier lieu, à l'échelle globale de Paris, la politique d'aménagement veillera à préserver et à mettre en valeur la morphologie du site de la capitale, assez simple, mais très sensible dans ses points hauts, et qui se nuance à mesure que l'on descend vers le fleuve. Les horizons qu'elle compose ont toujours eu une grande importance pour Paris.

L'organisation de ce paysage naturel ne doit pas être remise en question par la construction de masses bâties dont l'échelle équivalente ou supérieure à celle du relief effacerait toute perception des principaux dénivelés.

La silhouette des créations nouvelles doit au contraire s'harmoniser avec cette topographie, conserver l'étagement des flancs de ses collines (particulièrement à l'Est), marquer l'évasement des rives de la Seine et l'horizontalité des grandes compositions urbaines qui s'articulent sur le fleuve, préserver les dégagements que forment les « cols », mettre en valeur les grands axes majeurs de composition de la ville.

Il sera mis fin à l'exhaussement progressif et généralisé des toits de Paris depuis un siècle. En particulier, partout où, dans le centre historique largement compris, mais aussi dans les quartiers constitués de la couronne, le plafond des hauteurs existant est suffisamment affirmé, il devra s'imposer aux constructions nouvelles.

Une attention particulière sera apportée par la collectivité à la définition des paysages urbains nouveaux que les grandes actions publiques d'aménagement seront appelées à constituer, de manière qu'ils s'inscrivent sans rupture dans le site naturel et construit de la capitale.

A cet égard, trois opérations majeures se dérouleront en des points clés du site de la ville et devront être l'objet, au tout premier chef, de cette préoccupation : l'aménagement des terrains de la Villette, au débouché de la trouée Nord-Est marquée par le cours du canal Saint-Martin et du bassin de la Villette, l'aménagement du secteur

Seine Sud-Est et de l'emprise des terrains Citroën et de ses abords, aux deux portes du fleuve dans la capitale.

2) La préservation et la mise en valeur du paysage urbain de Paris exigent aussi qu'à l'échelle de chacun des quartiers, par une analyse méthodique du parcellaire, des conditions de sa formation, de sa permanence et de ses mutations, par l'étude des voies et de leur orientation, soient saisis les caractères constitutifs du tissu, et que les axes traditionnels d'organisation de l'espace soient insérés dans les structures futures comme catalyseurs de vie urbaine.

Ainsi la notion de protection et de mise en valeur du paysage urbain de la capitale sera-t-elle élargie à la fois dans son champ historique et géographique et dans ses modes d'application.

La sauvegarde du domaine bâti sera assurée très méticuleusement, non seulement à l'intérieur des quartiers les plus anciens, en raison de la valeur architecturale d'un grand nombre de leurs immeubles et de la qualité de leurs espaces, mais aussi dans les ensembles urbains les plus remarquables du XIX^e siècle.

Une conception plus ouverte et plus active de la mise en valeur des caractères propres des quartiers de Paris sera mise en œuvre dans les arrondissements périphériques. Sauvegarder ne doit pas seulement signifier en effet garder en l'état ou restaurer le patrimoine construit du centre historique – même élargi – mais aussi affirmer les lignes constitutives du paysage de la capitale au travers des nécessaires réalisations nouvelles.

L'observance des grandes lignes et du rythme du parcellaire, des directions et des tracés de la trame existante des rues et de l'échelle des bâtiments qui les bordent s'imposera tout particulièrement dans tous les quartiers constitués suivant un mode d'organisation de l'espace et des volumes bien caractérisés.

Il ne s'agit donc pas de figer Paris dans un domaine immobilier souvent vétuste mais de déterminer les conditions d'une évolution cohérente des paysages de la capitale, à l'échelle de la ville comme à celle de la rue, à travers les mutations immobilières.

3) Dans cet esprit, des conceptions nouvelles d'aménagement de l'espace seront recherchées et mises en œuvre à l'occasion des grandes opérations publiques d'aménagement. La modernité ne devra pas s'y manifester par une volonté de rupture avec l'échelle et avec les grandes lignes de composition des tissus riverains, mais plutôt par la





mise en place d'une organisation nouvelle des circulations et de l'imbrication des fonctions propres à assurer une vie urbaine équilibrée et complète dans ces quartiers nouveaux et par la

constitution d'un réseau d'espaces publics riche et varié, bien intégré à la trame des voies des quartiers existants, ouvert sur les éléments majeurs du site.

B – Affiner les fonctions directionnelles et culturelles et développer la fonction d'accueil.

Conformément à la politique nationale d'aménagement du territoire, Paris ne doit pas continuer de centraliser la quasi-totalité des activités décisionnelles françaises. Mais la capitale doit demeurer le principal foyer d'impulsion national et assurer la présence de la France dans le concert des grandes métropoles mondiales.

I – Les fonctions capitales

• Les fonctions majeures de l'État, la diplomatie, les institutions internationales demeureront localisées dans Paris.

Parmi les fonctions administratives, il faut cependant distinguer :

- les organes centraux liés à l'exercice de la fonction gouvernementale, au personnel peu nombreux, et les services numériquement plus importants qui leur sont immédiatement rattachés; leur implantation à Paris est justifiée;
- les grands services d'exécution qui, bien reliés aux précédents par les moyens de communications modernes, pourront constituer les premiers noyaux d'emplois des villes nouvelles.

En compensation, le centre pourra abriter de nouveaux services internationaux ainsi que les grands équipements nécessaires à la satisfaction de besoins nouveaux dans les domaines de l'information et de la culture.

• Dans le domaine universitaire, Paris devra conserver son rôle traditionnel, en particulier en matière d'enseignement et de recherche de très haut niveau. Cette fonction capitale, née voici des siècles, demeure liée au rayonnement international de Paris et à l'accueil qui y est réservé à un contingent exceptionnellement élevé d'étudiants étrangers de 3^e cycle.

• Répartis dans un tissu urbain qui constitue souvent en lui-même un espace culturel à préserver, les équipements destinés à la diffusion et au rayonnement de la culture et de l'information doivent rester et se développer dans Paris.

La mise en valeur du centre de la ville sera intimement liée au renforcement d'équipements traditionnels (musées, théâtres, auditoriums, bibliothèques), comme à la création des formes nouvelles, mieux intégrées aux formes modernes de diffusion et de création culturelles.

II – Le rôle international de Paris

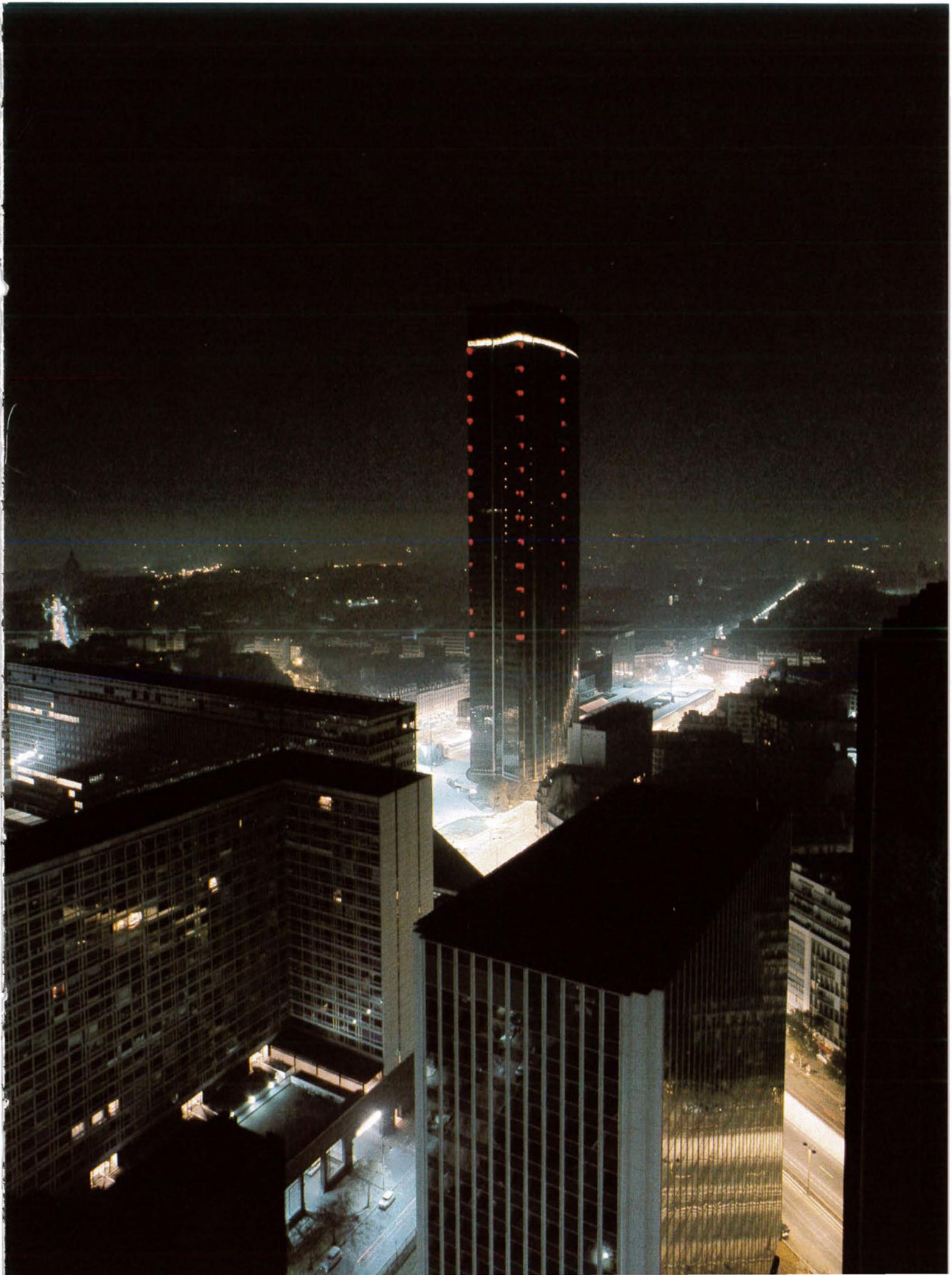
Paris a récemment réaffirmé son rôle de grande capitale internationale en plusieurs domaines (trafic aérien, nombre de congrès, de sièges sociaux des grandes sociétés, fréquentation touristique).

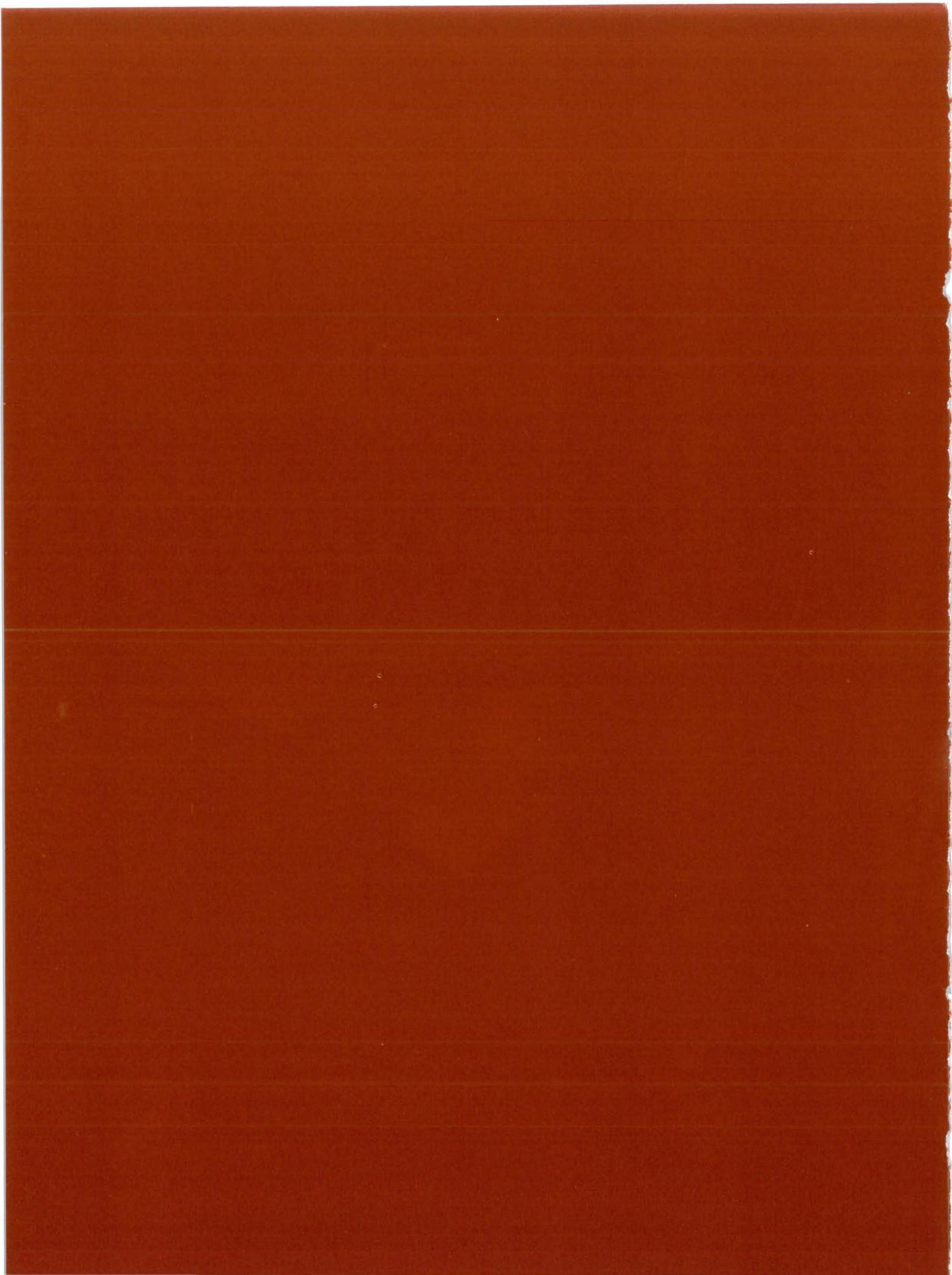
Mais Paris présente encore certaines lacunes dans son équipement qu'il convient rapidement de combler :

- les relations entre les aéroports (Roissy-en-France, Orly) et entre ceux-ci et le centre ville devront être profondément améliorées;
- l'équipement en lignes téléphoniques et télex devra être nettement renforcé;
- la capacité hôtelière a été considérablement accrue ces dernières années. Mais l'effort a principalement porté sur l'hôtellerie de grand luxe. Dans les années à venir, devra donc être entreprise en priorité la construction d'hôtels de catégorie et de dimension moyennes;
- les implantations tertiaires de firmes étrangères ou d'institutions internationales devront pouvoir s'effectuer à Paris à chaque fois que la capitale ne sera pas en concurrence avec les autres villes françaises mais avec les métropoles étrangères.

Mais, au-delà de l'amélioration des facilités matérielles qui seront à la disposition des visiteurs ou des résidents étrangers, c'est la mise en valeur de la qualité de la vie urbaine de la capitale, de son cadre bâti, de ses espaces publics, de son site, qui assurera la permanence de l'attrait très spécifique qu'exerce Paris parmi les autres grandes métropoles internationales.

Ainsi est-ce de la mise en œuvre et de la réussite de l'ensemble de la politique d'urbanisme de Paris que dépend pour une large part le maintien, voire le renforcement, de l'influence de la capitale française dans le monde.







LES DIRECTIVES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME.





I

Orientations de politique urbaine.

En règle générale, la définition de la destination principale des sols (zone urbaine, zone à urbaniser, zone naturelle, etc...) forme l'objet majeur d'un Schéma Directeur. Dans une ville comme Paris, il est clair que tel ne peut être son propos. Toutefois, par rapport à ce territoire urbain tel qu'il existe, au domaine bâti très divers qui le constitue, aux grandes fonctions et activités qui s'y exercent, la collectivité publique ne peut manquer de déterminer quelques orientations d'ensemble susceptibles de servir de cadre de référence à l'ensemble de ses interventions.

Si celles-ci peuvent revêtir la forme d'actions et d'opérations d'aménagement et d'équipement, que le Schéma Directeur indique expressément, elles peuvent aussi avoir lieu de manière beaucoup plus diffuse par le moyen, en particulier, de la mise en place de dispositions réglementaires et par leur application systématique dans une direction et un esprit donnés.

C'est pourquoi la définition par grandes zones et par grand type d'activités d'une attitude générale de la part de la collectivité apparaît bien comme le premier élément du Schéma Directeur de Paris.

C'est à partir de choix d'ensemble de cette nature que devrait s'orienter la préparation des plans d'occupation des sols successifs susceptibles d'être mis au point au cours de la période couverte, en théorie, par un Schéma Directeur.

Les contours des zones et des périmètres qui illustrent, sur le document graphique de synthèse, le champ d'application des diverses orientations de politique urbaine ne doivent toutefois pas être considérés comme déterminant des limites géographiques précises entre modes différents de traitement du tissu et des fonctions de la ville ni comme imposant un zonage strict aux documents d'urbanisme ultérieurs.

C'est sur cette toile de fond et en cohérence avec elle que viendraient s'inscrire les principales interventions et les grands investissements structurants prévus par ce document.

A - Orientations par zone.

La politique d'urbanisme et d'aménagement de la capitale au cours des dernières décennies a sans doute procédé de prises de position trop contrastées à l'égard des divers ensembles urbains qui la composent. Une distinction radicale était en effet opérée :

- D'une part, les quartiers centraux de la capitale — en gros Paris dans ses limites du 18^e siècle — devaient rester à l'abri d'un mouvement important de rénovation et d'aménagement. L'intérêt historique et architectural de cette partie de la ville justifiait certes au tout premier chef cette volonté. Mais elle reposait également en partie sur la conviction que l'attractivité du centre ville, trop dense, de moins en moins accessible, avait toutes les chances de s'affaiblir. L'ouverture de centres commerciaux régionaux, la création progressive de villes nouvelles, le développement des résidences secondaires, en multipliant les points de concurrence au vieux cœur de la capitale, en réduiraient les occasions et les motifs de fréquentation dans la mesure surtout où celle-ci était jugée plus subie que voulue. Ainsi cette partie de la ville pouvait-elle et devait-elle être protégée des risques (ou des chances) de modernisation et de transformation.
- D'autre part, les quartiers de la couronne intérieure (en gros du 11^e au 20^e arrondissement) étaient au contraire jugés comme devant, dans leur ensemble, se prêter sans précautions excessives à la conduite d'une ambitieuse politique de rénovation urbaine et d'adaptation du parc immobilier de Paris — vétuste, exigü, inconfortable, parfois insalubre — aux exigences de notre temps.

Les réactions suscitées par la mise en œuvre de cette politique, l'appréciation des résultats qu'elle a obtenus, l'évolution des esprits, des conceptions ou des modes amènent aujourd'hui à nuancer de manière très importante cette analyse initiale.

- D'une part, le champ historique de la préoccupation de sauvegarde des quartiers parisiens n'a cessé de s'étendre : alors que, jusqu'à une période récente, elle n'avait presque exclusivement concerné que des périodes assez anciennes du processus de formation de la capitale, voici que les tissus du siècle dernier : la Restauration, le Second Empire, la Belle Epoque elle-même, entrent tour à tour dans le patrimoine architectural et urbain dont il est désormais souhaité tout à la fois d'assurer la conservation et promouvoir le rayonnement qualitatif.

L'objectif de mise en valeur des fonctions centrales et du cadre bâti ne concerne donc plus le seul centre historique, dans sa définition traditionnelle, mais aussi un centre élargi, qui comprend en particulier la plupart des quartiers homogènes édifiés au cours du 19^e siècle.

- D'autre part, le reste de la ville a cessé d'être regardé comme un espace neutre, indifférencié, sans contrastes internes et sans qualités particulières. Une connaissance plus approfondie de la ville et une sensibilité plus attentive aux traits caractéristiques des divers éléments dont se composent les quartiers de la périphérie ont conduit à y distinguer :
 - des ensembles (centres de quartier ; tissus constitués) qui, sans mériter le même degré de protection que les tissus du centre « historique » ou « élargi », possèdent aussi certaines qualités d'espace, d'organisation et d'occupation du bâti qui réclament une certaine « parenté » dans la politique urbaine à y appliquer,
 - des secteurs où l'évolution du cadre bâti est admise mais doit, selon les cas, revêtir un caractère limité, voire ponctuel, ou prendre au contraire la forme d'un renouvellement plus important, mais encadré et contrôlé.



a) Les caractères spécifiques de la zone

1) La particularité de cette zone par rapport au reste de Paris tient avant tout à l'ancienneté de l'époque de formation de son tissu urbain : ancienneté de la trame urbaine tout d'abord, manifestée par la grande ramification du système des voies, la petitesse des îlots et des parcelles; ancienneté moindre le plus souvent du domaine bâti qui, par beaucoup de ses éléments présente une qualité architecturale de premier ordre, et qui, dans son ensemble, constitue un témoignage historique inestimable, l'expression de la continuité même de la ville, un lieu de reconnaissance et d'affermissement du sentiment d'appartenance à une même collectivité. Les limites de cette zone correspondent en gros à celles de la ville du 18^e siècle. Bien qu'elle s'en échappe, la Butte Montmartre peut, par beaucoup de ses caractères, s'y trouver rattachée.

De cette origine lointaine et de l'apport des siècles successifs le centre historique a hérité une très forte densité des constructions — un inconfort et une exigüité prononcés des logements — la faible proportion de ses espaces libres et l'étroitesse de ses rues.

2) Par ailleurs, constitués à des époques où la séparation géographique entre les fonctions urbaines comme entre les classes sociales n'était

guère prononcée, les quartiers anciens du centre sont par excellence ceux où l'on observe aujourd'hui encore le plus profond mélange des fonctions qui forme l'une des clés de son animation et de son agrément : habitat, activités de bureau, de commerce, de petites industries traditionnelles y coexistent étroitement, d'où il résulte les plus fortes densités d'occupation cumulées du parc immobilier, et une imbrication difficile des circulations.

Au regard de ces phénomènes, cependant, les quartiers anciens ne peuvent être considérés comme un ensemble parfaitement homogène : le centre de gravité des activités dans Paris s'est, au cours des siècles progressivement mais nettement déplacé vers le Nord-Ouest, découvrant, dans les parties de la ville d'où il reflue, des zones relativement dégradées, cependant que les conditions de travail et de circulation dans ce secteur tendent parfois à y compromettre le maintien de certaines fonctions traditionnelles. C'est au cœur de cet espace que s'opère le contact entre un Paris de l'Ouest, davantage voué aux affaires, un Paris de l'Est, plus populaire et plus industriel et un Paris du Sud consacré largement aux activités administratives et universitaires.

Le problème très grave de la dépopulation de ces quartiers (entre 35 et 40 % en 20 ans) ne se pose donc pas partout dans le même contexte. A l'Ouest, la fonction résidentielle tend à devenir résiduelle et se trouve menacée dans son existence même. Dans le Sud, son évolution s'est accompagnée de changements très importants dans la structure socio-professionnelle des résidents ; la fonction résidentielle est menacée dans l'équilibre de ses composantes. Mais c'est à l'Est et au Nord de la zone, que se posent les problèmes les plus graves, du fait de la présence d'un parc immobilier particulièrement inconfortable, jouant encore, malgré les effets des restaurations récentes, le rôle de zone refuge pour les catégories les plus défavorisées de la population — les immigrés notamment — et où sont profondément imbriqués à l'habitat, les activités artisanales et industrielles (textile, petite métallurgie) et le commerce de gros.

Ainsi, l'évolution générale de la capitale semble-t-elle faire apparaître, pour le centre historique, des risques conjugués : celui d'un dépérissement de la fonction résidentielle, du commerce, de l'artisanat et de la petite industrie, celui, dans sa frange Ouest surtout, de la reprise du tissu défectueux — ainsi

devenu disponible — par les seules activités de bureaux et, à leur départ, celui d'une pure et simple dégradation du patrimoine immobilier de la zone et de son occupation, au détriment des caractéristiques si précieuses d'organisation, d'animation et d'architecture de ces quartiers.

3) Cependant l'ensemble du secteur, du fait de ses caractéristiques et de l'intensité de la desserte en transport collectif, reste sans aucun doute le plus animé de la ville. Les enquêtes ont révélé que plusieurs points forts continuaient d'y jouer le rôle de centre d'échanges commerciaux et culturels de l'agglomération :

- le foyer Châtelet-Rivoli-Halles, dont le rayonnement est en passe de changer de nature à mesure de la transformation du quartier,
- le foyer Grands Boulevards-Opéra, dont la vocation à une très large fréquentation, aux motifs très diversifiés, est ancienne et s'est maintenue,
- le foyer de la rive gauche, dont l'attrait s'est considérablement développé.

b) Les orientations adoptées

La protection et la mise en valeur des sites et ensembles monumentaux et du cadre bâti du centre historique n'a de sens profond et de justification incontestable que si elle s'accompagne d'une politique tendant à permettre la plus large fréquentation et l'animation de ce cœur d'une région qui doit compter vers la fin du siècle aux alentours de douze millions d'habitants. Mais l'affirmation de cette vocation fondamentale ne doit pas interdire de préserver la diversité et le mélange des fonctions urbaines que ces quartiers continuent aujourd'hui d'assurer, notamment en ce qui concerne l'habitat et les activités.

1) La sauvegarde des quartiers anciens de Paris requiert non seulement la défense ponctuelle de monuments prestigieux et de leurs abords, ainsi que des axes majeurs et des grandes compositions bâties ou plantées de la capitale, mais aussi la protection de continuités urbaines et d'unités d'harmonie, telles qu'en forment de très nombreux ensembles ou rues des premiers arrondissements.

A cette fin :

- les règles posées en matière de démolition des immeubles existants seront strictement observées et pourraient être rendues encore plus exigeantes;
- les dispositions des plans d'occupation des sols devront être conçues de manière à assurer l'intégration des constructions survenant dans cette zone à l'environnement urbain particulier où elles s'insèrent :
 - le plafond général des hauteurs d'immeubles ne doit pas être rehaussé,
 - les règles définissant le gabarit, l'échelle, l'implantation des bâtiments, en particulier par rapport à la rue, devront être adaptées en fonction

du caractère de chaque voie, ou parfois fraction de voie, et de chaque site urbain,

— les mesures d'alignement, qui ont pour effet de déstructurer les cheminements sans apporter d'amélioration véritable au problème de la circulation automobile, mais en favorisant au contraire un stationnement anarchique, seront, à de très rares exceptions près, abandonnées,

— la plus grande attention sera apportée au respect des traits dominants de l'organisation du parcellaire;

- la protection du patrimoine historique et des sites urbains de cette zone n'est toutefois pas incompatible avec une innovation architecturale hardie, à condition qu'elle respecte l'esprit et la trame du tissu urbain et n'introduise pas de discontinuité d'échelle. L'attention portée à la structure du parcellaire est, par exemple, plus importante à cet égard que l'emploi d'un matériau « noble » ou le pastiche d'un style quelconque.

Appliquée à l'ensemble de la zone, cette politique sera mise en œuvre avec une vigilance sans défaut et un soin tout particulier dans les secteurs qui feront l'objet de Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur. L'élaboration de documents de cette nature pour les deux périmètres de secteurs sauvegardés déjà délimités dans le Marais et le 7^e arrondissement sera menée à son terme. Mais d'autres ensembles moins connus du centre historique, parfois plus menacés en raison de l'importance et de la nature des activités dont ils sont le siège (par exemple les abords du Palais Royal ou certains tissus compris entre le quartier des Halles et les Grands Boulevards), pourraient également faire l'objet un jour de ce dispositif renforcé de défense et d'illustration des qualités d'espace, d'organisation et d'architecture des quartiers anciens.

2) Le maintien de la diversité fonctionnelle de ces quartiers centraux implique en premier lieu d'en défendre la vocation en matière résidentielle.

Les caractéristiques actuelles du parc logement, vétuste, surpeuplé, en particulier dans la partie Est du centre rive droite, induiront naturellement la poursuite d'un certain desserrement. Mais il est essentiel pour le centre historique dans son ensemble et pour l'équilibre général de la capitale qu'une fonction résidentielle importante et diversifiée puisse y être préservée. En particulier, il convient que les catégories modestes puissent continuer de vivre ou de s'établir dans le cœur de la Ville. La politique de l'habitat social doit de la sorte concerner ces quartiers tout autant que ceux de la périphérie. Elle y prendra essentiellement la forme d'actions groupées de réhabilitation, par exemple au Nord des Halles, en direction des Grands Boulevards et des quartiers Temple et Arts et Métiers.

Au moyen d'acquisitions d'immeubles et de l'utilisation de son propre domaine, par la prise en



Le Palais de l'Institut.

charge d'une partie du coût des interventions et le contrôle des transactions immobilières, la collectivité publique doit assurer la réalisation ou le maintien de logements sociaux de diverses catégories dans les programmes de réhabilitation dont le centre historique serait l'objet. Elle doit de la sorte assurer et garantir dans l'habitat existant une sorte de patrimoine social permettant d'éviter que ne disparaisse complètement la diversité de la composition actuelle de la population résidant en cet emplacement privilégié de la ville.

Une préoccupation de même nature doit conduire à éviter la conquête du centre historique par les emplois de bureau au détriment des activités traditionnelles du commerce, de l'artisanat et de la petite industrie.

Cette substitution est déjà largement réalisée à la frange Ouest de cette zone. Il conviendra, par la mise en œuvre de toutes les mesures de dissuasion, d'éviter qu'elle ne s'étende au reste du secteur :

- les transformations de logements en bureaux seront particulièrement contrôlées et combattues ;
- la politique des agréments et des redevances sera conduite de manière à interdire la diffusion généralisée dans ces quartiers anciens et sensibles, et tout particulièrement en dehors des secteurs où elles sont d'ores et déjà implantées, de nouvelles constructions de bureaux ;
- enfin, certaines activités traditionnelles —

comme la presse, le textile — doivent être le plus possible maintenues dans le centre rive droite au prix, le cas échéant, d'une refonte de l'organisation de ces branches. Grâce à l'évolution des techniques, les activités de presse et d'édition pourraient ne conserver au centre que les tâches de rédaction et de composition. Les activités textiles, bien imbriquées à l'habitat, pourraient tirer parti, compte tenu de leur évolution qualitative (prêt-à-porter, fonction d'exposition...), de la mise en valeur de leur environnement. Des règles propres de circulation devront être édictées dans les quartiers spécialisés (Sentier). Le maintien d'une activité de création participera ainsi de la mise en valeur générale du centre de la capitale.

3) L'aménagement de l'espace public dans le centre historique est une action complémentaire de la politique de préservation du domaine bâti car elle lui confère sa véritable portée. La protection du patrimoine architectural et des sites urbains a en effet pour objet fondamental — au-delà de l'intérêt esthétique et artistique — de conserver à une agglomération dont le poids et la taille s'accroissent un lieu essentiel où peuvent s'opérer une certaine appropriation par l'individu de la cité dont il est l'habitant, une certaine prise de conscience de son unité et de son histoire, et où doivent se dérouler les échanges, rencontres, confrontations entre les activités et les groupes qui forment la caractéristique d'une civilisation urbaine et la véritable contrepartie de ses contraintes.



Deux aspects des quartiers anciens de Paris : le Sentier (en haut), centre du prêt-à-porter, la rue Saint-André des Arts (en bas), foyer d'animation et de loisirs.

Rendus finalement accessibles de la plupart des points du vaste ensemble que forme la Région Parisienne, grâce aux réalisations prévues en matière de transport collectif (cf. postes 22 à 24 de la légende), les quartiers anciens du centre de Paris doivent voir se multiplier les « espaces d'accueil » susceptibles de se prêter à une large fréquentation et animation par l'usager de la ville. C'est dire notamment que cette zone est par excellence celle où une politique résolue de redistribution de la voirie, dans le cadre de plans de circulation (réseau privilégié d'autobus; réorganisation de la gestion du stationnement, etc...), doit permettre la reconquête par le piéton de très importants espaces publics. C'est par ce moyen, et non par la transformation de la structure urbaine et du domaine bâti, que peut s'effectuer une véritable mise en valeur du centre historique.

Une telle orientation, si elle est valable pour l'ensemble de la zone concernée, ne peut naturellement être appliquée sans nuance sur l'ensemble de son périmètre. Il n'est pas de la fonction du Schéma Directeur de définir précisément les lieux et les cheminements où des mesures de ce type doivent impérativement être mises en place. Toutefois, certains points essentiels ne peuvent manquer d'être mentionnés à ce titre :

- les Halles et leurs abords qui formeront l'un des principaux lieux d'accès au cœur de la Ville depuis toutes les parties de l'agglomération et l'une des plus importantes zones piétonnes de la capitale;
- les principaux foyers d'animation de la rive gauche (Saint-Séverin, Saint-Michel, Saint-André des Arts, Saint-Germain, abords de l'Institut, etc.);
- l'Opéra et les Grands Boulevards.

Entre ces grands pôles de la vie urbaine, il sera cherché à établir des cheminements continus où la circulation du piéton, même si elle n'est pas exclusive et si elle coexiste en particulier avec le passage des transports collectifs de surface (autobus - taxis), devra être systématiquement favorisée (élargissement des trottoirs, etc...).

La réalisation de chacun de ces aménagements, qui pourrait conduire dans certains cas à une restriction de la circulation automobile, sera le meilleur gage du renforcement de l'attrait des commerces des quartiers anciens vis-à-vis de l'ensemble de l'agglomération.

L'occasion du transfert ou de la disparition de certaines fonctions actuellement implantées dans le centre historique (marchés publics, grandes écoles, Ministères, etc...) sera enfin saisie pour créer plusieurs points d'échanges, riches en activités commerciales, culturelles et de loisirs et en équipements publics.



a) Les caractères spécifiques de la zone

1) Au cours du 19^e siècle, époque de grande poussée de la ville et d'essor de ses fonctions d'affaires, le centre de gravité de la ville s'est progressivement déplacé vers le Nord-Ouest et vers l'Ouest.

De vastes lotissements, partiellement voués aux activités d'affaires, comme dans le cas du quartier Opéra-Saint-Lazare, et le plus souvent consacrés à une fonction résidentielle bourgeoise ou de prestige, agrandirent rapidement le périmètre de la zone dense : dans les quartiers de la Chaussée d'Antin, François-Ier, Gros Caillou sous la Restauration ; dans les quartiers Saint-Georges, Poissonnière, de l'Europe sous la Monarchie de Juillet, dans les quartiers Monceau, Ternes, Chaillot, de Breteuil, Denfert-Rochereau sous le Second Empire.

2) De l'histoire de sa formation, cette première couronne entourant le centre ancien, bien plus développée au Nord et à l'Ouest que vers le Sud et, surtout, que vers l'Est, a conservé un tissu urbain largement découpé et irrigué par de grandes avenues (sauf dans sa partie Nord, la plus ancienne), dont les îlots et le parcellaire présentent certaines caractéristiques qui les différencient du centre historique proprement dit : organisation régulière et géométrique, fort degré d'occupation du sol, qualité technique élevée de la construction, large dimension des appartements, etc...

Bien que les espaces libres intérieurs aux îlots soient très rares, la ville y paraît moins resserrée sur elle-même que dans les quartiers anciens, en raison surtout de l'importance et du tracé du réseau de voies — souvent plantées — qui en forment la structure et de leur articulation sur de vastes compositions urbaines : les Champs-Élysées, l'Etoile, le Trocadéro, le Champ de Mars, etc... qui en font l'une des zones favorites du tourisme et des activités de prestige.

3) Le parc immobilier de haute qualité édifié à l'origine pour l'habitat a peu à peu été occupé par les activités d'affaires. Les plus fortes densités d'emplois de bureau sont atteintes dans la partie la plus ancienne de la zone (secteur Chaussée d'Antin-Saint-Lazare) et dans les quartiers de l'Europe et des Champs-Élysées.

La fonction résidentielle a par suite progressivement reflué vers les marges de la zone sous l'effet conjugué d'un assez fort mouvement de construction de bureaux et d'une conquête progressive d'appartements par les activités. Le nombre des résidents n'est toutefois pas négligeable dans le cœur de la zone, surtout si on le compare à celui des habitants qui subsistent dans les centres d'affaires des autres grandes métropoles internationales ; il reste important sur ses franges (10^e, Nord du 16^e, Sud du 17^e, 7^e arrondissements). Mais partout il connaît une très forte baisse qui se chiffre entre 20 et 35 % depuis 20 ans selon les quartiers. Or, contrairement à ce qui se passe dans le centre ancien, où les conditions d'habitat sont souvent difficiles et les densités résidentielles parfois excessives, cette décroissance de la population survient dans un parc immobilier qui présente dans l'ensemble de bonnes caractéristiques de confort, même s'il n'est pas toujours exactement adapté à certaines exigences actuelles en matière de logement : taille excessive de nombreux appartements, distribution des pièces qui le composent, etc...

4) Cette zone est en outre celle qui a accueilli à l'époque de leur création les grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, Montparnasse, Nord et Est, Lyon, Austerlitz) et beaucoup des grandes concentrations commerciales modernes qui se sont implantées à leur voisinage, comme les Grands Magasins du boulevard Haussmann. L'importance des nœuds de transport collectif mettant Paris en contact avec son agglomération et des foyers



Place Saint-Georges (9^e arrondissement) au cœur d'un quartier de la première moitié du XIX^e siècle qui mérite protection.



Boulevard Haussmann : le premier foyer commercial de Paris au cœur de la zone traditionnelle des affaires.

commerciaux et de loisirs (Champs-Élysées, boulevard Haussmann, Montparnasse, Clichy) induit en de nombreux points une grande animation et, du fait même de la taille et de la fonction des avenues qui y conduisent, des conflits de circulation particulièrement aigus, entre automobiles, bus et piétons.

b) Les orientations adoptées

Les caractéristiques de cette zone, l'analyse des problèmes qui s'y posent, l'évolution des esprits et du goût en ce qui concerne le patrimoine architectural et urbain hérité du 19^e siècle conduisent à appliquer dans ce centre «élargi» de la ville une politique assez voisine de celle qui est retenue pour le centre «historique» proprement dit.

Protection d'ensembles construits, aménagements d'espaces publics, défense d'une diversité de fonctions en constituent également les trois principaux éléments, mais c'est par l'ordre de priorité établi entre ces orientations et par la définition de leur contenu précis que la politique urbaine choisie pour cette partie de la capitale possède sa marque particulière :

- le renforcement de la fonction résidentielle et par conséquent la limitation de l'extension des activités de bureaux qui lui font concurrence y apparaissent comme l'action la plus fondamentale ;
- la sauvegarde du patrimoine bâti doit – plus encore dans cette zone que dans le cœur historique – prendre la forme de la préservation d'ensembles homogènes plutôt que d'édifices isolés ;
- l'aménagement de l'espace public se présentera moins comme une affectation exclusive de la voie à l'un ou l'autre des modes de déplacement (piétons, transports collectifs, voitures) que sous la forme d'une réorganisation de leur coexistence.

1) Le renforcement de la fonction résidentielle ne signifie pas qu'une augmentation des densités d'habitants de cette zone dans son ensemble soit regardée comme souhaitable ou tout simplement comme possible. Mais il s'agit d'éviter qu'elles ne diminuent encore davantage, ou tout au moins de freiner leur tendance à la baisse : la qualité du domaine construit, le niveau moyen d'équipement des logements, la facilité assez grande avec laquelle, du fait de leur taille, il est possible d'améliorer leur confort, lorsqu'il est insuffisant, sont autant de raisons pour souhaiter que ce parc immobilier reste affecté à l'habitat, même si quelques caractéristiques fonctionnelles de certains appartements ne conviennent pas exactement à certains traits de la vie familiale d'aujourd'hui.

L'objectif de renforcement de la fonction résidentielle doit donc être compris avant tout comme une volonté de la consolider et de l'affermir, à défaut d'en augmenter globalement l'importance quantitative.

A cette fin la collectivité publique doit adopter une attitude très contrastée.

Elle doit, par tous les moyens à sa disposition (réglementation générale – plans d'occupation des sols – interventions directes) appuyer le maintien de l'habitat dans cette zone et s'opposer à l'extension, à son détriment, du secteur des affaires :

- des droits de construire favorables à cette fonction, par rapport surtout à ceux qui seront octroyés aux bureaux, y seront offerts ;
- le contrôle déjà strict des transformations de logements en bureaux sera rendu le plus rigoureux possible ;
- de manière générale, il sera cherché par toutes mesures appropriées (qu'il conviendra d'étudier) à saisir l'occasion du départ ou du transfert de certaines activités hors de cette zone pour tenter d'obtenir une réaffectation du parc immobilier rendu vacant au profit de l'habitat, plutôt qu'en faveur de nouvelles entreprises tertiaires ;
- les armes de l'agrément et de la redevance seront également mises en œuvre pour s'opposer à la conquête progressive de cette zone par les bureaux et les services qui s'y rattachent.

Si les mesures destinées à conforter la fonction résidentielle ont pour champ d'application l'ensemble de la zone, celles qui frappent les activités tertiaires doivent tendre avant tout à en combattre l'expansion géographique par un «grignotage» progressif de l'ensemble des quartiers concernés. Dans les secteurs de force que ces activités détiennent déjà aujourd'hui, l'attitude de la collectivité sera plus nuancée.

Il convient bien d'obtenir dans l'ensemble une limitation et un desserrement des emplois qui y sont exercés ; mais il ne faut pas pour autant entraver complètement une nécessaire modernisation des installations immobilières actuellement vouées aux activités économiques dans les secteurs où l'analyse de leurs conditions de fonctionnement en révèle effectivement le caractère impératif (cf. postes 6 à 7 de la légende).

2) La sauvegarde des ensembles homogènes du 19^e siècle mettra en œuvre les mêmes armes que la protection des quartiers plus anciens :

- exigences renforcées en ce qui concerne la démolition des immeubles existants ;
- règlements d'urbanisme visant, au point de vue des hauteurs, des gabarits, de l'implantation par rapport à la voie, etc... à contraindre les constructions futures à respecter les caractéristiques majeures de leur environnement ;
- éventuellement, mise en place de mesures plus détaillées et plus contraignantes (plans de sauvegarde et de mise en valeur, POS particuliers, règles de protection des Monuments Historiques ou des sites, etc...) pour certains secteurs d'un intérêt exceptionnel (par exemple aux alentours de la place Saint-Georges, etc...).

Toutefois les caractéristiques de ce patrimoine impliqueront pour la conduite de cette politique deux orientations particulières :

- L'abondance même des constructions héritées de cette époque exigera, à partir d'un recensement exhaustif, un choix des parties les plus significatives à préserver le plus rigoureusement.
- C'est d'autre part la qualité d'homogénéité de ce domaine bâti qui sera surtout retenue comme critère et comme objectif de sa protection : le trait le plus marquant que révèle son analyse semble bien être en effet un niveau moyen de qualité de la construction remarquablement élevé. Si les éléments d'un intérêt architectural éminent n'y sont pas excessivement nombreux, les circonstances économiques et sociales et les conditions techniques dans lesquelles ces quartiers ont été créés ont déterminé la production — presque en série — d'immeubles de rapport dont bien peu s'imposent d'un point de vue plastique et esthétique, mais dont l'ensemble donne à une vaste partie de la capitale un visage si caractéristique qu'il n'est presque pas dissociable de l'image même de Paris. C'est donc une architecture « commune » qu'il convient ou non de conserver, et de conserver plus ou moins. La volonté de sauvegarde dépendra donc moins — sauf exception — de l'appréciation des édifices en eux-mêmes que de celle des unités construites qu'ils peuvent former. Il en est d'autant plus ainsi que le 19^e siècle est sans doute l'un de ceux qui, dans l'histoire, ont attaché le plus d'importance au traitement de l'espace urbain. C'est la physionomie entière des quartiers concernés qui se trouve marquée par le rigoureux alignement et le souci d'ordonnement caracté-

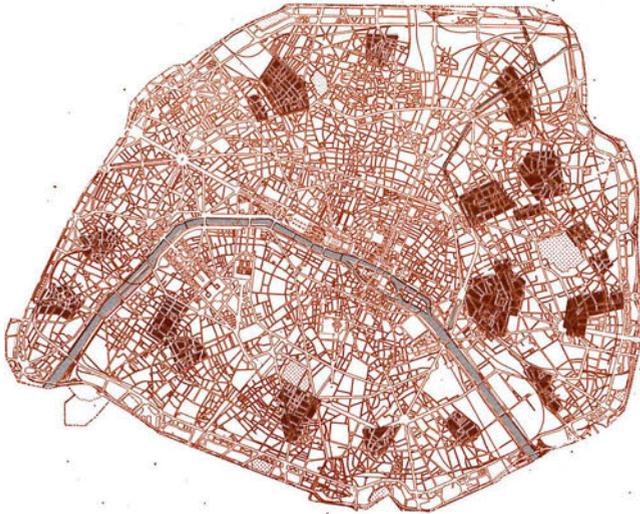
risant l'urbanisme haussmannien et post haussmannien qui privilégie la cohérence du site urbain par rapport à l'expression autonome de bâtiments isolés. C'est donc en fonction surtout de la qualité des ensembles édifiés selon de telles conceptions que doit être décidé un traitement plus ou moins protecteur.

Ainsi, dans les quartiers François-I^{er}, Monceau, Europe, Saint-Georges, Saint-Vincent de Paul, certains périmètres paraissent-ils justifier un degré particulièrement élevé de protection, alors que dans d'autres parties de la zone, qui seront reconnues d'une moindre qualité relative, c'est surtout la morphologie générale et la composition du quartier, plus que les bâtiments le constituant, que les règles d'urbanisme devront imposer de respecter.

3) L'aménagement de l'espace public, notamment en faveur des piétons, présentera dans cette zone un caractère sans doute moins systématique que dans le centre historique proprement dit. Il devra surtout concerner quelques grands emplacements (les abords des Gares) et quelques axes majeurs de cheminement (Champs-Élysées, boulevard Haussmann, boulevard de Clichy, etc.) où les conflits entre les divers modes de déplacement sont aujourd'hui particulièrement aigus. Dans la plupart des cas, l'importance même de ces nœuds et de ces voies ne rendra pas possible de les réserver exclusivement aux piétons, mais des mesures de réorganisation de la voirie et de redistribution des flux de véhicules particuliers devraient viser à y étendre de manière notable le domaine qui leur sera alloué, ainsi qu'à faciliter la circulation des autobus.



Rue Saint-Lazare (9^e arrondissement) : l'échelle modérée des immeubles pré-haussmanniens, leur architecture sobre, dont la modénature marque l'horizontalité, sont bien adaptées à la fonction résidentielle qui doit y être défendue contre l'extension de la zone d'affaires riveraine.



a) Les caractères spécifiques de la zone.

• La couronne d'arrondissements périphériques de la capitale (du 11^e au 20^e arrondissement), c'est-à-dire, pour l'essentiel, les anciens faubourgs de l'Est et le Paris extérieur aux Fermiers Généraux, annexé en 1860 à la ville-centre, n'est pas comme on l'a trop longtemps cru un espace dont le patrimoine urbain et le domaine construit ne mériteraient aucune attention et ne présenteraient aucune qualité spécifique. Elle comporte en particulier de nombreux foyers de vie urbaine à l'échelle des secteurs de la ville, des arrondissements ou des quartiers. Beaucoup de ses tissus sont constitués suivant une organisation de la trame des rues et des parcelles, un rythme des façades, une échelle des constructions, qui possèdent un intérêt, non de sites archéologiques ou historiques, mais, le plus souvent, en tant que supports d'ambiances urbaines et éléments d'organisation du paysage. Ces centres de quartier et ces tissus constitués ne se superposent pas toujours et possèdent, selon les cas, des rayonnements très différents. Parmi eux ont été retenus les plus significatifs au regard des deux critères du caractère du tissu et de l'animation urbaine à laquelle il se prête ou peut se prêter. Ce sont aussi, souvent, les plus fragiles, de par les caractéristiques de leur domaine bâti, et les plus sensibles, du fait de leur nature, aux transformations immobilières malencontreuses.

• Chacun de ces centres et tissus constitués présente, en raison même de leur définition, un visage et un contexte particuliers. Cependant, il est possible d'y reconnaître les caractères communs suivants :

- importance de la rue, de son profil, de son tracé, de la continuité de sa façade bâtie, du traitement des rez-de-chaussée d'immeubles, des ramifications qui y débouchent ;
- dimension modeste du parcellaire et de l'échelle des bâtiments ;
- adaptation fréquente de cette trame foncière au site et au relief ;
- vitalité de la fonction commerciale et présence d'assez nombreux équipements de quartier ;
- qualité médiocre des constructions, le plus souvent moins denses que dans les tissus environnants, confort souvent réduit des logements de petite taille.

• La plupart de ces facteurs communs s'explique par l'époque assez ancienne à laquelle remonte l'apparition de ces centres de quartier. Certains formèrent les faubourgs de la ville du 18^e siècle : Faubourg Saint-Antoine, Faubourg du Temple. Beaucoup se sont développés à partir des anciens villages (Passy, Auteuil, Vaugirard, Petit Montrouge, Bercy, Charonne, Ménilmontant, Belleville, la Villette, la Chapelle) et des anciens cheminevements (Avron, etc...), ou à l'intérieur des grands lotissements de la première moitié du 19^e siècle (Grenelle, Batignolles). Dans le dernier tiers de ce siècle, qui a vu se dérouler l'essentiel du processus d'urbanisation de la capitale, des ensembles urbains plus ordonnancés destinés à jouer le rôle de cœur d'arrondissement sont venus se surajouter à ces centres de quartiers anciens, ou ont été créés en dehors d'eux : mairie et souvent église (dans les 15^e, 14^e, 12^e, 11^e, 19^e, et 18^e arrondissements en particulier).

Suivant leur histoire et suivant leur environnement dans la ville, les centres de quartiers se présentent aujourd'hui dans une situation qui appelle une transformation plus ou moins prononcée de leur domaine bâti : ceux de l'Ouest et les centres nés au 19^e siècle sont, dans l'ensemble, moins fragiles que les centres et tissus constitués de la partie Est de la ville. Mais, si l'ampleur des évolutions nécessaires et souhaitables n'est, par suite, pas identique dans les diverses unités urbaines qui forment cette zone, elles devront obéir à

un certain nombre de règles, veiller à certaines précautions, viser certains objectifs qui sont de même nature et obéissent aux mêmes préoccupations.

b) Les orientations adoptées.

La politique d'aménagement et d'urbanisme doit chercher à tirer parti des qualités essentielles de ces espaces et de leurs possibilités souvent méconnues d'adaptation aux besoins actuels, pour en faire les points forts du réseau urbain et de la vie sociale des arrondissements périphériques et donner à cette vaste couronne une articulation, des lignes de force, des éléments de cohérence. La préservation, à l'occasion de leur aménagement, des traits permanents de leur structure a donc pour objet principal d'en maintenir et d'en exploiter les potentialités comme espaces privilégiés d'animation et d'équipement.

1) La préservation des caractères du tissu.

Dans leur ensemble, les centres de quartiers et les tissus constitués ne requièrent pas une conservation systématique de leur domaine bâti souvent défectueux et sans intérêt intrinsèque (sauf dans certains quartiers tels que le Faubourg Saint-Antoine et le village de Charonne). C'est moins, par conséquent, les bâtiments proprement dits qu'il s'agit de protéger et de mettre en valeur qu'un ensemble de règles de composition urbaine, de traits fondamentaux d'échelle, de volume, d'implantation, sur lesquels reposent leur spécificité et leur intérêt et dont procède largement ce que l'on appelle « l'âme d'un quartier ».

L'aménagement de ces unités urbaines — souvent indispensable en raison de l'état des constructions — doit reconnaître les qualités originales de ces espaces et s'opérer selon un mode de traitement du paysage urbain commandé par le respect des traits constitutifs de tels ensembles et qui sache en maintenir et en illustrer, à l'occasion des réalisations contemporaines, les caractéristiques de structure et d'organisation. Ainsi, la transformation d'un parc immobilier souvent vétuste ne doit-elle pas aboutir à une évolution incohérente de certains paysages sensibles de la capitale et à la généralisation de formes de « ville suburbaine » dont trop de réalisations récentes ont présenté l'aspect.

A cette fin :

- de manière générale, les droits de construire fixés pour ces zones (qui, si elles forment, du point de vue de l'animation et du tissu, des points forts de la ville, en sont aussi le plus souvent des zones « en creux » du point de vue des densités bâties) devront y conserver un niveau relativement modéré, afin de ne pas déterminer de pressions trop brutales sur les diverses unités de cette zone, particulièrement celles de l'Est;

- les règles de construction seront très soigneusement appropriées à la structure de l'environne-



Rue Dieulafoy (13^e arrondissement).



Rue du Commerce (15^e arrondissement).



Villa Adrienne (14^e arrondissement).



Rue de Ménilmontant (20^e arrondissement).

ment et modulées en fonction des lignes constitutives des tissus : les alignements pour élargissement de voirie seront abandonnés; les constructions nouvelles devront s'élever à l'alignement de fait des voies; le plafond des hauteurs et les verticales sur rue des bâtiments seront réduits; le respect du rythme du parcellaire, le maintien de l'aspect très mesuré des rues bien à l'échelle de la vie de quartier, seront recherchés à l'occasion de chaque réalisation requise par l'état du domaine bâti.

Dans plusieurs ensembles de tissus constitués (Faubourg du Temple, Belleville, Faubourg Saint-Antoine, quartier de la Gare, Butte aux Cailles, la Chapelle...) des préoccupations de cette nature imprégneront tout particulièrement les actions mixtes de réhabilitation-rénovation qui y seront conduites, afin de permettre le maintien, dans un habitat amélioré, de la population modeste qui y réside aujourd'hui.

2) L'affirmation d'une vocation d'animation.

L'intérêt des divers ensembles qui composent cette zone réside aussi — indépendamment de la morphologie et parfois du pittoresque de ces tissus — dans leur contenu social et urbain et, en particulier, dans le fait qu'ils forment — ou peuvent former — un cadre privilégié pour des fonctions commerciales établies en bordure de voie, des activités industrielles et artisanales installées en cœur d'îlot, ainsi que pour des équipements publics de quartier.

Foyers de services à l'échelle de l'arrondissement, ces centres et unités urbaines devront représenter des éléments importants de l'armature commerciale de la ville, principalement voués à la

desserte de ses habitants plutôt qu'à son attraction de niveau régional ou international.

La collectivité devra donc veiller au maintien de linéaires commerciaux continus en rez-de-chaussée d'immeuble. Cette action devra, selon les cas, tendre à s'opposer à des installations de nature à provoquer le dépérissement et la disparition des grands modes actuels d'exercice et d'implantation de la fonction commerciale et à favoriser au contraire sur d'autres axes et dans d'autres secteurs, son renforcement. Elle s'appliquera de toutes façons à donner un appui à ce type d'activité par une politique d'aménagement de l'espace public. Dans cette zone comme dans celles du centre, pour les mêmes raisons, mais à une autre échelle, cette politique constituera le meilleur atout de la collectivité pour la réalisation des objectifs d'affirmation de l'armature urbaine et de la vie commerciale.

Dans chacun des centres de quartiers, la création d'espaces piétonniers sera recherchée, en particulier dans les rues marchés (par exemple, rues du Commerce, Daguerre, du Faubourg du Temple, Crimée — dans sa partie centrale — de Lévis...). Dans les artères plus importantes pour la circulation générale (Avron, Lecourbe, Vaugirard, avenue du Général-Leclerc par exemple), une redistribution des circulations sera effectuée en faveur des piétons : les flux automobiles de transit seront dans divers cas détournés le plus possible de ces zones; l'aménagement de détail de la voie publique revêtira partout une grande importance. Les équipements de ces quartiers seront, de préférence, localisés et regroupés dans ces tissus et sur ces axes, de manière à en faire les éléments principaux d'une maille différenciée et complète donnant son armature à la couronne de Paris.



Rue Poncelet (17^e arrondissement).



Place d'Aligre (12^e arrondissement).

La variété des ambiances urbaines est l'une des richesses de Paris ; les hameaux et villas marquent des temps de repos dans le tissu serré de la ville ; les anciennes grand'ruelles des villages de la périphérie, les marchés constituent encore aujourd'hui autant de centres de quartiers vivants. Leurs caractères principaux (échelle du bâti, tracé des voies, adaptation au relief) doivent être préservés à l'occasion des actions nouvelles de réhabilitation et de construction ; l'espace public y présente de nombreuses potentialités d'aménagement.



a) Les caractères spécifiques de la zone.

- Cette zone est caractéristique de la physionomie que, Paris a héritée de son développement géographique sous la Troisième République, à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle. Très répandue sur l'ensemble de la ville, elle couvre de très vastes parties des arrondissements périphériques, de façon assez compacte à l'Ouest (16^e et 17^e arrondissements) et au Nord (18^e arrondissement) et de manière moins homogène dans le Nord du 15^e arrondissement, dans les 14^e et 12^e arrondissements et dans l'Est de Paris, en particulier autour des parcs (Buttes Chaumont) et des grandes avenues (boulevard Richard-Lenoir, avenue Voltaire, avenue de la République).
- La fonction dominante de cette zone est nettement résidentielle. Elle y dispose de conditions de confort moyennes ou satisfaisantes et s'exerce dans des logements rarement vétustes. Présentes comme fonctions d'accompagnement, les activités commerciales et de service n'y connaissent pas, le plus souvent, une aussi grande intensité que dans les tissus constitués et les centres de quartier.
- Cette zone a connu, dans les dernières décennies, un mouvement immobilier assez important, au Sud et à l'Est, essentiellement consacré à l'habitat. Malgré ce mouvement, la baisse de

population a été relativement soutenue, du même ordre que la moyenne de Paris. Les potentialités foncières ont ainsi pour leur majeure partie déjà été exploitées, de telle manière que la politique urbaine applicable à ces secteurs sera mise en œuvre dans un contexte général de stabilisation du domaine bâti existant.

b) Les orientations adoptées.

Les caractères de cette zone donnent à la politique d'urbanisme et d'aménagement qui peut y être conduite une portée relativement limitée. La qualité convenable du parc immobilier ne justifie ni une ample rénovation ni à l'inverse une volonté particulière de sauvegarde et de mise en valeur. La densité déjà construite dans la plupart des îlots composant cette zone aura pour effet d'y rendre assez rares les réalisations nouvelles.

- C'est donc essentiellement sur le contenu de ce parc immobilier, et non sur le contenant qu'il représente, que doit porter l'action de la collectivité publique. Cette zone est en effet sans aucun doute une de celles où le mouvement de diminution de la population résidante devrait tout particulièrement être freiné dans la mesure où les caractéristiques d'âge et d'équipement des logements y apparaissent, dans leur ensemble, comme assez satisfaisantes. Les moyens pour atteindre un tel objectif n'y relevant pas, en première ligne, d'opérations d'aménagement, c'est avant tout de la politique générale mise en œuvre en matière d'aide au logement (système d'aide à la personne, législation des loyers, etc...), ainsi que des efforts pour améliorer l'équipement public de ces quartiers, que dépendra la possibilité de conserver dans cette zone la population qui y réside aujourd'hui et d'y maintenir surtout le parc d'appartements de coût modeste qu'elle continue de comporter.

Quelques secteurs, notamment dans le Nord et dans l'Est de la capitale, appelleront toutefois, à l'appui de cette politique d'ensemble, des interventions plus volontaires sous la forme d'actions mixtes de réhabilitation-rénovation (cf. poste 10 de la légende).

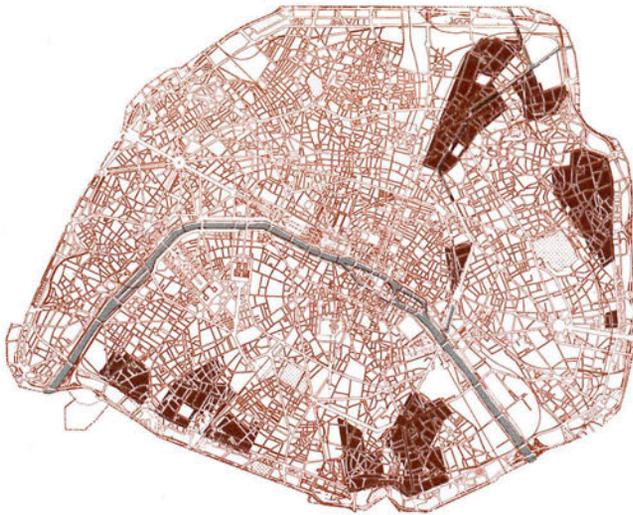
- Susceptibles de n'être mis en œuvre que dans des cas peu fréquents, les droits de construire joueront en faveur de l'habitat, du commerce et des équipements et au détriment des bureaux. Ils seront fixés à un niveau proche de la densité



Depuis quelques années se développe à Paris une nouvelle pratique de l'architecture urbaine, privilégiant les qualités d'intégration des immeubles neufs dans leur environnement. Ces photos montrent que la discipline de hauteur et d'implantation prescrite par la réglementation du Plan d'Occupation des Sols de Paris ne contraint pas forcément à l'uniformité ou au pastiche et qu'elle ne signifie pas l'arrêt de toute recherche. Dans le respect de la cohérence du paysage de la ville doit pouvoir s'affirmer l'innovation architecturale.

moyenne d'occupation observée et permettront une évolution limitée du domaine bâti, sous la forme surtout d'opérations ponctuelles.

Du fait même de ce caractère, celles-ci, sans mériter d'exigences aussi strictes que lorsqu'elles interviennent dans les tissus protégés du centre ou de la périphérie, devront s'effectuer en cohérence avec l'environnement déjà fortement bâti où elles se dérouleront.



a) Les caractères spécifiques de la zone.

- Si sur son territoire, Paris ne comporte plus, à proprement parler, de terrains libres à bâtir, il y subsiste, à la périphérie Sud, Est et Nord-Est surtout, des groupes d'îlots, et parfois des secteurs importants d'un seul tenant, dont l'occupation du sol demeure aujourd'hui encore relativement faible (C.O.S. < 1,5) sur beaucoup de parcelles et où les unités foncières de bonne (> 1000 m²) ou grande (> 5 000 m²) taille sont encore assez nombreuses. Ces caractéristiques qui s'expliquent par la période d'urbanisation tardive de ces secteurs géographiques, longtemps restés à l'écart de la ville, font naturellement que cette zone est, dans la capitale, la plus susceptible de se prêter à une évolution importante du cadre bâti.

- La période récente y a d'ailleurs largement entamé les disponibilités foncières, un fort mouvement de construction immobilière s'y étant manifesté depuis les années soixante. Ceci a conduit à la densification de nombreuses parcelles ou d'îlots entiers, sous la forme de l'édification de bâtiments de hauteur élevée (37 mètres et, souvent, 45 ou 50 mètres) réalisés en plan libre, sans souci de l'alignement ou de l'environnement préexistants.

Du fait de la faiblesse de la trame urbaine originelle (trop grands îlots, insuffisante ramifica-

tion des voies publiques, parcellaire peu cohérent), du nombre, de la taille, de l'implantation quelque peu anarchique des « coups partis », le tissu urbain de cette zone est aujourd'hui désarticulé, son paysage désordonné, inachevé, mobile.

La présence d'infrastructures encombrantes, créant des ruptures dans l'espace urbain (voies ferrées, voies routières importantes, canaux) et enclavant souvent ces secteurs par rapport à la ville et à la banlieue, constitue une contrainte importante, mais aussi, dans certains cas, un atout d'aménagement.

- Le rythme rapide de la construction a permis à cette zone (seule à le faire dans Paris) de maintenir à peu près le niveau de sa fonction résidentielle (faible diminution ou légère augmentation selon les cas). Quelques emprises importantes d'industries ou d'entrepôts y subsistent mais les densités d'emplois de fabrication sont généralement assez faibles par rapport à la moyenne parisienne. Peu d'emplois de bureaux se sont installés dans ce type de secteur qui a surtout vu s'accroître sa vocation de zone de développement de l'habitat dans Paris.

b) Les orientations adoptées.

La volonté de lutter contre la dépopulation de Paris, malgré les phénomènes de desserrement et d'amélioration des caractéristiques de confort qui doivent affecter son parc immobilier, implique que les opportunités de redéveloppement offertes par cette zone soient saisies afin d'y permettre la construction neuve en faveur de l'habitat.

Mais ce renouvellement du cadre bâti ne doit pas s'effectuer de manière désordonnée, quelque peu anarchique et souvent spéculative. Le souci de combattre le caractère de « banlieue dans les murs » pris par beaucoup de ces quartiers et celui d'infléchir dans un sens social le mouvement immobilier exigent que cette évolution ne se déroule pas dans n'importe quelles conditions et soit au contraire soigneusement contrôlée et encadrée par la collectivité publique.

1) Le développement de l'habitat sera encouragé.

À cette fin, les droits de construire seront fixés de manière à être favorables à l'édification de logements. Leur niveau moyen peut certes ne pas être supérieur à celui qui sera appliqué dans d'autres parties de la ville, car la volonté de favo-

riser un accroissement du parc résidentiel dans cette zone doit s'accompagner de la préoccupation de permettre la création d'un paysage urbain de bonne échelle, notamment dans des emplacements où l'aménagement du site présente une particulière importance (abords du Bassin de la Villette et du Canal Saint-Martin par exemple).

Mais le faible niveau moyen des densités bâties existantes aura pour effet de donner généralement à de tels droits un caractère incitateur qu'ils ne posséderont pas, même s'ils sont fixés à un chiffre voisin, dans les secteurs où le parc immobilier est déjà beaucoup plus fortement constitué.

Cette zone est par suite celle où devraient se localiser de manière préférentielle de futures opérations de transformation et de modernisation du cadre bâti concertées avec la collectivité publique et contrôlées par elle. C'est par ce moyen, et grâce aux acquisitions foncières qu'elle devra effectuer, qu'il lui sera possible d'assurer une part suffisante dans ce mouvement immobilier à l'édification des logements sociaux et de réaliser les équipements collectifs rendus nécessaires par l'augmentation du nombre des logements. Le droit de préemption que la collectivité tire des dispositions législatives existantes ou futures sera l'un des instruments essentiels de cette politique.

Indépendamment des objectifs majeurs qui viennent d'être indiqués, sa mise en œuvre devra permettre de diminuer la pression de caractère spéculatif dont les parcelles importantes occupées par des entreprises industrielles pourraient faire l'objet. Dans les cas où l'extension de ce type d'activités peut se produire, la réglementation en matière d'urbanisme comme d'agrément, devrait, non seulement, ne pas s'y opposer mais y inciter. A l'inverse, l'implantation des bureaux, susceptibles de concurrencer la fonction résidentielle, à la fois de manière directe en utilisant à leur profit le potentiel constructible de cette zone, et de manière indirecte par le motif de hausse des valeurs foncières que leur venue peut constituer, doit être rigoureusement dissuadée.

2) Une cohérence de la structure urbaine et du paysage de ces quartiers sera recherchée.

L'encouragement relatif à la construction nouvelle ne doit pas signifier en effet un mode de réalisation complètement libre par rapport à l'environnement. Certes, cette zone est celle où les contraintes d'intégration dans le tissu existant sont généralement les moins impérieuses. Mais l'évolution du domaine bâti doit cependant respecter une certaine discipline de manière à assurer une cohérence d'ensemble du paysage final, intégrant les éléments anciens intéressants.

- Des plafonds de hauteur excessifs dans la composition d'ensemble du site parisien seront évités.
- Certaines lignes constitutives des quartiers à moderniser et à développer devront plus que par le

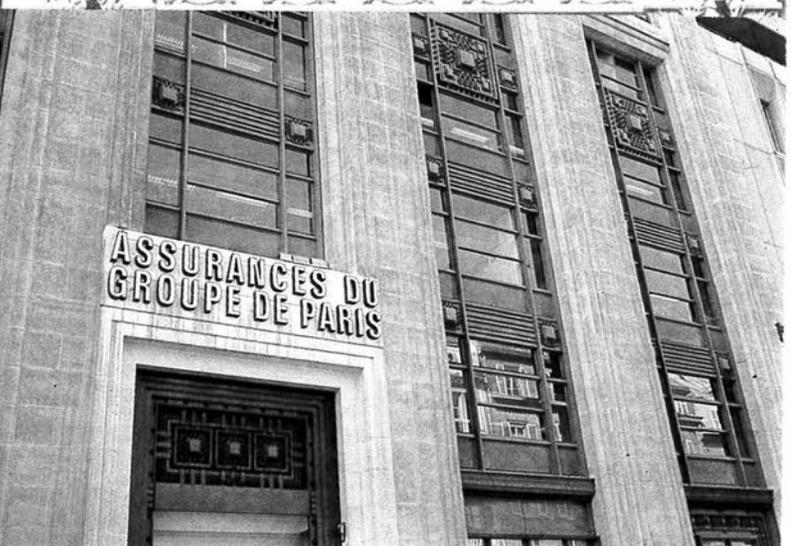
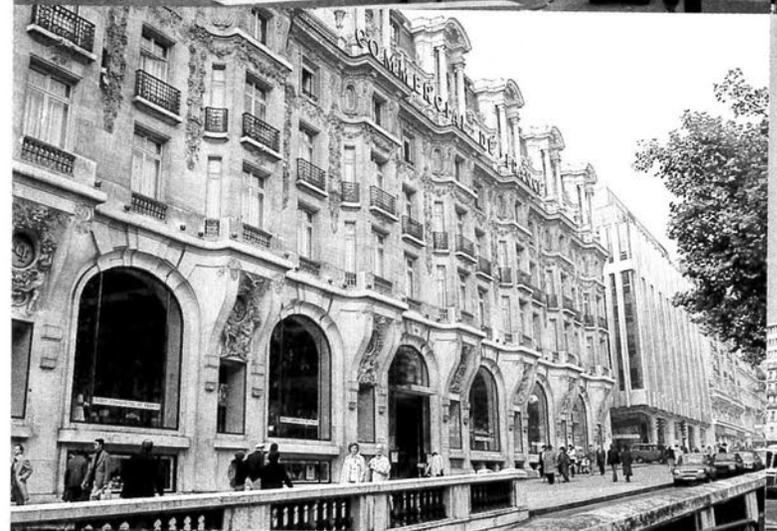
passé guider la conception des opérations à entreprendre.

- Des règles plus strictes concernant les caractéristiques de volume et d'implantation des constructions nouvelles devront tendre à empêcher qu'elles ne forment autant de juxtapositions presque étrangères les unes aux autres et à garantir qu'elles donnent naissance au contraire à un véritable tissu urbain.
- Enfin, certains secteurs particulièrement importants en raison des qualités de site qui peuvent y être exploitées ou mises en valeur (par exemple abords du Bassin de la Villette et partie Nord du Canal Saint-Martin) et qui sont, de ce fait, particulièrement vulnérables, devront faire l'objet de plans de détail de restructuration et de composition urbaines : création de cheminements, constitution d'espaces publics, affinement des prescriptions en matière d'échelle et de hauteur des bâtiments, etc... Ces indications se concrétiseront sous la forme soit d'interventions publiques, soit de dispositions réglementaires appropriées, et, le plus souvent, par un dosage de ce double type de traitement.

Dans de telles conditions, un mouvement de renouvellement contrôlé du domaine construit de cette zone devrait y aboutir à un développement équilibré de l'habitat, sans la désarticuler et sans en compromettre les qualités potentielles. A l'échelle de la ville, celui-ci devra jouer au moins en partie un rôle compensatoire par rapport au desserrement résidentiel qui ne manquera pas de se produire dans le centre et qui sera parfois nécessaire dans les secteurs de réhabilitation-rénovation.



L'opération « Verdun-Valmy » (10^e arrondissement) est l'une des premières réalisations effectuées en application du schéma de mise en valeur des abords du canal Saint-Martin. Un plan de masse particulier, inscrit au P.O.S. de Paris, permet un aménagement coordonné de plusieurs parcelles : les immeubles neufs d'une hauteur modérée viennent souligner la façade des quais et s'organisent autour d'une placette piétonne nouvelle ouverte sur le canal.



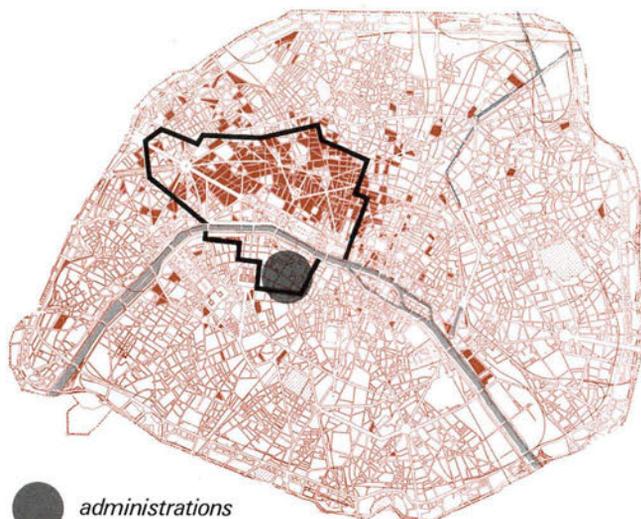
B - Orientations par activité.

Si en matière de traitement du tissu urbain des divers quartiers de la capitale, l'évolution des conceptions a conduit à nuancer certains des contrastes sur lesquels reposait la politique d'aménagement et d'urbanisme (centre historique/périphérie; restauration/rénovation, etc...), il n'en est pas de même en ce qui concerne l'attitude prescrite à la collectivité publique vis-à-vis des grandes zones d'implantation actuelle des activités économiques. L'analyse des phénomènes qui ont affecté au cours des dernières années la structure et la localisation des emplois dans Paris conduit à maintenir inchangés les objectifs antérieurement formulés, si ce n'est à les renforcer :

- il s'agit toujours, en premier lieu, de viser à la limitation et au desserrement de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes, même si une analyse plus précise de ses composantes conduit à préconiser la modernisation de sa partie la plus ancienne;
- il s'agit toujours, en second lieu de soutenir plus particulièrement les activités industrielles et artisanales dans le vaste périmètre où elles s'associent de manière plus étroite aux autres fonctions de la ville.

6

Limitation et desserrement de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes.



administrations



emplois bureaux privés > 500/ha



Les sièges des grandes compagnies de banque et d'assurances édifiés à la fin du siècle dernier ou au début de ce siècle constituent un type caractéristique de l'architecture parisienne et, à ce titre, peuvent mériter conservation. Mais la disposition interne des locaux ne répond pas, le plus souvent, aux impératifs de fonctionnement d'une entreprise tertiaire d'aujourd'hui. Leur transformation (ci-dessus, le siège social du Crédit Lyonnais réhabilité) ou leur reconstruction (page ci-contre, le siège social des A.G.F. en cours de réalisation), lorsque les immeubles existants ne présentent pas un intérêt majeur, doivent demeurer possibles.

a) Les caractéristiques dominantes du périmètre.

Cette zone est celle où les densités d'emplois de bureau sont les plus élevées de la capitale (le plus souvent supérieures — et parfois très largement — à 500 emplois à l'hectare). Presque partout les densités résidentielles sont au contraire inférieures à 400 habitants à l'hectare. Du fait des périodes successives auxquelles le développement massif de ce type d'activité est survenu, cette zone recouvre la fraction Ouest du centre historique et la partie médiane de l'extension de ce centre vers l'Ouest. Un contraste marqué différencie toutefois, dans cet ensemble, la rive droite, où se concentrent les sièges sociaux des grandes entreprises industrielles, commerciales et de services, et la rive gauche, qui accueille les administrations centrales et où la fonction résidentielle est un peu mieux préservée. Quartier des affaires et quartier des ministères forment à eux deux le principal pôle d'emplois existant dans l'agglomération et le centre directionnel de la vie économique, politique et administrative nationale.

Le parc de bureaux, quantitativement très important par rapport à celui de l'ensemble de l'agglomération, reste toutefois d'une ampleur modeste par rapport à celui des grandes métropoles étrangères, et notamment à celui de Londres. Il présente surtout un caractère prononcé de sur-occupation des locaux : les normes de surface disponible par personne employée y sont très souvent inférieures à celles observées à l'étranger. Ceci explique sans doute que, malgré le fort mouvement de constructions de bureaux neufs enregistré dans les 15 dernières années dans ce périmètre, le nombre des emplois exercés y ait légèrement diminué. A cet état de sur-occupation, qui entraîne dès maintenant un certain desserrement des emplois, s'ajoute souvent une inadéquation des locaux qui n'avaient pas été conçus pour la fonction qu'ils remplissent aujourd'hui.

b) Les orientations adoptées.

1) Le dégonflement des effectifs employés dans cette zone devra continuer d'être recherché.

L'équilibrage général de la ville et de la région, en effet, conduit à contenir le centre des affaires et la zone administrative dans leurs limites et à leur niveau d'aujourd'hui, et à tenter d'obtenir une

réduction du chiffre des emplois qui s'y exercent. L'encombrement des transports, l'augmentation des nuisances de toute nature, la mort de toute animation, en dehors de quelques artères, dès qu'arrive la nuit, sont autant d'inconvénients graves qui doivent être combattus et non pas s'accroître ou s'étendre. La qualité même des activités situées dans cette zone ne résisterait pas durablement à une telle évolution. Les conditions de travail et de transport des personnes qui y sont employées commandent ainsi d'obtenir le desserrement de cette zone congestionnée. Ce desserrement devrait affecter en priorité les services d'exécution et de gestion des grandes entreprises privées ou publiques et des grandes administrations.

A cette fin, il sera, en règle générale, fait usage de toute la panoplie des moyens dont dispose la collectivité publique pour endiguer un nouveau développement des implantations tertiaires dans cette zone et sur ses marges :

- limitation très stricte des transformations de logements en bureaux, notamment à la périphérie de la partie Ouest de l'actuelle zone d'affaires;
- restriction des installations nouvelles par le moyen de la redevance et d'une politique rigoureuse en matière d'agrément;
- fixation à un niveau très faible des droits de construire pour les bureaux, compte tenu surtout de la densité actuelle d'occupation des sols, et en comparaison de ceux qui seront accordés aux autres fonctions : habitat, commerce, etc...; des mesures encourageant dans cette zone la reconstitution d'une fonction résidentielle de plus en plus résiduelle et la revitalisation d'une fonction commerciale aujourd'hui menacée de déclin ou d'uniformité, doivent en effet former le pendant au freinage volontaire apporté à la croissance trop importante des activités de bureaux;
- enfin, l'action des pouvoirs publics sur la localisation de leurs propres services aura naturellement une vertu d'exemple, de même que les conditions dans lesquelles pourraient être réutilisées certaines emprises actuellement détenues par des administrations centrales, dans le cas où celles-ci viendraient à les abandonner ou à y restreindre leur implantation.

2) La permanence de la vocation de cette zone en tant que centre directionnel et commercial, au niveau de l'agglomération comme à celui de l'ensemble du pays, doit cependant être assurée.

En effet, il n'apparaît pas, à terme, de l'intérêt bien compris de la Région Parisienne, ni de celui du rayonnement international de l'économie française, de porter volontairement atteinte à la fonction et à l'image de cette zone et d'en provoquer, par tous les moyens à la disposition des pouvoirs publics, le dépérissement forcé. Si l'on voit bien tous les motifs qui conduisent à s'opposer au renforcement ou à l'extension de ce centre traditionnel des affaires et de l'administration, on

perçoit mal au contraire, pour les quelques décennies à venir, ce que la communauté nationale et la région gagneraient, au bout du compte, à en compromettre le rôle et à en saper la fonction d'aujourd'hui.

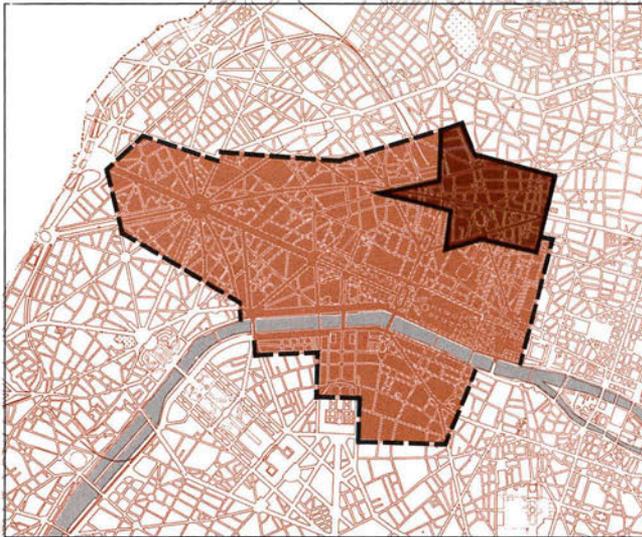
Il en est d'autant plus ainsi que la densité même du domaine construit et le très haut niveau qu'y atteignent les valeurs foncières rendent très malaisée — et sans aucun doute d'ampleur limitée — la relève par d'autres modes d'occupation du sol de celui qui prédomine aujourd'hui. Sièges sociaux des entreprises industrielles et commerciales, des banques et des assurances, sièges français des entreprises internationales, principales administrations nationales doivent donc pouvoir demeurer dans ce centre.

En conséquence la politique des agréments qui y sera appliquée devra être sélective et prendre en compte une volonté d'affinement des fonctions centrales et d'affirmation sur le plan qualitatif du rôle économique et politique de Paris. Elle ne devra pas interdire en particulier aux entreprises nouvelles — et spécialement aux firmes établissant des relations avec l'étranger et aux branches innovatrices — de s'installer dans la zone d'affaires de la capitale, voire de s'y renforcer à l'occasion de la libération de locaux provoquée par le desserrement des services courants et à condition de ne pas porter atteinte aux autres fonctions de la zone. L'accueil, par exemple, dans certains hôtels ou immeubles de prestige non adaptés à l'habitat, d'activités dont l'implantation serait significative du rôle national et international de Paris méritera d'être favorisé.

Il convient aussi, pour les principales branches d'activités tertiaires ou pour les firmes les plus importantes, d'aboutir à une politique concertée déterminant la part d'activités qui, devant demeurer dans le centre, ont fréquemment à y être rénovées et remodelées, et les rameaux entiers de l'entreprise qui, grâce aux progrès des méthodes modernes de communication et de gestion, peuvent se détacher de leur siège social au profit de nouvelles localisations parisiennes, régionales ou nationales.



Vue partielle de la maquette du siège social des Assurances Générales de France. Une architecture moderne doit pouvoir s'affirmer dans le respect de l'échelle et de la structure du centre de Paris.



 zone d'affaires à moderniser sans densifier.

a) Les caractères spécifiques de la zone.

Appartenant à la zone d'affaires existante, dont il occupe la frange Nord-Est, un ensemble de superficie assez réduite : une soixantaine d'hectares, mérite (bien qu'il présente les mêmes traits fondamentaux et qu'il réclame en gros le même type de traitement) d'y être individualisé.

Il forme en effet la partie la plus spécialisée de la zone d'affaires et l'une des plus anciennes. Il s'agit de quartiers édifiés pour l'essentiel durant la première moitié du 19^e siècle, au début de l'ère industrielle, et définis dès cette époque, à la fois, dans leur trame urbaine et dans leur fonction de centre national des activités financières.

C'est donc à cet emplacement que se situent à la fois le secteur de force des implantations tertiaires dans la capitale et le domaine immobilier le plus vétuste où elles s'exercent.

Aujourd'hui près de 150 000 emplois y sont dénombrés dont plus de 100 000 emplois de bureau, dans un cadre bâti ancien, très dense (C.O.S. voisin de 5), peu évolutif, n'offrant aux activités qu'il abrite que de médiocres conditions d'installation et contraignant, par ses caractéristiques, à une dispersion excessive des locaux des entreprises. Le parc immobilier y présente donc une inadaptation aux fonctions qui y sont abritées beaucoup plus

accusée que dans le reste de la zone d'affaires ou de la zone administrative existantes. Car, bien que remontant à une époque antérieure de formation du tissu, les abords du Palais Royal, de la place Vendôme ou les hôtels ministériels du 7^e arrondissement, s'ils possèdent aussi de sérieux inconvénients pour le fonctionnement d'activités tertiaires modernes, leur apportent en contrepartie l'avantage d'édifices de prestige et d'espaces de très haute qualité que n'offrent évidemment pas au même degré les immeubles de rapport édifiés en série au siècle dernier dans le quartier de la Chaussée d'Antin par exemple.

- Ce centre où dominent les banques, les assurances et les professions financières coexiste d'autre part avec un pôle commercial de rayonnement exceptionnel — le centre Haussmann — et un lieu privilégié des loisirs, du spectacle et de l'accueil touristique — Grands Boulevards, Opéra. Bien que très affaiblie la fonction résidentielle n'a pas disparu et présente encore une importance notable par comparaison surtout avec les cités d'affaires des grandes métropoles étrangères.

- Ce centre bénéficie enfin d'une accessibilité exceptionnelle qui explique d'ailleurs en partie ses fonctions présentes ; mais le système de transports y fonctionne difficilement, à la limite de ses possibilités. Les conflits entre les divers modes de déplacement utilisant la voirie publique sont, dans cette zone, les plus aigus de Paris (abords de la gare Saint-Lazare).

b) Les orientations adoptées.

L'arrêt du développement sur lui-même du centre des affaires et de son débordement progressif sur ses franges ne doit pas se traduire par l'interdiction d'y conduire des actions susceptibles d'améliorer les conditions de travail des entreprises et de leurs salariés. S'il ne doit ni s'étendre, ni se densifier, le centre des affaires doit en effet se moderniser au moins dans sa partie à la fois la plus spécialisée et la plus vieillie. Les exigences du développement économique national et de la concurrence internationale lui imposent cette amélioration qualitative et commandent de la favoriser, à la condition formelle qu'elle évite de renforcer les actuels déséquilibres de localisation de l'emploi et de la résidence.

Les vocations de centre financier et de pôle commercial de cette zone seront donc confirmées

mais devront aussi être mises en valeur. Elles ne pourront en effet continuer à terme de s'exercer dans leur plein rayonnement que si des solutions sont apportées aux deux problèmes majeurs qui y sont posés :

- la médiocrité et l'inadaptation du domaine bâti ;
- la difficulté des déplacements.

1) Les transformations immobilières ne seront pas bloquées. Afin de permettre une certaine rénovation du quartier sur lui-même les droits de construire seront fixés de manière à rendre possible, sans une pénalisation insupportable, la reconstitution dans des immeubles modernes des surfaces de bureaux qui existent aujourd'hui. Mais deux conditions devront être observées :

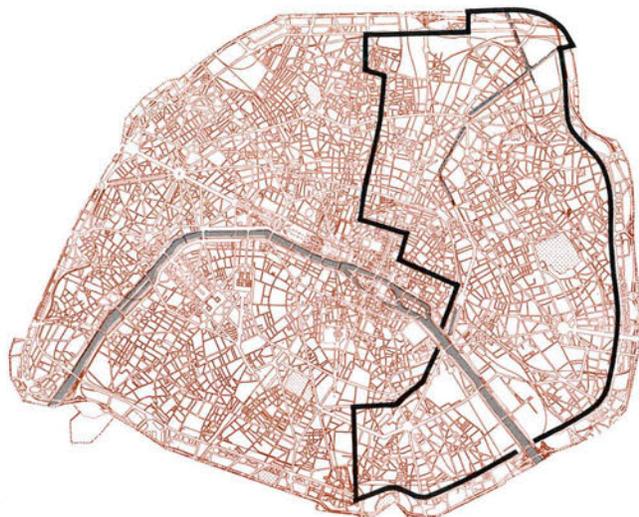
- le contenu des constructions nouvelles ne sera pas modifié en faveur du bureau par rapport à l'affectation antérieure des bâtiments faisant l'objet de l'opération, de manière à éviter toute densification en emplois, la disparition totale de la fonction résidentielle et le recul de la fonction commerciale ;
- la forme et l'implantation des édifices nouveaux devront respecter scrupuleusement la trame et l'échelle préexistantes du quartier ; aux mesures de protection des immeubles et des ensembles

présentant un intérêt architectural urbain — notamment ceux qui ont été édifiés au 19^e siècle — s'ajouteront ainsi des dispositions strictes contraignant à l'observation de l'alignement de fait, d'une hauteur plafond et d'une hauteur de verticale de façade ainsi que d'une longueur des bâtiments nouveaux, en harmonie avec celles des constructions environnantes. Cette attention portée aux règles de composition du tissu doit permettre de préserver l'homogénéité et le caractère dont dépend aussi pour une bonne part « l'image de marque » du quartier financier et du centre d'affaires de la capitale, sans s'opposer à une relative modernisation — à défaut de laquelle les fonctions qui s'y exercent ne pourraient subsister durablement, alors qu'aucune fonction n'apparaît susceptible d'en prendre le relais.

2) Les actions propres à assurer la redistribution des circulations en faveur des piétons et des bus trouveront dans ce secteur un terrain prioritaire d'application. L'aménagement des déplacements aux abords de la Gare Saint-Lazare, celui de l'espace public place de l'Opéra, sur les Grands Boulevards, aux abords des grands magasins et dans le quartier de la Chaussée d'Antin, devront permettre à cette zone de conserver son attractivité.



La reconstruction de l'Hôtel des Ventes, rue Drouot (9^e arrondissement) contribuera à renforcer le rayonnement d'une activité spécifique de Paris et permettra de réaliser des équipements collectifs difficiles à insérer dans ce quartier dense.



La cité industrielle Antoine Loubeyre (20^e arrondissement) présente un type intéressant d'organisation des locaux d'activités dans Paris : un passage, ouvert entre deux voies (rue de la Mare et rue des Couronnes), assure la desserte d'un important ensemble d'entreprises de fabrication.

a) Caractères spécifiques du périmètre.

Ce périmètre englobe les secteurs de Paris où les emplois de fabrication sont les plus nombreux (100 emplois à l'hectare environ ou davantage). Bien que les concentrations les plus fortes soient encore observées dans la partie centrale de la ville, il apparaît très excentré vers le Nord-Est. En effet ne subsistent plus au Sud que quelques noyaux présentant des densités d'emplois industriels ou artisanaux significatives (les quartiers Javel et Grenelle dans le 15^e arrondissement, les quartiers Maison-Blanche et de la Gare dans le 13^e arrondissement, le quartier Plaisance dans le 14^e arrondissement).

Dans la vaste zone que délimitent ces périmètres, l'industrie présente des caractéristiques d'implantation, donc une sensibilité aux pressions foncières, très différentes selon les secteurs géographiques : elle est très imbriquée à l'habitat dans le centre Est (quartiers de la Porte Saint-Martin et de la Porte Saint-Denis, Sentier, 3^e et 4^e arrondissements, Faubourg Saint-Antoine et quartier Popincourt), et souvent intégrée à une fonction commerciale (par exemple le textile) qui peut en prendre le relais ou la conforter ; au contraire, elle occupe le plus souvent à l'Est, au Nord-Est et au Sud des parcelles peu denses et d'assez grande taille qui se révèlent particulièrement vulnérables aux transformations immobilières.

b) Les principales orientations.

1) Le freinage de la régression du secteur secondaire, est une politique qui concerne l'ensemble du territoire parisien. Mais elle devra être appliquée de manière tout particulièrement vigoureuse à l'intérieur de ce périmètre où se jouera en fait le maintien d'un emploi industriel à Paris. Dans la mesure où cet objectif est reconnu souhaitable c'est donc dans cette zone surtout que la collectivité publique devra, par tous les moyens dont elle dispose, s'efforcer de garder, à l'exception des industries polluantes, les industries traditionnelles (textile, mode, presse, édition, ameublement, petite mécanique de précision et métallurgie fine, etc...), de favoriser l'implantation ou la modernisation des activités de fabrication liées à la recherche (laboratoires, électronique...).

Plus réparti sur l'ensemble de la capitale l'artisanat fera l'objet de mesures générales de soutien.

*Immeuble industriel rue de Sambre et Meuse (10^e arrondissement).
Les activités de fabrication bien intégrées dans le tissu urbain doivent
pouvoir s'y maintenir ou, lorsque leurs locaux sont vétustes ou
inadaptés, être réinstallées dans les opérations nouvelles.*



Les métiers d'art seront particulièrement encouragés.

2) La lutte contre tous les mécanismes concourant à l'éviction hors de Paris d'industries qui pourraient y subsister — ou même s'y développer — dans le contexte économique général devrait en premier lieu concerner les quartiers compris dans ce périmètre.

— C'est ainsi que, de manière générale, un droit de construire plus favorable sera accordé aux activités secondaires par rapport surtout à ceux dont bénéficieront les autres fonctions urbaines; cette disposition pourrait être de nature à rendre plus facile l'intégration de ce type de programmes dans les réalisations et opérations nouvelles.

— Corrélativement, par une modération du niveau des droits de construire affectés aux logements et aux bureaux, la pression foncière sera diminuée dans les zones où le mouvement immobilier risquerait d'entraîner un départ précipité des industries existantes (cf. le quartier de la Réunion, le 11^e

arrondissement...). L'accent porté sur les opérations de réhabilitation de l'habitat existant, combinées avec une rénovation moins systématique qu'autrefois, doit d'ailleurs agir dans le même sens.

— Ces mesures d'ordre réglementaire et urbanistique ne peuvent naturellement avoir d'intérêt et d'efficacité que si les dispositions dissuasives en matière d'implantation ou d'extension industrielles (redevance en particulier) peuvent être rapportées — en priorité en ce qui concerne les opérations survenant dans cette zone.

3) L'aide de la collectivité au maintien des activités secondaires devra enfin avoir ce secteur pour champ d'application privilégié. Elle pourrait par exemple y prendre la forme d'un usage du droit de préemption, afin de préserver certaines grandes entreprises industrielles, ou d'une aide financière directe à la réalisation de locaux artisanaux et industriels, dans le cadre des actions publiques de rénovation ou de réhabilitation - rénovation.



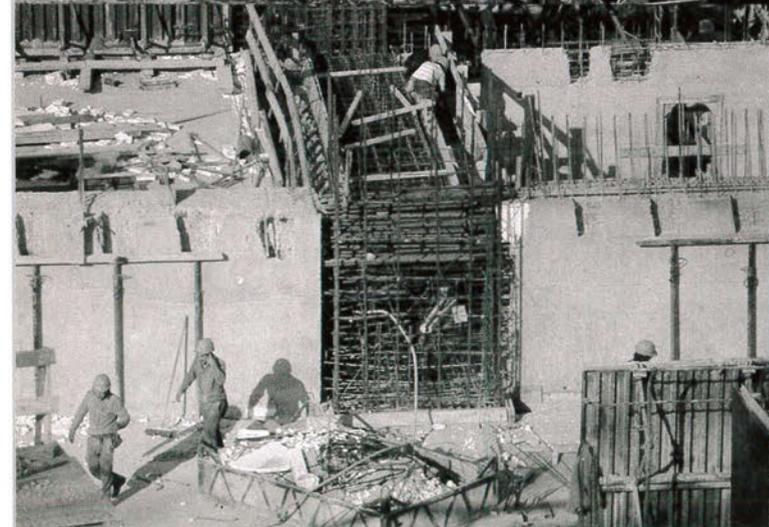
II

Actions d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie.

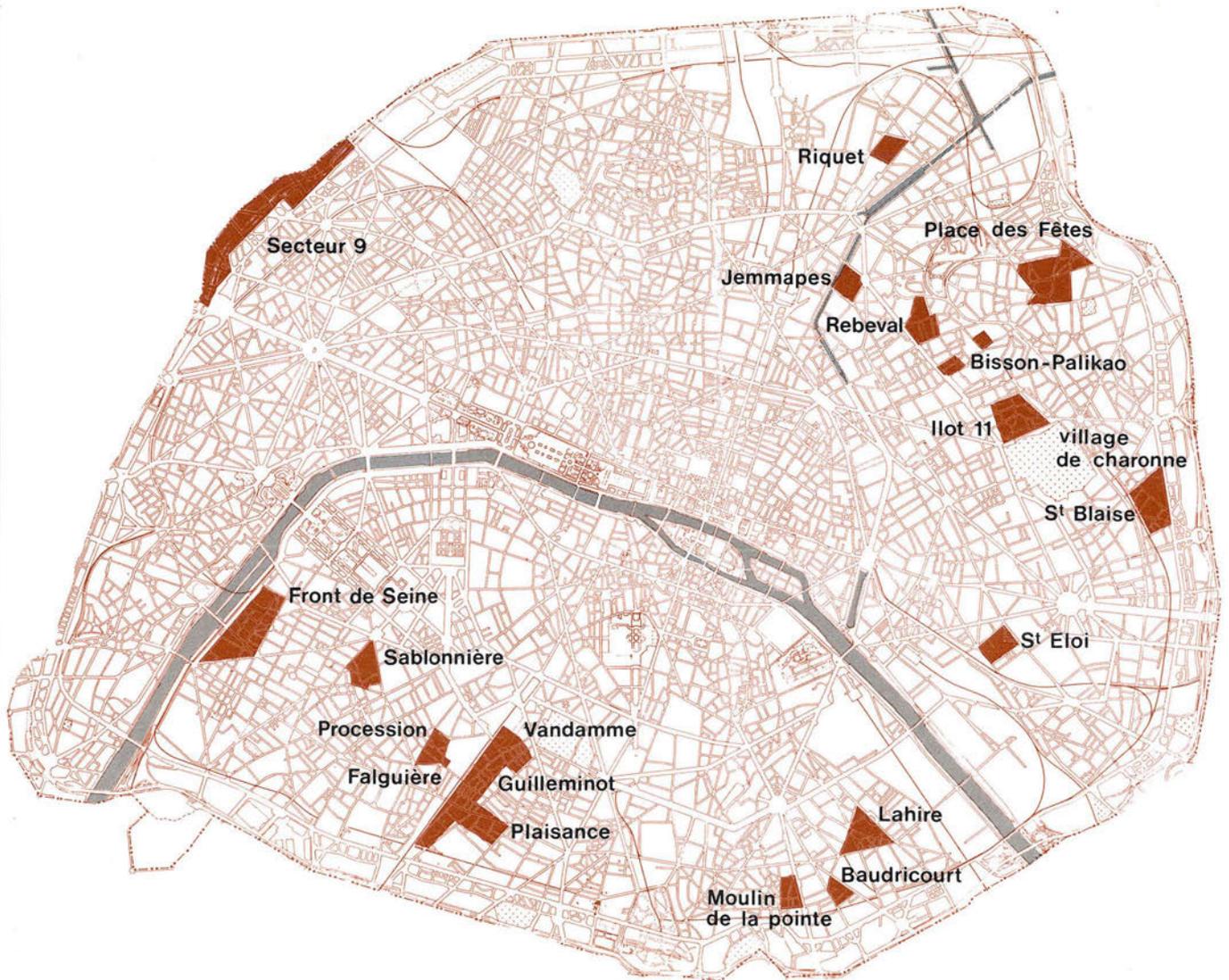
L'attitude d'ensemble prescrite par le Schéma Directeur à la collectivité publique à l'égard des diverses zones et des principaux secteurs d'activité de la capitale n'est évidemment pas la seule forme de son intervention pour atteindre les objectifs qu'elle se fixe. Elle peut revêtir le caractère d'initiatives plus positives et d'actions plus directes concernant certains espaces particuliers dont elle entreprend — ou au minimum détermine fortement — l'aménagement et l'évolution.

Alors que les orientations de politique urbaine se traduisent le plus souvent par la mise en œuvre de dispositions de nature réglementaire, c'est au contraire plutôt par la voie opérationnelle que doivent être menées à bien les actions d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie que fixe le Schéma Directeur de Paris.

Le site, largement ouvert sur la Seine, de l'une des principales opérations d'urbanisme des prochaines années : l'aménagement des terrains Citroën et de leurs abords.



A - Interventions d'aménagement.



- Les opérations publiques de rénovation engagées seront menées à bonne fin au cours de la première phase d'application du Schéma Directeur. C'est dans leur cadre que se réalisent à l'heure actuelle la plupart des logements sociaux édifiés à Paris et il n'est donc pas envisagé d'en interrompre brutalement la réalisation.

- Elles permettront la construction d'une vingtaine de milliers de logements — la moitié du programme total de l'ensemble de ces opérations étant aujourd'hui réalisée ou en cours de construction — dont dix mille logements sociaux du secteur H.L.M. Il sera particulièrement veillé à ce

que les équipements soient mis en service d'une façon coordonnée avec la livraison des logements. La réinstallation des activités artisanales et industrielles y sera assurée dans toute la mesure du possible. Enfin, les programmes de bureaux n'y dépasseront pas le volume prévu à l'origine afin d'assurer la présence d'emplois tertiaires à proximité des nouveaux lieux d'habitat et d'aider à l'équilibre financier des opérations.

Les opérations de rénovation engagées sont les suivantes :

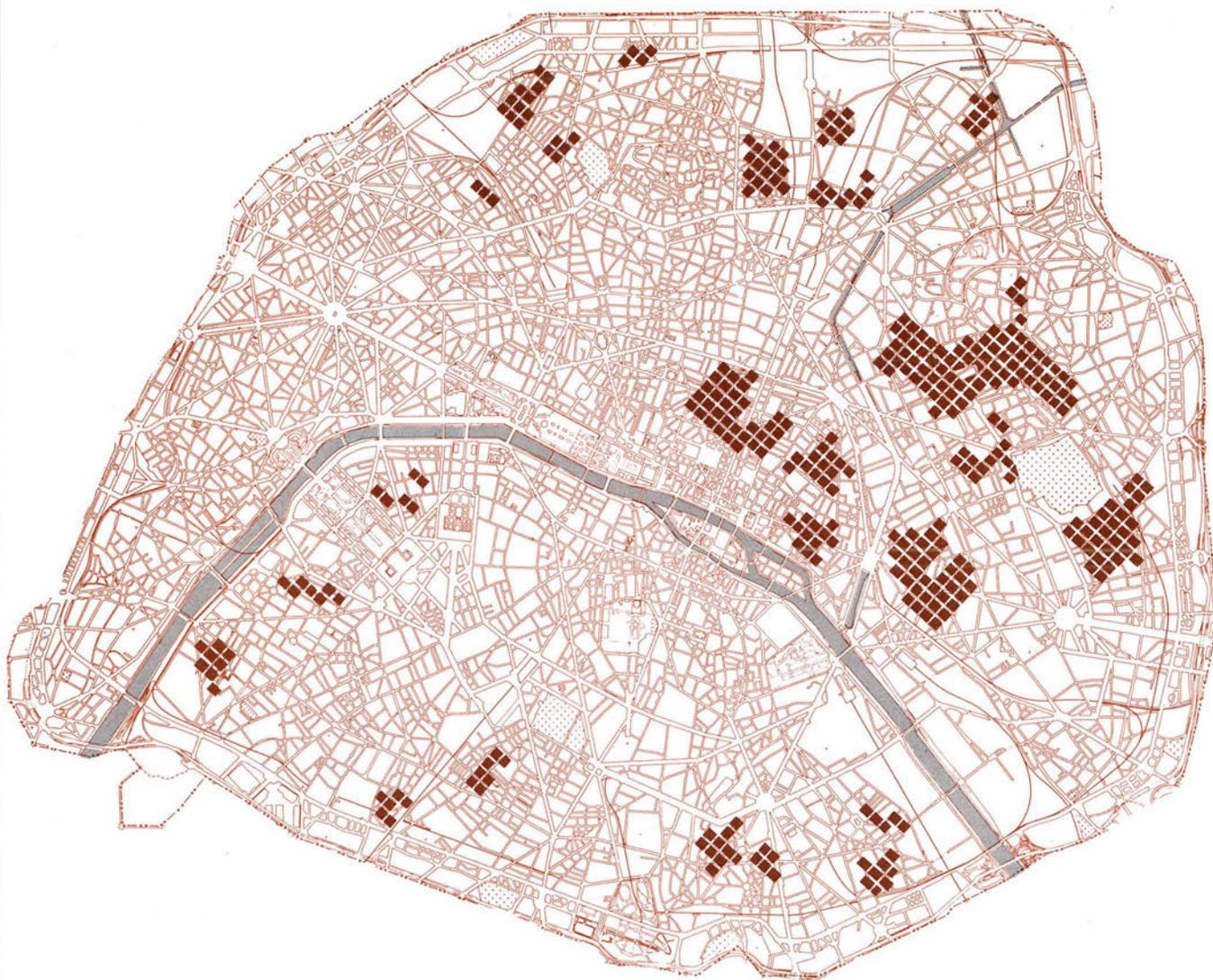
- Beaugrenelle, Sablonnière, Procession, Falguière dans le 15^e arrondissement;



L'ensemble des « Hautes Formes » réalisé dans le cadre de l'opération publique de rénovation « Lahire » (13^e arrondissement).

- Plaisance-Vandamme et Guillemot dans le 14^e arrondissement;
- Lahire dans le 13^e arrondissement;
- Saint-Eloi dans le 12^e arrondissement;
- Jemmapes-Grange-aux-Belles dans le 10^e arrondissement;
- Place des Fêtes et Riquet dans le 19^e arrondissement;
- Rébeval, Amandiers, Bisson-Palikao, Saint-Blaise dans le 20^e arrondissement;
- Opération dite du Secteur IX dans le 17^e arrondissement.

Pour les opérations dont l'aménagement n'est pas encore définitivement engagé ou arrêté (certains îlots du secteur Italie, par exemple), des modifications ou adaptations de leur conception, de leur plan et de leur épandage devront tendre à assurer une meilleure insertion des ensembles nouveaux dans les quartiers existants et tenter d'éviter les effets de rupture excessifs constatés dans le passé.



a) Nécessité d'une action publique sur l'habitat.

L'état du parc de logements parisiens — critique dans de nombreux quartiers — l'évolution en baisse rapide de la population résidante et la modification prononcée de la structure socio-professionnelle de la capitale au détriment des catégories défavorisées, enfin le mouvement des idées en matière d'urbanisme — qui a conduit à reconnaître la valeur de certains tissus urbains derrière la vétusté de leur domaine bâti —, toutes ces raisons conduisent la collectivité à prévoir la poursuite d'une vigoureuse action publique sur

l'habitat, et à concevoir cette intervention sous une forme différente de la rénovation classique (à mesure que s'achèvent les opérations déjà engagées en cette matière), comme de la restauration de caractère luxueux qui s'est déroulée dans certains quartiers centraux.

Il ne s'agit naturellement pas d'abandonner l'une ou l'autre de ces formes de traitement du tissu là où elles sont véritablement justifiées par la nature ou la situation du domaine bâti concerné, mais simplement de reconnaître que l'amélioration de l'état d'équipement et de confort du parc immobilier parisien devrait être recherchée sous des

formes moins traumatisantes que la démolition et la reconstruction totale de certains groupes d'îlots.

Cela ne signifie pas davantage que cet objectif puisse être atteint sous la seule forme d'un maintien et d'une mise en valeur de l'habitat existant : le degré de vétusté ou de délabrement de certains bâtiments ne justifierait pas l'effort indispensable pour en assurer l'équipement ; l'exiguïté de certains logements et le caractère important des travaux qu'il faudra y conduire impliqueront souvent le départ provisoire des occupants, donc leur accueil à proximité immédiate, dans le cadre « d'opérations-tiroirs ». C'est dire que presque toujours la construction neuve devra se combiner avec l'amélioration du parc ancien dans des proportions qui varieront selon les secteurs concernés.

L'effort de la collectivité publique en faveur de l'habitat doit donc prendre essentiellement la forme d'actions mixtes de réhabilitation-rénovation. Cette politique devrait permettre de répondre plus complètement et d'une façon plus équilibrée que la rénovation strictement entendue — et par un effort de financement du même ordre de la part de la collectivité — aux objectifs généraux de la politique urbaine visant :

- à permettre aux habitants de continuer de vivre là où ils demeurent et à éviter qu'ils ne subissent trop de bouleversements dans leur cadre de vie ;
- à s'efforcer par conséquent de maintenir à terme l'importance de la population résidante et sa diversité sociale ;
- à améliorer cependant de manière sensible le niveau de confort du parc immobilier parisien et à maintenir la valeur de ce patrimoine ;
- à préserver les qualités d'organisation urbaine que présentent souvent les quartiers existants ;
- à éviter le départ forcé des entreprises industrielles et artisanales entraîné trop souvent par le mouvement immobilier de démolition et de reconstruction, par suite de l'impossibilité, fréquente pour les firmes touchées, d'interrompre leurs activités et de financer leur réinstallation.

b) Les types d'action.

Le degré d'engagement de la collectivité et le type des interventions mises en œuvre varieront naturellement suivant les caractéristiques des secteurs considérés.

— Des actions de réhabilitation-rénovation bénéficiant de l'intervention et du concours de la puissance publique devront concerner les zones où leur conduite est à la fois la plus nécessaire et la plus difficile : état très critique du parc logement ; sur-occupation du domaine bâti entraînant la nécessité d'un desserrement important ; forte proportion de population défavorisée.

— Dans les secteurs dont le domaine bâti n'exige pas de reprise importante du gros œuvre des

constructions, où l'on n'observe pas de surpeuplement accentué des habitations, ni une place trop grande des catégories les plus défavorisées dans la structure sociale de la population, l'appui de la collectivité à cette politique aura lieu surtout sous la forme de la mise en œuvre des dispositifs d'ordre général — existants ou à créer — d'aide à de telles opérations et de contrôle de leurs conséquences, notamment sur le niveau des loyers. Certains périmètres, où l'encadrement et le soutien à ces actions d'amélioration de l'habitat existant seraient particulièrement renforcés, pourraient être déterminés.

La nature des interventions d'urbanisme sur le terrain sera déterminée en fonction d'analyses précises du tissu urbain.

- La réhabilitation au sens strict prévaudra de manière presque exclusive dans les quartiers du centre en raison de leur densité d'occupation du sol et de l'intérêt de leur cadre bâti. Il en ira parfois de même dans certains faubourgs (cf. Faubourg Saint-Antoine), quoique à un moindre degré.

La politique de restauration des quartiers anciens qui, menée par la collectivité pour certains édifices prestigieux, a été trop librement laissée à des initiatives privées spéculatives sur le reste des îlots de certains secteurs, et a abouti par suite à un changement trop brutal de la composition sociale de la population résidante, devra donc être infléchie dans le sens de la mise en œuvre de ce type d'actions, d'une échelle plus modeste et plus mesurée.

- Dans les autres secteurs de la ville, au contraire, ce sont de véritables actions de réhabilitation et de rénovation conjuguées qui seront engagées. Elles mêleront étroitement les deux natures d'intervention sur le tissu, suivant une pondération établie au regard des caractéristiques d'occupation du sol des parcelles concernées.

Ces actions mixtes présenteront ainsi l'avantage de rendre possible la construction de logements neufs ou d'équipements, ou encore le dégagement d'espaces libres, à la place des immeubles les plus vétustes ou dans les cœurs d'îlots mal structurés, afin :

- de permettre le desserrement de la population vivant dans les logements surpeuplés ;
- d'offrir des logements d'une taille suffisante et d'un coût modeste pour les grands ménages ;
- d'assurer les conditions de réalisation de l'opération en accueillant des ménages pendant les gros travaux.

- La mise en œuvre de ces actions serait grandement facilitée par une modification des textes réglementaires et des procédures de financement, dont les filières devront être harmonisées. Les recommandations de la Commission mixte Etat-Ville sur l'Urbanisme tracent le cadre des changements nécessaires qui ne peuvent être

opérés le plus souvent que par la voie législative et réglementaire, ou à un niveau qui dépasse celui de la seule Ville de Paris.



Ilot de réhabilitation des « Jardins Saint-Paul » (4^e arrondissement).

c) Les secteurs d'action proposés.

- Un examen attentif du niveau d'équipement des logements, des caractéristiques du domaine construit et de la structure sociale de la population résidante a conduit à retenir comme devant faire l'objet d'actions publiques de réhabilitation-rénovation un ensemble de secteurs et îlots regroupant de l'ordre de 150 000 logements dont les 2/3 environ exigeront une amélioration du confort. Pour important qu'il soit, un tel programme paraît demeurer à l'échelle d'un effort de la collectivité à échéance du Schéma Directeur.

- La majorité des secteurs retenus sont situés dans la partie Est de la ville, aussi bien en ce qui concerne le centre que la périphérie.

Des actions publiques de réhabilitation seront conduites dans le centre historique de manière à y contrecarrer les effets de la restauration spéculative et à accompagner les efforts publics d'aménagement des grands espaces centraux (Halles, Beaubourg) et de mise en valeur du cadre bâti (Marais). Des îlots supportant une vingtaine de milliers de logements requièrent plus particulièrement l'attention de la collectivité : aux abords des Halles et du Plateau Beaubourg, dans les quartiers Bonne Nouvelle, Arts et Métiers, Saint-Avoye et Enfants Rouges, dans les secteurs des rues Saint-Paul et des Rosiers. Les actions entreprises dans le quartier du Gros-Cailou seront poursuivies.

Mais c'est surtout sur la partie Est de la ville que devra porter l'effort de la collectivité en faveur de l'habitat modeste. Quatre grands secteurs, regroupant environ 60 000 logements devraient y faire l'objet d'actions de réhabilitation-rénovation :

- le faubourg Saint-Antoine;
- le quartier de la Réunion et de Charonne;
- le faubourg du Temple;
- Belleville-Ménilmontant.

Une part non négligeable des parcelles incluses dans les périmètres « Belleville-Ménilmontant » et « Réunion » se prêtera à une rénovation et à la construction de logements et d'équipements nouveaux, dans le respect des principes organisateurs de la trame urbaine.

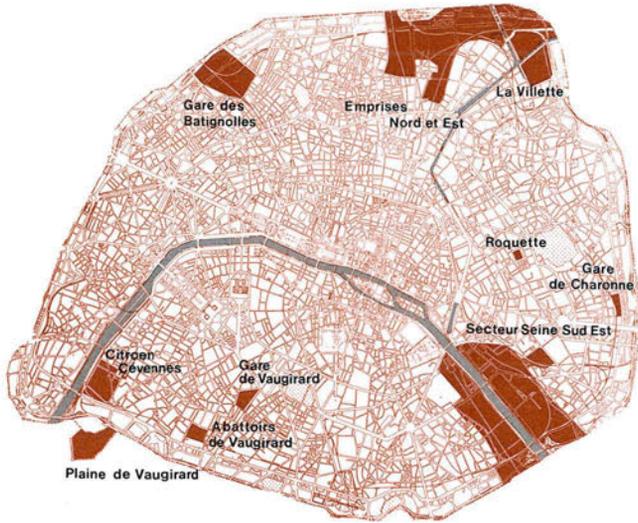
Au Nord se présentent deux types de secteurs (25 000 logements) justiciables d'actions publiques de types différents :

- dans les quartiers des Batignolles et des Epinettes, l'amélioration de l'habitat devra être encadrée par la collectivité de manière à ce qu'y soit maintenue la population modeste;
- dans les quartiers de la Goutte d'Or et de la Chapelle, dans le secteur de la rue de l'Ourcq, l'état du parc, les caractéristiques socio-professionnelles de la population, le surpeuplement des logements nécessiteront un plus grand degré d'engagement de la puissance publique.

Au Sud de la ville, les actions de réhabilitation-rénovation se porteront sur des périmètres plus dispersés en raison du fort mouvement de transformation immobilière déjà connu par cette partie de la ville.

Des actions dans les quartiers Javel et Grenelle et aux abords Est des abattoirs de Vaugirard mériteraient d'être menées dans le 15^e arrondissement, afin d'éviter que les conséquences des opérations d'aménagement voisines ne provoquent la disparition rapide du parc de logements bon marché qui y subsiste.

Dans la même préoccupation, les abords de l'opération de rénovation Guillemot dans le quartier Plaisance pourraient faire l'objet d'une réhabilitation. Il en est ainsi également dans le 13^e arrondissement pour certains îlots du quartier de la Butte-aux-Cailles, du secteur Italie et du quartier de la Gare.



a) Nécessité des grandes opérations publiques.

Les infléchissements apportés à la politique de l'habitat dans Paris, en particulier en ce qui concerne la rénovation urbaine, et le renforcement des exigences de protection et de mise en valeur du paysage urbain ne doivent pas signifier l'abandon de grandes opérations publiques d'aménagement sur de vastes emprises que l'évolution de la ville a rendues ou rendra disponibles.

Ces opérations procèdent de deux impératifs majeurs :

1) Maintenir dans Paris une capacité de réalisations nouvelles.

— Durant les deux dernières décennies les principales interventions de la collectivité se sont portées sur des secteurs géographiques assumant déjà une fonction résidentielle, et elles ont avant tout visé à la résorption de l'habitat insalubre. Cet objectif paraît aujourd'hui devoir être atteint par l'application d'une politique plus fine de traitement des tissus existants qui associera réhabilitation et rénovation.

— Mais, la construction neuve de logements, sur une échelle importante, doit demeurer possible dans Paris, ne serait-ce que pour compenser en partie le desserrement qui surviendra dans le parc

immobilier existant. Il s'agit, au cours des prochaines décennies, de réorienter l'impact géographique de la construction nouvelle, mais non de l'entraver, à l'intérieur de la capitale.

— Si l'habitat doit donc constituer la dominante du programme de telles opérations, il n'en constitue cependant pas l'élément exclusif. La réalisation de locaux neufs consacrés aux activités s'avérera également nécessaire pour répondre au dynamisme du monde économique parisien, à l'affinement de ses fonctions actuelles, à l'apparition de fonctions nouvelles. Selon leur localisation et leur desserte en transport collectif, les grandes emprises qui feront l'objet d'opérations publiques d'aménagement pourront, à cet effet, comporter des programmes d'implantation d'activités tertiaires ou industrielles, dans des conditions et dans des limites garantissant qu'elles ne peuvent conduire à un accroissement du chiffre des emplois exercés dans Paris mais contribuent à leur desserrement et à leur redistribution.

— Enfin, les grands équipements (hospitaliers, sportifs, culturels, espaces verts...) devront pouvoir trouver des terrains d'assiette et un environnement satisfaisants à l'intérieur de ces opérations nouvelles d'aménagement, sous peine de ne pouvoir se développer ou s'installer dans la capitale.

Les grandes interventions publiques d'urbanisme ne seront donc pas conduites dans le souci de densifier Paris — qui se dépeuple et où les emplois n'augmentent pas — mais afin d'assurer aux Parisiens de meilleures conditions de résidence et aux activités économiques de la capitale un cadre de fonctionnement plus adapté.

2) Mettre en valeur l'espace urbain de Paris.

— Pour faire face à ces besoins Paris possède aujourd'hui encore dans sa couronne de vastes emprises — de statut généralement public — souvent peu ou mal occupées, peu à peu délaissées par des activités déclinantes ou consacrées à des fonctions de transport lourd ou d'entrepôt dont l'organisation spatiale peut être modernisée et concentrée.

— Ces emprises (environ 400 à 500 hectares) constituent à l'heure actuelle, à quelques kilomètres du cœur de la ville, des zones de « friches urbaines », créant des coupures difficilement franchissables entre les quartiers et empêchant l'approche, l'usage et l'appropriation de sites importants pour la ville tels que la Seine ou les

canaux. Ainsi, l'intervention publique, en réintégrant ces terrains et ces sites dans l'espace vécu de la capitale, opérera une véritable action de mise en valeur du patrimoine urbain de Paris, non plus cette fois par des moyens de protection et de sauvegarde, mais par la création d'espaces nouveaux. Maintenir dans ce qu'il a d'essentiel, le patrimoine d'une ville comme Paris, écarter une croissance excessive de cette cité ne doit pas de la sorte vouloir dire que l'on refuse toutes les évolutions nécessaires d'une métropole de cette importance et que l'on tient la capitale éloignée de tout développement nouveau.

b) Les opérations retenues.

Dans la mesure où l'aménagement des Halles ne peut, du fait de ses caractéristiques particulières, être exactement assimilé à cette catégorie d'interventions et fait l'objet d'un autre type d'indication (cf. le commentaire des postes 1 et 17 de la légende), toutes les opérations de cette nature figurant au Schéma Directeur se situent dans les arrondissements périphériques de la capitale. Dans le 11^e arrondissement, l'aménagement des terrains de la Petite Roquette sera mené à bien suivant un programme (espaces verts, logements, équipements) naturellement d'une ampleur moindre que ceux pouvant être réalisés sur les très grandes emprises réaffectées de la capitale.



La mise en valeur de la trame verte de Bercy constitue une donnée essentielle de l'aménagement de ces terrains.

1) La réutilisation des abattoirs de la Villette et des terrains Citroën.

Au Nord et au Sud-Ouest de Paris, les deux grandes emprises de la Villette (55 hectares) et des terrains Citroën (23 hectares) donneront lieu à des aménagements de même nature :

- création d'un grand espace vert en liaison la plus étroite possible avec les plans d'eau voisins : les canaux dans le premier cas, la Seine dans le second ;
- réalisation d'un programme à très forte dominante d'habitat social, dans des zones qui se prêtent tout particulièrement à un renforcement raisonnable de la fonction résidentielle ;

- implantation éventuelle à cette occasion d'équipements de niveau parisien, voire national, faisant défaut à Paris ou méritant d'y être installés, notamment d'équipements hospitaliers ;

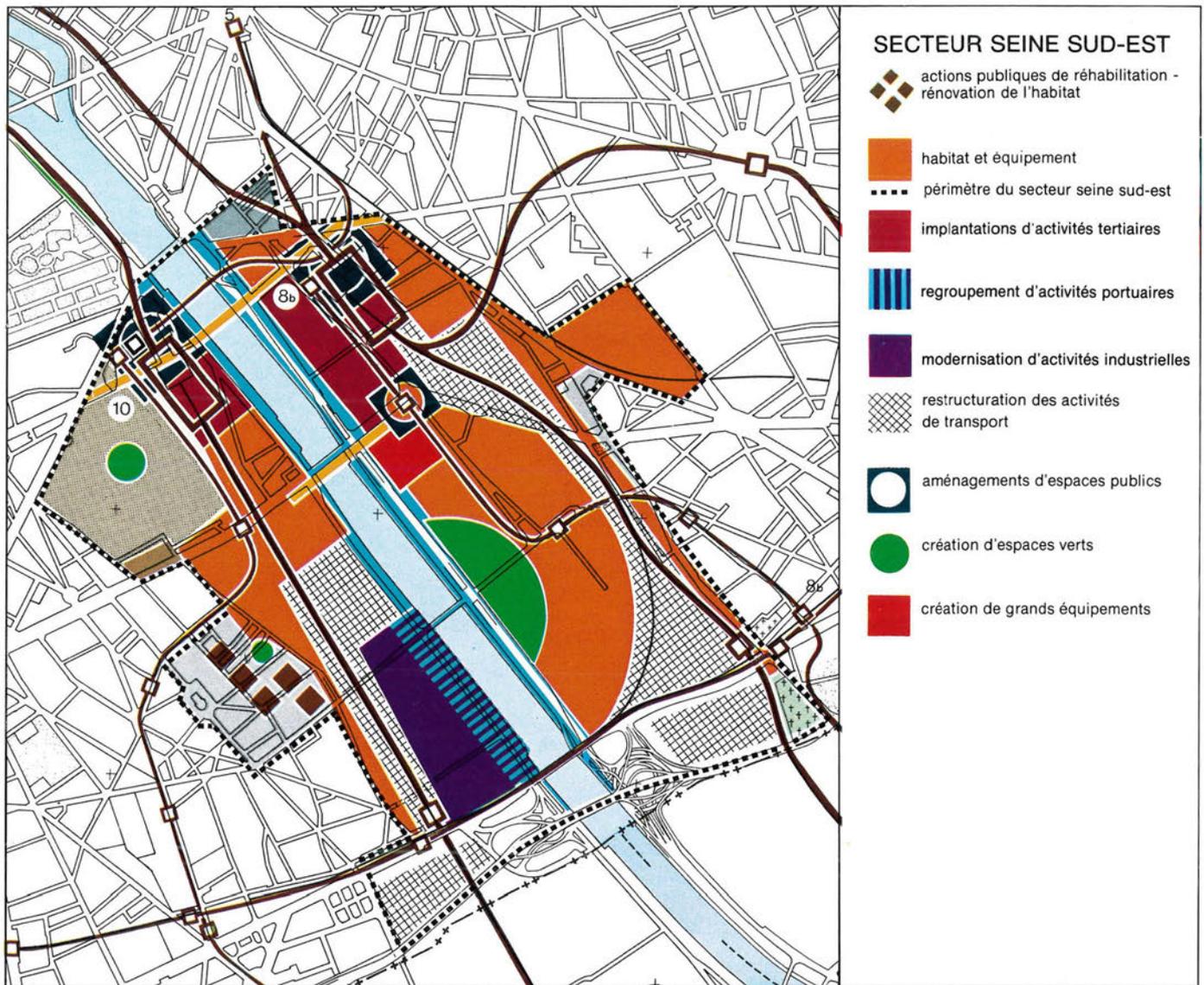
- limitation stricte des constructions de bureaux en raison des conditions de desserte des deux opérations et, pour Citroën, du grand nombre d'emplois de cette nature offerts dans la partie occidentale de la ville. Au contraire ces deux grands aménagements — et tout particulièrement celui de la Villette — pourront se prêter à la réalisation de structures d'accueil modernes pour les activités industrielles et artisanales ;

- prise en compte des caractéristiques des quartiers environnants (trame urbaine, échelle) et de leurs besoins en équipements, contrôle des répercussions que les opérations ne peuvent manquer d'entraîner sur leur évolution et définition de mesures de traitement coordonnées de leur tissu urbain.

2) L'aménagement du secteur Seine Sud-Est.

Par son ampleur, par sa situation dans la ville et sa place dans le réseau de transport collectif de l'agglomération, le secteur Seine Sud-Est fera l'objet d'un aménagement de plus grand développement et de nature plus complexe, selon un échancier plus étendu. Sa localisation dans la partie orientale de la ville, et celle des zones qui se trouvent en relation facile avec lui, doivent lui permettre de contribuer au sein même de la capitale, et en complémentarité avec les villes nouvelles et les centres restructurateurs au rééquilibrage vers l'Est de l'agglomération souhaité par le Schéma Directeur Régional. C'est pourquoi celui-ci le mentionne comme intervention majeure d'aménagement.

- Ce secteur présente en effet un espace considérable, très faiblement exploité et offrant d'exceptionnelles potentialités de développement. Il recouvre plus de 250 hectares (près de 1/20^e de la surface urbanisée de Paris) répartis de part et d'autre du plan d'eau de la Seine que bordent quatre kilomètres et demi de berges. Il jouit d'une excellente desserte par un ensemble de moyens de communication dont la capacité doit être accrue et qui le relie ou le reliera bientôt à toute la banlieue Est et Sud-Est, au centre et à l'Ouest de Paris, et, par l'interconnexion, aux banlieues Sud et Nord. L'aménagement, dans les prochaines années, de la ligne S.N.C.F. à grande vitesse vers Lyon et au-delà améliorera encore les excellentes liaisons dont il dispose avec l'une des régions économiques les plus actives et importantes de l'ensemble national. Or, cet espace, dans sa partie centrale, est aujourd'hui à peu près vide d'habitants et libre de constructions et il est occupé dans sa quasi-totalité par des activités économiques qui en utilisent très faiblement l'espace (transport de marchandises, entrepôts par exemple).



• L'étendue et la localisation du secteur Seine Sud-Est conduiront à utiliser ces potentialités d'aménagement exceptionnelles pour la réalisation de programmes diversifiés.

a. Les emprises des anciens entrepôts de Bercy (40 hectares) et certains terrains attenants permettront de développer dans le Secteur Seine Sud-Est, sur une plus large échelle encore, des interventions du même type que celles qui ont été définies pour la Villette et pour Citroën :

- réalisation d'importants programmes de logements comportant une forte proportion de logements sociaux;
- aménagement d'un grand parc urbain et des abords du fleuve et réalisation de liaisons avec les quartiers voisins;
- accueil de grands équipements.

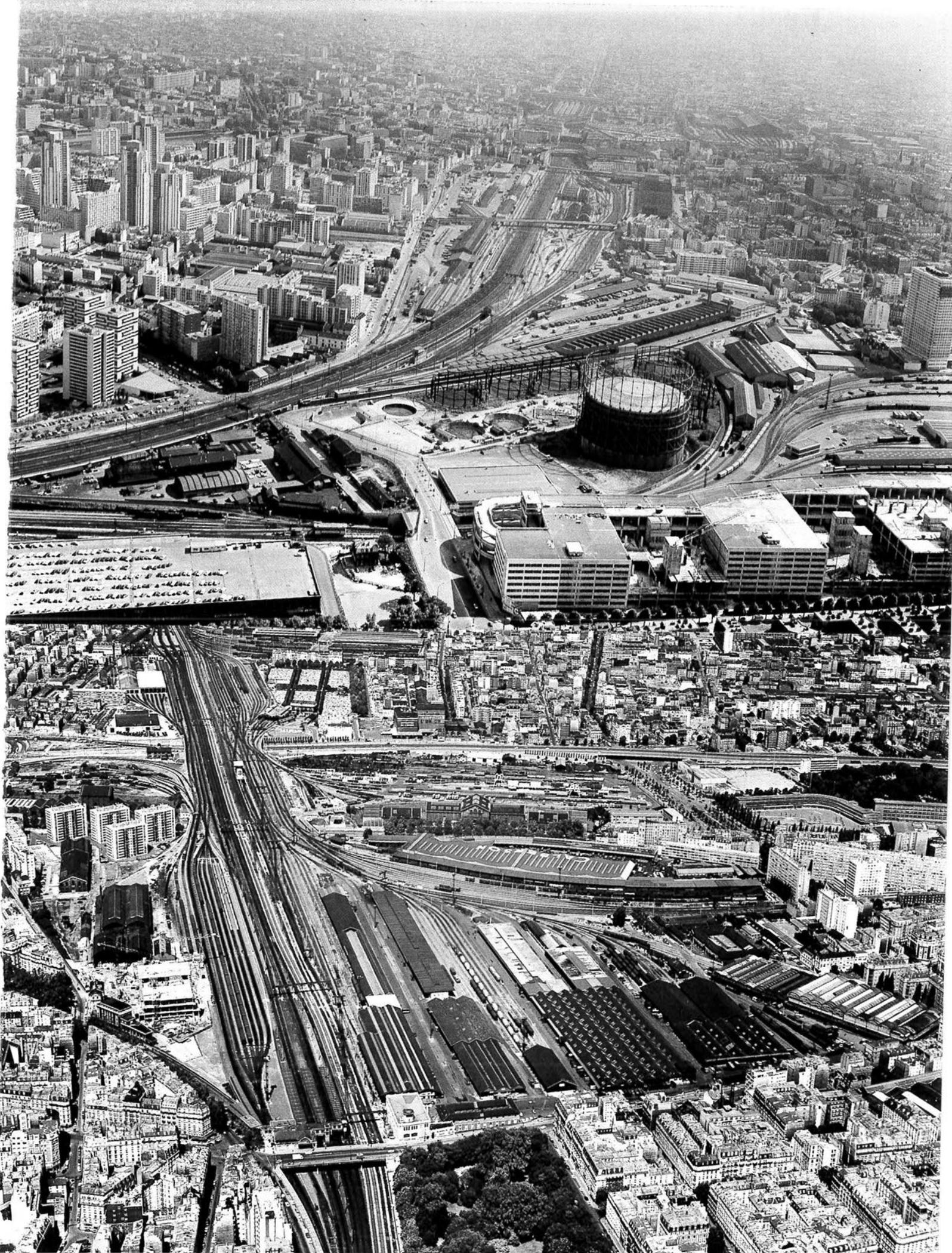
b. Le renforcement de l'importance des grandes gares (Lyon, Austerlitz) dans le réseau national et régional exigera leur restructuration et l'amélioration de leurs conditions d'accès et de fonctionnement.

A cette occasion, il sera tiré parti de l'exceptionnelle desserte de la zone (ainsi, dans certains cas, que des techniques impliquées par une meilleure utilisation de certaines emprises : installations en sur-sol, etc.) pour édifier dans ce secteur, et à son voisinage immédiat, l'essentiel des programmes de bureaux qui resteront nécessaires dans Paris intra-muros et que le niveau des droits de construire qui leur sont affectés interdira pratiquement de localiser dans les autres quartiers de la ville, où leur développement n'est pas souhaité.

L'objectif n'est naturellement pas d'accroître le chiffre des emplois dans Paris mais de rendre possible certains desserments ou certains transferts pour lesquels il serait inconcevable de ne disposer d'aucune offre future dans une ville de la taille de Paris. Cette localisation se prête à un certain rééquilibrage vers l'Est du centre de gravité des emplois implantés dans Paris et doit contribuer par-là à raccourcir et améliorer les migrations alternantes et non à en augmenter l'importance.

Cette vocation, même dans cette partie du secteur, n'est toutefois pas exclusive. L'amélioration des abords de ces nœuds d'échanges majeurs





dans la ville doit aussi s'effectuer en faveur de la fonction commerciale, hôtelière et de l'habitat (îlot Chalon, surfaces occupées par la Gare de Reuilly et, sur la rive gauche, îlots voisins du boulevard de la Gare).

c. Une coordination étroite de l'aménagement sera recherchée entre les secteurs (Gare de Lyon/Rapée et Bercy) et entre les rives de manière à créer dans cette partie de la ville un véritable centre urbain nouveau.

L'ensemble de cet aménagement ne sera rendu possible que par une restructuration et un regroupement des activités de transports ferrés de marchandises.

Il devra aussi constituer l'occasion de réaliser dans Paris des structures d'accueil nouvelles pour les industries. Cette vocation sera préférentiellement remplie sur la partie Sud de la rive gauche du secteur.

Le déroulement de l'intervention publique dans le temps confirmera le caractère prioritaire de l'aménagement de la gare de Lyon et ses abords tandis que l'opération Bercy pourra être entreprise dans un second temps.

3) L'aménagement du terrain des abattoirs de Vaugirard et de la plaine de Vaugirard.

Dans le 15^e arrondissement, deux grands terrains feront l'objet d'aménagements destinés en priorité à la réalisation d'espaces verts et d'espaces de jeux et de sports. Le terrain des abattoirs de Vaugirard, très bien intégré à une zone d'habitat dense en très forte évolution, accueillera en outre les équipements de quartier nécessaires à son environnement et, dans la mesure où ces affectations prioritaires de l'espace en laisseront la possibilité, un programme de logements. L'aménagement de la plaine de jeux de Vaugirard sera poursuivi, avec le souci de relier cet ensemble futur d'équipements sportifs aux quartiers parisiens et au nouvel ensemble urbain édifié sur les terrains Citroën.

4) La réaffectation possible d'autres emprises publiques.

Indépendamment des grandes opérations qui viennent d'être mentionnées et dont le principe est déjà retenu, plusieurs autres emprises importantes pourraient également faire l'objet, à terme plus ou moins lointain, d'opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement. La plupart de ces terrains sont aujourd'hui voués aux fonctions de transport ferré et aux activités annexes d'entrepôt. Leur mention par le Schéma Directeur ne signifie évidemment pas que ces installations devraient obligatoirement disparaître et dans n'importe quelles conditions. Elle a pour portée essentielle d'indiquer l'orientation d'une éventuelle réutilisation de ces emprises et le sens des études à entreprendre à cet égard.

a. Les emprises du Nord-Est de la ville.

Entre les faisceaux Nord et Est de la S.N.C.F. s'étendent d'importants terrains : gare Chapelle-Internationale, gare de l'Évangile, gare Pajol, gazomètres, dont la restructuration, nécessaire à terme, devra conjuguer :

— les impératifs liés à la vocation de zones de services lourds que doit conserver ce secteur de la ville;

— l'intérêt présenté par la réalisation de programmes d'habitations à dominante de logement social et d'équipements, et spécialement d'espaces verts, dans un secteur qui en est particulièrement démuné;

— la volonté d'assurer les liaisons entre les quartiers existants aujourd'hui enclavés entre les infrastructures de transport.

Il sera particulièrement veillé au respect de cette dernière exigence de manière que des programmes d'habitat ne soient pas implantés dans des secteurs isolés.

L'importance de la Porte de la Chapelle justifiera un aménagement coordonné de ses abords destiné à mieux structurer cette langue de quartier étirée reliant aujourd'hui la ville à l'une de ses entrées principales.

b. Les gares des Batignolles et de Vaugirard.

— Les emprises de la gare des Batignolles pourront être, en partie, réaffectées à l'habitat, aux emplacements où elles sont en contact avec des quartiers fortement constitués, c'est-à-dire essentiellement à l'Ouest (rue de Saussure) et au Sud (rue Cardinet). Des espaces verts de quartier pourraient y être implantés.

— Les terrains de la gare de Vaugirard présentent un grand intérêt pour l'aménagement de liaisons urbaines satisfaisantes qui font aujourd'hui défaut entre l'ensemble rénové de Maine-Montparnasse et les quartiers en pleine évolution de la partie Est du 15^e arrondissement. C'est dans cet esprit qu'un programme comportant à la fois des logements et un espace vert pourrait y être envisagé.

Les opérations publiques d'aménagement incluant des emprises ferroviaires seront définies en prenant étroitement en compte les contraintes propres liées au fonctionnement de ce moyen de transport (gestion du réseau, installations techniques) et le maintien de la possibilité d'un approvisionnement par fer de Paris.



Le secteur Seine Sud-Est accueillera — dans des formes architecturales différentes de celles du quartier de la Rapée (photo ci-dessus) — les principales implantations de bureaux dans Paris.

Le contexte

La volonté de ne pas développer l'emploi dans Paris et d'éviter un déséquilibre trop accentué de sa structure se traduit par une politique extrêmement rigoureuse vis-à-vis des constructions de bureaux dans la plupart des quartiers de la capitale. Mettant en œuvre les armes combinées de l'agrément et de droits de construire dissuasifs, cette politique affecte :

- la zone d'affaires et la zone administrative existantes dont on ne souhaite ni augmenter le poids, ni agrandir les limites, mais au contraire dont on recherche le desserrement ;
- le centre historique dont le caractère du tissu et de l'animation conduisent à interdire l'invasion par les bureaux ;
- les quartiers de la périphérie voués essentiellement à la fonction résidentielle que les constructions de bureaux ne doivent pas concurrencer de manière directe ou indirecte.

A moins de vouloir briser l'économie de la capitale avec les conséquences dommageables qui en résulteraient au niveau régional et national, et de souhaiter maintenir les travailleurs et les firmes dans des conditions peu convenables à leurs activités, il n'est toutefois pas concevable ni admissible, dans une ville de la taille de Paris et exerçant sa fonction, de proscrire complètement et à jamais la construction de locaux neufs consacrés aux activités tertiaires et susceptibles de faire face aux diverses catégories de besoins qui se manifestent, même dans le cadre d'une stabilisation globale du chiffre des emplois parisiens.

Les besoins

Ceux-ci résultent :

- des mutations qui continueront de survenir, même si elles sont ralenties, dans la structure de l'emploi à Paris, du fait de l'évolution économique générale : « tertiarisation » des activités, « bu-

reaucratisation» tant du secteur secondaire que du secteur tertiaire;

- de l'inadaptation d'une grande partie du parc de bureaux actuels, conçu il y a près d'un siècle, et souvent pour d'autres usages;
- des normes de surface par emploi très insuffisantes dans la majorité des entreprises par comparaison notamment aux grandes métropoles mondiales;
- d'un renforcement qualitatif indispensable à l'économie parisienne qui ne peut s'accommoder d'une situation immobilière complètement bloquée.

Les localisations retenues

Ces besoins de transformations structurelles, de modernisation, de desserrement ne doivent que très partiellement être satisfaits dans les zones où s'implantent aujourd'hui les activités tertiaires. A l'exception d'une fraction très limitée de la zone des affaires, où une possibilité un peu plus large de modernisation du parc immobilier est ouverte, les contraintes imposées à l'évolution et à l'occupation du domaine construit sont en effet rigoureuses. Par ailleurs, la dissémination des implantations sur toute l'étendue de la ville est également exclue, afin de diminuer la pression foncière sur les fonctions qui s'y exercent aujourd'hui et qui doivent s'y maintenir ou s'y renforcer.

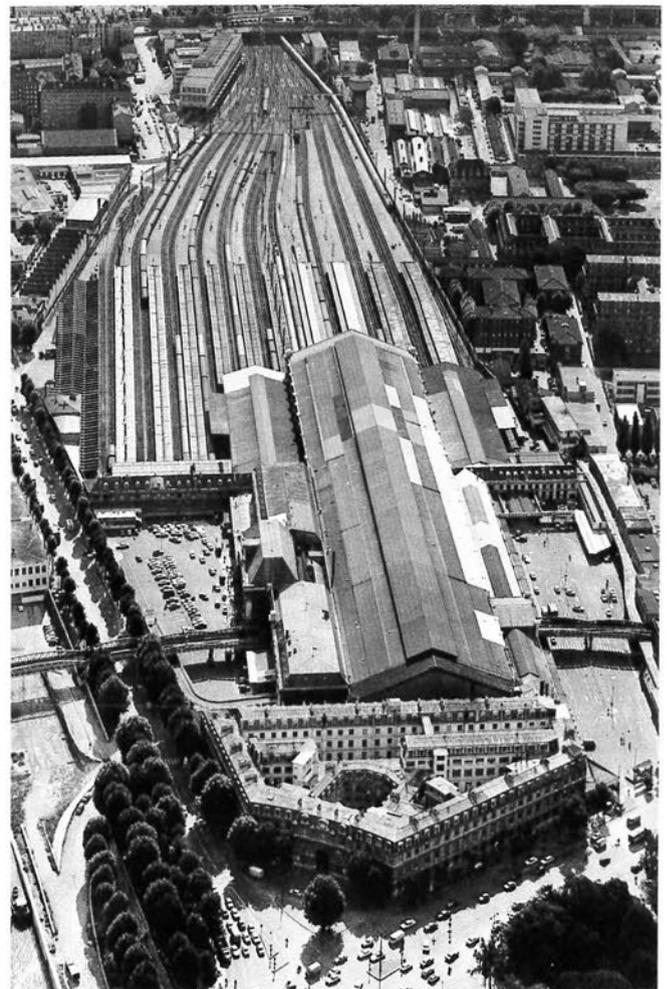
La politique choisie consiste donc à regrouper, en quelques emplacements préférentiels, les implantations qui s'avéreront nécessaires dans Paris, et cela, naturellement, dans la limite d'un contingentement déterminé en fonction des impératifs régionaux et nationaux. Cette possibilité, étroitement contrôlée par la puissance publique, formera ainsi la condition indispensable pour que la politique très rigoureuse de dissuasion à l'égard des bureaux entreprise partout ailleurs dans Paris ait sa crédibilité et, à terme, son efficacité.

C'est essentiellement le Secteur Sud-Est qui accueillera ces implantations nouvelles, d'abord dans le secteur de la gare de Lyon — la Rapée, puis dans le secteur de la gare d'Austerlitz. Cette localisation, qui conviendrait en particulier à des grandes administrations centrales ou régionales, présente en effet les plus grands avantages :

- elle permet de raccourcir la durée des migrations alternantes en rapprochant les lieux d'emploi des gares d'arrivée dans Paris depuis les secteurs les moins bien pourvus en activités de la Région (Est, Sud-Est);
- elle contribue à la revitalisation de l'Est parisien.

Cependant, si des activités tertiaires — de bureaux mais aussi de commerces — seront appelées à se développer au contact des grands nœuds de transport collectif, elles seront incluses dans l'aménagement d'un secteur qui comportera au total une prédominance des surfaces consacrées au logement et aux équipements.

La place des implantations tertiaires sera beaucoup plus réduite dans les deux autres grandes zones d'aménagement public : la Villette et Citroën, où il sera seulement cherché à éviter la réalisation de grands quartiers trop « monofonctionnels » qui n'offriraient aucun emploi de caractère tertiaire, notamment aux futurs résidents de ces réalisations. Des programmes d'accompagnement de cette nature devraient conserver un caractère très limité dans toutes les opérations qui concerneraient à plus ou moins long terme les autres grandes emprises publiques susceptibles d'être réaffectées ou réutilisées.



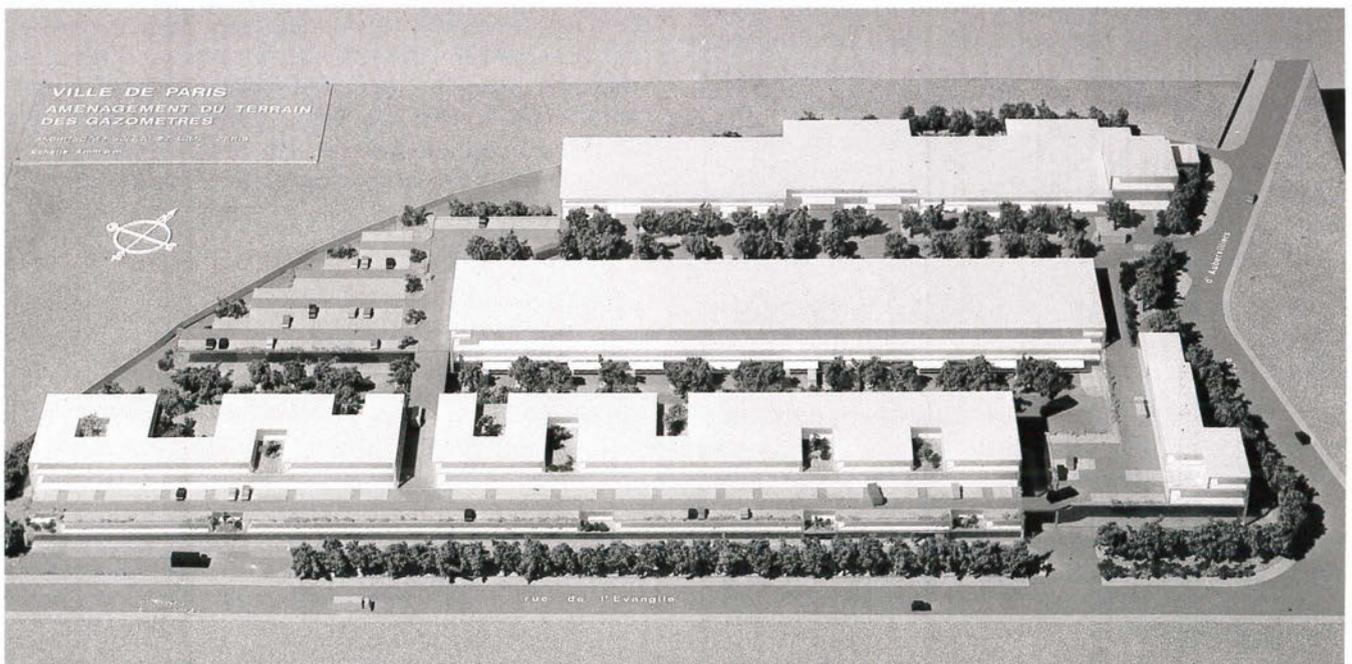
La gare d'Austerlitz et le faisceau des voies sud-ouest.

- La volonté de freiner le rythme de désindustrialisation de la capitale afin d'y éviter la disparition quasi totale des emplois de production et d'y préserver l'une des conditions d'un certain équilibre sociologique ne peut s'exprimer seulement, avec quelque chance d'efficacité, dans une attitude purement conservatoire vis-à-vis du secteur industriel existant, souvent déclinant, ni même uniquement par le moyen d'un soutien actif aux activités de fabrication aujourd'hui exercées dans Paris.
- Elle doit se manifester par des actions positives de création de structures d'accueil nouvelles pour des entreprises industrielles ou artisanales susceptibles de s'accommoder d'une implantation dense — en hauteur par exemple — et d'offrir des postes de travail à des effectifs relativement nombreux et spécialisés, exerçant véritablement des emplois de fabrication et non pas seulement de « cols blancs » du secondaire.
- Certaines zones particulières de la capitale, en raison de l'état actuel d'occupation de leurs emprises, de leur localisation dans la ville, de leur desserte (par le rail, l'eau et la route), de leur insertion dans des périmètres d'action publique, justifient tout particulièrement qu'une telle politi-

que volontaire d'installation d'industries y soit tentée. Il s'agit essentiellement :

- de la partie arrière de la zone d'aménagement du secteur Seine Sud-Est, principalement sur la rive gauche, où cette forme d'activités devrait se combiner avec celles qui résultent de la présence du port et de son renforcement;
- de la partie Est du terrain de la Villette;
- des emprises situées aux abords immédiats du faisceau Est des voies S.N.C.F. à leur entrée dans Paris, entre celles-ci et les boulevards extérieurs.

Ce sont là les occasions les plus notables d'entreprendre sur des surfaces importantes un redéveloppement volontaire de l'industrie dans Paris. Mais cette politique pourra aussi prendre la forme d'une inclusion plus modeste, sur des espaces moins importants, d'entreprises du secondaire dans la plupart des autres opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement (Citroën, emprises du Nord-Est), ainsi que dans les rénovations sur le point d'y être engagées ou dans les futures actions mixtes de réhabilitation-rénovation. Elle pourrait par exemple prendre la forme d'« hôtels industriels », suivant un modèle expérimenté en Suède, ou de l'intégration de locaux d'activités au rez-de-chaussée de programmes complexes.



Dans le 18^e arrondissement, l'aménagement du terrain de la ville précédemment occupé par des gazomètres (6 hectares) va permettre la première réalisation importante spécifiquement consacrée aux activités industrielles et artisanales dans Paris.



La Seine en amont du pont de Bercy.

Le Port de Paris joue un rôle important dans l'approvisionnement de la ville, notamment en ce qui concerne les matériaux de construction. Faute d'être assuré par ses soins, le trafic de marchandises dont il permet l'accès dans la Capitale par la voie d'eau devrait y parvenir par d'autres moyens, et ajouterait donc à l'encombrement des axes de communication et de circulation. C'est la raison pour laquelle l'exclusion hors de Paris de l'ensemble des activités portuaires ne doit pas être recherchée.

Mais si le Port de Paris doit se maintenir dans Paris, il doit aussi y modifier profondément son implantation.

- Les installations actuelles présentent en effet le plus souvent des caractéristiques de fonctionnement et de rendement peu satisfaisantes, les ports linéaires ne disposant pas, en arrière du quai, d'emprises suffisamment profondes pour assurer dans les meilleures conditions le déchargement des matériaux de construction qui forment l'essentiel du trafic portuaire.

En outre, en s'étirant le long des berges à l'amont et à l'aval, les ports coupent sur de longues

distances la ville de son fleuve, interdisent la promenade au bord de l'eau, occupent, au profit d'équipements ou de dépôts souvent peu esthétiques, des espaces de la capitale dont les potentialités d'aménagement sont exceptionnelles.

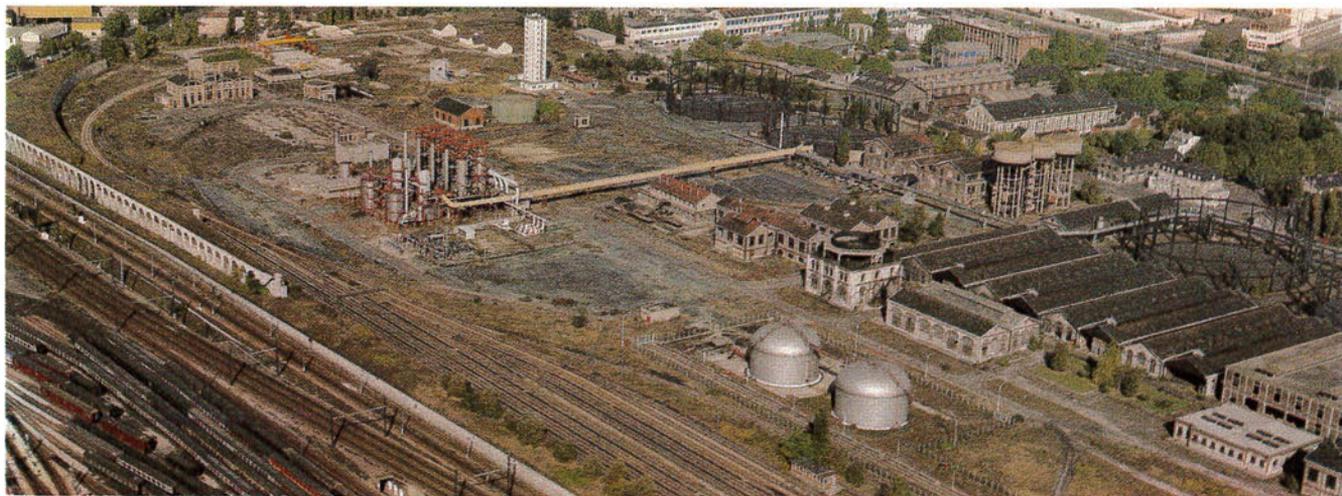
- La mise en valeur nécessaire du site de la Seine à l'Ouest et à l'Est de la Capitale ne pourra donc être entreprise sans une récupération progressive d'une grande partie des rives aujourd'hui vouées aux activités portuaires. Les nouveaux aménagements de la gare de Lyon, des terrains de Bercy, de la gare d'Austerlitz, des terrains Citroën devront être mis en relation directe avec le fleuve.

Mais il ne s'agit pas, à cette occasion, de bouter cette fonction nécessaire hors des murs de Paris.

En contrepartie d'une libération importante des berges, l'opération d'aménagement du Secteur Seine Sud-Est comportera en effet la réalisation d'un port moderne sur la rive gauche, en amont de la Seine, dans la zone de Tolbiac. Bien relié aux voies ferrées et aux axes routiers importants ce port pourrait accueillir, sur ses emprises ou à son voisinage, des entreprises industrielles complémentaires.

Ce regroupement des activités portuaires vers l'Est de Paris, au lieu de leur étalement actuel sur un linéaire très important des berges du fleuve dans sa traversée de la capitale, peut naturellement ne pas être exclusif de la recherche d'autres solutions pour le trafic intéressant la partie occidentale de la ville de Paris. L'aménagement des berges du fleuve dans le 15^e arrondissement ne peut manquer de tenir compte de cet impératif.

→
Vue aérienne du domaine du Landy, propriété de la Ville de Paris ; ce vaste emplacement aujourd'hui occupé par une usine à gaz désaffectée permettra la réalisation d'une importante gare de marchandises. La réutilisation de cette emprise, bien située pour le développement des activités de transport ferré, rendra possible la libération de terrains de la S.N.C.F. à l'intérieur de Paris et leur aménagement en faveur de l'habitat et des équipements.



Les terrains du Landy (Saint-Denis), en bordure du faisceau des voies S.N.C.F. aboutissant à la gare du Nord.

Celle-ci sans amener la disparition de ces activités, dans la mesure où elles sont vraiment nécessaires au fonctionnement de la ville et ne peuvent trouver d'autres localisations dans l'agglomération, mettrait fin à une certaine forme de gaspillage d'un espace aussi précieux.

- Les emprises consacrées dans Paris au trafic et à l'entreposage de marchandises couvrent des surfaces considérables (150 hectares dans le seul secteur Seine Sud-Est (1), dont le degré actuel d'occupation et d'utilisation au cœur de l'agglomération s'avère faible, et qui se trouvent susceptibles, dans la plupart des cas, d'une réorganisation. Sous-exploitées, ces vastes surfaces d'un seul tenant tronçonnet de plus l'espace de la ville et isolent certains quartiers de la périphérie du reste du tissu urbain.
- A l'égard de ces terrains souvent insuffisamment ou mal utilisés dans leur état d'organisation présent, les besoins fonciers de la ville pour la construction de logements neufs — notamment de logements sociaux — et pour la réalisation d'équipements et d'espaces verts et les impératifs d'amélioration du cadre de vie, requièrent l'adoption d'une politique globale de restructuration des activités de transport à l'intérieur de la capitale.

Toutefois le chemin de fer est et doit rester un moyen important pour assurer l'approvisionnement de Paris avec le minimum de gêne puisque le transport des marchandises par voie ferrée se fait en site propre. Il convient que des points de réception judicieusement choisis restent sur le

territoire de la Ville pour réduire les transports terminaux de distribution, et que ces points de réception disposent des installations nécessaires pour assurer correctement leur rôle régulateur dans la distribution. Par ailleurs, l'activité liée aux transports de marchandises évolue en même temps que la structure de l'agglomération parisienne : c'est dire que si elle diminue dans la ville de Paris, elle augmente pour l'ensemble de l'agglomération. La restructuration des terrains consacrés aux activités de marchandises dans Paris doit par conséquent s'accompagner de l'affectation de nouveaux terrains, en proche banlieue principalement, pour y réinstaller les activités déplacées.

- Un plan général de redéploiement et de réorganisation des fonctions de services généraux, d'une mise en œuvre progressive, sera donc la condition et le moyen, selon les cas, de la libération totale, de la réaffectation partielle ou de l'utilisation en sur-sol des emprises vouées aux transports de marchandises dans Paris. Deux secteurs principaux permettront un regroupement et une modernisation de ce type d'activités de transport et d'entrepôts :

- le secteur Seine Sud-Est, particulièrement dans la zone de Tolbiac (rive gauche) et dans la zone Nicolaï (rive droite);
- le secteur Nord-Est, spécialement dans les zones Chapelle et Evangile.

(1) Emprises ferroviaires affectées au transport des marchandises, surfaces occupées par les activités portuaires, terrains des entrepôts de Bercy...



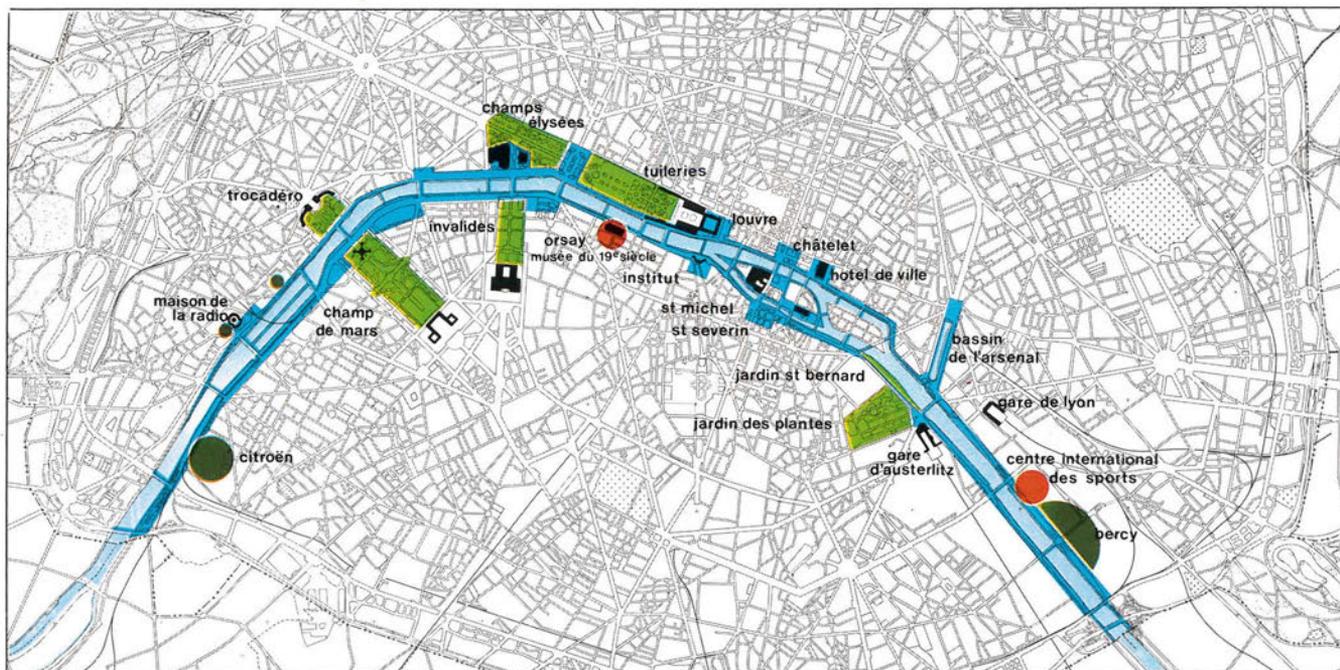
B - Actions de mise en valeur.

La restauration de l'Hôtel des Invalides sera parachevée par une profonde remise en valeur de ses abords et tout particulièrement de son esplanade.

Pour rétablir dans sa beauté et son ampleur cette perspective majeure de Paris, trop longtemps défigurée par le stationnement de 900 véhicules, un important projet d'aménagement est en cours de réalisation.

L'extension du parc de stationnement souterrain, l'achèvement des travaux entrepris par la S.N.C.F. pour la jonction de ses lignes entre Orsay et Invalides, permettent de recomposer le dessin de l'esplanade, en retrouvant le plus possible le tracé original de Robert de Cotte : de grands mails d'arbres sont plantés de part et d'autre de l'esplanade ; de vastes plateaux gazonnés sont créés ; le dessin de la chaussée est rectifié de manière à réaliser une demi-lune face à l'entrée principale des Invalides.

Au sud, entre la cour du Dôme et le boulevard de Latour-Maubourg, les bâtiments parasites qui encombraient cette partie de l'Hôtel ont été détruits et le jardin de l'Intendant, en cours d'aménagement, sera bientôt ouvert au public.



a) Le site de la Seine.

La présence du fleuve a largement façonné le paysage et l'organisation urbaine de Paris. Au cours des diverses époques de formation de la ville, et jusqu'au début du 20^e siècle, les grandes compositions monumentales, les principaux espaces publics ont été articulés sur cet axe organisateur. Aujourd'hui, la capitale se trouve trop souvent coupée de son fleuve et n'exploite pas suffisamment la chance qu'il représente pour l'aménagement urbain et l'agrément de la vie du citadin.

Une meilleure exploitation de l'atout que représente ce plan d'eau pour la valorisation de l'espace parisien sera donc l'une des actions majeures d'amélioration du cadre de vie.

Le site de la Seine appelle deux types de traitement principaux, selon qu'il s'agit de sa partie centrale — où l'effort d'aménagement devra essentiellement consister en une réhabilitation de ses berges et de ses quais en faveur des piétons et une remise en contact des quartiers riverains avec le fleuve — ou de ses parties extrêmes, où les opérations publiques d'aménagement les plus importantes de la capitale offriront des occasions

uniques de création d'un environnement nouveau du fleuve, tirant parti de son attrait et de sa proximité.

- Au cœur de la ville, et tout particulièrement sur la rive gauche, l'aménagement de divers espaces pour les piétons sera entrepris :

- le Port Saint-Bernard sera transformé en jardin ;
- le parvis de Notre-Dame sera libéré de la circulation automobile qui le coupe de la cathédrale ;
- une meilleure liaison entre le quartier Saint-Séverin, le square Viviani, le parvis Notre-Dame et le fleuve sera recherchée ;
- la place du Palais de l'Institut sera réaménagée ;
- l'affectation de la gare d'Orsay à des grands équipements sera accompagnée d'un effort pour recomposer son parvis en fonction du fleuve ;
- l'esplanade des Invalides sera réhabilitée par le report de la circulation automobile médiane et l'aménagement du sol.

Sur la rive droite, la reconstitution de certains cheminements de piétons sera recherchée ; la réorganisation de la distribution actuelle de l'espace de certaines grandes places : Concorde, Châtelet, Hôtel-de-Ville, sera étudiée.

- A l'amont du fleuve, l'aménagement du Secteur Seine Sud-Est devra permettre, grâce au regroupement et à la restructuration des activités portuaires dans la zone de Tolbiac, une récupération progressive des emprises aujourd'hui concacrées à cette fonction sur plus de trois kilomètres. La création du parc de Bercy donnera au site du fleuve une grande ampleur à son entrée dans Paris; l'un et l'autre éléments, l'aquatique et le végétal, devront, autant que possible, être mis en contact de manière à renforcer leur attractivité et leur fréquentation respectives.

L'épannelage général des constructions sera conçu de façon à souligner l'effet recherché d'évasement du lit de la Seine. Des équipements seront créés en bordure du fleuve afin d'en développer l'animation. A son entrée dans le centre historique, la remise en état du Jardin des Plantes et l'aménagement du bassin de l'Arsenal donneront aux deux rives de la Seine un attrait tout particulier.

- Sur les berges d'aval, l'opération entreprise sur les terrains Citroën et la réalisation d'un parc important sur cette emprise devront contribuer à desserrer le fleuve de l'étreinte des constructions qui sont venues le border, et permettre une vaste composition du paysage cherchant, dans le même esprit qu'à l'amont, à instituer une relation aussi bonne que possible entre l'espace vert et le plan d'eau. L'amélioration des abords de l'ensemble Maison de la Radio — ex-terrain Peugeot — île des Cygnes, sera recherchée, en coordination avec



Face au jardin aménagé sur le port Saint-Bernard, le port Henri IV sera rendu à la promenade.

l'aménagement auquel pourra donner lieu le terrain actuellement occupé par le Ministère de l'Équipement, Quai de Passy. De même, la restructuration des emprises de l'État, Quai Branly, devra prendre en compte au premier chef la présence de la Seine.

b) Le site des canaux.

Dans la partie Est de la ville, relativement dépourvue de grandes lignes directrices d'organisation du tissu (à l'exception des collines, du cours de Vincennes et de quelques avenues haussmanniennes), le site occupé et déterminé par les eaux et les bassins, depuis les portes de Paris jusqu'à leur jonction avec la Seine, devra jouer un rôle



Entre les ponts de la Concorde et de Bir-Hakeim, les berges se prêtent bien à l'accueil d'activités temporaires d'animation.

analogue d'axe majeur de la composition urbaine de la capitale et d'atout essentiel de la valorisation de son paysage, en particulier pour des quartiers que certaines opérations récentes ont fréquemment désarticulés et déstructurés.

La fonction initiale de ces voies d'eau est en effet appelée à décliner et à disparaître. Il ne serait certes pas inconcevable de combattre, et peut-être d'enrayer, cette évolution. Mais pour que cet objectif ait vraiment un sens, c'est-à-dire pour augmenter de façon notable le trafic empruntant ce réseau navigable, il faudrait sans aucun doute mener une action très déterminée en ce sens, en renforçant de manière importante dans Paris les équipements portuaires à des emplacements tels que le Bassin de la Villette, et en améliorant les canaux qui y conduisent. Outre que cette dernière catégorie d'opérations apparaît peu vraisemblable en raison de son coût — rapporté à ses avantages — cette politique serait sans doute peu compatible avec le vif développement de la fonction résidentielle qui est déjà survenu aux abords de ces plans d'eau et avec le désir d'en tirer le plus grand parti pour de futures réalisations ou opérations en faveur de l'habitat, particulièrement souhaitables dans un site présentant de grandes qualités potentielles de mise en valeur. Portant essentiellement sur des matériaux de construction et exigeant de vastes surfaces d'entrepôts, où la densité d'emplois est très faible, une telle orientation ne constituerait d'ailleurs pas réellement un moyen notable d'aider au maintien de la fonction secondaire dans la capitale.

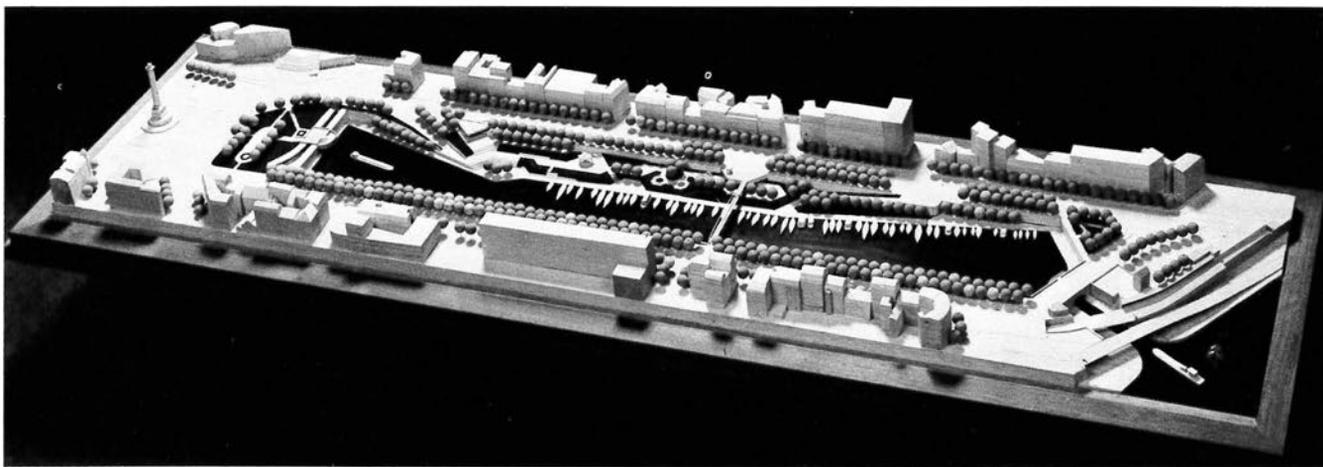
Faute de pouvoir ou de devoir y être accru, le trafic de marchandises sur cet ensemble de bassins

et de canaux évoluera donc vers une disparition progressive. Il ne s'agit ni de provoquer, ni de combattre, cette tendance, mais simplement d'en exploiter les effets pour faire naître et affirmer dans ces espaces une vocation de lieu de promenade, d'animation, de loisir urbain, dans une partie de Paris qui en manque singulièrement.

Aux abords du Canal de l'Ourcq, du Bassin de la Villette et du Canal Saint-Martin, un effort particulier de mise en valeur sera conduit par la collectivité de manière à y assurer :

- le dégagement à leur voisinage (notamment par une nouvelle application de la procédure de l'alignement et par certaines acquisitions foncières) de placettes, de jardins, d'espaces publics et de promenades plantées;
- la diminution, voire, sur certaines parties des rives, la disparition de la circulation automobile coupant les quartiers riverains de ces espaces d'eau et de verdure;
- la discipline des constructions, notamment au point de vue de leur hauteur, de leur aspect (couleur, matériaux, composition de la façade...), de leur implantation et de leur programme.

Pour illustrer concrètement ces objectifs et permettre de les atteindre d'une façon coordonnée au travers des interventions publiques directes (aménagement de la Villette, rénovation de l'îlot Jemmapes-Grange-aux-Belles, aménagement des terrains de l'ex-hôpital Villemin, etc.) et par l'intermédiaire des prescriptions réglementaires, un plan de détail sera établi sur l'ensemble des abords des canaux de l'Est parisien.



Le bassin de l'Arsenal constitue un site d'une ampleur et d'une beauté remarquables dont le caractère est aujourd'hui altéré par les activités qui l'occupent et, pour cette raison, demeure peu connu des parisiens. L'aménagement que la Ville doit très prochainement y entreprendre permettra la création d'un véritable port de plaisance qui fait actuellement défaut à Paris et la réalisation d'un jardin qui réhaussera la qualité du plan d'eau et répondra à la demande en espaces verts, mal satisfaite dans ce quartier de Paris. L'édification d'un parc de stationnement rendra possible le dégagement des voies riveraines et, en particulier, du terre-plein de la place de la Bastille, qui pourra ainsi être remise en valeur.

a) La nécessité d'un traitement de l'espace public.

Les rues, les avenues, les quais, les places de la ville ne sont pas seulement des éléments du réseau de voirie, des vides entre les volumes bâtis. Leur aménagement ne peut se limiter à la prise en compte des seuls impératifs de la circulation automobile et du stationnement. L'évolution des conceptions en matière d'urbanisme, le développement des exigences du citadin à l'égard du cadre de vie les font considérer, depuis ces dernières années, non plus seulement sous cet angle, mais comme des espaces publics, supports par excellence de la vie urbaine, lieux d'animation, de promenade, de loisir et d'échange, où s'effectue la plus large pratique de la ville et dans lesquels se forment la perception la plus courante et l'image de Paris.

Or cette surface libre, dont la caractéristique est d'être ouverte à tous, offerte à l'usage collectif, demeure excessivement accaparée par la voiture particulière; son traitement physique est souvent insuffisamment soigné — revêtement de sol, mobilier urbain —; la continuité du cheminement qu'elle offre au piéton est brisée par de nombreux obstacles.

Cette situation place aux tous premiers rangs des objectifs de la politique d'aménagement de Paris au cours des prochaines décennies la définition et la mise en œuvre d'une action très volontaire de réhabilitation et de mise en valeur de l'espace public. Cet effort, qui se traduira par une certaine réaffectation des surfaces du domaine viaire entre les diverses fonctions que celui-ci doit remplir et par un meilleur traitement de la voie et des équipements qui s'y trouvent, doit avoir une portée très générale et un très large champ d'application. Il constituera donc l'un des éléments majeurs et l'une des contraintes essentielles des plans de circulation à établir.

Trois types d'objectifs principaux doivent être pris en compte lors de la détermination des aménagements prioritaires à entreprendre :

- le développement des fonctions d'animation du centre ville et des centres de quartier;
- l'amélioration des conditions de déplacement aux abords des principaux nœuds de transport en commun;
- l'aménagement d'espaces de promenade et de

détente à l'intérieur de la ville et la mise en valeur du patrimoine historique.

La nature d'un Schéma Directeur et l'échelle des documents graphiques qui le constituent se conjuguent avec la nécessité d'études fines des propositions à retenir pour interdire de mentionner et de représenter toutes les actions d'urbanisme souhaitables et possibles, à plus ou moins long terme, et toutes les zones ou cheminements qu'elles pourraient concerner. Ne font donc l'objet d'une indication dans la carte de synthèse que les opérations principales réclamant de la puissance publique un effort plus particulier d'études techniques, d'intervention réglementaire et d'investissement financier.

b) Les principaux aménagements retenus.

1) L'aménagement des grands foyers centraux de la vie urbaine.

Le quartier des Halles

Fondée sur la réalisation en sous-sol d'une grande station de transports en commun rapides, l'opération des Halles permettra d'offrir aux citadins, au cœur de la ville, un nouvel espace public majeur, au milieu d'un jardin, en relation étroite à la fois avec la plus large partie de l'agglomération, par desserte souterraine, et avec tout le réseau des rues du vieux centre de Paris — du Marais jusqu'au Palais Royal — par l'intermédiaire d'une vaste zone piétonne.

A partir des deux grands foyers d'animation, complètement réservés aux piétons, que constitueront à l'Ouest l'espace public et le jardin des Halles et à l'Est la place du Centre National d'Art Contemporain, les différentes voies assurant la liaison avec les tissus urbains très divers qui composent ce quartier recevront un traitement différencié selon le rôle qu'elles continueront de jouer dans le schéma général de circulation et selon l'intérêt du cheminement qu'elles peuvent offrir au piéton (réservation totale, maintien des transports en commun de surface, réservation à une circulation locale de desserte, etc...).

Cette opération constituera la première et la plus importante des réalisations de ce type dans la capitale.

La zone de l'Opéra et des Grands Boulevards

Ce secteur fera l'objet de la seconde interven-







tion de très grande envergure à entreprendre sur la rive droite.

Avec cet aménagement, la politique de traitement de l'espace public de Paris abordera un champ d'action relativement nouveau, exigeant des solutions appropriées. La création d'espaces réservés aux piétons a en effet très souvent concerné des quartiers anciens, au tissu resserré, principalement voués à la fonction commerciale et aux activités de loisir, et dont les rues étroites et encombrées ne permettaient de toute façon que l'écoulement d'un faible trafic automobile.

Telle n'est évidemment pas la situation dans le quartier de l'Opéra et des Grands Boulevards qui forme un centre extrêmement complet, où un pôle de bureaux, un foyer commercial, un lieu de loisirs, de spectacles, d'accueil touristique, un point de passage de circulation automobile — les uns et les autres d'importance exceptionnelle — se superposent et se disputent l'espace.

Les encombrements et les conflits qui résultent de cette situation, la densité de fréquentation piétonne constatée, le rôle rempli par ce secteur dans la ville, le prestige de ses espaces majeurs commandent cependant tout particulièrement d'y entreprendre une restauration des espaces publics dans leur qualité, une restructuration des déplacements et une redistribution de la voirie en faveur des piétons et des bus.

Les moyens réglementaires, dans le cadre de plans de circulation, en seront le principal moyen, plutôt que des aménagements de caractère exceptionnel comme aux Halles.

La rive gauche

La politique de réservation aux piétons de certaines rues et de certaines places possède au contraire un caractère plus classique et mettra en œuvre des solutions plus habituelles dans cette zone du vieux centre historique. Le caractère du tissu, l'animation commerciale existante, l'importance des activités de loisir, le rôle négligeable joué dans le réseau de circulation général par des artères pittoresques, semblent désigner cette partie de la ville comme lieu privilégié d'instauration de zones piétonnes. C'est à ces critères traditionnels qu'ont répondu les mesures d'interdiction de la circulation automobile prises depuis plusieurs années dans le secteur Saint-Séverin, rue Saint-André-des-Arts, place Furstemberg, etc... Il apparaît souhaitable de parachever les expériences en cours en procédant à l'aménagement physique des espaces libérés de la circulation et du stationnement. Parallèlement le domaine des piétons sera élargi dans les lieux de grande fréquentation piétonne permanente et d'accessibilité par transports en commun, ainsi que dans des sites urbains exceptionnels : par exemple, place Saint-Michel, place Saint-Germain-des-Prés, sur les quais de la rive gauche (abords de Notre-Dame, de l'Institut, de la gare d'Orsay, etc...).

L'extension et l'amélioration des espaces ainsi ouverts à l'animation piétonne devront toutefois s'effectuer dans des conditions telles que, du fait de son intensité — notamment nocturne —, celle-ci ne porte pas une atteinte supplémentaire au maintien de la fonction résidentielle dans cette partie de la ville où l'habitat doit rester important. Elles réclament également que des solutions soient trouvées au problème du stationnement des résidents.

Montmartre

Dans un esprit très voisin et des conditions de même nature, la vocation et le site urbain de la Butte Montmartre y justifieront la réalisation d'une zone importante de réservation de l'espace aux piétons.



2) L'aménagement des abords des gares.

L'importance des flux de piétons induits par chacune des grandes gares et par les activités qui se situent et se situent à leur proximité immédiate, l'augmentation prévisible des trafics — notamment de grandes lignes —, les conditions souvent très mauvaises et pénibles pour l'utilisateur dans lesquelles s'effectuent ses déplacements de toute nature dans de telles zones, font de l'aménagement de l'espace public en ces divers points une action d'urbanisme fondamentale et prioritaire.

Améliorant l'un des maillons essentiels dans la chaîne des déplacements, de tels aménagements forment l'un des moyens importants — quoique souvent négligés — de la politique générale en faveur des moyens collectifs de transport.

De manière générale, ces interventions, qui feront l'objet d'études particulières, devront consister dans la création ou l'extension de parvis piétonniers au débouché des gares et dans la création d'équipements et l'édiction de mesures propres à en faciliter l'accès, en évitant les conflits actuels entre les piétons, les taxis, les autobus et les voitures particulières.

De telles solutions seront naturellement d'une toute particulière importance dans le cas des gares de Lyon et d'Austerlitz, dont la restructuration et la modernisation surviendront dans le cadre de l'aménagement du secteur Seine Sud-Est.

Elles ne pourront présenter sans doute le même caractère et la même ampleur pour la gare Saint-Lazare et pour les gares du Nord et de l'Est, en raison de l'encombrement du tissu, et à défaut d'opération immobilière d'envergure les concernant. Tous les moyens seront cependant recherchés pour porter remède à une situation actuelle qui, dans les deux premiers cas surtout, apparaît comme particulièrement insupportable.

A Montparnasse enfin, cette politique tendra essentiellement à l'amélioration des relations des diverses parties de l'opération récemment achevée avec le centre de Paris (Place du 18 Juin) et avec les grandes réalisations prévues aux abords (Guilleminot-Vaugirard), surtout dans la perspective du débouché dans cette zone de la voie nouvelle Vanves-Montparnasse.

3) L'aménagement de grandes places publiques et d'axes de prestige.

La fonction de nœuds de distribution de la circulation automobile a aujourd'hui la prééminence sur toute autre dans les grandes places de la capitale, de même qu'aux principales portes qui en assurent l'accès. La qualité souvent grande de ces espaces, leur valeur symbolique dans l'image de la ville, leur fonction de point de rupture de charge entre divers modes de transport en commun, réclament que, dans toute la mesure du possible, leur remise en valeur ou leur affirmation soit

recherchée. Cette action, dont seuls les points d'application les plus significatifs sont indiqués par la carte de synthèse, peut prendre la forme d'une tentative de réorganisation du fonctionnement de certains de ces espaces et d'amélioration de leur traitement, ou s'accompagner d'opérations plus importantes, tendant par exemple à créer des esplanades piétonnes en contact avec des plans d'eau : par exemple place de la Bastille vers le bassin de l' Arsenal, ou place de Stalingrad vers le bassin de la Villette.

Enfin, la transformation progressive des grandes avenues de prestige de la capitale (Champs-Élysées, Cours de Vincennes en particulier) en axes de transit primaire et en lieux de stationnement a provoqué une détérioration de ces sites urbains majeurs. Un meilleur équilibre sera donc instauré entre les impératifs de circulation et la nécessité de renforcer l'animation urbaine par une redistribution des espaces aujourd'hui affectés aux piétons et aux automobiles.

4) En dehors de ces interventions majeures, d'autres actions d'aménagement et de mise en valeur de l'espace public seront entreprises dans Paris. Elles auront lieu en particulier :

- dans le centre historique, dans les centres de quartier et les tissus constitués, où la qualité du cadre bâti et de la trame urbaine, l'importance des fonctions commerciales et d'échanges socio-culturels créent un environnement favorable. La réservation plus ou moins complète de rues ou de secteurs aux piétons, le développement de la place et du rôle des transports collectifs de surface constitueront deux des principaux objectifs de l'aménagement;
- dans les quartiers de rénovation ou d'évolution importante et dans les secteurs promis à des actions publiques de réhabilitation ou d'aménagement nouveau, où les espaces publics créés ou réhabilités formeront des éléments essentiels de l'organisation urbaine;
- dans les grandes interventions publiques d'urbanisme, qui fourniront l'occasion de développer et de diversifier le réseau des espaces publics majeurs de la ville (par exemple, dans le secteur Seine Sud-Est, à l'articulation du secteur de la gare de Lyon et de la Rapée avec le secteur de Bercy; ou, à la Villette, à l'occasion de la réutilisation des principaux édifices et espaces hérités du 19^e siècle).

18

Mise en valeur et aménagement des principaux espaces verts existants.



Bois de Vincennes, le lac Daumesnil.

La création de nouveaux espaces verts (cf. poste 19 de la légende) doit s'accompagner d'une mise en valeur et d'une adaptation de tous ceux qui existent dans Paris. La politique des espaces verts doit en effet porter de manière indissociable sur la qualité et sur la quantité de ces espaces.

- Le préalable, qui sera assuré par des dispositions réglementaires appropriées, est naturellement celui de la conservation et de la protection des parcs, des jardins et des squares actuels, tant privés que publics, depuis les deux grands bois de Boulogne et de Vincennes jusqu'aux espaces verts intérieurs d'îlots et aux avenues plantées. Mais il doit s'y ajouter une action dynamique en faveur de leur réhabilitation, lorsqu'elle le réclame, de leur réaménagement éventuel, de l'amélioration de leurs plantations, du développement de leurs équipements, de la diversification de leur rôle dans la ville. Leurs conditions de fonctionnement — heures d'ouverture, utilisation des pelouses — seront, dans toute la mesure du possible, adaptées aux besoins et à la pratique du public.

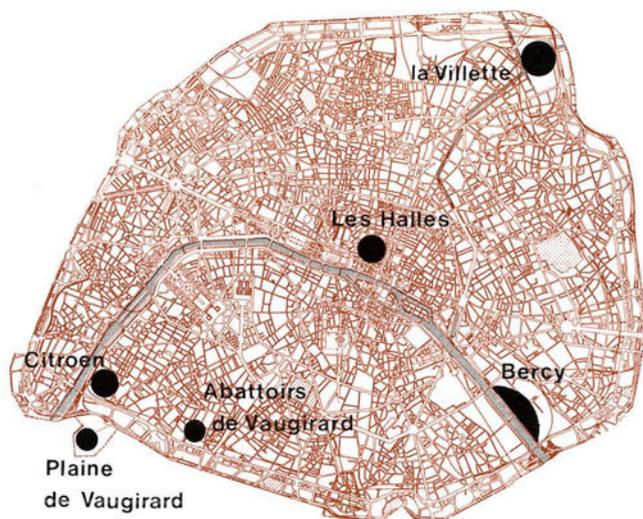
- Deux actions majeures de réaménagement seront entreprises dans les bois de Boulogne et de Vincennes de manière, à y réduire les nuisances de la circulation automobile, en y condamnant réso-

lument les principaux flux de transit, à y reconstituer des lieux de nature véritable, à y assurer des promenades calmes et variées (trames d'eau, voies cyclables, promenades hippomobiles, etc...) et à y réorganiser les espaces de grande fréquentation autour des principaux équipements inclus dans ces espaces.

- A l'intérieur même de la ville, les occasions de mise en valeur seront nombreuses et des interventions d'ampleur modeste permettront souvent de transformer profondément les conditions de la pratique d'espaces verts existants. Pourraient ainsi faire l'objet d'actions d'aménagement :

- le parc des Buttes-Chaumont, où la circulation automobile devrait être supprimée ;
- le Jardin des Plantes, dont les installations devront être modernisées ;
- le Jardin des Tuileries et celui du Louvre où le stationnement et la traversée automobiles devront être réorganisés au prix, si nécessaire, de certaines interventions d'aménagement ;
- l'esplanade des Invalides qui devrait retrouver, au moyen d'une redistribution de la circulation et d'un traitement du sol, un rôle d'espace public véritable ;
- le Champ de Mars, etc...

CRÉATION DE PARCS URBAINS



a) Nécessité de surfaces nouvelles.

Pour conserver au milieu résidentiel parisien son attrait et contribuer ainsi au maintien de la population de la capitale, aussi bien que mettre en valeur ses sites urbains, il est nécessaire d'augmenter l'équipement de Paris en espaces verts. Toutes les opportunités devront être exploitées à cette fin.

Cependant, la volonté d'augmenter la norme globale d'arbres et de jardins par habitant ne peut être le seul objectif guidant cette politique. La taille des surfaces vertes nouvelles à créer ne peut être le critère unique qui l'inspire, mais tout autant leur localisation et leur type.

C'est à deux formes de besoins qu'une réponse doit être trouvée dans Paris :

- le besoin de parcs urbains de bonne dimension (entre l'équivalent du parc Monceau et du parc de Montsouris), destinés à la fréquentation hebdomadaire dans le cadre géographique de grands secteurs de la ville ;
- le besoin de jardins de proximité, plus particulièrement destinés à la promenade quotidienne de certaines couches de la population (jeunes enfants, mères de famille, personnes âgées) et aux jeux des enfants et des adolescents, et qui doivent être accessibles à pied depuis le domicile.

b) La création de parcs urbains et de promenades à l'échelle de la ville.

Il s'agit de compléter le réseau des grands jardins existants (Buttes-Chaumont, Jardin des Plantes, Jardin du Luxembourg, parc de Montsouris, Jardin des Tuileries, parc Monceau) par un effort pour doter chaque grand secteur de la capitale d'un parc urbain assurant aux parisiens, en même temps qu'une aération du tissu urbain, une possibilité de promenade, de détente et de loisir à l'intérieur de la ville et au prix d'un déplacement de durée moyenne.

Grâce à leur localisation dans la capitale, les grandes opérations d'aménagement permettront la mise en œuvre de cette politique de la manière la plus efficace et la plus adaptée. Il ne suffit pas, en effet, de planter des superficies importantes, il faut assurer aux parcs nouveaux un environnement et une desserte indispensables à leur rayonnement et à leur pratique.

1) Trois parcs principaux seront réalisés au Nord-Est, au Sud-Est et au Sud-Ouest de la ville dans le cadre de l'aménagement :

- des terrains de la Villette ;
- des terrains de Bercy ;
- des terrains « Citroën ».

Dans ces trois cas, ces espaces verts bénéficieront de la présence d'un plan d'eau (la Seine et les canaux), et pourront servir de cadre à l'implantation de grands équipements culturels et de loisirs à l'échelle de la ville ou se trouver à leur voisinage. Leur intégration dans des quartiers nouveaux, principalement voués à l'habitat, et la résorption des coupures quasi infranchissables qui les isolent parfois des zones riveraines seront la condition et le gage de leur succès et presque la justification de leur réalisation. S'ils doivent en effet disposer d'un rayonnement et exercer une attraction qui s'étendent au-delà de leur environnement géographique immédiat, ces grands espaces verts supplémentaires ont aussi et naturellement comme fonction de profiter à un véritable tissu urbain établi à leur contact et non pas de former des sortes de réserves coupées du reste de la ville.

2) Deux opérations consacrées de manière plus exclusive à une vocation d'espace de jardin ou de sport seront entreprises :

- sur les terrains des abattoirs de Vaugirard qui seront principalement voués à un parc, desservant une zone particulièrement mal équipée aujourd'hui du 15^e arrondissement, et qui sera accompagné de quelques programmes d'équipements publics de quartier et, éventuellement, de logements ;
- sur la plaine de Vaugirard, où l'aménagement prévu d'un parc de sports et de loisirs sera poursuivi et mené à bien.

3) L'aménagement du site de la Seine et des canaux permettra de doter Paris d'espaces majeurs de promenade et de détente liant étroitement les plans d'eau, les jardins et les mails plantés (cf. poste 16 de la légende) :

- sur la Seine, aménagement du jardin Saint-Bernard et reconquête, au moyen d'une réinstallation plus concentrée des activités portuaires (cf. poste 14 de la légende), d'une partie des berges du fleuve à l'amont et à l'aval ;
- sur les rives des bassins et des canaux, création de mails plantés et de jardins de dimensions relativement modestes mais qui, bien reliés les uns aux autres par des cheminements favorisant la circulation du piéton, formeront une promenade continue d'une très belle ampleur.

c) La réalisation d'espaces verts de proximité.

Dans de très nombreux quartiers de Paris les espaces verts de voisinage, accessibles à pied depuis le domicile, font notoirement défaut. Pour mieux répondre à ce besoin prioritaire, il sera cherché à maintenir, au cours des prochaines années, un rythme soutenu de création de surfaces nouvelles.

1) Les programmes actuellement engagés dans les zones de rénovation publique assureront la réalisation de jardins de proximité et d'espaces de jeu propres à satisfaire, au minimum, les besoins de leurs futurs habitants (Secteur IX, Riquet, Place des Fêtes, Saint-Blaise, Saint-Eloi, Guillemot, Bisson-Paikao, Ilot XI...). L'opération de la Roquette permettra de combler en partie le déficit important que présente à cet égard cette partie du 11^e arrondissement.

2) Les opérations ou actions nouvelles seront l'occasion de l'aménagement d'espaces verts supplémentaires dans des parties de la ville où la lacune de cet équipement est particulièrement nette :

DESSERTE DE LA POPULATION PAR LES ESPACES VERTS

Surface accessible par habitant desservi

- | | |
|-----------------------------|---|
| ■ plus de 5 m ² | } et au moins
1 espace vert polyvalent |
| ▨ moins de 5 m ² | |
| ▧ plus de 1 m ² | } aucun
espace vert polyvalent |
| ▩ moins de 1 m ² | |



Espaces verts polyvalents = jardins aménagés pour les différentes catégories de la population (enfants, adolescents, personnes âgées...)

Cette carte montre l'aire de desserte piétonne des espaces verts parisiens et les secteurs où devront être recherchés en priorité les possibilités de création de jardins de proximité.

- dans le cadre d'opérations de réhabilitation-rénovation, certains intérieurs d'îlots devront être dégagés pour la réalisation d'espaces libres de détente (quartier de la Gare, secteur de la Réunion, Belleville/Faubourg du Temple...);
- les futures opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement incluront la réalisation de jardins dans des arrondissements périphériques qui en sont souvent dépourvus. Telle serait par conséquent l'affectation d'une partie au moins des emprises aujourd'hui consacrées au transport des marchandises dans les secteurs qui feraient l'objet d'une restructuration d'ensemble (Evangile, la Chapelle Internationale, Pajol, Batignolles, Vaugirard, etc...).

La réalisation de la dalle-jardin recouvrant les voies de la gare Montparnasse s'apparente dans une certaine mesure à cette catégorie d'opérations, mais le délai qu'aura connu sa mise en œuvre illustre la nécessité de faire à ce type de programme une place intégrante dans la conception générale du projet et dans les phases de son déroulement.

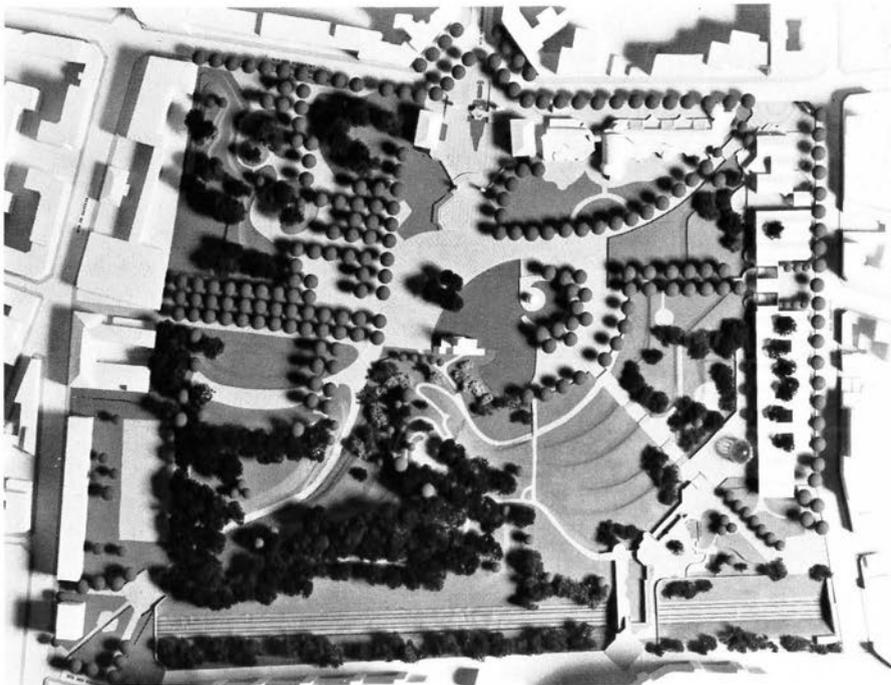
3) L'ouverture au public de jardins existants mais aujourd'hui réservés à la fréquentation de quelques-uns sera cherchée à chaque fois que des considérations tenant à la nature de ces domaines ou à leur ambiance particulière ne l'interdiront pas. Tel doit être le cas de certaines emprises appartenant à l'Etat (Administrations centrales, Enseignement, etc...) ou de certains espaces relevant de l'Assistance Publique :

- par exemple, les jardins de Sainte-Périne dans le 16^e arrondissement, ceux de la Salpêtrière dans le 13^e arrondissement, devraient faire l'objet d'une telle mesure qui s'avérera sans doute également possible dans d'autres cas (Saint-Louis dans le 10^e arrondissement, Saint-Joseph dans le 14^e, Debrousse dans le 20^e...). Par ailleurs, lorsque la

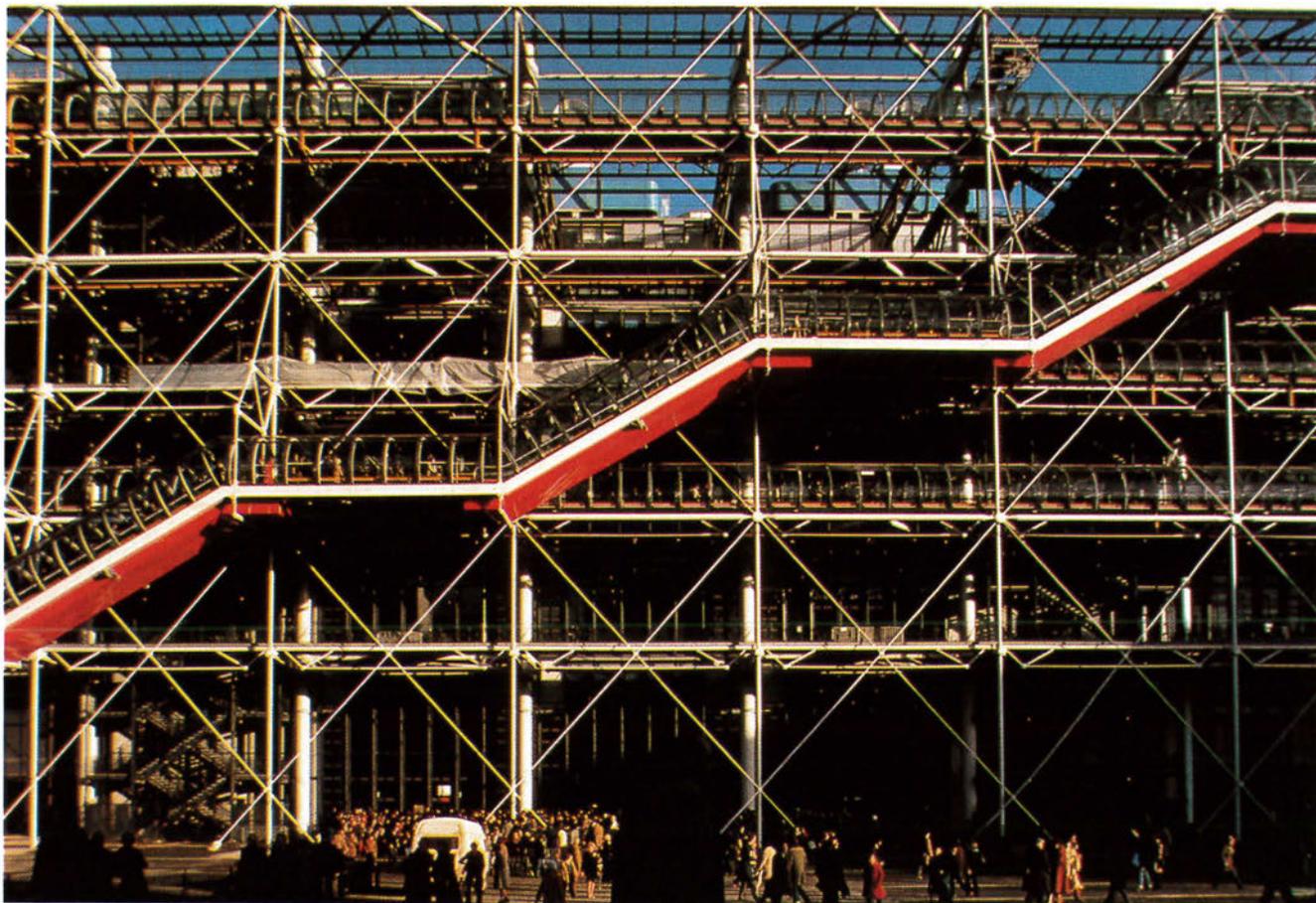
modernisation et la restructuration de certaines installations hospitalières entraînera la libération de terrains, ceux-ci devront être au moins partiellement réaffectés à des espaces verts (Boucicaut, Bretonneau, Hérold...).

4) La politique à conduire en faveur des jardins de proximité devra enfin prendre des formes très diverses que le Schéma Directeur ne peut par conséquent faire figurer dans le document graphique qui l'illustre, mais qui n'en sont pas moins très importantes :

- des mesures conservatoires dans le cadre des POS devront garantir le maintien des espaces verts existants et interdire d'y substituer des formes plus « rentables » d'occupation de l'espace ;
- la collectivité devra s'appliquer à donner progressivement effet aux réserves qu'elle fera figurer dans les Plans d'Occupation des Sols successifs établis au cours de la période couverte par le Schéma Directeur. Elle devra à cet effet faire jouer les mécanismes de préemption dont elle dispose ou disposera ;
- diverses opportunités d'étendre les espaces de verdure et d'arbres seront enfin saisies :
 - c'est ainsi que la couverture de certaines parties de la petite ceinture (boulevard Péreire, 17^e arrondissement) pourrait, par exemple, être envisagée pour contribuer à la résorption des déficits locaux en espaces verts ;
 - c'est ainsi également que la reconquête de certains espaces publics, aujourd'hui accaparés par la circulation et le stationnement automobiles, pourrait parfois constituer une solution dans des quartiers particulièrement démunis, par exemple l'avenue Trudaine, l'avenue Dorian près de la place de la Nation ou l'avenue de la Sœur Rosalie près de la place d'Italie qui, comme nombre d'autres, pourraient être équipées de mails plantés.



A l'emplacement des anciens abattoirs de Vaugirard (15^e arrondissement) est en cours de réalisation un parc d'environ 8 hectares, soit l'équivalent de la surface du parc Monceau. Paris renoue ainsi, dans un quartier très profondément transformé au cours des dernières décennies, avec une tradition trop longtemps interrompue de création de grands jardins urbains. Des équipements de quartier bénéficiant du voisinage de l'espace vert seront implantés dans la partie nord-est du terrain (en haut sur la photo de la maquette).



Le Centre National d'Art Contemporain Georges Pompidou.

Le rôle régional et international de Paris en fait un lieu privilégié d'implantation d'équipements de très haut niveau, de caractère exceptionnel et de très large portée. Ceci ne signifie pas que Paris doive continuer de centraliser la quasi-totalité de ce type de réalisations, mais simplement que la capitale doit demeurer l'un des foyers éminents où cette vocation mérite tout particulièrement d'être assurée et forme l'un des atouts du rayonnement de notre pays, qu'il serait inconcevable de négliger.

Du fait même de leur nature, ces équipements spécifiques et souvent novateurs ne peuvent être précisément connus à l'avance, même si certains des domaines où leur besoin se manifesterait le plus vraisemblablement peuvent être cernés sans trop d'incertitude : grandes fonctions spécialisées d'enseignement et de recherche, institutions internationales, activités d'information, de loisir, de culture, structures d'accueil, de création, d'animation, de rencontres, etc...

Le Schéma Directeur ne peut donc en donner une définition précise, ni a fortiori en déterminer l'implantation.

Nombre de ces réalisations pourront d'ailleurs sans doute trouver place dans les divers quartiers du centre de Paris où l'inadaptation de certains éléments du parc immobilier à la fonction résidentielle et le desserrement des activités ordinaires de bureaux — en même temps que les difficultés opposées à la démolition d'immeubles et d'ensembles d'intérêt architectural ou urbain — pourraient amener certaines disponibilités de locaux existants à se dégager.

Mais il convient cependant d'indiquer par avance des lieux préférentiels d'implantation pour de tels équipements, de manière, aussi bien, à éviter d'être toujours pris de court, lorsque cette nécessité ou cette occasion apparaît, que de susciter parfois l'initiative et l'idée même de tels

programmes par l'indication de localisations qui pourraient les accueillir.

Pour la définition de telles propositions, les contraintes à respecter résident essentiellement dans l'importance de l'assiette foncière à réserver et dans la qualité de l'accessibilité à assurer, notamment par transports en commun.

- Les grandes interventions publiques d'aménagement constituent par conséquent des occasions privilégiées de réalisation dans la ville d'équipements de grande envergure et de grand rayonnement qui, partout ailleurs, se révéleront très difficiles à localiser. C'est pourquoi les programmes de ces opérations ne doivent pas a priori se réduire exclusivement à des constructions courantes de logements, d'équipements de voisinage et d'établissements économiques, sous peine de faire perdre à la ville quelques-unes de ses principales chances d'accueillir des activités culturelles sportives ou de loisirs nouvelles. Au contraire, la formulation claire, dans le Schéma Directeur, d'opportunités d'implantation pour des grands équipements à déterminer peut se révéler de nature à provoquer l'apparition d'idées novatrices et de possibilités insoupçonnées de programmes en ce domaine.

Quatre occasions majeures de réalisation de grands équipements seront offertes dans Paris :

- Deux d'entre elles ont déjà fait l'objet d'une définition de programme :

- l'aménagement des Halles qui, à l'édification dans la partie Est, d'un grand équipement culturel, le Centre d'Art Contemporain Georges Pompidou, ajoutera, dans sa partie Ouest, la création d'un important centre de commerces et de loisirs, où s'intégreront des équipements publics de rayonnement plus local mais qui, du fait de leur implantation ne manqueront pas d'exercer une attraction à une plus large échelle ;

- la réaffectation de la gare d'Orsay qui permettra, en particulier, la réalisation d'un musée du 19^e siècle.

- Les deux autres opportunités principales se présenteront dans le cadre de l'aménagement du

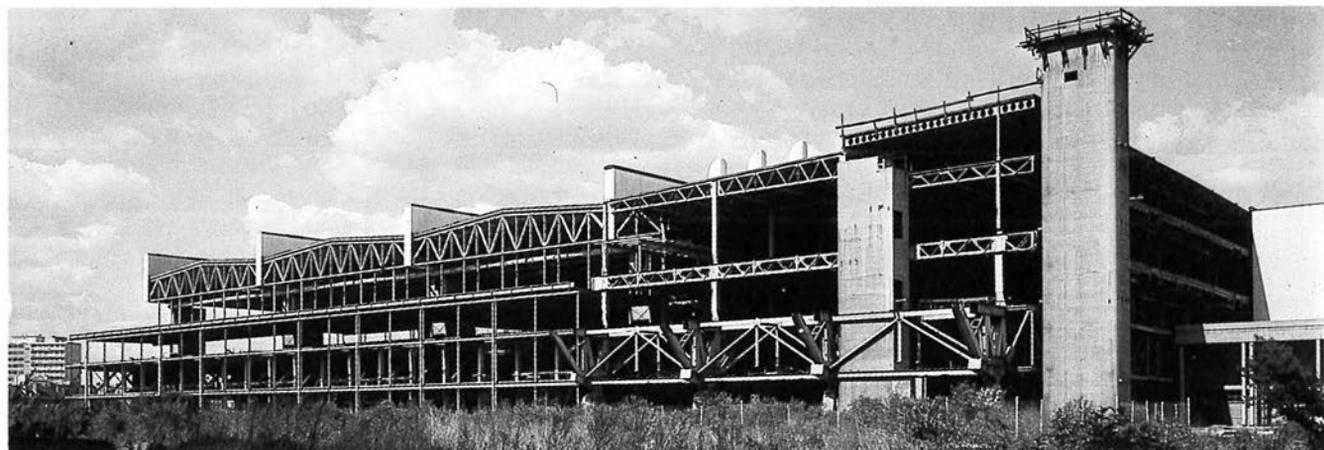


Les voûtes de la gare d'Orsay, futur musée du XIX^e siècle.

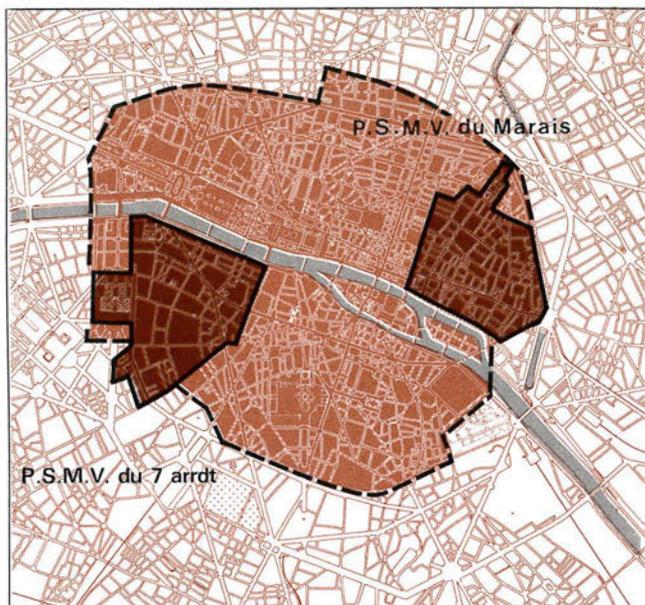
secteur Seine Sud-Est, et tout spécialement de Bercy, et des terrains de la Villette, en particulier à l'occasion de la réaffectation du volume de la Grande Salle des Ventes.

En raison de leur desserte les terrains Citroën semblent, en première analyse, se prêter à un moindre degré à des installations de ce type.

Depuis certains équipements, dont l'implantation dans Paris et la Région Parisienne est recherchée depuis longtemps et n'a pas encore trouvé de solution tout à fait satisfaisante (tels qu'un musée des sciences et des techniques, un centre de formation et de recherche technologique, un palais des sports, un espace d'expositions spécialisées, etc...), jusqu'à toutes les propositions, suggestions ou demandes dont la Capitale, de par ses fonctions, ne peut manquer d'être l'objet, dans les années et les décennies à venir, la gamme des programmes concevables est très étendue et impossible à déterminer ou à définir plus précisément dans un document comme le Schéma Directeur. Beaucoup de ces ambitions peuvent d'ailleurs, au moment où il s'agira de les concrétiser, se révéler fallacieuses ou utopiques. Il reste que ce sont des équipements de cette nature qui ont finalement, pour une large part, déterminé le visage et le rayonnement de Paris et qu'il convient donc — au-delà de considérations prétendument «réalistes» — d'en prévoir, d'en permettre, voire d'en provoquer la réalisation.



La grande salle des ventes inachevée de La Villette sera transformée en musée des Sciences et de l'Industrie.



Dans le cadre de la loi du 4 août 1962, deux secteurs sauvegardés ont été créés dans Paris, le premier en 1965 dans le quartier du Marais, sur 126 hectares, le second en 1972 dans le 7^e arrondissement, sur 135 hectares, compris entre les Invalides et la rue des Saints-Pères.

Ces mesures ont exprimé le souci nouveau de replacer la conservation de monuments historiques isolés, considérés auparavant en eux-mêmes et pour eux-mêmes, dans le contexte plus large de la défense globale de l'environnement et du site urbains dans lesquels ils s'insèrent. Cette conception de la protection est étendue désormais à de très nombreuses parties de la ville (cf. les postes 1, 2 et 3 du commentaire de la légende). Les périmètres de secteurs sauvegardés existants manifestent donc moins aujourd'hui une originalité radicale de la politique d'urbanisme à y conduire qu'une volonté de la collectivité publique d'apporter un soin et un appui tous particuliers à sa définition et à son application.

Il conviendra, en particulier, d'assurer l'adaptation la plus satisfaisante des règles de construction aux caractères spécifiques des tissus concernés et aux objectifs qui y sont poursuivis. Il faudra, d'autre part, mettre en œuvre toutes les mesures que devra comporter la politique d'ensemble de l'habitat pour faire en sorte que l'amélioration de ce patrimoine bâti de très haute qualité ne soit pas, autant que par le passé, synonyme d'exode des populations à faible revenu ainsi que des activités artisanales et d'installation de catégories de résidents parmi les plus aisés.

Aussi bien dans les zones opérationnelles des secteurs sauvegardés que dans les périmètres publics de réhabilitation de l'habitat qui y seraient créés, ou sur son propre domaine, les actions de la collectivité devront à cet égard revêtir un caractère exemplaire.

C'est à de mêmes objectifs et de mêmes règles que devraient obéir les nouveaux secteurs sauvegardés dont la création pourrait être décidée, là où il apparaîtrait que les mesures classiques de protection des monuments historiques et des sites urbains et les dispositions d'un Plan d'Occupation des Sols particulier seraient insuffisantes pour assurer la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine construit qui le mérite au sein de la capitale.



III

Infrastructures de transport.





A) La volonté de créer un réseau régional de transport collectif à grand rendement affirmée au niveau du Schéma Directeur de l'ensemble de la Région Parisienne est naturellement transcrite et confirmée dans le plan relatif à la capitale.

Les objectifs fondamentaux, liés entre eux, consistent à :

- améliorer les conditions d'accessibilité des zones centrales d'affaires, de commerces et de loisirs de Paris à partir des zones de fortes densités d'habitation de la Région Parisienne;

- créer, à l'intérieur même de Paris, des liaisons rapides à grande capacité entre les différents espaces centraux et les pôles existants ou futurs d'activité et d'animation;

- réaliser un réseau homogène en assurant, par les nouvelles infrastructures et l'aménagement des nœuds de déplacements existants, un ensemble de connexions et de correspondances permettant des échanges aussi complets et faciles que possible entre les réseaux ferrés de la S.N.C.F. et ceux de la R.A.T.P.

B) Les opérations retenues sont les suivantes :

- l'achèvement entre Nation et Auber du tronçon central de la ligne R.E.R. Est-Ouest Boissy-Saint-Léger ou Marne-la-Vallée/Saint-Germain-en-Laye;
- la prolongation de la ligne de Sceaux jusqu'à la Gare du Nord.

Ces deux lignes se croisent et échangent à la station Halles-Châtelet. Elles permettent d'établir une interconnexion partielle des réseaux S.N.C.F. banlieue aboutissant aux gares de Lyon et du Nord dont la restructuration sera, de ce fait, nécessaire;

- la jonction Invalides-Orsay qui permettra de souder le réseau banlieue Sud-Ouest, aboutissant à la gare d'Austerlitz, à la ligne Invalides-Versailles rive gauche.

Ce nouvel élément essentiel du réseau régional résultant d'une telle opération croise à Saint-Michel le prolongement vers le Nord de la ligne de Sceaux. Il conviendra, par conséquent, d'y aménager un second point essentiel de correspondance — après les Halles, mais cette fois, sur la rive gauche du centre de Paris — entre les branches Est-Ouest et Nord-Sud du système de transport ferré desservant l'agglomération;

- la jonction Invalides-Ermont qui permettra d'assurer une interconnexion entre le réseau S.N.C.F. Sud-Ouest, raccordé du fait de la réalisation précédente au premier de ces points, et le réseau Nord, grâce essentiellement au remodelage d'une infrastructure existante. Le tracé de cette liaison : Champ de Mars, traversée de la Seine, quai Kennedy, Boulainvilliers, partie occidentale de la Petite Ceinture et voies du réseau Nord aboutissant à Ermont n'exige que la réalisation d'un tronçon assez court de voies ferrées nouvelles destiné à compléter les lignes actuelles et repose, surtout, sur leur remise en service ou leur profond réaménagement.

C) La liaison Ermont-Invalides-Austerlitz et la jonction en cours d'achèvement des lignes 13 et 14 du métro, permettent de ne plus faire figurer dans le Schéma Directeur le projet de création, dans la partie Ouest de la capitale, d'une seconde ligne Nord-Sud à grand gabarit reliant Montparnasse, les Invalides, Saint-Lazare et la branche Ermont du réseau Nord.

— De même, l'interconnexion établie entre les réseaux Nord et Sud-Est, grâce au R.E.R. jusqu'aux Halles et au prolongement de la ligne de Sceaux, depuis cette station jusqu'à la gare du Nord, enlève au projet de réalisation d'une liaison directe entre cette gare et la gare de Lyon, par la construction d'une infrastructure nouvelle, le caractère prioritaire et essentiel que lui conféraient les anciens Schémas Directeurs. Cependant, l'insuffisante capacité à terme plus ou moins lointain

de certains des tronçons qui assurent cette jonction en passant par les Halles pour acheminer l'ensemble des trafics qu'ils devraient accueillir, conduit à maintenir le principe, à échéance ultérieure, d'une opération créant une liaison directe à grand gabarit entre la gare du Nord et la gare de Lyon. Son tracé, qui devra en tout état de cause ménager le Canal Saint-Martin, ne peut dès à présent être déterminé. Il devrait permettre la réalisation d'une station intermédiaire au niveau de la République afin d'assurer une correspondance avec un important nœud du réseau métropolitain qui intéresse en particulier les lignes desservant la partie Est de la capitale et de l'agglomération.

— Il ne convient pas au contraire de conserver le projet antérieur de prolonger cette voie vers le Sud jusqu'à Orly, via la gare d'Austerlitz et la Porte d'Ivry. Le prolongement de la ligne de métro dans le 13^e arrondissement et au-delà (cf. poste 23 de la légende), la liaison Austerlitz-Orly existante, le projet de liaison ligne de Sceaux-Orly permettent, en effet, sans recourir à un investissement aussi considérable, de remplir les fonctions que devrait assurer cette infrastructure nouvelle.

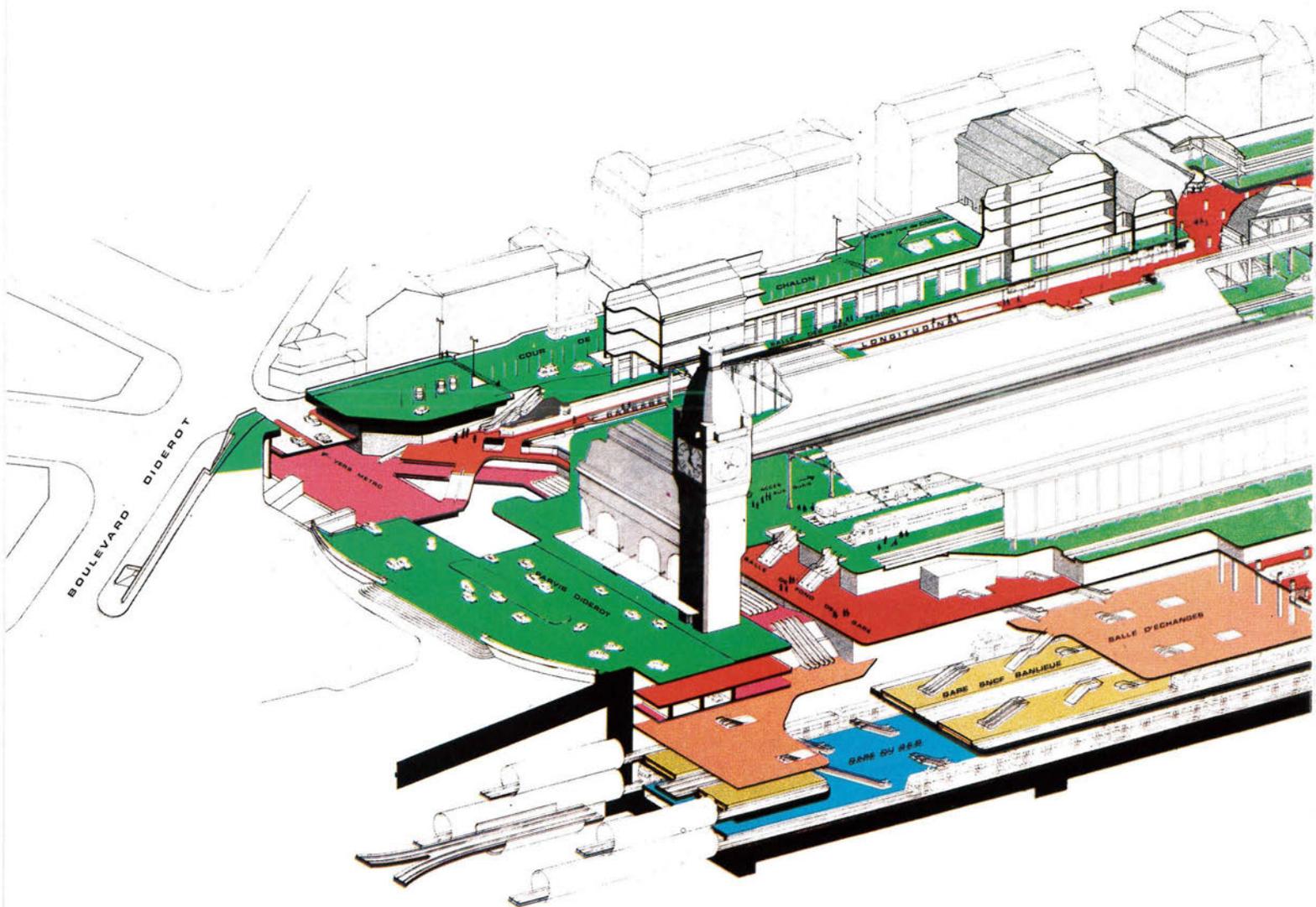
L'opération d'aménagement de la gare de Lyon et de ses abords constitue l'une des actions publiques majeures inscrites au Schéma Directeur et l'une des plus significatives de l'étroite intégration des politiques de transport et d'urbanisme recommandée par ce document. Les principes directeurs de ce projet, aujourd'hui très largement engagé, résultent en effet d'une coordination exemplaire entre les grandes entreprises publiques concernées — S.N.C.F. et R.A.T.P. — et la Ville de Paris. Seule une approche globale de l'aménagement — conduite dans le cadre des études du schéma de secteur Seine Sud-Est — pouvait permettre de concevoir d'une façon cohérente une opération aussi complexe combinant, à la fois, la réalisation de la ligne Est-Ouest du R.E.R., la restructuration des gares « banlieue » et « grandes lignes » de la S.N.C.F., l'amélioration des conditions de desserte automobile et de

transport en commun de surface, la rénovation des îlots dégradés riverains de la gare et l'édification d'un nouveau cadre bâti complétant cet ensemble.

Le tracé initialement projeté du R.E.R. prévoyait la réalisation d'une station autonome du métro express, située face à la gare, boulevard Diderot. Les études d'ensemble ont montré l'intérêt majeur présenté par le jumelage des stations du R.E.R. et du réseau de banlieue S.N.C.F. dans une gare régionale unique. La décision de modifier en conséquence le projet de tracé du R.E.R. et de réaliser cet ouvrage commun, en bordure de la rue de Bercy, a préfiguré et permis la politique d'interconnexion des réseaux.

Cette première tranche de l'opération d'aménagement de la gare de Lyon est aujourd'hui presque achevée : la station du métro régional est en

AMÉNAGEMENT DE LA GARE DE LYON



Document S.N.C.F.

Cette perspective éclatée du pôle de transports de la gare de Lyon, tel qu'il sera ouvert au public au fur et à mesure de l'achèvement des travaux en cours, montre le dispositif adopté pour établir l'intercommunication entre la gare du réseau banlieue de la S.N.C.F. et celle du R.E.R. Est-Ouest, pour améliorer le fonctionnement du service grandes lignes et pour faciliter l'accès des voyageurs à ces dernières. Elle permet de visualiser, sur un même document, l'articulation entre les six niveaux d'ouvrages créés ou remaniés qui composeront la future gare.

- Au premier plan, le long de la rue de Bercy (côté Seine) est implantée en souterrain la gare régionale : la station du R.E.R., déjà en service, est

service depuis décembre 1977 et la nouvelle gare banlieue sera ouverte au public à la fin de 1980.

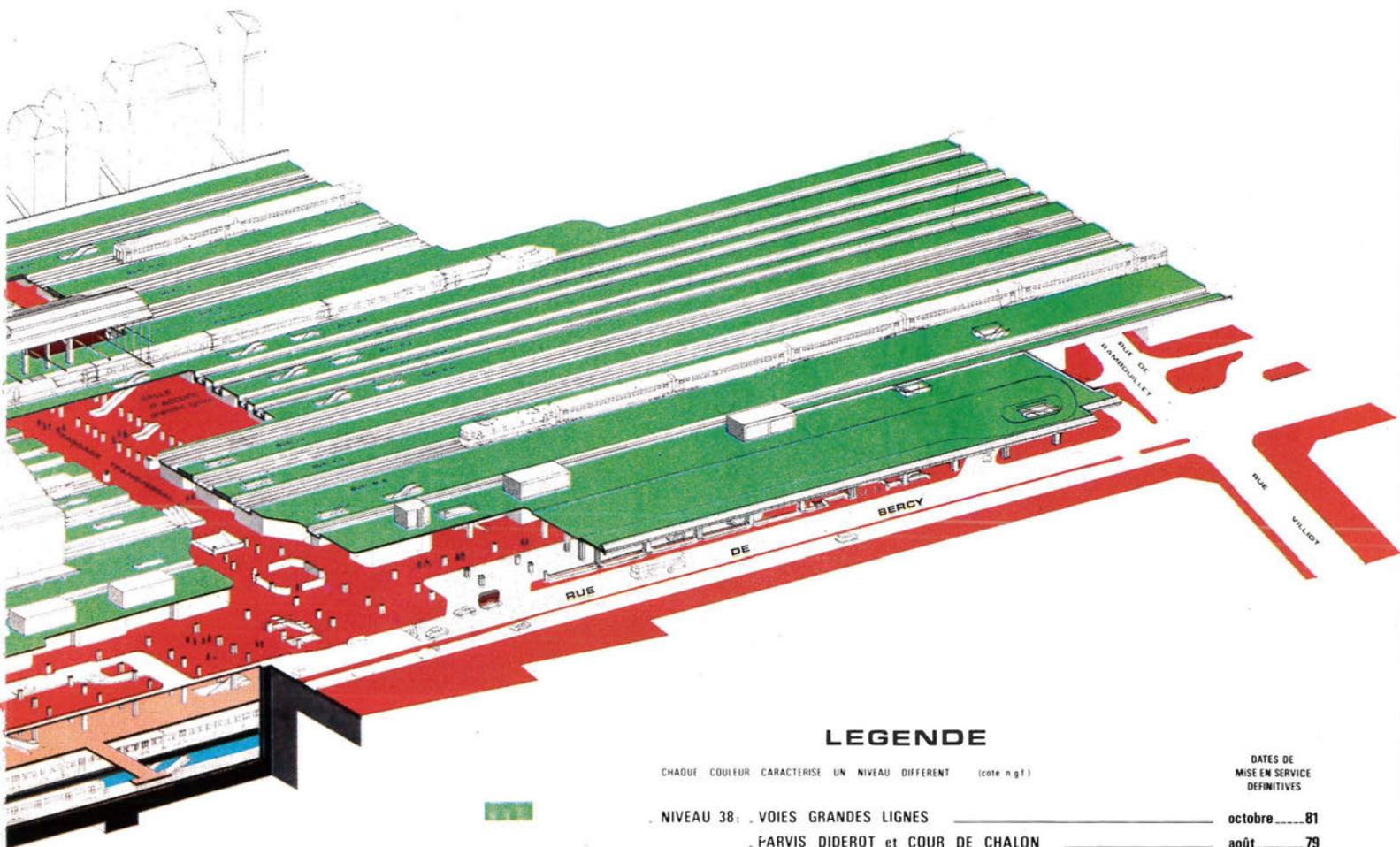
Au-dessus de cette nouvelle gare régionale devrait être édifié, dans les toutes prochaines années, un programme de constructions ; il comprendra un ensemble de bureaux et un hôtel ainsi que, plus à l'Est, des immeubles d'habitation. Cet aménagement permettra de recomposer le paysage de la rue de Bercy.

La restructuration de la gare grandes lignes, rendue indispensable par la perspective prochaine de mise en service du train à grande vitesse (T.G.V.) est dès maintenant entreprise suivant le schéma présenté et décrit ci-dessous ; elle doit s'achever en 1983.

Le parti adopté pour la réorganisation de la gare donne une importance nouvelle à la façade nord de celle-ci qui manque aujourd'hui de

dégagement. L'aménagement de l'îlot Chalon, qui constituera la dernière phase de l'opération d'urbanisme, permettra la création d'une vaste place piétonne sous laquelle sera réalisé un parc de stationnement. Le domaine bâti très dégradé de cette zone fera l'objet d'une action mixte de réhabilitation-rénovation, principalement en faveur de l'habitat.

La conservation de la verrière et de la plupart des bâtiments actuels de la gare de Lyon (notamment du « beffroi ») témoignera de la possibilité de moderniser complètement l'un des plus importants pôles de transport de la capitale (avec l'arrivée du R.E.R. et du T.G.V.) sans en compromettre l'aspect familier et l'image historique.



LEGENDE

CHAQUE COULEUR CARACTERISE UN NIVEAU DIFFERENT (cote n.g.l.)

DATES DE
MISE EN SERVICE
DEFINITIVES

<ul style="list-style-type: none"> NIVEAU 38 : VOIES GRANDES LIGNES <li style="padding-left: 25px;">PARVIS DIDEROT et COUR DE CHALON NIVEAU 33 : SALLE D'ACCUEIL SOUTERRAINE GRANDES LIGNES <li style="padding-left: 25px;">PASSAGE TRANSVERSAL reliant les rues de Bercy et de Chalon <li style="padding-left: 25px;">PASSAGE LONGITUDINAL (sous la salle des pas perdus) NIVEAU 30 : LIAISON RATP et LOCAUX TECHNIQUES NIVEAU 26 : SALLE D'ECHANGES RATP/SNCF NIVEAU 21 : GARE SOUTERRAINE DE BANLIEUE NIVEAU 14 : GARE SOUTERRAINE DU R.E.R. 	<ul style="list-style-type: none"> _____ octobre.....81 _____ août.....79 _____ octobre.....82 _____ mai.....83 _____ octobre.....81 _____ en service _____ septembre...80 _____ septembre...80 _____ en service
--	---

au plus profond (en bleu sur le plan) ; la nouvelle gare banlieue de la S.N.C.F. se situe à un niveau intermédiaire (en jaune) sous une importante salle d'échanges commune aux deux réseaux (en orange).

● L'actuel plateau des voies (en vert) est entièrement voué au trafic grandes lignes et peut ainsi recevoir le T.G.V., train à grande vitesse.

● Le dispositif d'accès aux grandes lignes est entièrement refondu :

— le plateau des voies demeure, comme aujourd'hui, accessible de plain-pied depuis le parvis Diderot et la cour de Chalon ;

— un vaste passage transversal (en rouge) est réalisé sous les quais, sensiblement au milieu de ceux-ci ; il débouche à ses extrémités au

niveau du sol naturel :

— au sud, sur la rue de Bercy, au-dessus de la gare régionale,
— au nord, sur la future place piétonne qui sera réalisée dans l'îlot Chalon ;

ce passage est doté de salles d'accueil largement dimensionnées ;

— au même niveau, un passage longitudinal, établi sous l'actuelle salle des billets, permettra notamment de gagner la ligne n° 1 du métro.

● Enfin, le schéma montre, devant la tour de l'horloge, l'emplacement du passage automobile souterrain sous le parvis.



Travaux de traversée sous-fluviale pour la jonction des lignes n° 13 et 14 du métro entre les Champs Elysées et les Invalides.

La réalisation et l'amélioration d'un réseau ferré régional connecté au centre même de Paris, réclament, comme corollaire, une meilleure qualité de service et de fonctionnement du réseau parisien, en complétant son tracé et en exploitant certains de ses éléments existants.

a) Extension du réseau métropolitain.

Les opérations figurant au Schéma Directeur poursuivent trois types d'objectifs :

1) Renforcer les connexions du métro avec l'ensemble du réseau ferré régional, en améliorant la desserte et les correspondances aux nœuds de déplacements d'importance régionale que constituent les gares de Paris. C'est là l'objet principal des opérations suivantes :

- achèvement de la jonction des lignes n° 13 et 14 entre les Champs-Élysées et les Invalides permettant d'établir une liaison Saint-Lazare-Montparnasse;

- déviation du tracé de la ligne n° 5 vers la gare de Lyon de telle sorte que cette ligne assure la desserte des quartiers des quatre grandes gares de la moitié orientale de Paris (Austerlitz, Lyon, Est, Nord);

- réalisation d'une liaison directe gare du Nord-gare Saint-Lazare qui fait gravement défaut aujourd'hui, au moyen, par exemple, d'une opération effectuant un branchement des lignes n° 7 et 12, ou au minimum l'aménagement d'une correspondance entre ces deux lignes.

2) Desservir des zones mal couvertes aujourd'hui ou dont l'urbanisation est appelée à se renforcer :

- création d'une ligne n° 8 bis de la Porte de Charenton à la gare de Lyon, de manière à relier au métro certaines parties du 12^e arrondissement et le secteur des entrepôts de Bercy, dont l'aménagement sera effectué dans le cadre du secteur Seine Sud-Est.

Le prolongement ultérieur de cette ligne jusqu'à

la Bastille pourrait être assuré en utilisant un tunnel existant et en récupérant le tronçon abandonné de la ligne n° 5 par suite de sa déviation vers la gare de Lyon ;

- prolongement de la ligne n° 10 de la gare d'Austerlitz à la Porte d'Ivry (où elle se branchera jusqu'à la Mairie d'Ivry sur le parcours actuel de la ligne n° 7), afin d'assurer la desserte d'une zone du 13^e arrondissement particulièrement défavorisée aujourd'hui ;
- prolongement de la ligne n° 5 de la Place d'Italie à la Porte de Gentilly de manière à desservir la partie du 13^e arrondissement située à l'Est de l'avenue d'Italie.

Sur ces lignes nouvelles ou prolongées la position des stations, lorsqu'elles sont figurées au plan, ne peut indiquer qu'une intention tant que les études indispensables n'en auront pas précisé l'implantation. Toutefois, leur indication a pour signification la volonté d'en assurer un espacement suffisant pour permettre la desserte satisfaisante des quartiers traversés par les lignes nouvelles.

3) Améliorer les liaisons entre Paris et les zones denses de la proche banlieue que le réseau actuel du métro n'atteint pas. Ces opérations se déroulent hors des limites de Paris et leur tracé n'a par conséquent pas à figurer dans le Schéma Directeur propre à la capitale. Dans la mesure toutefois où leur réalisation n'est naturellement pas sans comporter certaines conséquences pour la fonction et donc l'aménagement des quartiers de Paris qui se trouveront, de leur fait, mieux reliés aux centres urbains de la périphérie, il convient de mentionner ces prolongements tels qu'ils résultent des dispositions du Schéma Régional :

- ligne n° 13 jusqu'à Stains,
- ligne n° 13 bis jusqu'à Gennevilliers,
- ligne n° 7 (Nord) jusqu'à La Courneuve,
- ligne n° 5 jusqu'à Bobigny,
- ligne n° 11 jusqu'à Romainville,
- ligne n° 9 jusqu'à Rosny,
- ligne n° 8 jusqu'à Créteil,
- ligne n° 7 (Sud) de la Porte d'Italie à Villejuif,
- ligne n° 4 jusqu'à Bagneux,
- ligne n° 14 jusqu'à Clamart puis Vélizy,
- ligne n° 10 jusqu'à Boulogne,
- ligne n° 1 jusqu'à La Défense.

b) Réaménagement de la petite ceinture.

La Petite Ceinture se compose de trois tronçons principaux :

- au Sud, de la Porte de Charenton à Balard-Issy Plaine ;
- à l'Est et au Nord, de la Porte de Charenton à la Porte de Champerret ;
- à l'Ouest de la Porte de Champerret à Balard,

en réempruntant sur une partie du parcours un tronçon du réseau régional Ermont-Invalides ; cette liaison ne fonctionnerait pas forcément en continu et pourrait être assurée au moyen d'une correspondance ou d'un rebroussement à la hauteur de la station Champ de Mars, d'une capacité suffisante à cet effet.

La remise en service progressive de la Petite Ceinture au prix de certains aménagements s'impose par plusieurs avantages :

— elle offrira dans la capitale un maillage plus large du réseau qui permettra de mieux répartir les correspondances entre réseau régional et réseau métropolitain, et assurera une distribution plus homogène des flux et des échanges évitant à certains tronçons d'être saturés ;

— elle permettra, en second lieu, d'établir de nouvelles liaisons de rocade actuellement mal assurées par les transports en commun, comme en atteste la surcharge actuelle des deux lignes de rocade existantes du métro : n° 2 et n° 6 ;

— elle apportera, enfin, une bonne desserte périphérique à des secteurs de Paris et de la banlieue immédiate desservis aujourd'hui de façon insuffisante par les transports en commun ferrés ;

— outre les trajets de rocade proprement dits, elle rendra possible d'établir des liaisons connexes telles que la Petite Ceinture Sud-La Défense ou La Défense-Petite Ceinture Nord-La Villette.

De tels avantages peuvent être obtenus par le réaménagement d'une infrastructure qui, dans sa plus grande part, existe déjà et qui pourra s'adapter au nouveau rôle qu'on veut lui faire jouer par des travaux d'un coût non négligeable mais qui ne paraît pas prohibitif.

Cette ligne de Petite Ceinture doit offrir des stations nombreuses et permettre de bonnes correspondances avec chacune des lignes radiales du métro qu'elle entrecroise. Des stations avec correspondances à l'intersection des réseaux S.N.C.F. banlieue devront renforcer la fonction de diffusion qu'exercera principalement cette infrastructure. Tel est le cas en particulier des stations la Chapelle sur le réseau Nord, Charenton sur le réseau Sud-Est, Masséna sur le réseau Sud-Ouest et Ouest-Ceinture sur le réseau Montparnasse, qui nécessiteront des études préalables approfondies.

Sur l'ensemble des tronçons, la position des points d'arrêt et de correspondance figurés au plan et la représentation des raccordements ne peuvent indiquer qu'une intention tant que les conditions de remise en service de la Petite Ceinture n'auront pas été précisées sur le plan technique.

Les points d'échanges justifient, par leur importance, des aménagements notables. Enfin, certains tronçons qui seront utilisés en même temps par la Petite Ceinture et le réseau régional devront être remaniés et équipés en conséquence (ainsi Péreire-Levallois-Porte de Saint-Ouen, et, dans la mesure du possible, Boulainvilliers-Balard).



L'aménagement, gare du Nord, d'une nouvelle gare régionale commune entre la S.N.C.F. et la R.A.T.P. permettra d'achever, dès 1981, le prolongement de la ligne de Sceaux depuis la station « les Halles » et d'améliorer le fonctionnement du service des lignes de banlieue très chargées du réseau nord. En 1982 sera franchie une première étape de la réalisation d'un grand système de transport ferré régional intégré, grâce à la mise en place de l'interconnexion ; les trains de réseaux différents (S.N.C.F. et R.A.T.P.) pourront circuler sur des tronçons communs et assurer une grande traversée nord-sud de l'agglomération parisienne. Dans une seconde phase, les trains de banlieue aboutissant à la gare de Lyon ou à la gare du Nord pourront, eux aussi, traverser Paris en utilisant les tunnels du R.E.R. est-ouest (gare de Lyon — Les Halles) et de la ligne de Sceaux prolongée (Halles - gare du Nord). Non seulement les possibilités de trajets directs seront ainsi multipliées, mais les correspondances entre réseaux différents grandement facilitées.

Les améliorations de la structure du réseau ferré réclament, pour conférer sa pleine efficacité à l'exploitation des grandes infrastructures existantes ou projetées, le traitement des nœuds d'échange et des grands points d'accès à Paris que forment les six principales gares de la capitale (Saint-Lazare, Nord, Est, Lyon, Austerlitz, Montparnasse).

Des opérations, plus ou moins importantes selon les cas et selon l'importance des aménagements déjà réalisés au cours des années passées, auront pour objet :

- de faciliter les connexions et correspondances entre les divers éléments du réseau de transports collectifs desservant Paris ;
- de donner à ces équipements l'espace indispensable à leurs diverses fonctions ;
- d'assurer, notamment pour les piétons, de meilleures conditions d'accès aux gares et, de manière générale, un meilleur traitement de l'espace public qui les environne.

Dans le même esprit, et pour les mêmes raisons, il conviendra d'ajouter aux interventions concernant les gares et leurs parvis celles qui devront tendre à équiper, de la manière la plus convenable pour l'utilisateur, des correspondances entre des stations relativement écartées les unes des autres mais dont la liaison la plus étroite est indispensable au maillage du réseau :

- station Auber du R.E.R.-gare Saint-Lazare ;
- gare des Invalides-stations de métro des lignes n° 8, n° 13, n° 14 ;
- gare d'Orsay-station Solférino ;
- complexe des Halles-station du Châtelet ;
- point d'échange Saint-Michel entre le R.E.R. Nord-Sud (Sceaux-Châtelet-Roissy) et le R.E.R. Est-Ouest rive gauche (Juvisy-Austerlitz-Orsay-Invalides) ;
- correspondances entre le R.E.R. Est-Ouest rive gauche et la ligne n° 10 (Javel), la ligne n° 6 (Champ de Mars-Bir-Hakeim), la ligne n° 4 (Saint-Michel).

L'accent placé désormais par la politique de la circulation automobile dans Paris sur les mesures d'exploitation et d'organisation du réseau plutôt que sur la création d'infrastructures supplémentaires conduit à ne retenir que trois opérations conformément aux conclusions des travaux des Commissions mixtes Etat-Ville :

- la voie nouvelle Vanves-Montparnasse ;
- l'aménagement des quais du 15^e arrondissement ;
- le franchissement de la Seine dans le secteur Sud-Est.

— Les deux premières opérations résultent des importants aménagements urbains entrepris dans les zones qu'elles desservent. Elles devront drainer l'essentiel du trafic de transit existant et généré par les constructions récentes ou futures et permettre, de ce fait, de décharger la voirie actuelle de ces quartiers de flux qui ne peuvent y être accueillis qu'au prix de mesures insupportables pour l'environnement.

• La voie nouvelle Vanves-Montparnasse se justifie de la sorte par les grandes opérations d'urbanisme dont le secteur qu'elle affecte a été l'objet (Maine-Montparnasse, Guilleminot, Plaisance-Vandamme, etc...) et par la volonté d'assurer un autre type de fonction — plus favorable aux piétons et à la desserte du quartier — sur des axes

tels que la rue de l'Ouest et la rue Raymond-Losserand.

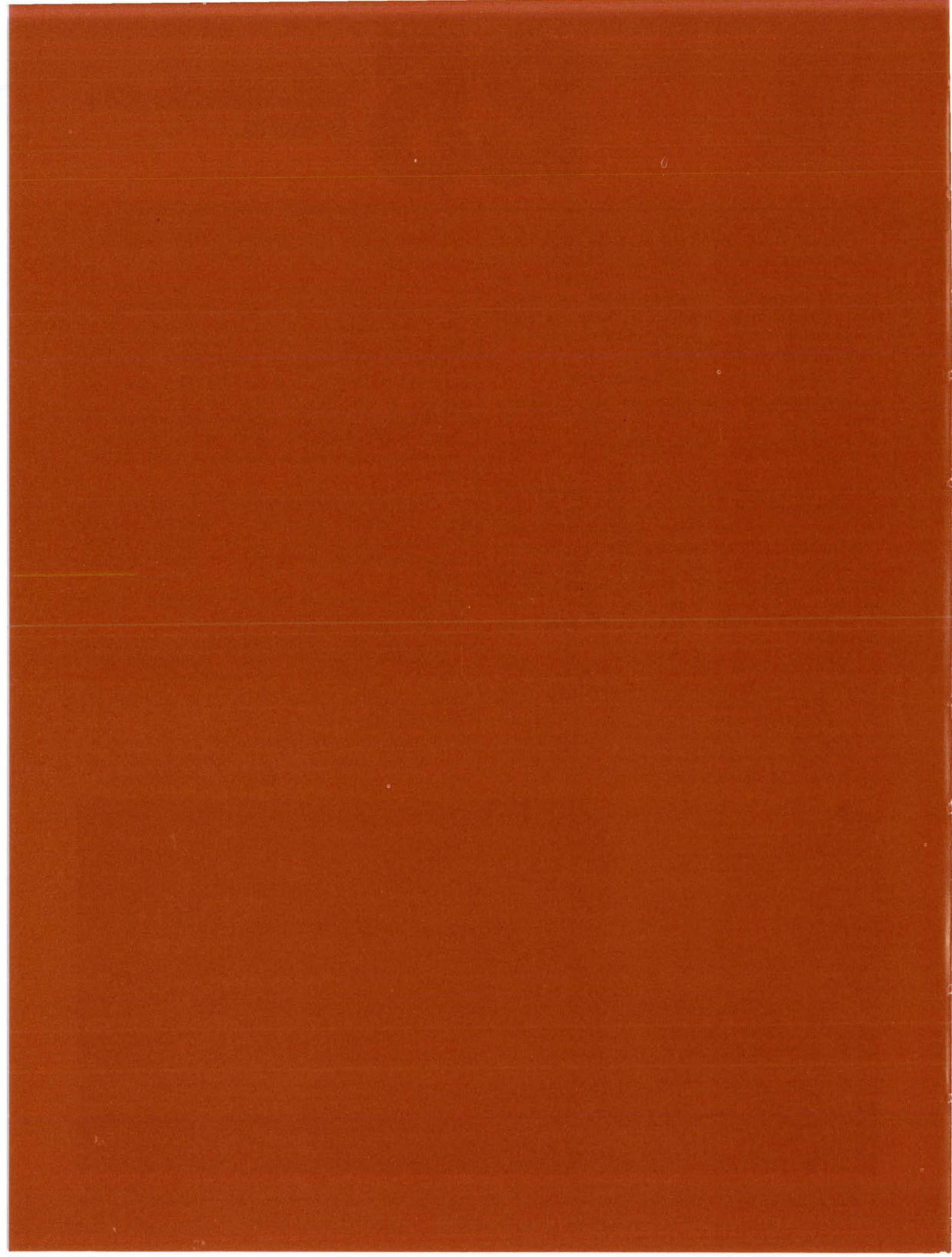
• L'aménagement des quais du 15^e arrondissement assurera un débouché aux opérations en cours d'achèvement sur le Front de Seine et en préparation sur les anciens terrains des usines Citroën ; il permettra de libérer d'une partie du trafic qui doit s'écouler dans cette zone des artères comme la rue Saint-Charles. Plus encore que le précédent, ce nouveau tracé de voirie exigera que soient recherchées des solutions satisfaisantes à un difficile problème d'intégration à l'environnement.

— Dans le secteur Sud-Est, le doublement du pont d'Austerlitz, prolongé rive gauche jusqu'au boulevard de l'Hôpital et rive droite jusqu'au boulevard Diderot, et du pont de Bercy ont pour objet :

- de faire disparaître l'un des principaux « points noirs » de la circulation parisienne ;
- d'assurer une qualité de desserte automobile suffisante à l'important pôle de transports constitué par les gares de Lyon et d'Austerlitz, ce qui rend nécessaire l'amélioration de la situation très dégradée qui existe aujourd'hui ;
- de répartir et redistribuer entre les deux rives les flux de véhicules provoqués notamment par l'arrivée aux portes de la capitale de l'autoroute A4.



L'aménagement d'un passage routier souterrain sous le parvis de la gare de Lyon, dans le prolongement du futur deuxième pont d'Austerlitz, permettra l'amélioration des circulations dans l'un des secteurs les plus encombrés de Paris et une meilleure organisation de la desserte de la gare.





**LA PREMIERE PHASE
DE MISE EN ŒUVRE
DU PARTI
D'AMENAGEMENT.**

Planifier l'avenir d'une très grande ville, bâtie sur d'anciennes structures souvent précieuses et se confondant peu à peu avec le centre de son agglomération, consiste moins à prévoir l'urbanisation de zones nouvelles qu'à organiser la mise en valeur du cadre existant, son adaptation à l'évolution des fonctions urbaines et à celle des modes de vie, à choisir, selon les cas, sa réhabilitation, sa rénovation lorsqu'elle est nécessaire, son aménagement quand il est possible. Au processus de croissance par extension, généralement pris en charge par les Schémas Directeurs, se substitue, pour Paris, un processus de régénération de la ville sur son propre site.

La nature même de ce permanent effort de réaménagement, qui ne saurait s'interrompre longtemps, sans que Paris ne risque de devenir une « ville musée », fait qu'il se prête mal, par beaucoup de ses aspects, à la définition, selon un calendrier précis, d'une succession de phases déterminées de mise en œuvre.

La réalisation de l'image finale décrite par le Schéma Directeur tient en effet davantage à la poursuite sur une longue période d'une politique d'ensemble entreprise de manière simultanée et conduite sans interruption, qu'à une succession d'opérations ponctuelles, même de grande importance, identifiées et localisées, entre lesquelles un échancier peut être établi.

On peut ainsi distinguer, à l'intérieur du Schéma Directeur, plusieurs catégories d'orientations et de prescriptions au regard de cette possibilité d'en décomposer, plus ou moins nettement, la réalisation dans le temps :

- *Les actions de fond prévues par le Schéma Directeur devront certes être entreprises dès le départ, mais il n'est guère possible de leur fixer un terme ; elles forment en quelque sorte la « toile de fond » de la politique urbaine à Paris ;*
- *C'est donc essentiellement le choix des priorités à établir dans chaque catégorie d'interventions d'aménagement, de mise en valeur et d'équipement de la capitale qui, lorsqu'il est possible, fait l'objet des développements portant sur la première phase du Schéma Directeur.*

Ce document ne prétend donc pas présenter le tableau d'une période déterminée de réalisation de la politique d'urbanisme de Paris (une dizaine ou une quinzaine d'années), mais bien plutôt l'ordre d'engagement de chacun des types d'action à entreprendre, sans qu'il existe forcément entre eux un lien de dépendance chronologique.

LA PERMANENCE DES ORIENTATIONS DE POLITIQUE URBAINE

S'agissant d'une ville dont la plus grande partie du domaine construit n'est pas susceptible de mutation radicale à échéance du Schéma Directeur, les grands objectifs de politique urbaine que celui-ci définit, pour les différents ensembles de quartiers de la capitale, constituent des exigences constantes. Ils doivent, sous peine d'être dénaturés, être poursuivis de manière indissociable et sans relâche.

Il en va ainsi aussi bien dans le domaine de la population, pour la politique de défense et de maintien de la fonction résidentielle de la capitale, que dans le domaine de l'emploi, pour la politique de soutien aux activités de fabrication et de limitation des emplois tertiaires.

De la même façon, les grandes orientations par zones ou par activités :

- mise en valeur des fonctions centrales et du cadre bâti du centre historique et du centre élargi,

- affirmation de centres de quartier et préservation des caractères de tissus constitués,
- maintien ou développement de la fonction résidentielle selon les secteurs de la périphérie,
- effort particulier en faveur des activités industrielles et artisanales,
- limitation et desserrement de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes...

déterminent des attitudes de la collectivité à l'égard du traitement des tissus urbains (à la fois de leur « contenu » et de leur « contenant ») dont l'efficacité et la signification ne peuvent s'affirmer que par une application persistante. C'est par la mise en œuvre, dès maintenant et sur une longue période, des moyens de contrôle, d'incitation ou de dissuasion à l'égard des initiatives privées qui commandent, le plus souvent, l'évolution de ces secteurs de la ville, qu'il sera possible d'atteindre la réalisation des objectifs généraux inscrits au S.D.A.U.

LE CHOIX DES PRIORITÉS PARMI LES ACTIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

Dans le cas d'une ville dont l'essentiel de la structure urbaine est déjà constituée, la mise en place du parti d'aménagement impose moins nettement un échelonnement rigoureux des interventions publiques que lorsqu'il s'agit d'organiser l'extension progressive d'une agglomération.

Très peu d'opérations d'aménagement prévues dans Paris sont en effet complètement, ou même largement, tributaires de la réalisation préalable de grosses infrastructures et de la transformation de leur environnement.

Il n'en reste pas moins indispensable, en particulier en raison des contraintes de répartition dans le temps des crédits budgétaires de la collectivité locale et de l'Etat, de déterminer des priorités dans l'engagement des diverses grandes opérations d'aménagement et actions de mise en valeur inscrites au Schéma Directeur.

Ce choix nécessaire doit s'opérer dans un cadre dont plusieurs éléments sont déjà définis.

- D'une part, un certain nombre de ces interventions sont d'ores et déjà engagées, qu'il s'agisse d'opérations de rénovation ou de réalisations d'infrastructures, et elles constituent, à échéance

de la première phase du S.D.A.U., une partie importante des actions à mener.

- D'autre part, le Schéma Directeur de Paris traitant d'une ville étroitement liée à son agglomération, la mise en œuvre des grands équipements y est pour une large part subordonnée à la programmation des investissements régionaux. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme dépend de la sorte, pour la fixation de ses phases d'exécution, des décisions prises pour l'application du Schéma Régional. Ceci est particulièrement notable en ce qui concerne les infrastructures ferrées.

- Enfin, les conclusions des récents travaux des Commissions mixtes Etat-Ville sur l'urbanisme et la politique des déplacements ont dès maintenant fixé un ordre de priorités dans la réalisation des grands aménagements à entreprendre dans Paris.

C'est à partir de ces trois sources d'indications, et en tenant compte de la spécificité de l'action urbanistique dans le milieu parisien, que sont présentées les composantes de la première phase de réalisation du parti d'aménagement retenu par le Schéma Directeur.



CHAMPERRET

SAUSSURE

MONTMARTRE

BEAUJON

JEMM GRANGE AUX B

HALLÉS

BEAUBOURG

PSMV DU 7^e ARRDT

PSMV DU MARAIS

GROS BOULAINVILLIERS

BEAUGRENELLE

CITROEN CEVENNES

ST CHARLES

GARE DE VAUGIRARD

PLAINE DE VAUGIRARD

ABATTOIRS DE VAUGIRARD

FALGUIERE

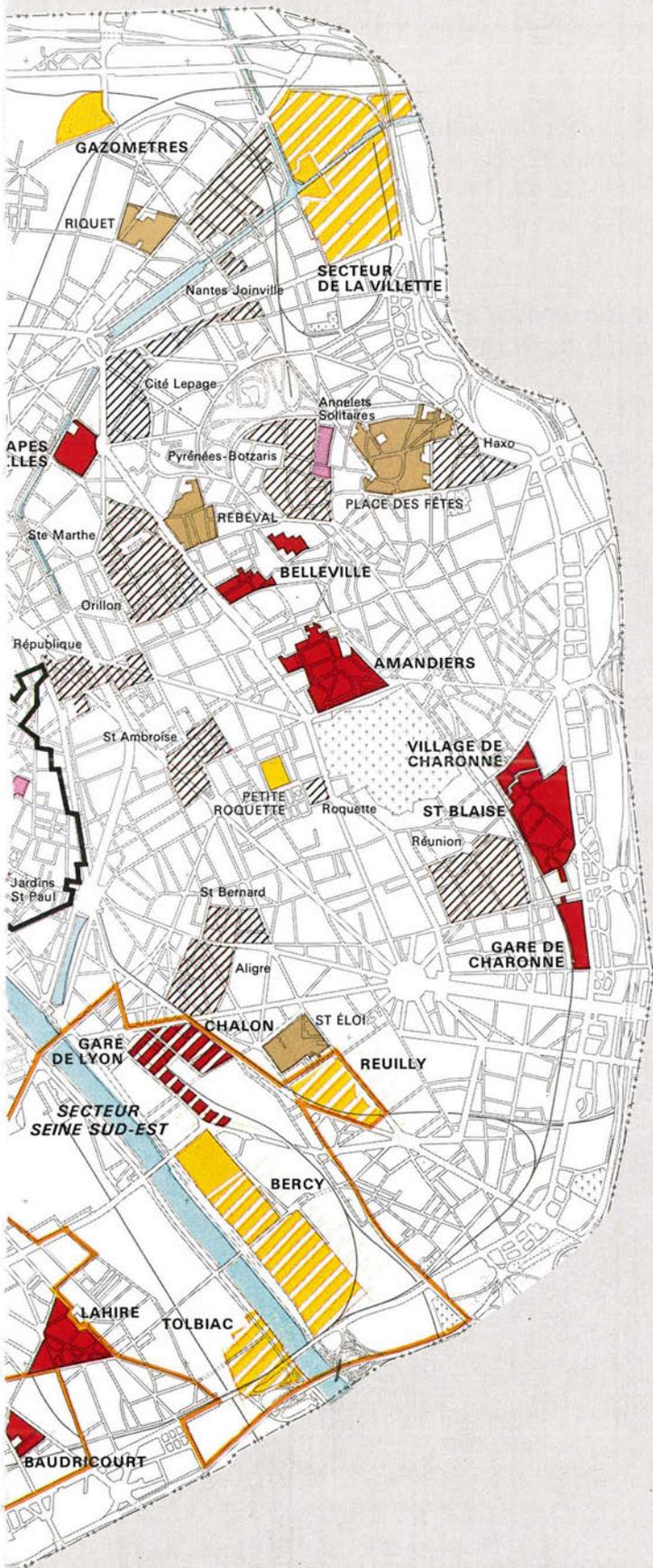
GUILLEMINOT-VERCINGETORIX

PLAISANCE

MARINIERS

ITALIE

GARE KELLERMANN



**PRINCIPALES ZONES D'ACTION PUBLIQUE
ENGAGÉES OU A L'ÉTUDE - 1979**

-  Zones de rénovation urbaine en cours d'achèvement
-  Zones d'aménagement concerté (ZAC)
-  Zones d'aménagement concerté à l'étude
-  Autres opérations d'aménagement engagées
-  Autres opérations d'aménagement à l'étude
-  Zones de restauration immobilière
-  Opérations programmées d'amélioration de l'habitat à l'étude
-  Périmètres du secteur Seine Sud-Est et du secteur Italie
-  Plan de sauvegarde et de mise en valeur (P.S.M.V.)
-  Plan du vieux village de Montmartre

1 – L'achèvement des opérations de rénovation et l'engagement des actions mixtes de réhabilitation-rénovation.

La rénovation.

Les opérations de rénovation ayant donné lieu à ce jour à un commencement de réalisation ou à un engagement de procédure devront naturellement, dans leur ensemble, connaître leur achèvement dans la première phase de mise en œuvre du S.D.A.U. Il s'agit à la fois d'opérations en cours et d'opérations nouvelles décidées mais à entreprendre sur le terrain.

La première catégorie, dont l'achèvement devrait survenir vers la fin de l'année 1981, est constituée par les opérations suivantes :

- Beaugrenelle, Sablonnière, Procession, Falguière (15^e arrondissement),
- Plaisance-Vandamme (14^e arrondissement),
- Lahire (13^e arrondissement),
- Saint-Eloi (12^e arrondissement),
- Place des Fêtes et Riquet (19^e arrondissement),
- Rébeval et Saint-Blaise (première phase) (20^e arrondissement),
- Secteur IX (17^e arrondissement).

Entrent dans la seconde catégorie :

- Jemmapes - Grange-aux-Belles (10^e arrondissement),
- Guilleminot (14^e arrondissement),
- Amandiers, Bisson-Envièrges et Saint-Blaise (deuxième phase) (20^e arrondissement).

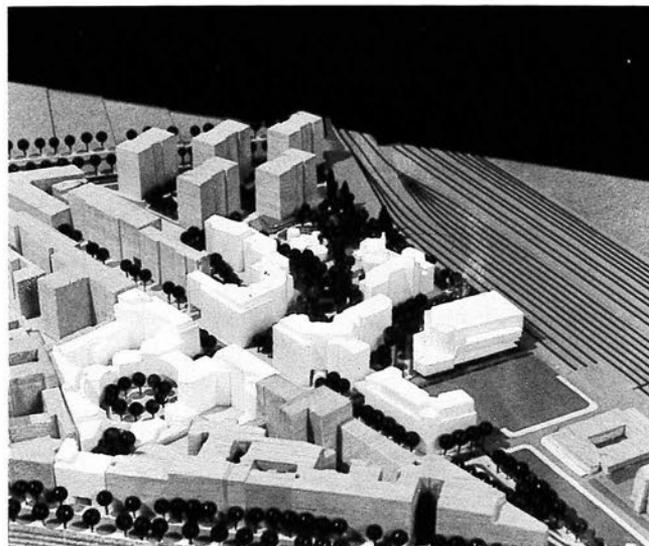
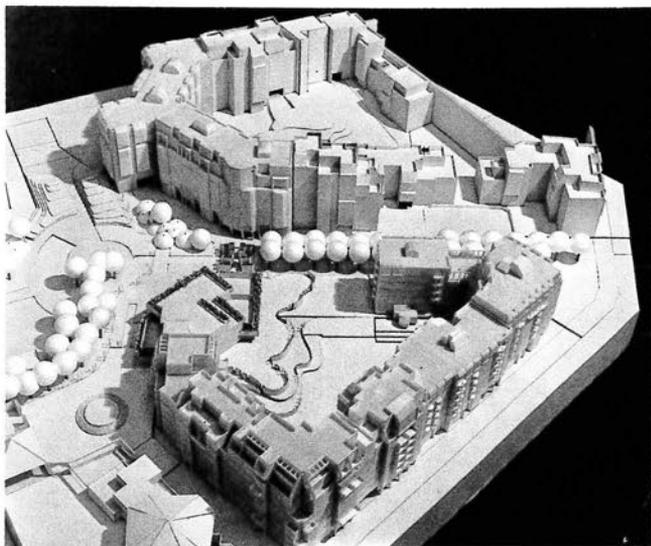
Par ailleurs, plusieurs opérations pourraient intervenir dans le périmètre du secteur Italie, en particulier dans les îlots Baudricourt et Moulin de la

Pointe — où une partie des immeubles existants pourrait être réhabilitée. L'îlot Chalon, inclus dans le périmètre du schéma de secteur Seine Sud Est, devra être rénové.

Les actions mixtes de réhabilitation-rénovation.

Ainsi qu'il a été exposé, l'action publique en faveur de l'habitat doit revêtir une grande ampleur, en raison de l'état du parc des logements parisiens et de la gravité des tendances observées dans l'évolution quantitative et structurelle de la population. En dehors des interventions classiques de rénovation, cette action doit aussi être conduite sous la forme d'opérations plus fines mêlant étroitement la réhabilitation et la rénovation.

Malgré les difficultés actuelles — de procédure et de financement — que rencontre ce type d'interventions, il est essentiel qu'elles soient rapidement engagées. Si la collectivité les diffèrait trop longtemps, elles risqueraient de se révéler assez rapidement vidées d'une partie de leur contenu et de leur signification, dans la mesure où une large partie de la population modeste, dont il s'agit de permettre le maintien sur place, aurait été contrainte de quitter les lieux sous les effets des différents phénomènes qui conduisent à sa disparition progressive. Ceci est particulièrement vrai dans les secteurs du centre historique — spécialement aux abords des Halles et dans le Marais — et dans les îlots riverains des grandes opérations d'aménagement.



Deux opérations nouvelles : à gauche la Z.A.C. Saint-Charles (15^e arrt) amorce de l'aménagement des terrains Citroën, à droite la Z.A.C. Saussure (17^e arrt).

Il conviendra donc de mener à bien les opérations de réhabilitation déjà engagées ou projetées (îlots du Gros-Caillou, secteur des Batignolles, îlots des Solitaires, secteur de la Moskowa, village de Charonne, etc.) et d'entreprendre le lancement d'autres actions de ce type dans les secteurs les plus soumis aux pressions de la transformation immobilière ou les plus démunis.

Cependant, dans la mesure où la maîtrise de ces actions d'amélioration de l'habitat ne dépend pas exclusivement de la puissance publique et repose largement sur la participation d'acteurs privés, et puisque des incertitudes demeurent sur la rapidité possible du lancement de ces opérations et sur les formes exactes qu'elles pourront prendre en fonction, notamment, de la réforme envisagée de la politique d'aide au logement, il n'est pas envisa-

geable d'en proposer une ventilation par phases, dans la période d'application du Schéma Directeur.

C'est pourquoi tous les secteurs géographiques sur lesquels le S.D.A.U. propose de conduire un effort public figurent, sous une forme atténuée, sur le document graphique illustrant la première phase, étant entendu que l'objectif final de réhabilitation-rénovation ne pourra y être atteint qu'au terme d'une période plus longue. Mais, dès cette première phase, il est au moins nécessaire que, sur l'ensemble des îlots intéressés (qui doivent être déterminés de manière plus précise à la suite d'enquêtes approfondies), des mesures de sauvegarde soient prises (détermination de périmètres de restauration immobilière, par exemple...) et que les mesures d'aide à la réhabilitation puissent être renforcées et, dans certains cas, concentrées.

2 – La programmation des grandes opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement.

- Certaines opérations publiques d'aménagement sont dès maintenant engagées et elles doivent naturellement être menées à bien au cours de la première phase de réalisation du S.D.A.U. Il s'agit :
 - de l'opération des Halles,
 - de l'aménagement des terrains de la Petite Roquette,
 - de l'aménagement de la Plaine de Vaugirard.
- Les conclusions des travaux de la Commission mixte Etat-Ville sur l'urbanisme et l'avis émis par le Conseil de Paris (1) sur le projet de mise à jour du Schéma Directeur Régional ont clairement indiqué les volontés de la collectivité en ce qui concerne l'échelonnement dans le temps des grandes opéra-

tions d'aménagement nouvelles prévues dans la capitale.

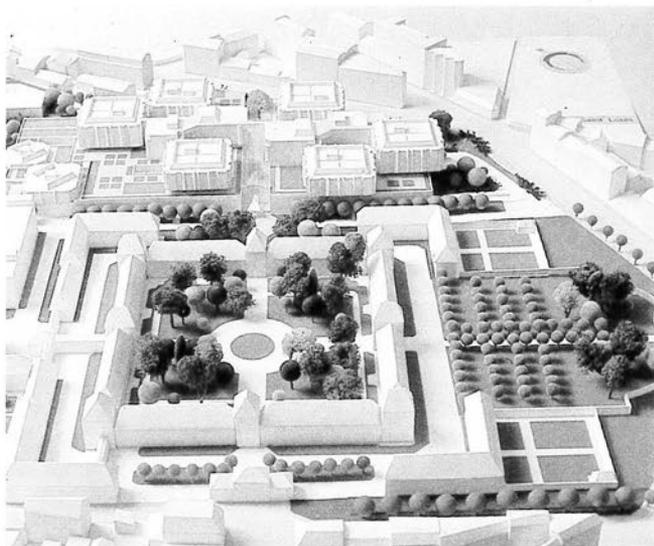
Parallèlement à l'achèvement des opérations de rénovation en cours doivent être entrepris en priorité les aménagements

- des terrains Citroën,
- de l'emplacement de la Vilette,
- de la partie du secteur Seine Sud-Est concernant la Gare de Lyon et ses abords,
- des terrains des abattoirs de Vaugirard.

• Dès la première phase de réalisation du S.D.A.U., les opérations de la Vilette et de Citroën permettront, selon les orientations du Schéma Directeur Régional, le « rattrapage des déficits locaux en équipements (notamment en espaces verts) et la réalisation de logements sociaux » (2). Elles contribueront à la mise en valeur du site de la Seine et des canaux.

Elles comporteront chacune, outre un important programme d'habitations et un parc, l'édification d'un hôpital et de locaux d'activités. Un ou plusieurs grands équipements, dont la nature reste à définir, pourront prendre place dans la grande salle des ventes de la Vilette réaffectée.

- Le déroulement dans le temps de l'aménagement du Secteur Seine Sud-Est fera intervenir successivement :



Projet de restructuration et de mise en valeur de l'hôpital Saint-Louis.

(1) Délibération du 17 septembre 1975.

(2) S.D.A.U. Région Parisienne « Orientations pour une première phase » p. 125.

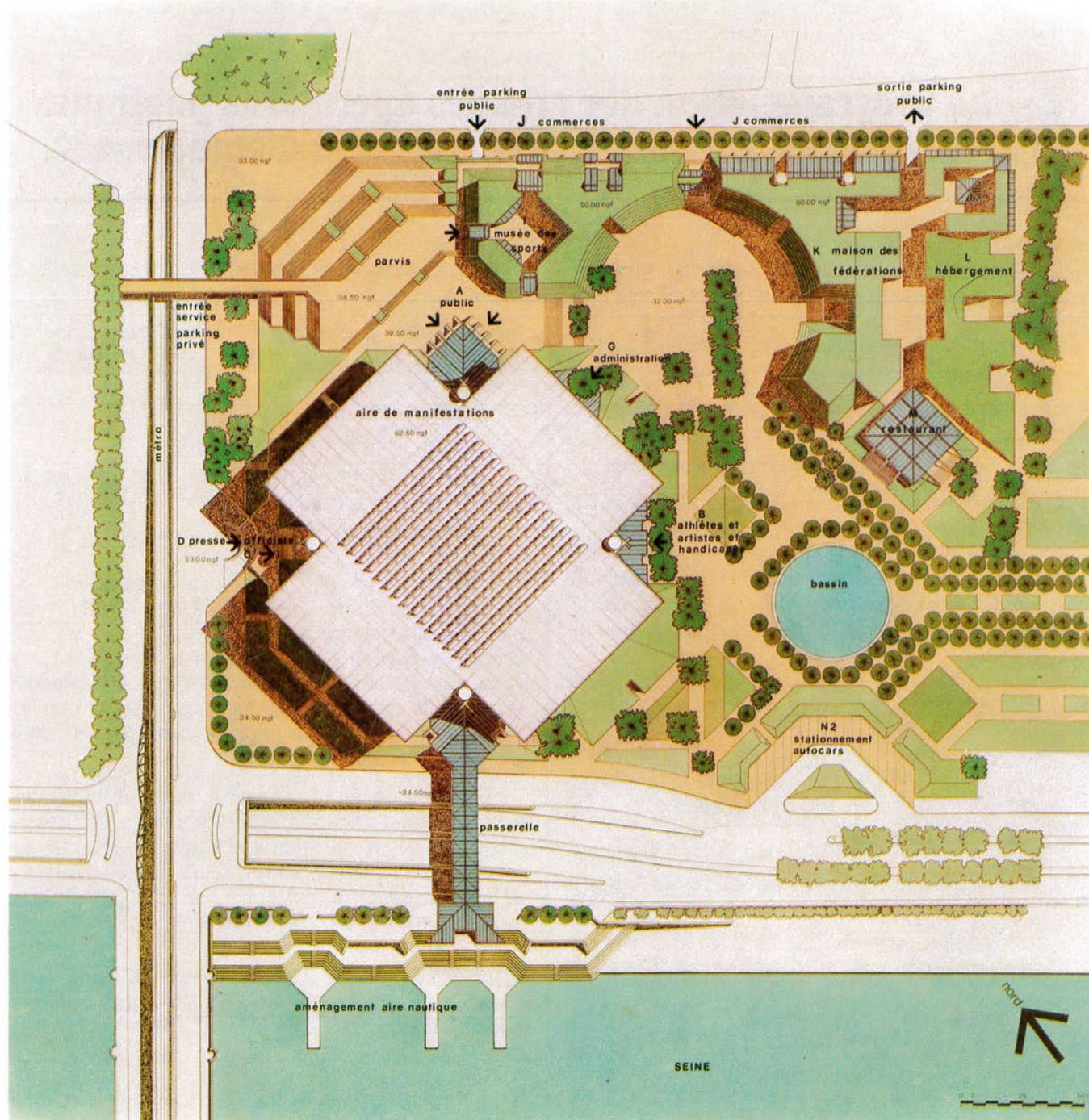
L'absence d'une très vaste salle polyvalente, susceptible d'accueillir des manifestations sportives et récréatives de grande envergure, a longtemps empêché Paris de tenir la place qui devrait être la sienne en ce domaine. La réalisation d'un ensemble sportif moderne de grande capacité était donc indispensable ; c'est pourquoi la Ville a décidé de construire le Centre International des Sports de Paris. Le choix de Bercy pour son implantation répond à un objectif essentiel de l'aménagement de la capitale : rééquilibrer vers l'Est la distribution géographique des équipements majeurs d'animation. Le Schéma Directeur prévoit d'ailleurs expressément la réalisation d'un grand équipement à cet emplacement. Le site retenu présente des avantages déterminants : proximité des grands moyens de transport en commun (métro, RER, gare de Lyon) et bonne desserte automobile ; qualité d'un environnement dont les potentialités de

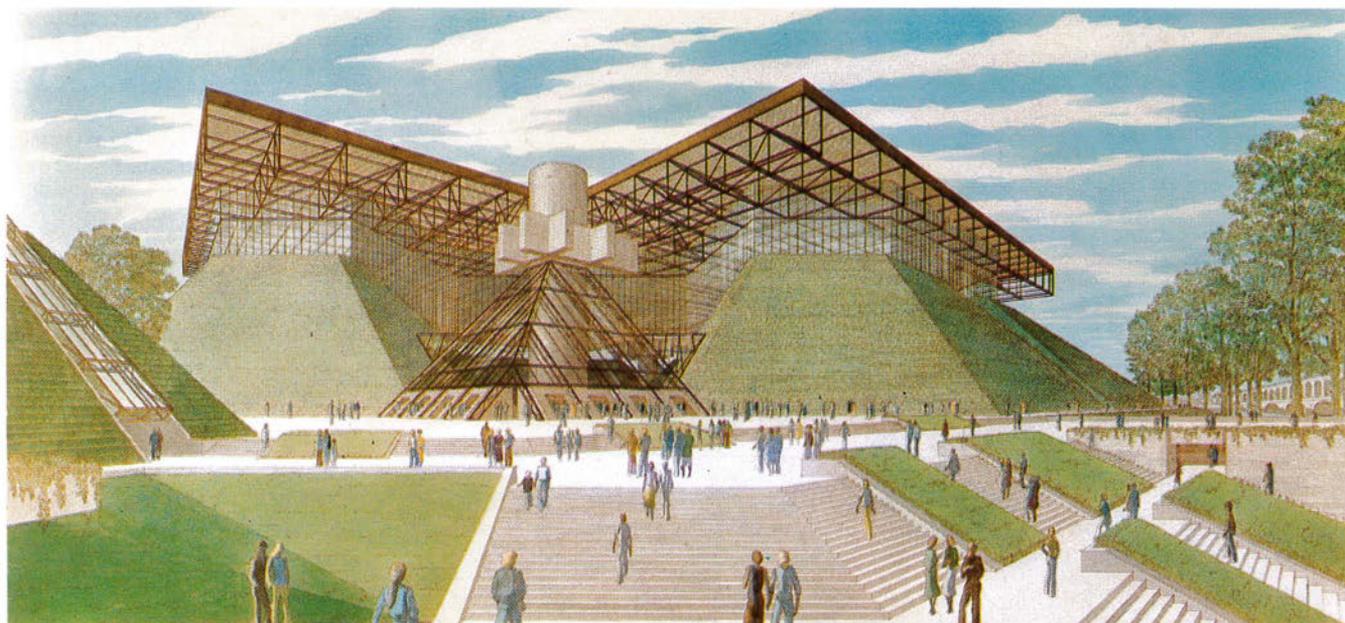
mise en valeur sont remarquables (situation en bordure du fleuve ; richesse de la trame d'arbres qui permettra l'aménagement d'un grand parc) ; propriété municipale des terrains, faiblesse de leur occupation et rareté des plantations dans la partie occidentale du « Grand Bercy » (moins de dix arbres, sur les 900 que comptent les entrepôts, seront touchés par la construction du nouveau « Vel d'Hiv »).

Le plan ci-dessous et la perspective ci-contre présentent le projet de MM. Andrault, Parat et Guvan retenu par la Mairie de Paris en octobre 1979, à l'issue d'une importante consultation d'architectes. Le parti d'aménagement d'ensemble et le système constructif proposés sont simples et originaux ; un grand souci d'intégration dans l'environnement du futur parc les caractérisent. La salle d'environ 15 000 places, (comportant une piste cycliste, une piste d'athlétisme et une aire permettant la

pratique de plus de vingt disciplines sportives) est édifée dans l'angle sud-ouest du terrain, en bordure du fleuve et du boulevard de Bercy, ménageant ainsi une large ouverture diagonale vers le parc.

Quatre piliers soutiennent une toiture indépendante dont le faîtiage ne dépasse pas une hauteur d'environ 30 mètres. De grands talus gazonnés forment les parois de l'édifice et l'insèrent ainsi visuellement dans l'espace vert. Le jeu des masses talutées, des vitrages et de la charpente apparente donne à l'ensemble une qualité plastique à la fois forte et sobre. De grands emmarchements constituent, à l'angle nord du terrain, un parvis menant à l'entrée principale de la grande salle et s'ouvrant sur le parc. Une passerelle permet de gagner les berges de la Seine qui feront l'objet d'un aménagement paysager.





– le remodelage de la Gare de Lyon rendu nécessaire par la réalisation de la station commune RATP/SNCF du réseau ferré régional et la création des installations propres à assurer la modernisation de la Gare Grandes Lignes et notamment l'accueil du train à grande vitesse,

– l'aménagement de l'îlot Chalon, indispensable pour assurer un meilleur environnement et un meilleur fonctionnement de la Gare de Lyon et pour réaliser l'amélioration et la rénovation d'un habitat aujourd'hui très dégradé,

– l'aménagement des abords arrières de la Gare de Lyon, et en particulier du terrain aujourd'hui occupé par le Ministère des Anciens Combattants, ce secteur ayant tout particulièrement une « vocation à accueillir les administrations desserrées » (1),

– la modernisation de la Gare d'Austerlitz pourrait être engagée à la fin de la première phase de réalisation du S.D.A.U.

C'est dans ces parties aval du secteur Seine Sud-Est, situées au point de convergence d'un faisceau de voies ferrées régionales, que sera opéré l'essentiel des implantations tertiaires qui se révéleront nécessaires dans Paris, et ceci conformément aux orientations du Schéma Directeur Régional qui note « la situation particulière » de cette zone à cet égard (1).

L'amélioration des conditions de la circulation automobile dans ce secteur sera recherchée par la réalisation d'un second pont entre les Gares de Lyon et d'Austerlitz, et par le doublement du Pont de Bercy.

Le regroupement d'une partie des activités portuaires dans le secteur de Tolbiac, progressivement évacué par la plupart des activités qui s'y trouvaient implantées, devra être entrepris dès que le dispositif complexe susceptible de permettre une telle opération aura pu être mis sur pied. Il sera notamment le gage d'une possibilité de récupération de certaines fractions des berges du fleuve

actuellement vouées aux installations portuaires sans qu'il soit porté atteinte au rôle joué par le trafic fluvial dans le transport des marchandises au profit de Paris. Il se prêtera à un effort de développement d'entreprises secondaires annexes.

- Au Nord-Est de la capitale, la restructuration des grandes emprises sera entamée par l'aménagement d'une partie des terrains aujourd'hui occupés par la Gare de l'Evangile, qui pourra être réaffectée à l'habitation – et notamment au logement social – et à des équipements d'accompagnement.

- Le même type de programme sera entrepris aux Batignolles sur les terrains situés à l'Ouest du faisceau des voies où des réalisations sont déjà survenues.

Sans être complètement limitative, cette liste comprend les principales opérations publiques d'aménagement qui devront être conduites durant la première phase du S.D.A.U.

(1) S.D.A.U. Région Parisienne « Orientations pour une première phase » p. 125.

Ci-contre, la maquette du nouveau schéma d'urbanisme des Halles, adopté par le Conseil de Paris en mars 1979, illustre les principes directeurs de l'aménagement qui ont guidé, depuis cette date, la mise au point des projets définitifs :

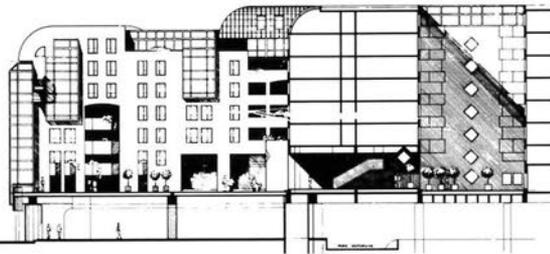
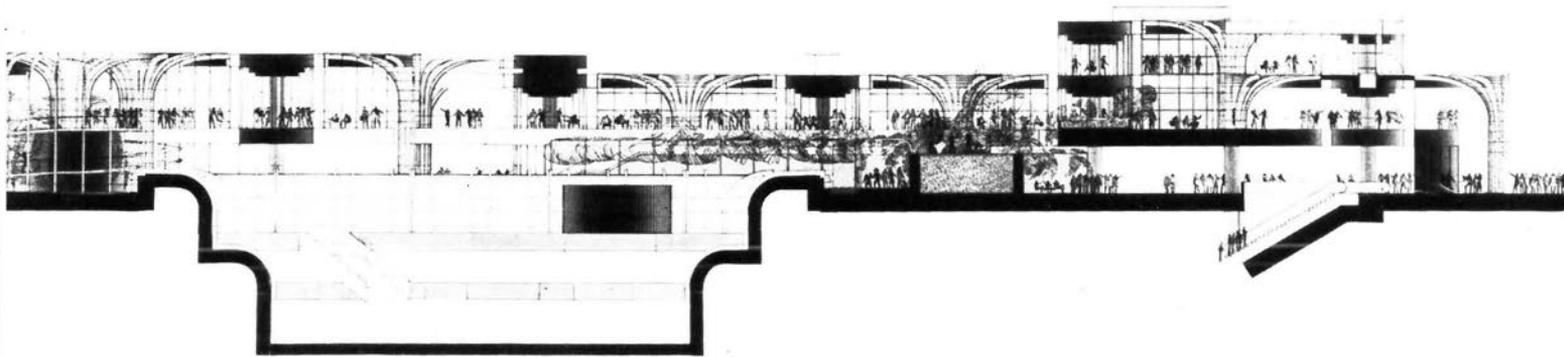
- implantation et volumétrie des constructions évitant tout « monumentalisme » ; respect du tracé des rues Rambuteau et Berger et renforcement des liaisons piétonnes entre Beaubourg et les Halles ;
- création d'une place au flanc de Saint-

Eustache donnant accès aux équipements du sous-sol et autour de laquelle s'organise le jardin, marqué par l'ordonnance de mails plantés et la disposition plus libre d'îlots de verdure ;

- affirmation des perspectives et ouvertures vers Saint-Eustache à partir du Square des Innocents ;
- prolongement vers l'Est du jardin par un ensemble bas de terrasses plantées dont les verrières abriteront des commerces et des équipements collectifs.



Perspective et coupe des terrasses Lescoz (architecte : Jean Willerval).



Élévations des façades de l'immeuble Rambuteau-Mondétour (architectes : Michel Ducharme, Christian Larras, Jean-Pierre Minost).



La maquette d'étude ci-contre montre l'état du projet au moment où le nouveau schéma d'urbanisme a été adopté par le Conseil de Paris. Depuis cette date, une nouvelle maquette plus détaillée — qu'il n'a pas été possible de présenter dans ce numéro pour des raisons de délai d'impression — a transcrit l'évolution de cet aménagement illustrée par les documents graphiques ci-dessus.



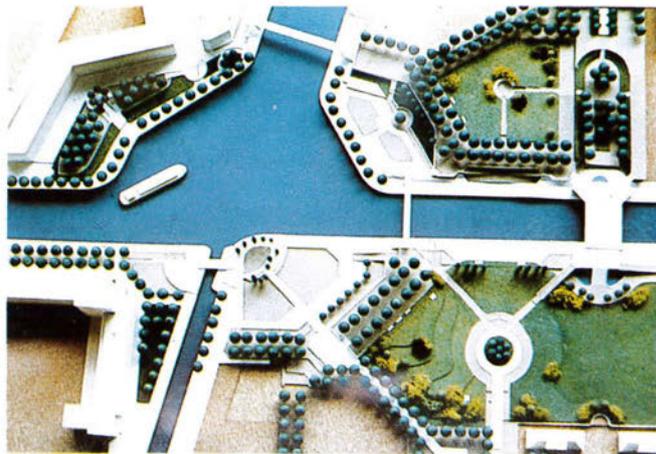
3 – La réalisation d'actions exemplaires de mise en valeur du cadre urbain.

Les actions de mise en valeur du cadre urbain de la capitale ont, par définition, un très vaste champ potentiel d'application — la majorité du territoire parisien; elles doivent être conduites à des échelles géographiques très diverses — une rue ou une place aussi bien qu'un ensemble ou un site urbain tout entier; elles peuvent prendre des formes multiples : création ou réhabilitation d'itinéraires de promenade et de détente, aménagement d'espaces publics pour les piétons, etc.

Ainsi, pas davantage que dans le cadre des options à long terme inscrites dans la carte de synthèse du Schéma Directeur, le choix des actions de mise en valeur effectué dans le document illustrant la première phase ne peut-il être considéré comme exhaustif ou limitatif. Il vise davantage à présenter quelques exemples d'intervention en ce domaine où les efforts de la collectivité doivent répondre à un souci croissant du citoyen pour la qualité de son cadre de vie. Ces exemples ou illustrations ressortent essentiellement, soit d'opérations engagées, soit d'aménagements dont le principe a été retenu et dont les modalités sont à l'étude.

1) La mise en valeur du site de la Seine et des canaux sera entreprise progressivement sur toutes les parties de leurs rives qui se trouveront libérées des activités portuaires et d'entrepôt ou de stationnement, ou dont la fonction en ce qui concerne la circulation de transit aura diminué (par exemple dans le cas du Bassin de la Villette).

a) Dans un premier temps, la volonté de réhabilitation des berges de la Seine pour la promenade pourra principalement s'affirmer dans la partie



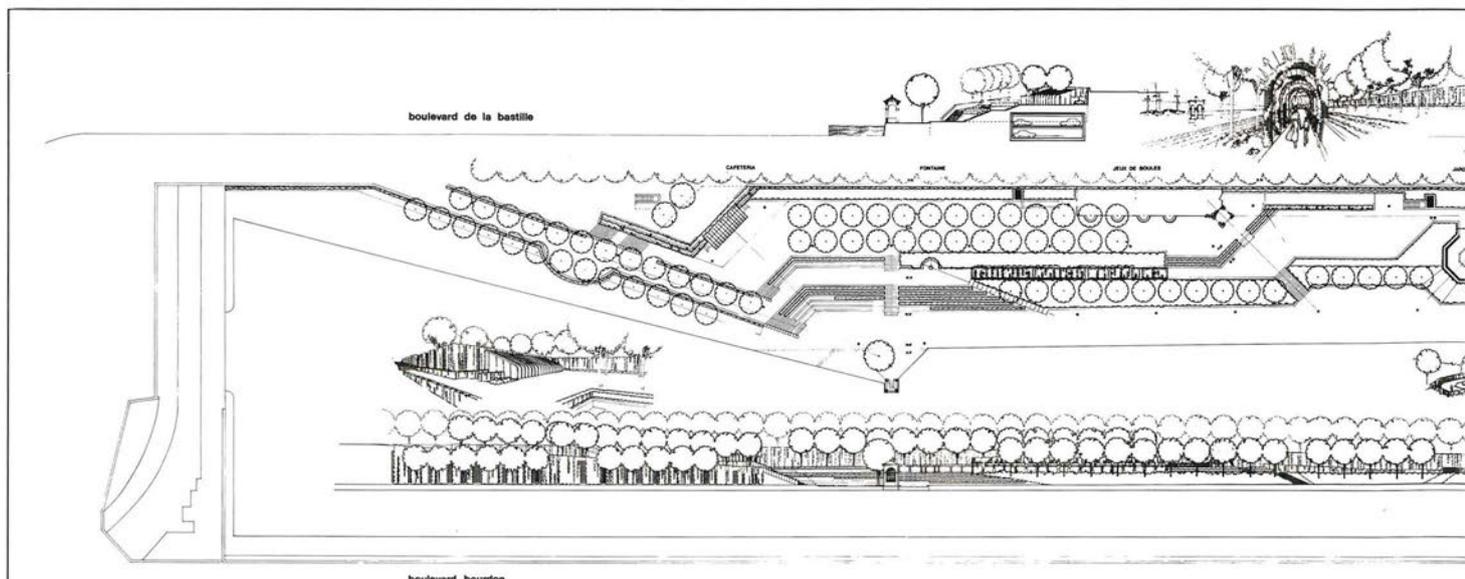
Le jardin du rond-point des canaux à La Villette marque l'articulation du futur parc avec les plans d'eau.

centrale du cours du fleuve dans la capitale et sur sa rive gauche, entre le quai d'Austerlitz et la Gare d'Orsay — réaffectée à un grand équipement — et autour des îles.

L'aménagement du Port Saint-Bernard en jardins constituera, avec le traitement du Bassin de l'Arsenal, un nouvel élément fort dans la composition et la vie urbaines articulées sur le fleuve.

Des améliorations de plus ou moins grande ampleur pourront être entreprises à la hauteur du parvis de Notre-Dame, en bordure du quartier Saint Séverin-Saint Michel, place de l'Hôtel-de-Ville et place de l'Institut.

En aval, l'aménagement des quais du 15^e arrondissement sera mené avec le souci d'intégration à l'environnement.



Le projet d'espace vert qui sera très prochainement réalisé sur la berge Est du bassin de l'Arsenal cherche à s'harmoniser, par la simplicité de sa bateaux de plaisance; un jeu de terrasses plantées offre une

En amont, et à l'issue des travaux de modernisation, de la Gare de Lyon et de construction de l'îlot de la Rapée, les bords de Seine pourront de même être réaménagés (entre le Pont de Bercy et le Pont d'Austerlitz).

b) Le souci de faire jouer à l'ensemble des canaux et des bassins de l'Est parisien, un rôle d'axe de composition de cette partie de la ville, conduit à envisager le traitement de leur rive sous la forme d'une action coordonnée et continue.

Les opérations publiques prévues à leurs abords : la Villette, Jemmapes - Grange-aux-Belles, ancien hôpital Villemin, etc., aussi bien que les projets privés qui feront l'objet d'une réglementation particulièrement soignée devront concourir à la réalisation de cet objectif. Au fur et à mesure de la mise en œuvre de ces programmes et de l'évolution des activités portuaires, seront ouverts sur les quais, ou à leur contact, des espaces verts et des espaces sportifs.

C'est en raison du caractère progressif de ces actions, de leur diversité, de leur échelonnement le long des abords du plan d'eau, et enfin parce qu'elles relèvent souvent de l'initiative privée qu'il a semblé préférable d'inscrire (en partie à titre de sauvegarde) l'ensemble du site des canaux en première phase du S.D.A.U.

2) Parmi les principaux aménagements d'espaces publics (notamment en faveur des piétons) sont présentés en première phase, de façon non limitative, ceux qui prennent place dans le cadre d'opérations d'urbanisme plus larges, engagées ou projetées, ceux qui peuvent concourir de manière exemplaire au renforcement des fonctions centrales de la Capitale, ceux qui sont nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité aux grands nœuds de transport collectif.

— Dans la première catégorie entrent la réalisation d'une vaste zone piétonne, d'un jardin et

d'équipements aux Halles, mais aussi l'aménagement de l'espace public à la Villette ou dans le Secteur Seine Sud-Est, etc.

— La seconde peut être illustrée par la mise en valeur des voies et des places des quartiers Saint-Michel, Hôtel-de-Ville, Saint-Séverin et Saint-Germain-des-Prés, Montparnasse, Opéra, Champs-Élysées, Montmartre, etc.



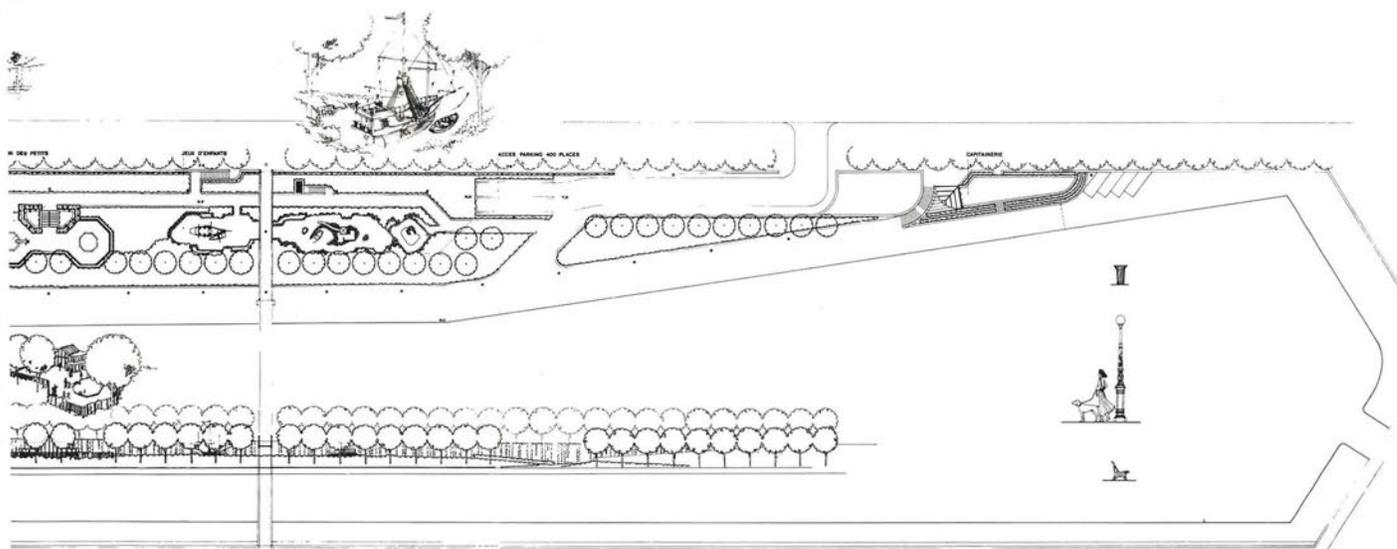
Une partie du futur parc de Vaugirard (15^e arrondissement) est déjà ouverte au public.

— Le troisième type d'aménagement concerne les parvis et les abords des grandes gares : Saint-Lazare, où les déplacements piétons sont particulièrement difficiles, Lyon et Austerlitz, dont le cadre sera rénové.

3) Le patrimoine de Paris en espaces verts sera notablement accru dès la première phase d'application du S.D.A.U. :

— par la réalisation des parcs de la Villette et de Citroën, l'aménagement d'un jardin sur le terrain des abattoirs de Vaugirard et d'un complexe sportif sur la plaine de Vaugirard,

— par la création des jardins de quartier à l'occasion des opérations de rénovation ou d'aménagement (la Roquette, Villemin, Riquet, Jemmapes, Place des Fêtes, Saint Eloi, Guillemot, secteur IX,



composition, avec le beau dessin du plan d'eau. Le jardin descend par larges degrés depuis la place de la Bastille jusqu'au quai bas où seront amarrés les variétés d'espaces : mail, pergola, jeux de boules et jeux d'enfants.



etc.), de la réaffectation de certaines emprises S.N.C.F. (Charonne, Batignolles, etc.) et de l'application de la politique de réserve foncière du Plan d'Occupation des Sols (quai de Loire, rue Piat, rue Gandon, rue Bayen, etc.),

— par l'ouverture au public de jardins existants (par exemple : Sainte Périne).

La remise en valeur des espaces verts actuels sera entreprise, particulièrement en ce qui concerne les grands Bois de Boulogne et de Vincennes.

Le jardin de la rue Piat (20^e arrondissement) en cours de réalisation forme un magnifique belvédère sur Paris.

4 – L'exécution d'un programme prioritaire d'infrastructures de transport et la mise en place de la politique globale des déplacements.

Dès la première phase du S.D.A.U., afin d'affirmer la priorité aux moyens collectifs de déplacements, sera mise en service, ou largement entreprise, une partie importante du programme d'infrastructures de transport en commun prévu à long terme, tandis que sera nettement engagée l'application des options retenues en matière de réorganisation de l'ensemble des déplacements.

Les composantes principales de cette politique, dont les éléments structurants ont été définis par le Schéma Directeur Régional, sont ainsi les suivantes en ce qui concerne Paris :

- un renforcement des moyens de déplacement rapides à longue distance, de façon, notamment, à assurer dans de meilleures conditions les migrations alternantes,
- une amélioration et une modernisation des réseaux urbains de transport collectif, de leur accessibilité et de leurs échanges,
- une redistribution plus équilibrée de la voirie entre ses différents utilisateurs (autobus et taxis, voitures particulières, piétons...) en fonction à la fois des impératifs d'amélioration de la circulation et de mise en valeur du cadre urbain de la capitale.

a) L'exécution du programme d'infrastructures ferrées prioritaires.

- En matière d'infrastructures ferrées régionales, le Schéma Directeur de la Région Parisienne indique les actions devant être conduites en première phase.

« Seront tout d'abord menées à bien les opérations d'interconnexion qui permettront les dessertes radiales entre les villes nouvelles et Paris ainsi que

l'accessibilité aux aéroports. » (1) Il s'agit essentiellement (sur le territoire de la capitale) :

- du tronçon du R.E.R. Est-Ouest,
- des travaux d'interconnexion des réseaux S.N.C.F. (faisceaux Nord et Sud-Est) et R.A.T.P. (ligne de Sceaux - R.E.R. Est-Ouest) aux Halles et à la Gare du Nord,
- de la liaison Invalides-Orsay.

« Les dessertes ferrées radiales pourraient également être complétées par l'ouverture d'une nouvelle liaison entre Ermont et la Gare des Invalides qui utiliserait sur une partie importante de son tracé des infrastructures existantes (ligne de Gennevilliers et Petite Ceinture). » (1)

- Le réseau ferré urbain sera prolongé à l'extérieur de Paris, en particulier « les lignes du métropolitain destinées à desservir les pôles d'emplois et de services de la banlieue » (1) : ligne n° 14 vers le Sud-Ouest, lignes n° 4 et 7 vers le Sud, lignes n° 9 et 11 vers l'Est, lignes n° 5 et 7 vers le Nord-Est, lignes n° 13 et 13 bis vers le Nord et le Nord-Ouest, lignes n° 10 et 1 vers l'Ouest.
- Dans Paris se poursuivra l'effort de modernisation du métropolitain et l'amélioration de ses correspondances propres et avec les autres moyens de transport collectif.

La liaison entre les lignes n° 13 et 14 sera achevée.

La Petite Ceinture Sud sera remise en service entre Charenton et Issy-la-Plaine.

La réhabilitation ou la création de stations de correspondances entre cette ligne tangentielle et

(1) S.D.A.U.R.P., p. 127.

les lignes radiales du métropolitain et de la S.N.C.F. banlieue sera indispensable à une bonne diffusion des voyageurs et à un équilibre des charges sur l'ensemble des tronçons urbains.



b) L'organisation générale de la voirie.

L'amélioration des services rendus par la voirie sera recherchée activement au travers d'une redistribution progressive de l'espace public entre les diverses fonctions qu'il est appelé à remplir. Les dispositions concrètes de cette politique seront formulées à la faveur de l'élaboration du plan de circulation.

- Trois opérations nouvelles d'infrastructures de voirie dont le principe de réalisation a été retenu par la Commission mixte Etat-Ville, sont inscrites en première phase du S.D.A.U. :

- l'amélioration du franchissement de la Seine dans le secteur Seine Sud-Est, par la création d'un pont en amont du pont d'Austerlitz et le doublement du pont de Bercy,

- la liaison Vanves-Montparnasse qui ne doit pas être raccordée à l'autoroute A 10 et qui doit présenter un caractère de voie urbaine, couverte dans les secteurs les plus sensibles, afin de ménager son environnement,

- l'aménagement des quais du 15^e arrondissement prioritairement conçu de manière à favoriser la sortie de Paris.

- Le fonctionnement du réseau principal des voies parisiennes sera organisé pour permettre une amélioration des conditions de circulation automobile et le renforcement des transports en commun de surface.

* * *

L'esquisse d'une première phase de réalisation du Schéma Directeur de Paris n'a pas pour but de présenter la totalité des orientations qui seront suivies et des actions qui seront entreprises dans la capitale au cours de la décennie à venir. Son ambition est d'indiquer clairement les priorités auxquelles devront se conformer les diverses interventions des pouvoirs publics et de la collectivité locale en matière d'aménagement réglementaire ou, plus encore, opérationnel. Son objectif principal est de définir le cadre d'une mise en œuvre cohérente et progressive de la politique urbaine définie pour la capitale. En ce sens, elle constitue moins une programmation précise des actions d'urbanisme — à laquelle elle ne saurait se substituer — qu'une présentation des choix dont la réalisation est jugée primordiale par la collectivité au moment où celle-ci définit son avenir à long terme.

A cette fin, ainsi que pour favoriser les déplacements de piétons, des mesures de gestion du réseau principal et du réseau de desserte de la voirie seront mises en place dans le cadre d'un plan de circulation. Celui-ci déterminera aussi la nature et la localisation des aménagements de voirie à entreprendre et toutes les dispositions (coordination des feux, sens unique, réglementation des livraisons, etc.) de nature à permettre un meilleur écoulement du trafic et une répartition optimale de l'espace public de la voirie entre ces diverses catégories d'utilisateurs.

En particulier dans le centre ville largement entendu, la politique de restructuration du réseau d'autobus par la création de couloirs ou de voies réservées sera poursuivie, afin d'augmenter à la fois la régularité, la fréquence et la vitesse du service et la claire perception de la maille des lignes par les usagers. En périphérie, les couloirs aménagés pour les autobus et les taxis seront, dans certains cas, étendus et ils pourront être complétés — notamment aux points les plus critiques du réseau — par des réalisations ponctuelles (priorité aux carrefours, par exemple).

L'importance des résultats obtenus à ce jour par la mise en œuvre de cette politique en faveur des transports en commun de surface et par l'application de la carte orange donne à ces mesures un caractère prioritaire.

c) Une politique globale du stationnement.

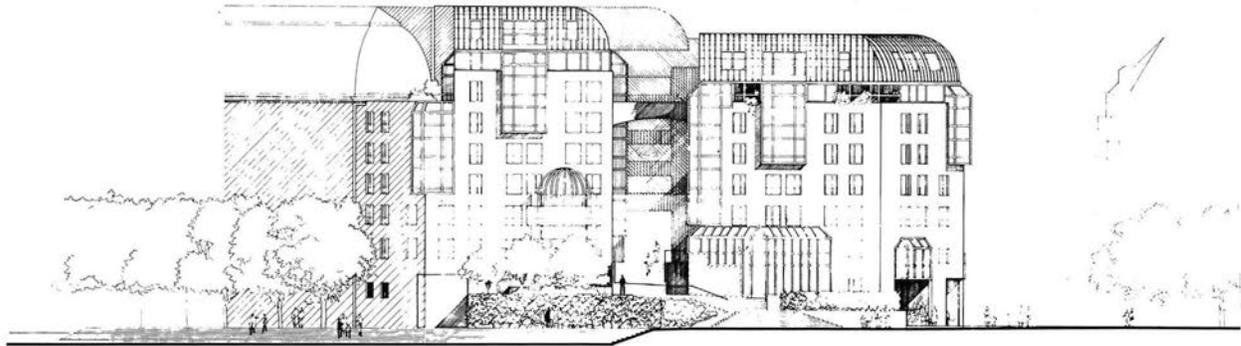
Au cours de la première phase d'application du S.D.A.U. sera élaborée et mise en œuvre une politique globale du stationnement répondant aux objectifs suivants :

- dissuasion de l'utilisation des véhicules particuliers pour les migrations alternantes à destination de la zone centrale fortement desservie par les transports en commun,

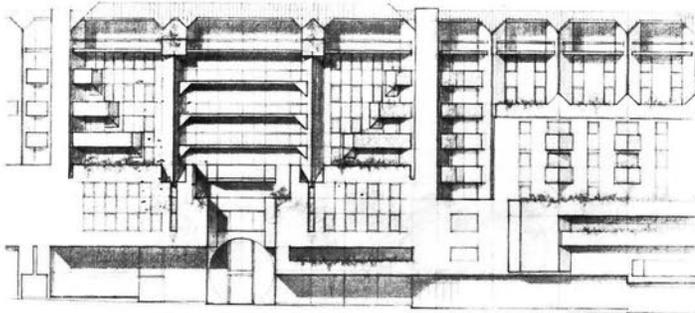
- concentration des efforts de la puissance publique sur le traitement des problèmes posés par le stationnement des véhicules des résidents en fonction des différents contextes locaux ; en particulier, création de places nouvelles destinées au garage des automobiles des habitants dans des zones densément et anciennement bâties où leur construction ne peut procéder d'un mouvement de rénovation immobilière.



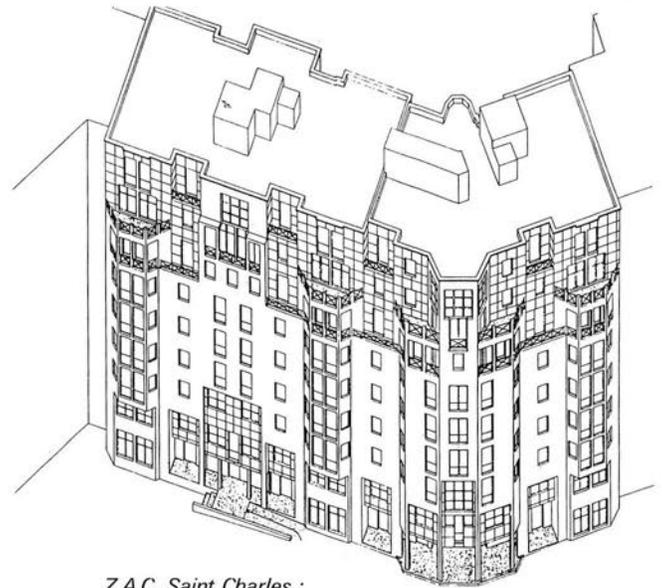
Z.A.C. Jemmapes - Grange aux Belles : quai de Jemmapes ; architecte : J.C. Bernard



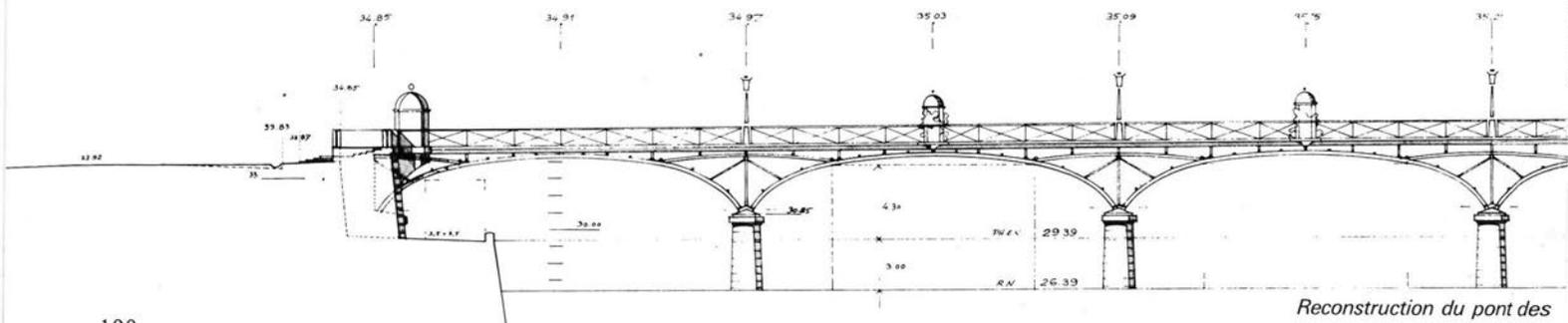
Secteur des Halles : immeuble Rambuteau-Mondétour (angle rue Turbigo, rue Rambuteau) ; architectes : M. Ducharme, C. Larras, J.P. Minost



Opération Rébeval ; architecte : D. Sloan

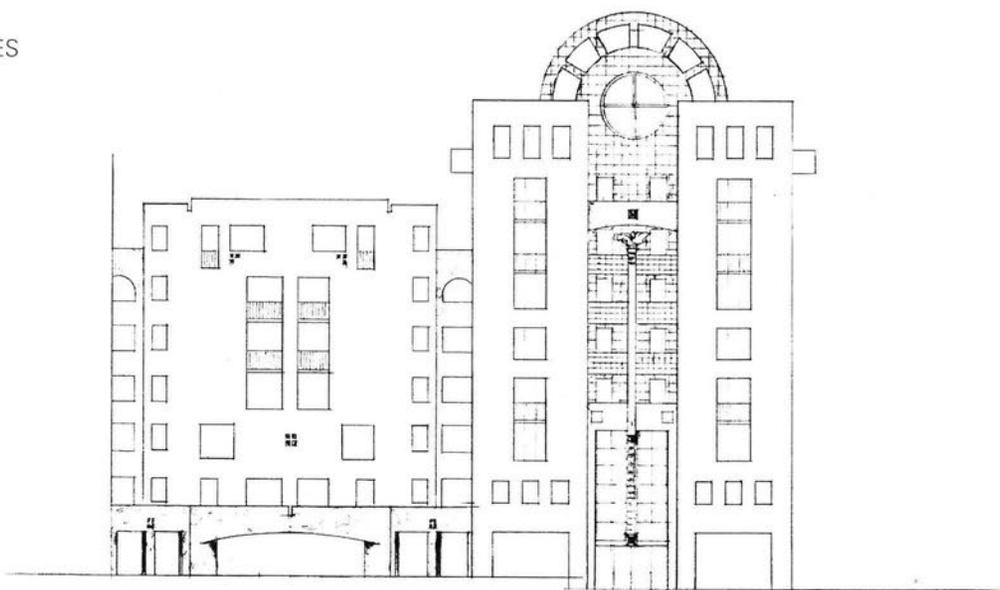


Z.A.C. Saint Charles ;
ACT architecture : R. Bardon, P. Colboc, J.P. Philippon



Reconstruction du pont des

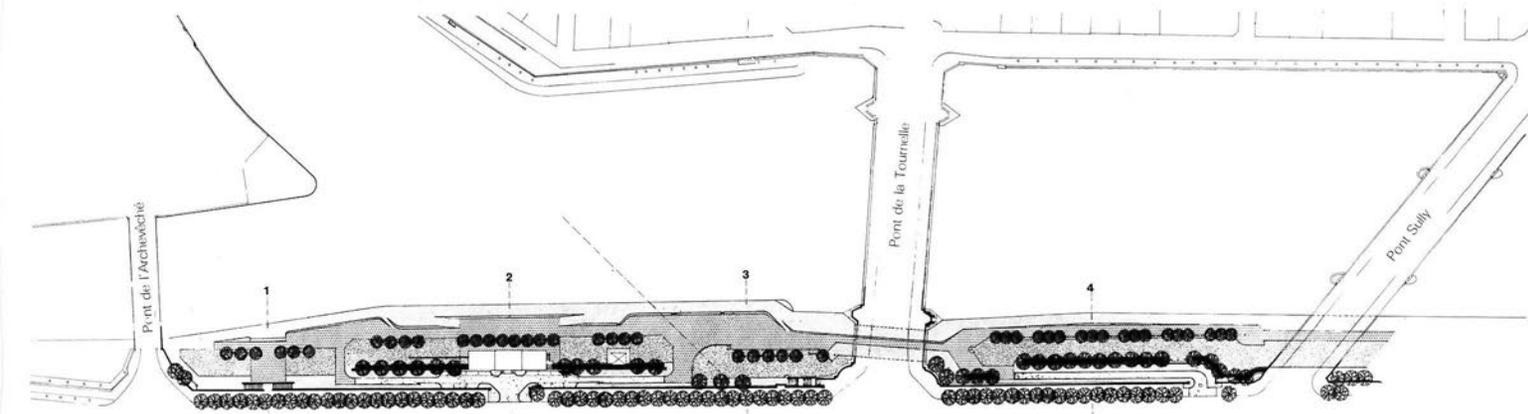
DANS LE CADRE DES ACTIONS PUBLIQUES
REMIÈRE PHASE DU SCHÉMA DIRECTEUR.



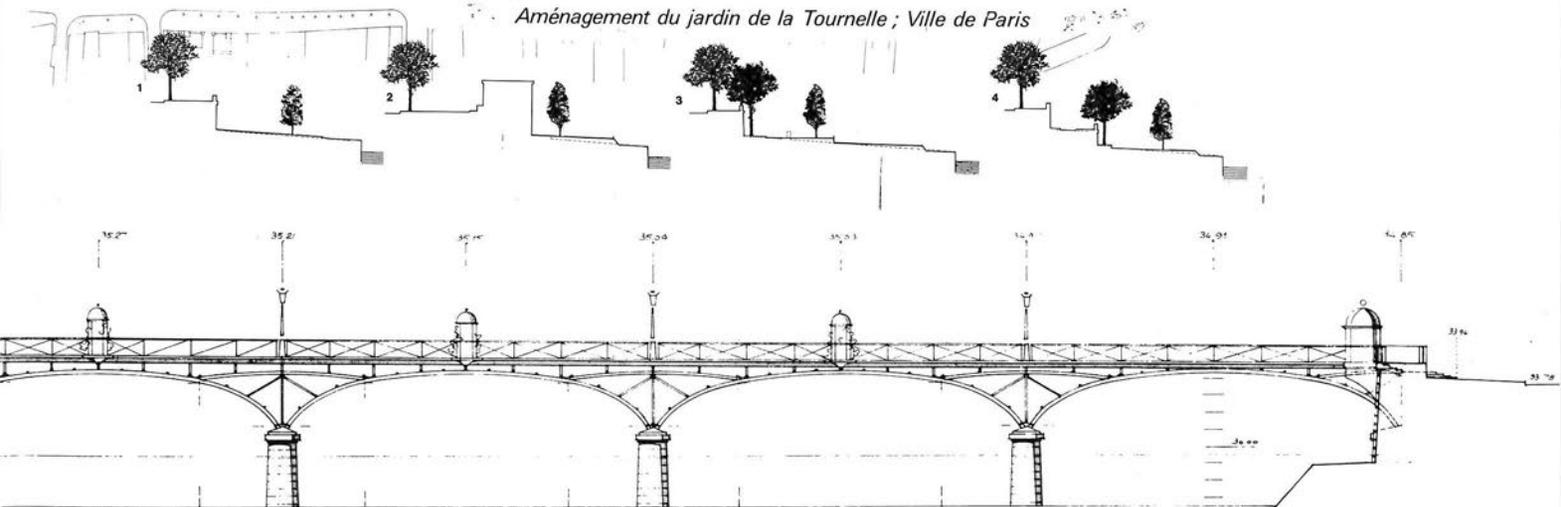
Z.A.C. Saussure ; architectes : J.C. Guibert, J.C. Lesage



Secteur des Halles : immeuble Rambuteau-Mondétour (façade sur la rue Rambuteau) ; architectes : M. Ducharme, C. Larras, J.P. Minost



Aménagement du jardin de la Tournelle ; Ville de Paris



Arts ; architecte : L. Arretche.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

I. ORIENTATIONS PERMANENTES DE POLITIQUE URBAINE

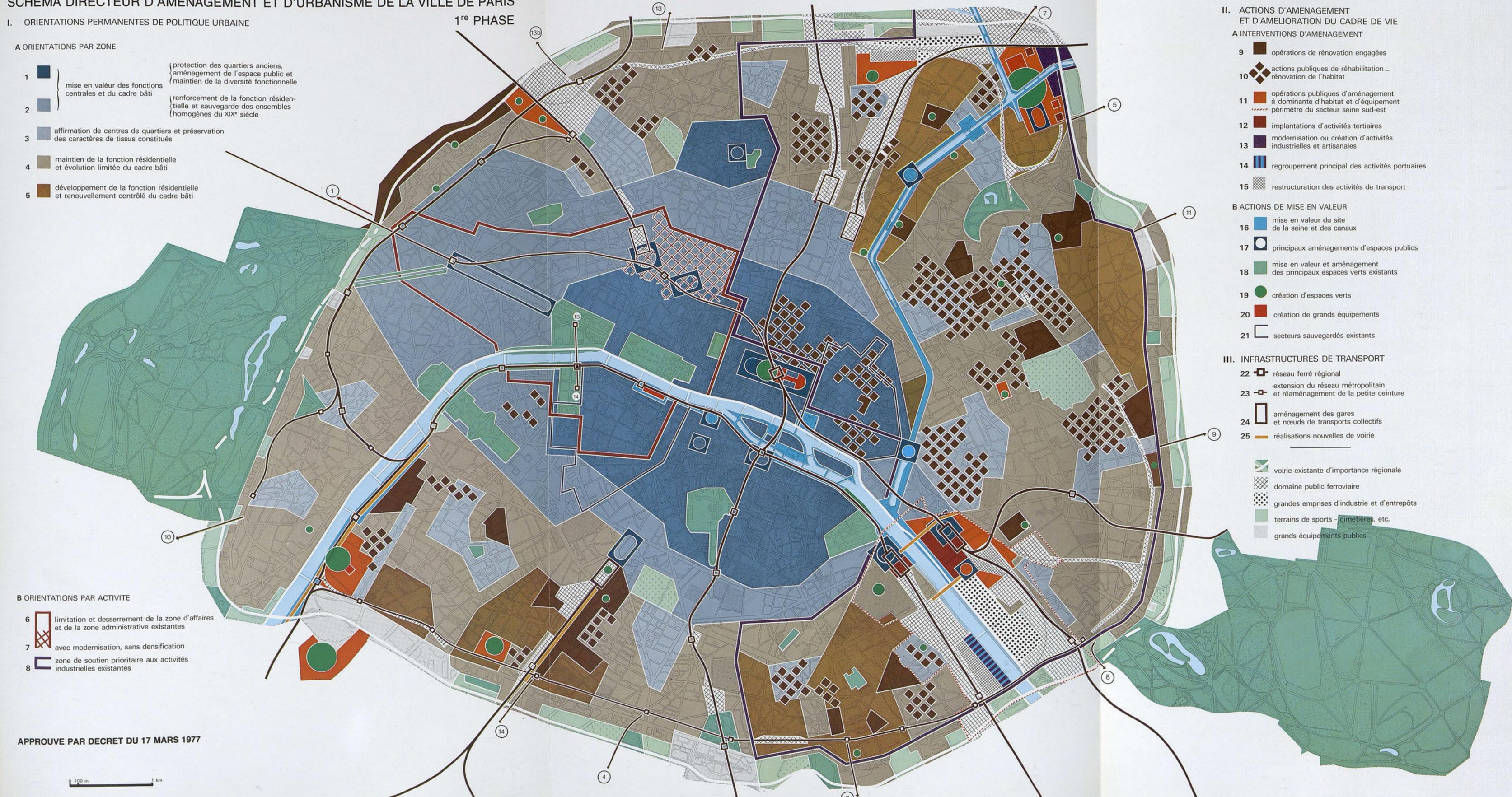
A ORIENTATIONS PAR ZONE

- 1 mise en valeur des fonctions centrales et du cadre bâti
 { protection des quartiers anciens, aménagement de l'espace public et maintien de la diversité fonctionnelle
- 2 renforcement de la fonction résidentielle et sauvegarde des ensembles homogènes du XIX^e siècle
- 3 affirmation de centres de quartiers et préservation des caractères de tissus constitués
- 4 maintien de la fonction résidentielle et évolution limitée du cadre bâti
- 5 développement de la fonction résidentielle et renouvellement contrôlé du cadre bâti

B ORIENTATIONS PAR ACTIVITE

- 6 limitation et desserrement de la zone d'affaires et de la zone administrative existantes
- 7 avec modernisation, sans densification
- 8 zone de soutien prioritaire aux activités industrielles existantes

1^{re} PHASE



II. ACTIONS D'AMENAGEMENT ET D'AMELIORATION DU CADRE DE VIE

A INTERVENTIONS D'AMENAGEMENT

- 9 opérations de rénovation engagées
- 10 actions publiques de réhabilitation - rénovation de l'habitat
- 11 opérations publiques d'aménagement à dominante d'habitat et d'équipement périmètre du secteur seine sud-est
- 12 implantations d'activités tertiaires
- 13 modernisation ou création d'activités industrielles et artisanales
- 14 regroupement principal des activités portuaires
- 15 restructuration des activités de transport

B ACTIONS DE MISE EN VALEUR

- 16 mise en valeur du site de la seine et des canaux
- 17 principaux aménagements d'espaces publics
- 18 mise en valeur et aménagement des principaux espaces verts existants
- 19 création d'espaces verts
- 20 création de grands équipements
- 21 secteurs sauvegardés existants

III. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- 22 réseau ferré régional
- 23 extension du réseau métropolitain et réaménagement de la petite ceinture
- 24 aménagement des gares et nœuds de transports collectifs
- 25 réalisations nouvelles de voirie
- voirie existante d'importance régionale
- domaine public ferroviaire
- grandes emprises d'industrie et d'entrepôts
- terrains de sports - cimetières, etc.
- grands équipements publics

APPROUVE PAR DECRET DU 17 MARS 1977

0 100 m 1 km

SOMMAIRE DES 18 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'ad- ministration	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. Re- verdy	79



N° 3	épuisé
	PAGES
Le sous-sol de Paris et l'urba- nisme	9
1 - L'héritage de l'histoire	10
2 - Les équipements souter- rains de la cité moderne	17
3 - Dimension future d'une poli- tique d'aménagement de la Capitale?	35
4 - Débat sur les perspectives de l'urbanisme souterrain ..	59
La Ville de Paris devant le VI^e plan : réflexion sur le finance- ment des investissements : Paul Reverdy	68
Coup d'œil sur le mobilier ur- bain de la Capitale	79
Les Champs-Élysées : Propo- sitions pour un aménagement	86



N° 4	épuisé
	PAGES
Espaces verts dans Paris	8 à 39
Les halles	40 à 41
Pour une renaissance du Pa- lais-Royal	42 à 69
Les péripéties de l'histoire du quartier	42
Un environnement disparate et contrasté	50
La menace d'uniformisation ..	56
Proposition pour la réanimation du Palais-Royal	58
Maine-Montparnasse avant la tour	70 à 87
L'opération en elle-même	71
Des effets encore incertains sur l'environnement	82

N° 5	épuisé
	PAGES
Paris 71-75 : le 6^e Plan	6 à 25
Débat au conseil de Paris	26 à 39
Gares du Nord et de l'Est : dynamique d'un jumelage	40 à 49
L'aménagement de Francfort : exemples de l'étranger (J. Beaujeu-Garnier)	50 à 61
Le Marché aux Pucés : un monde composite	62 à 77
Mouffetard : la fin d'une menace	78 à 85

N° 6	épuisé
	PAGES
Le 7^e arrondissement	2
La restauration des Invalides (J.P. Paquet)	30
Exemples de l'étranger :	
Florence, Urbin, Bologne ..	38
Le mur dans la ville	56
Le tourisme à Paris	64
La situation du tourisme pari- sien	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**

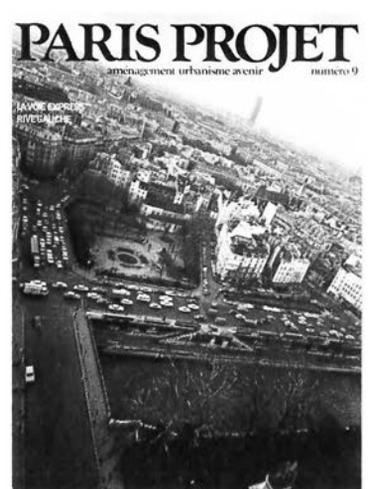
	PAGES
Le Centre Beaubourg	6
La conception de l'opération ..	8
Le concours d'architecture	15
Le projet lauréat	48
L'évolution du projet	52
Paris : des habitants en transit ?	62
Exemple de l'Étranger :	
Japon : les centres commerciaux des grandes gares	68
La conception du réseau ferré de Tokyo, par L. Sato	70
Les équipements commerciaux souterrains de Tokyo et Osaka, par la SEGECE	76
Les Halles : une exposition ..	90

N° 8 **5 F**

	PAGES
Le forum des Halles	8
— les données d'aménagement ..	12
— à la recherche d'une vocation perdue	24
— une consultation décisive ...	45
Débat	52
Pour les autobus dans Paris ..	60
La formation des grands magasins de Paris	80

N° 9 **5 F**

	PAGES
La voie express rive gauche : Le tronçon Notre-Dame	6
— La communication du Préfet ..	9
— La délibération du conseil ..	25
— Le tracé des diverses variantes	27
— Du pont d'Austerlitz au pont de la Tournelle	32
— Les maquettes des variantes 1 et 3 ..	56
— Coupe sur les trois propositions	62
— Variante n° 1, recherches pour un aménagement	62
Japon : les voies rapides à Tokyo	64
— Des caractéristiques précises ..	69
— Toute une série de facilités ..	71
— Les résultats	74
La Seine pour un transport en commun ?	75



SOMMAIRE DES 18 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

N ^{os} 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

PARIS PROJET

aménagement urbanisme avenir numéro 10-11



N ^o 12	8 F
	PAGES
Le schéma de secteur Seine Sud- Est	8
des atouts pour un aménagement	14
la justification d'un aménagement	24
le programme de l'aménagement	28
les objectifs de l'aménagement	36
Les docks de Londres	86



N ^{os} 13-14	10 F
	PAGES
Le règlement du P.O.S. et le paysage de Paris	4
Les éléments constitutifs du paysage parisien : la rue, l'îlot, la parcelle	8
L'évolution des formes urbaines au travers des règlements tradi- tionnels	24
Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris : le règle- ment de 1967	36
L'élargissement de la concep- tion de mise en valeur du pay- sage parisien : du Paris historique au Paris constitué	48
Les apports nouveaux de la réglementation du P.O.S.	66
L'amélioration des déplace- ments aux abords de la gare Saint-Lazare	90
Une zone pour les piétons à l'Opéra	126
Paysage urbain et perspec- tives automatiques	138



N ^{os} 15-16	20 F
	PAGES
La Villette	
Aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin	4
Le secteur de La Villette. Pré- sentation	10
Le cadre urbain. Evolution du 19 ^e arrondissement	18
L'aménagement du Bassin de La Villette. Un plan d'occupa- tion des sols partiel	26
L'aménagement des anciens abattoirs. Un concours d'idées La vie ne s'est jamais arrêtée à La Villette (J. Serignan)	60
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

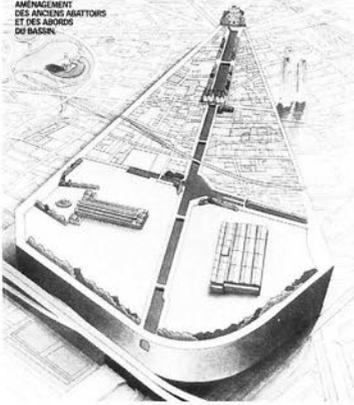
N ^o 17	15 F
	PAGES
L'aménagement du canal Saint-Martin	4
Un canal en question	8
Les atouts du site et les problèmes du quartier	20
Le plan de mise en valeur	36
L'aménagement des terrains Citroën	64
1. La définition du périmètre de l'opération	68
2. Les programmes et leurs principes de localisation	72
3. Le choix d'un parti d'amé- nagement	75
4. Les conditions et le pha- sage de réalisation	90
5. Prolongements ultérieurs et extérieurs de l'opération	98
A propos des passages	108

N ^o 18	15 F
	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'Hausmann	18
Les projets de réhabilitation ..	34
Le Bois de Vincennes	
Les étapes d'une évolution	24
L'intervention d'Hausmann	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

PARIS PROJET

numéro 15,16

LA VILLETTE
AMÉNAGEMENT
DES ANCIENS HABITATS
ET DES ABORDS
DU BASSIN



PARIS PROJET

numéro 17

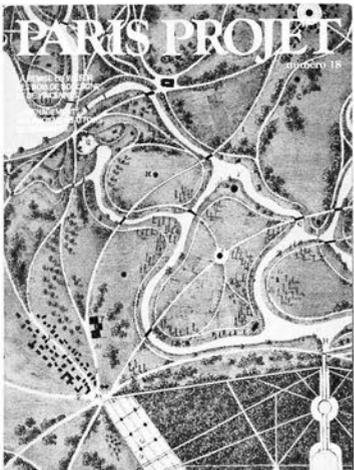
L'AMÉNAGEMENT
DU CANAL
SAINT-MARTIN
L'AMÉNAGEMENT
DES TERRAINS
CITROËN



PARIS PROJET

numéro 18

LES ANCIENS
TERRAINS
CITROËN



*L'ensemble des cartes insérées
dans ce numéro spécial de PARIS PROJET
enrichi d'une documentation cartographique
complémentaire, est disponible sous la forme d'un « atlas » de
Paris (population, logement, emploi, occupation du sol, planches
du S.D.A.U., etc.) en vente à
l'ATELIER PARISIEN D'URBANISME
17, boulevard Morland 75181 Paris Cedex 04. tél. : 271.28.14*

