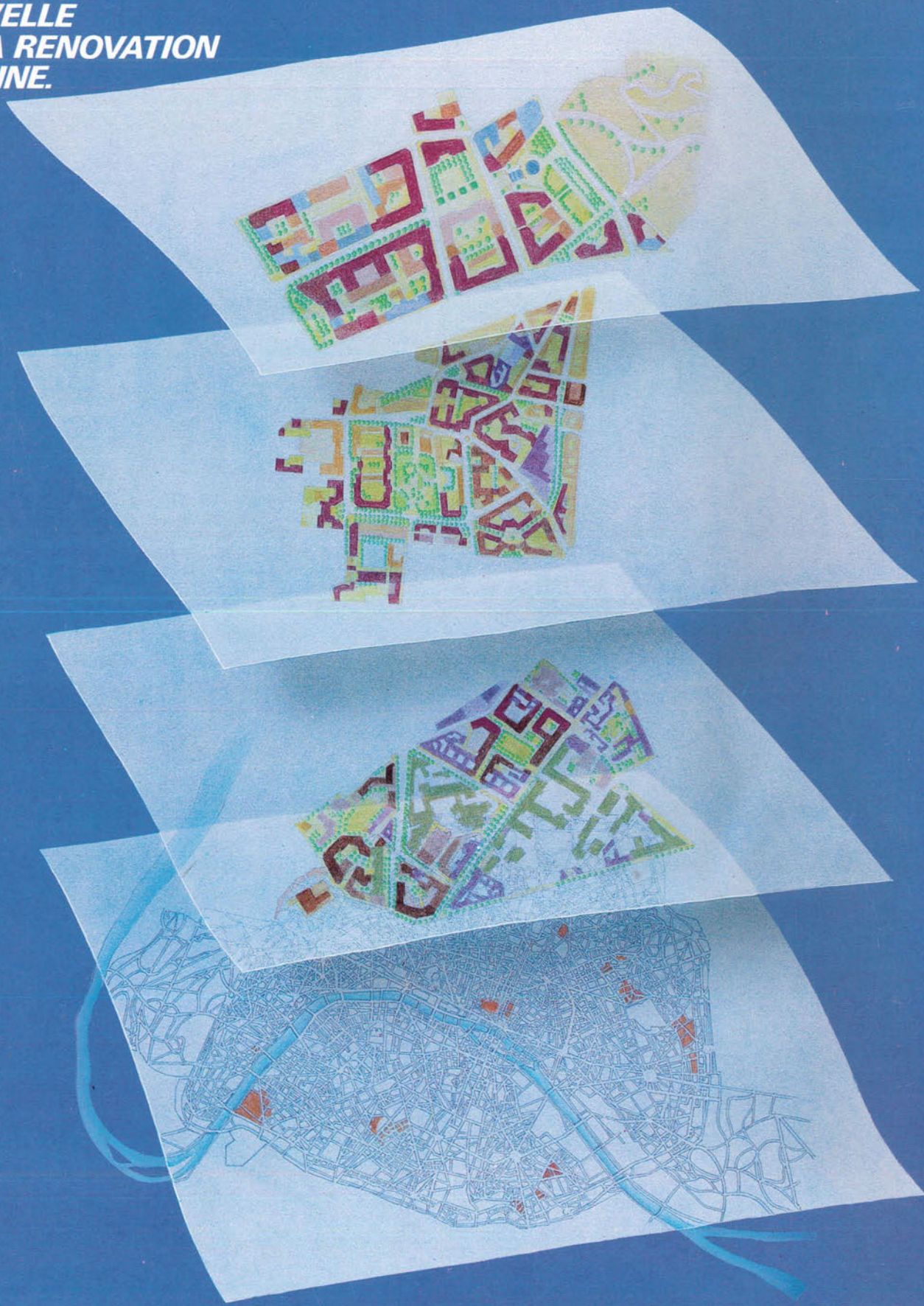
PARIS PROJET

numéro 21.22

POLITIQUE NOUVELLE DE LA RENOVATION URBAINE.



REGIE IMMOBILIERE DE LA VILLE DE PARIS

4, Place Saint-Thomas d'Aquin 75341 Paris Cedex 07. Tél: 544-38-22

Capital de 15 000 000 de Francs

Société d'économie mixte de la VILLE DE PARIS fondée en 1923

- Gère
- Construit
  - des programmes locatifs avec l'aide de l'Etat, de la Ville ou des employeurs
  - des programmes en accession à la propriété
  - des équipements : crèches, foyers, gymnases...
- Restaure et réhabilite des immeubles anciens

à PARIS et en région ILE-de-FRANCE

Rue de la Py Paris 20e _ Architecte Michel Duplay

Port Autonome de Paris

Des terrains à louer en région parisienne pour la réception, l'expédition ou le stockage des marchandises.
Desservis par eau, fer et route, ils vous permettent de bénéficier à la fois du coût avantageux de la voie d'eau et de conditions de location particulièrement intéressantes.
Deux centres de conteneurs à Gennevilliers sur la Seine et à Bonneuil sur la Marne pour l'empotage, le dépotage et le stockage de vos marchandises.
Un service commercial à votre disposition pour étudier gracieusement vos problèmes de transport, de manutention et d'implantation, pour vous renseigner sur les tarifs et les conditions du transport fluvial.

Pour tous renseignements : PORT AUTONOME DE PARIS
Services Commerciaux 2, quai de Grenelle - 75015 PARIS
Tél. : 578.61.92 Télex : 204487 PORONOM PARIS

PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

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

A.P.U.R.
SERVICE DE DOCUMENTATION
TEL. 42 71 28 14

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR :

Président : le Maire de Paris, M. Jacques Chirac

Membres :

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

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

L'ÉTAT REPRÉSENTÉ PAR : Le Ministre d'État, Ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation ou son délégué
Le Ministre Délégué auprès du Ministre de l'Économie et des Finances chargé du Budget ou son délégué
Le Ministre de l'Urbanisme et du Logement ou son délégué

REVUE PARIS PROJET

Directeur de la Publication : Pierre-Yves Ligen
Directeur Adjoint : Jean-Louis Subileau
assistés de Claude Cologner

Conception et réalisation artistique : Pierre Doyonnax, Angelo Gobbi
avec la collaboration technique de Patrick Galas

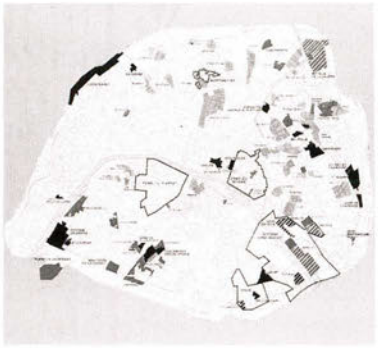
Administration : Coordination, documentation et publicité : Christine Fleurant
Diffusion : Myriam Berthier

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

COUVERTURE : Catherine Leberre

PHOTOGRAPHIES : C. Billerach : p. 185 - 188 - 194. A. Dumage : p. 58. F. Hidalgo : p. 28 - 148 - 149. I.G.N. : p. 39 - 46 - 50 - 55 - 63 - 69 - 77 - 85 - 99 - 117 - 129 - 137 - 153 - 167 - 173 - 187. Interphotothèque D.F. Air France – Guyomard : p. 150 - 152 - 162. Interphotothèque D.F. Hamelle : p. 27 - 28 - 178. Interphotothèque D.F. Préfecture de Paris : p. 76 - 84 - 92. Interphotothèque D.F. Sodel - Brigaud : p. 10 - 27 - 45 - 116 - 128 - 136 - 186. R. Liot : p. 63 - 72 - 104 - 118 - 129 - 130 - 133 - 138 - 139 - 140. Préfecture de Police : p. 12 - 38 - 62 - 152 - 166. Sucheyre : p. 41 - 42 - 43 - 44 R. Tilly : p. 175 - 179 - 185 - 194. Ville de Paris - D.A.U. : p. 14 - 20 - 47 - 51 - 52 - 60 - 61 - 65 - 68 - 70 - 78 - 83 - 87 - 97 - 98 - 100 - 101 - 105 - 106 - 120 - 123 - 133 - 142 - 146 - 167 - 168 - 169. R. Violet : p. 49 - 104 - 138. A.P.U.R. : p. 14 - 17 - 19 - 20 - 48 - 54 - 55 - 59 - 66 - 67 - 72 - 74 - 75 - 77 - 78 - 81 - 82 - 85 - 86 - 88 - 89 - 90 - 91 - 96 - 106 - 110 - 111 - 112 - 114 - 115 - 117 - 119 - 121 - 126 - 127 - 130 - 138 - 142 - 143 - 145 147 - 155 - 159 - 160 - 164 - 165 - 170 - 172 - 173 - 176 - 177 - 179 - 182 - 183 - 189 - 191 - 196.

**Toute reproduction, même partielle,
est interdite, sans l'accord préalable de la Direction de la Revue**



LES ORIENTATIONS NOUVELLES DE LA POLITIQUE DE RÉNOVATION URBAINE 7

1. L'état des opérations révisées ou engagées 11

2. Le bilan des décisions 13

A. Les nouveaux choix de l'urbanisme 13
B. Les conséquences sur le programme des opérations 19
C. L'incidence financière 22
D. Les procédures et l'échéancier 24

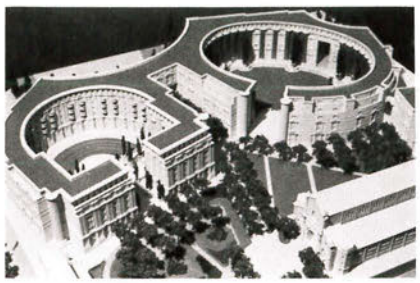
3. Les perspectives d'avenir 26

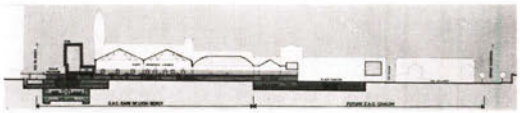
A. La reconquête de nouvelles emprises 26
B. Le lancement d'une nouvelle forme d'intervention 29
C. Le problème de financement 30

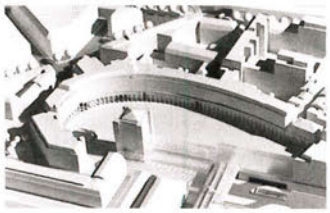
SOMMAIRE

A.P.U.R.
SERVICE DE
DOCUMENTATION
PARIS

BIS







LA RÉVISION ET LA RELANCE DES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ 35

Jemmapes - Grange-aux-Belles 38
Rébeval 45
Baudricourt 50
Lahire 55
Gare de Charonne 62
Gare de Vaugirard 68
Saussure 76
Çhamperret 84
Guilleminot-Vercingétorix 98
Amandiers 116
Saint-Blaise 128
Belleville 136
Citroën-Cévennes 150
Saint-Charles 162
Gros-Boulainvilliers 166
Lyon-Bercy 172
Chalon 186

Le présent numéro de Paris Projet fait le point sur l'un des principaux aspects de la nouvelle politique d'urbanisme conduite dans Paris par la Ville à la demande de son Maire : M. Jacques Chirac.

Il concerne les grandes opérations publiques d'aménagement généralement menées sous la forme de Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) et qui ont été pour les unes retouchées, pour les autres profondément remaniées, pour d'autres encore relancées ou engagées.

Cet effort a été conduit pour l'essentiel de 1978 au milieu de 1980 et ses résultats ne pourront se manifester que de manière progressive dans le paysage parisien, certaines de ces opérations réclamant encore plusieurs années avant de s'achever.

Au moins convenait-il de présenter un tableau complet de cette action essentielle. Le dossier établi à cette fin se compose de deux parties :
– d'une part, une synthèse établie voici un peu plus d'un an de cette sorte de "new deal" de la politique de rénovation urbaine menée dans la capitale, à la fois dans ses aspects qualitatifs et quantitatifs;
– d'autre part, la description, l'une après l'autre, de chacune des 17 Zones d'Aménagement Concerté qui ont été plus ou moins profondément touchées par cette redéfinition des choix d'urbanisme; à cet inventaire, ne manquent que l'opération des Halles bien qu'elle ait été, elle aussi, assez largement révisée, mais parce qu'elle réclamerait à elle seule, une présentation particulière, et la petite opération de l'Ancien Village de Charonne qui, consacrée essentiellement à la restauration de l'habitat existant, ne justifiait d'aucune remise en cause.

Ces deux ensembles de textes ont été essentiellement composés à partir des rapports présentés par le Maire de Paris à l'Assemblée Municipale, dont les principaux passages sont reproduits.

LES ORIENTATIONS NOUVELLES DE LA POLITIQUE DE RENOVATION URBAINE.

BILAN ET PERSPECTIVES.

La politique du logement – et en particulier du logement social – forme l'une des grandes priorités d'action définie par la Municipalité parisienne depuis son élection en Mars 1977.

Le présent rapport a été établi afin de dresser le bilan des actions entreprises et de tracer les perspectives d'avenir en ce qui concerne l'un des principaux aspects de cette politique : la poursuite, la redéfinition, le lancement d'opérations d'aménagement conduites par la collectivité publique à l'intérieur des divers quartiers de la capitale.

Ce tableau d'ensemble a été dressé au milieu de l'année 1980, soit un peu plus de trois ans après l'engagement de cet effort, et alors que depuis le début de 1978, la Ville avait décidé de procéder à une redéfinition d'ensemble de la plupart de ses grandes interventions d'urbanisme. Il s'agissait en effet tout à la fois d'entreprendre la révision de la plupart des opérations de rénovation déjà engagées et de lancer de nouveaux projets d'aménagement afin de rendre ces interventions directes de la Ville plus cohérentes avec les objectifs nouveaux de la politique d'urbanisme qu'elle entendait mener.

Cet effort, accompli en un peu plus de deux ans – ce qui, compte tenu de la complexité du problème et des procédures – a exigé un travail particulièrement considérable : c'est ainsi que, de Mars 1978 à Juin 1980, soit en vingt-huit mois, le Conseil de Paris n'a pas eu à examiner moins de 17 nouveaux plans de Z.A.C. dont certains à plusieurs reprises, au vu des résultats de l'enquête publique.

avoine.

LES ORIENTATIONS NOUVELLES DE LA POLITIQUE DE RENOVATION URBAINE.

Cette action résolue pour la définition d'une nouvelle politique d'aménagement de la capitale a été d'autant plus lourde qu'elle s'est accompagnée de l'application de tout un ensemble de mécanismes nouveaux de consultation et de concertation (Commissions d'arrondissement ; Commissions extra-municipales ; développement de l'information à l'occasion des enquêtes publiques) et qu'elle s'est déroulée en même temps que la mise au point d'un certain nombre d'autres documents d'urbanisme essentiels : les principes de la politique en faveur des activités industrielles et artisanales concrétisées, quelque temps après, par l'aménagement des terrains des « Gazomètres » ; le schéma de mise en valeur des berges de la Seine et dont une première étape significative est marquée par l'opération du bassin de l'Arsenal ; les principes du nouveau dispositif d'urbanisme concernant le secteur « Italie » ; sans compter les diverses rectifications et adaptations du P.O.S. et la mise au point du Plan de Sauvegarde du 7e arrondissement et du Marais. On peut dire qu'au cours de cette période, il ne s'est guère passé de séance du Conseil de Paris, en dehors de celles qui sont consacrées à l'examen du budget, sans que celui-ci n'ait eu à examiner un important dossier d'aménagement et d'urbanisme.

Une part essentielle de ce travail – et en particulier la révision des opérations en cours – est désormais accomplie. Il convient donc d'en établir le bilan global du point de vue qualitatif et quantitatif, aussi bien qu'en ce qui concerne les procédures, les délais, les résultats financiers.

Sans reprendre la description des opérations achevées ou de celles qui se trouvent en voie d'achèvement (comme par exemple, le secteur « Plaisance-Vandamme », l'opération dite du « Front de Seine » ou l'îlot Saint-Eloi), ces larges extraits de la communication du Maire de Paris à l'Assemblée Municipale seront consacrés aux opérations récemment révisées ou engagées.

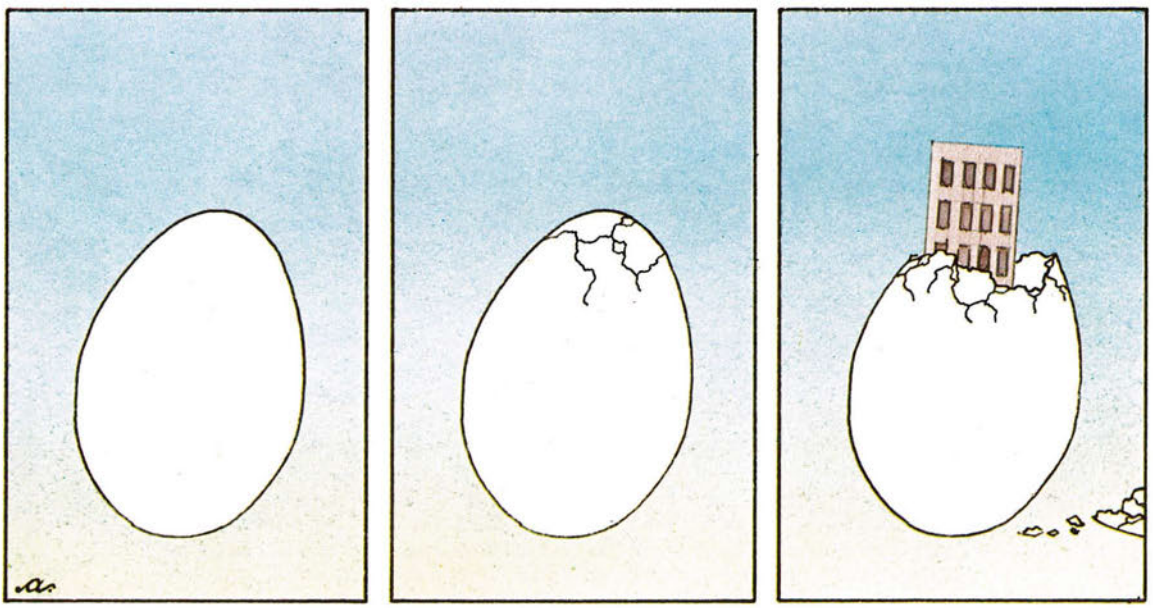
L'opération de la Place des Fêtes représente un exemple extrême des formes prises par la rénovation au cours des années 1960 et 1970. La rupture est complète par rapport au quartier qui a été totalement « effacé » sans qu'une composition urbaine cohérente lui ait été substituée.

1-L'ETAT DES OPERATIONS REVISEES OU ENGAGEES.

Vers la fin de l'année 1980, il existait, sur le territoire de la Ville de Paris, 19 opérations de Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) en cours de déroulement et parvenues à un degré d'avancement évidemment très inégal : les unes doivent s'achever dans les deux ou trois prochaines années ; les autres, plus importantes ou plus récentes, réclameront quelques années supplémentaires.

C'est sur 18 de ces opérations (à la seule exception de la Z.A.C. de l'Ancien Village de Charonne) qu'a porté l'effort de la Municipalité pour la mise en œuvre de sa nouvelle politique d'urbanisme. Chacune de ces 18 opérations a fait l'objet depuis mars 1978 d'une délibération (et parfois de plusieurs délibérations du Conseil de Paris) portant sur la définition et la conception de ces projets. Naturellement la portée de ces décisions a été très différente selon les cas, suivant les situations concrètes, et en fonction du niveau d'engagement de ces interventions :

- Dans certains cas, les modifications n'ont porté que sur des points de détail d'un plan d'aménagement déjà largement réalisé **Z.A.C. « Lahire »** (13e) ou sur le traitement, l'implantation, le programme de certains éléments d'un projet dont le dispositif d'ensemble se trouvait maintenu **« Jemmapes-Grange-aux-Belles »** (10e), **« Baudricourt »** (13e) ;
- Dans le cas particulier des **Halles** (1er), sans que les règles du P.A.Z. soient à proprement parler affectées, puisque ce document présentait volontairement le caractère d'une enveloppe très largement taillée, susceptible de se prêter à un grand éventail d'interprétations, c'est l'esprit même du projet, tel qu'il avait été, un moment, imaginé – la conception du jardin, celle des volumes bâtis – qui a été complètement revu, sans donc que les règles de droit nécessitent d'être remises en cause ;
- Dans plusieurs autres cas, les modifications décidées (même si elles ont été radicales) n'ont porté que sur les diverses tranches d'opérations déjà largement réalisées pour plusieurs îlots voisins. L'ampleur de cette intervention est naturellement variable selon les projets. Pour **« Rébeval »** (19e), elle n'a concerné que la seule dernière tranche (sous-îlot « Villette ») d'un aménagement pratiquement accompli sur le reste du périmètre ; pour **« Saint-Blaise »** (20e), elle a affecté trois îlots, à vrai dire très importants (C 3, A 7 et partiellement A 11), mais a bien évidemment pris en compte tout ce qui avait déjà été réalisé ou entrepris sur le reste de l'opération ; pour le secteur **« Champerret »** (17e), la refonte a été encore plus importante puisqu'elle a porté sur l'ensemble des îlots centraux de cet aménagement (A 4, A 6, B 1, B 2, C 2) ; mais, aux deux ailes, près de la porte Maillot et de la porte d'Asnières, les réalisations prévues étaient déjà effectuées ou irréversibles ;
- Quelques autres projets, peu avancés sur le terrain, bien qu'ils aient déjà fait l'objet de délibérations parfois nombreuses de l'Assemblée Municipale mais dont le lancement se heurtait à divers obstacles ont été, à l'inverse, complètement remaniés : **« Guilleminot-Vercingétorix »** (14e), **« Saussure »** (17e), **« Belleville »** (20e) ; dans le cas de la Z.A.C. **des Amandiers** (20e) l'extension du périmètre de l'opération en a également profondément changé la définition ; mais, pour la partie dont le projet d'aménagement était le plus avancé, le dispositif initialement prévu a été revu sur plusieurs points essentiels sans connaître une refonte totale, de sorte que cette opération représente un cas intermédiaire ;
- Certaines opérations, qui n'en étaient qu'à leur point de départ, ont été, quant à elles, totalement reprises du point de vue de leur périmètre comme de leur conception : il



s'agit, en particulier, de deux des éléments de ce qui avait été dénommé « Z.A.C. des Gares » : opérations de la **Gare de Vaugirard** et de la **Gare de Charonne ;**

• Enfin, plusieurs projets dont le principe avait été voté par le Conseil de Paris, parfois sous l'empire de l'ancien statut, mais qui n'avaient pas été engagés au plan des procédures, ont été effectivement lancés, en cohérence généralement très stricte avec les intentions initiales qui réclamaient simplement d'être mises en œuvre :

– il s'agit de la réutilisation des terrains des usines Citroën et de leurs abords sur le fondement de la délibération de juin 1976 et concrétisée ;

• par l'approbation de la **Z.A.C. « Saint-Charles »** (délibération du 24 avril 1978),

• par la création de la **Z.A.C. « Citroën-Cévennes »** (délibération du 30 mars 1978 et arrêté ministériel du 29 mai 1979),

• par l'adoption par le Conseil de Paris (25 février 1980) du dossier de réalisation de cette opération particulièrement importante et qui exigeait donc une procédure de mise en œuvre particulièrement lourde,

– il s'agit également de l'engagement de la **Z.A.C. de la Gare de Lyon** (12e) dans le cadre des dispositions de principe que le Conseil de Paris avait adoptées en mars 1976,

– et il s'agit enfin du lancement de la **Z.A.C. « Gros-Boulainvilliers »** (16e) dont le plan masse a toutefois été complètement remanié à la suite, notamment, des observations formulées par les élus de l'arrondissement.

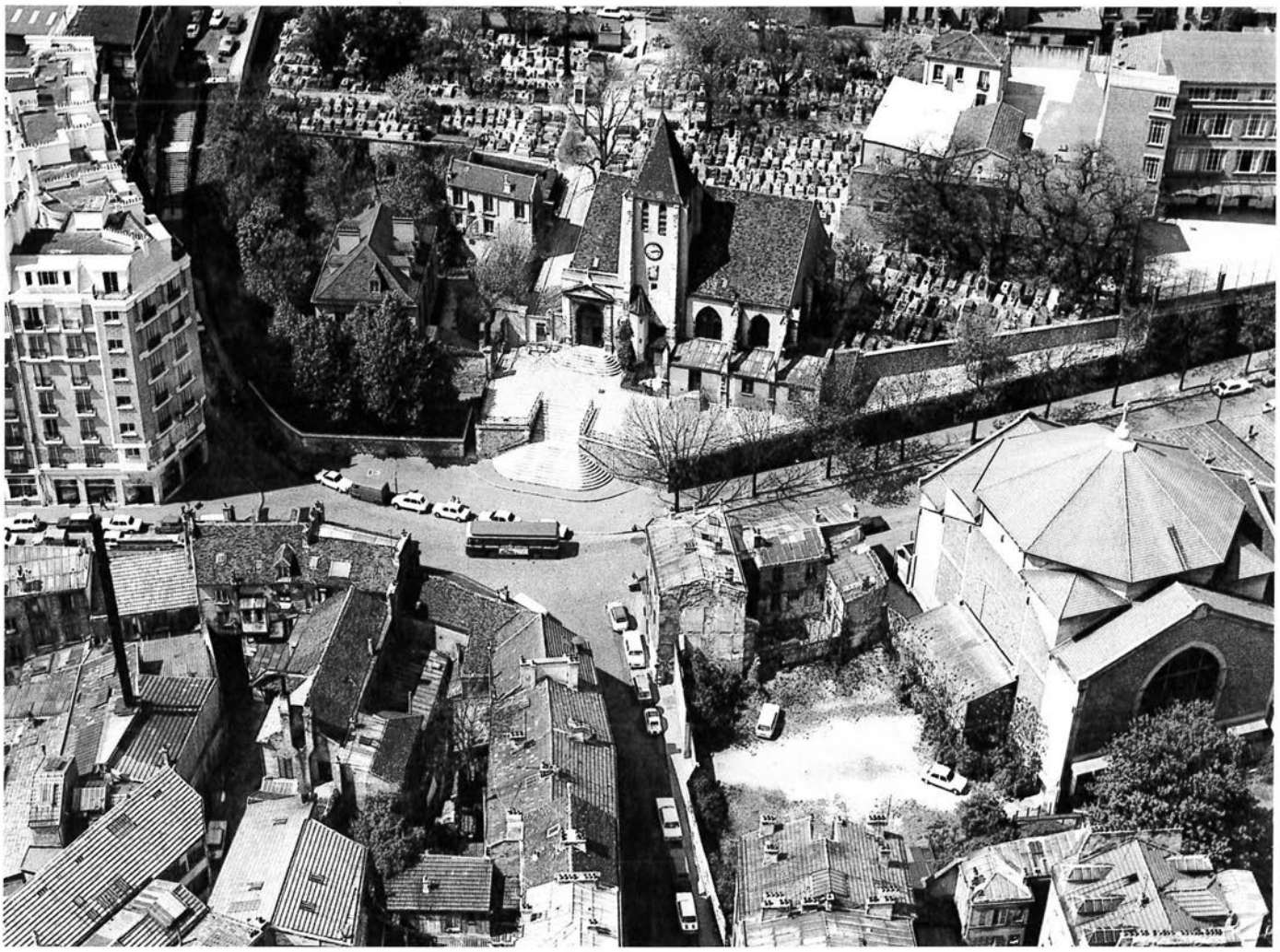
Très peu de temps après l'établissement de ce bilan, la **Z.A.C. « Chalon »** (12e) a également été retenue par le Conseil de Paris, toujours dans le cadre du Schéma de Secteur Seine-Sud-Est et sur la base de ses dispositions.

Ces opérations (y compris la Z.A.C. de l'Ancien Village de Charonne pour laquelle quelques adaptations mineures seront sans doute requises) **représentent un total de l'ordre de 200 hectares, c'est-à-dire près du vingt-cinquième de la superficie utilisable de Paris** (1)**, ce qui suffit à en mesurer l'importance pour le visage et le devenir de la capitale, et à situer la portée de l'enjeu** (2)**.**

Quelle que soit la diversité des situations ainsi brièvement retracées, les retouches, remaniements, redéfinitions ou relances dont ces diverses opérations ont fait l'objet s'inspirent de préoccupations communes et se traduisent par un bilan d'ensemble qu'il convient de retracer dans ses divers éléments : du point de vue qualitatif, quantitatif et financier.

(1) La capitale sans les bois de Boulogne et de Vincennes compte environ 8 000 hectares ; si l'on déduit de cette surface les emprises de voirie (25 %), l'emprise du fleuve, des canaux et des voies de roulement du chemin de fer, les espaces verts, c'est à un total d'environ 5 000 hectares de surfaces utilisables pour des constructions ou des équipements actuels ou nouveaux que l'on aboutit.

(2) Il convient bien entendu de rappeler qu'aux actions d'urbanisme conduites sous la forme de Z.A.C. s'ajoutent beaucoup d'autres opérations telles que l'aménagement des anciens abattoirs de Vaugirard ou des berges du Bassin de l'Arsenal, du canal Saint-Martin et du Bassin de la Villette ainsi que les opérations entreprises en faveur de l'amélioration de l'habitat ou encore la création de zones d'accueil pour les activités industrielles et artisanales (Gazomètres ; Tolbiac).



La Z.A.C. du Village de Charonne, dont le plan d'aménagement mêlant étroitement la restauration et la rénovation n'a pas nécessité d'être révisé, ne fait pas l'objet, pour cette raison, d'une présentation particulière dans ce numéro.

2 - LE BILAN DES DECISIONS.

A - Les nouveaux choix de l'urbanisme

C'est bien naturellement sur cet aspect de l'action entreprise qu'il faut dès l'abord placer l'accent. Il était à l'évidence facile de laisser les choses en état, telles que la nouvelle Municipalité en héritait en 1977 et de leur permettre, à la satisfaction de beaucoup et notamment de tous les intérêts qui y ont part, d'aller tout uniment sur leur erre. Mais si la priorité à l'action en faveur du logement dans Paris, et notamment au logement social, est l'un des axes essentiels de la politique d'urbanisme de la Ville, cette volonté ne pouvait se manifester sans une attention particulière aux conditions qualitatives dans lesquelles elle peut se concrétiser. Or, force était bien de constater, en dehors même de tout jugement subjectif, qu'un très fort mouvement d'opinion, ressenti jusqu'au niveau des utilisateurs (à moins qu'une situation de contrainte ne leur interdise tout choix), se faisait jour à l'encontre de la forme d'urbanisme et d'habitat des « années soixante » que reflétaient la plupart des plans d'aménagement en cours ou prévus dans Paris et dont le caractère « suburbain », de type « grand ensemble », apparaissait, en outre, le plus souvent, en contradiction avec le caractère et le paysage des divers quartiers de la capitale.

Conformément aux engagements qui avaient été pris lors de la mise en place de la Municipalité, il n'apparaissait donc pas possible de regarder passivement et sans nuances toutes les opérations peu ou prou engagées, comme autant de « coups partis » à l'abri de toute remise en cause et de borner, dans ce domaine essentiel, les effets de la définition d'un nouveau statut de Paris au simple parachèvement des actions d'aménagement, plus ou moins précisément définies antérieurement, et qui engagent en outre une part importante des capacités d'investissement actuelles de la Ville.

C'est pourquoi, il a semblé indispensable de reprendre, dans cet ensemble de projets, ce qui paraissait pouvoir et devoir l'être.

A travers la variété des problèmes et des cas concrets, quelques lignes directrices peuvent être dégagées des changements qui ont été décidés et que, par ses votes successifs, le Conseil de Paris a approuvés.

• **Le retour à une volumétrie mieux accordée aux caractéristiques de l'environnement existant :**

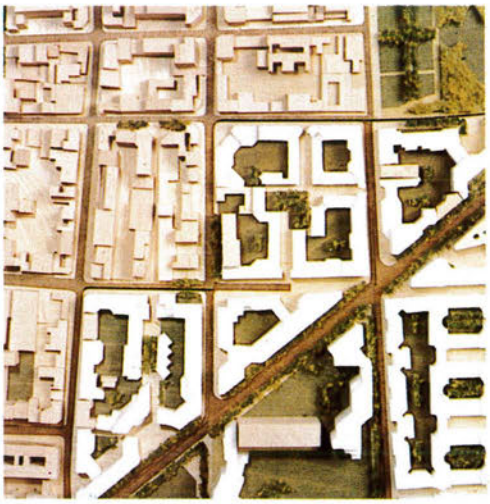
Après le gigantisme des constructions et les conceptions résolument modernistes qui ont caractérisé la politique d'urbanisme de ces dernières années, la population parisienne souhaite, unanimement, le retour à un urbanisme plus sage et plus modéré, marqué en premier lieu par la réduction des hauteurs et par une meilleure insertion des constructions neuves dans les quartiers actuels. Cette réduction des hauteurs, a été recherchée, non seulement pour les programmes qui avaient soulevé les protestations des habitants du quartier (immeuble d'habitation de 19 niveaux dans la Z.A.C. « Baudricourt » ; tours de bureaux et d'habitation de 19 et 17 niveaux dans l'opération « Rébeval »), mais pour toutes les opérations révisées ou relancées, sans distinction.

Ainsi, les nouveaux P.A.Z., qui ont été approuvés, limitent très généralement les constructions neuves à un maximum de 31 mètres par le jeu des gabarits et des plafonds contenus dans leur règlement. (Les très rares exceptions apportées à ce principe en certains emplacements particuliers et restreints des Z.A.C. de la « Gare de Lyon », de « Saint-Blaise », de « Citroën-Cévennes », se justifient par les caractéristiques spécifiques de l'environnement ou par certaines préoccupations de composition urbaine.)

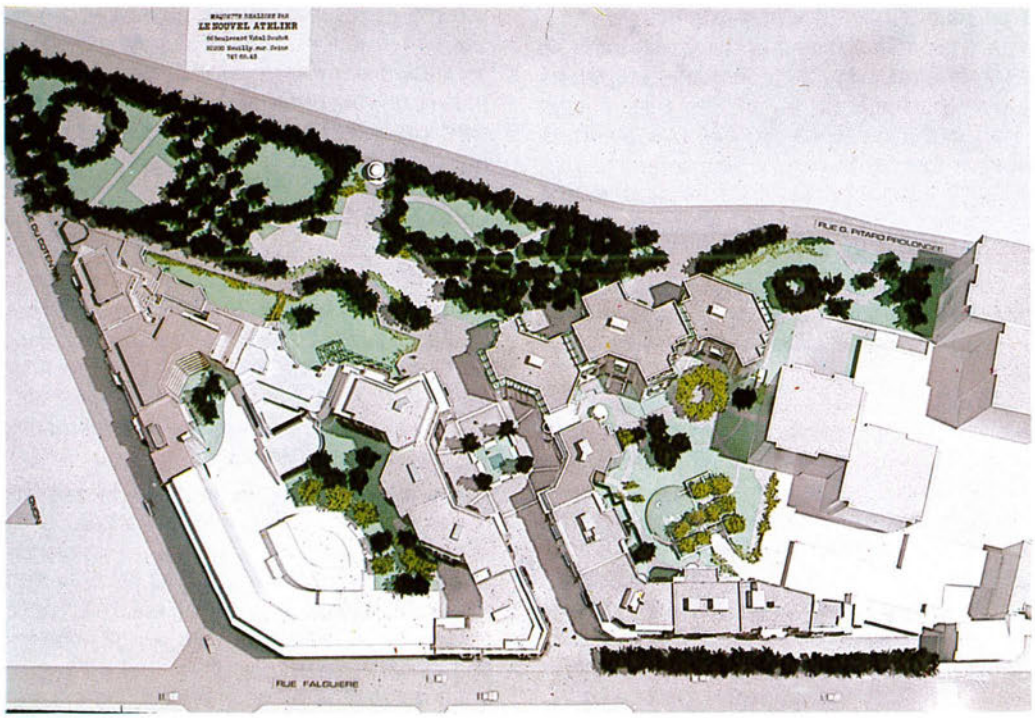
Mais cette diminution des hauteurs s'accompagne d'une volonté de diversification et d'intégration au paysage urbain. Les constructions prévues auront généralement une hauteur se situant entre quatre et huit étages, modulées pour permettre un raccordement architectural avec le secteur avoisinant ou afin d'éviter « l'encagement » de certains équipements publics et en particulier d'espaces verts. Tantôt abaissés en bordure de voie pour retrouver l'échelle traditionnelle de la rue, les bâtiments peuvent s'élever progressivement pour se raccorder aux immeubles élevés voisins. C'est ainsi que les hauteurs modérées de la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix » s'élèvent, par paliers, aux points de contact avec l'opération « Plaisance-Vandamme », d'une part, avec l'avenue du Maine, à l'opposé, et que des « pointes » en tout état de cause modérées sont admises dans la Z.A.C. « gare de Vaugirard » pour assurer la transition avec l'opération « Falguière ».

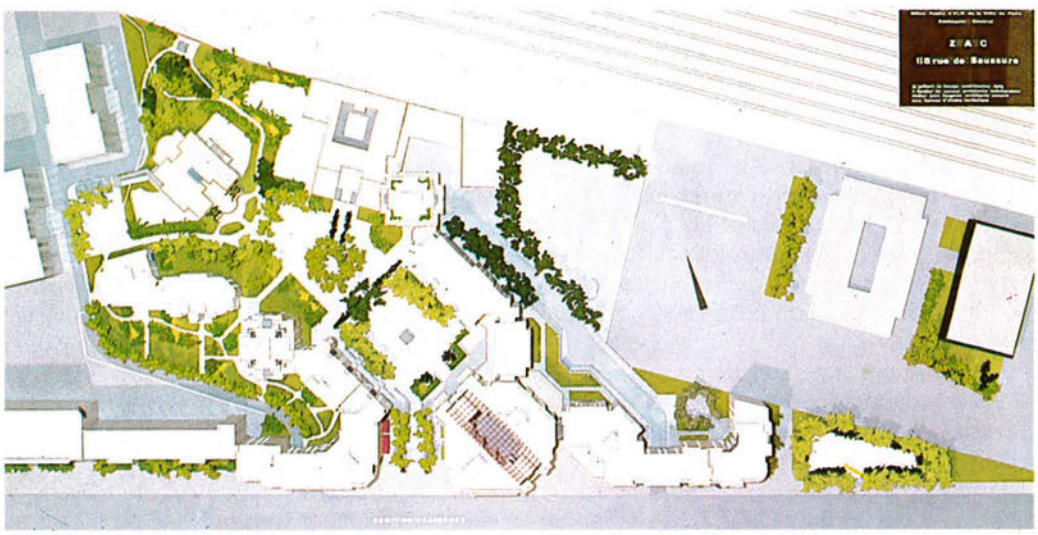
• **Un plus grand respect de la trame urbaine existante** forme le complément pratiquement indissociable de la volonté précédente : au lieu de s'affranchir systématiquement de la disposition des îlots et de la maille des voies des quartiers voisins, il a plutôt été cherché à prolonger et à compléter celles-ci, tout en les remodelant et en les enrichissant.

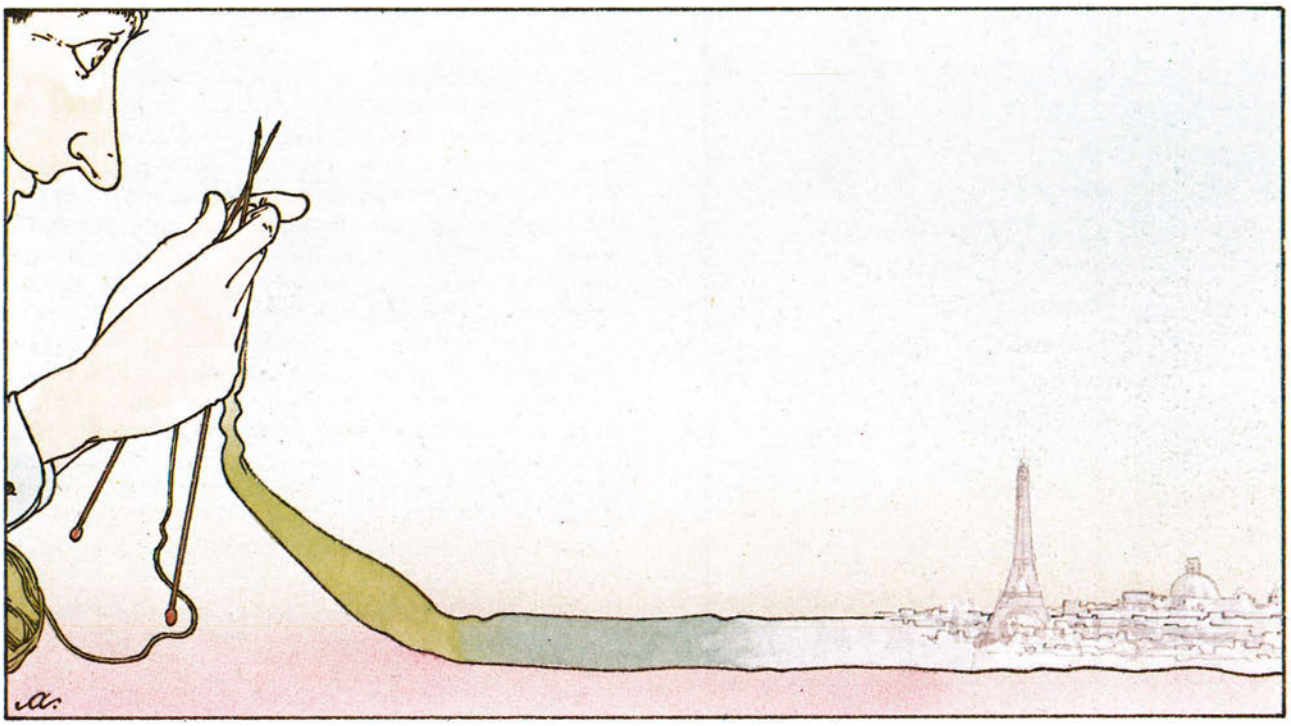
La reconstitution des rues existantes, même redimensionnées, a été retenue, partout où il apparaissait possible de concilier les constructions futures et le réseau viaire actuel, la largeur des rues conservées imposant ensuite, d'elle-même, la volumétrie des constructions. Cette volonté n'exclut d'ailleurs pas quelques adaptations pour corriger certaines discontinuités d'alignement ou élargir quelques voies trop étroites. Par ailleurs, l'ossature des voies n'est pas figée, mais au contraire enrichie d'espaces publics (placettes, espaces verts). A ce titre apparaît comme particulièrement significative l'opération « Guilleminot-Vercingétorix », où la plupart des tracés des voies comprises à l'intérieur de la zone ont été maintenus et où les immeubles conservés forment référence à l'organisation ancienne du quartier. Celle-ci est cependant profondément transformée par la réalisation d'un nouveau réseau d'espaces publics et d'espaces verts (jardin devant l'église Notre-Dame-du-Travail ; place au débouché du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon ; placettes dégagées sur la rue de l'Ouest, etc.). La création d'une voie nouvelle en bordure du domaine S.N.C.F. prolon-



La volonté de compléter ou de réaliser une trame urbaine simple et lisible, de définir clairement les espaces publics et d'articuler autour de ceux-ci les volumes bâtis, représente l'objectif commun de la révision des divers plans d'aménagement et de la conception des opérations nouvelles. Ce principe se traduit naturellement par des formes différentes selon qu'il s'agit de mettre en valeur un tissu urbain très constitué (Z.A.C. de Belleville, ci-dessus à droite) ou de le prolonger (îlots Nord de la Z.A.C. Citroën-Cévennes ci-dessus à gauche) ou lorsque la réutilisation d'emprises nouvelles, souvent en limite de quartier, se prête à l'aménagement d'une transition entre un espace urbain très structuré en bordure de rue et une composition plus souple à l'intérieur de l'opération (Z.A.C. Gare de Vaugirard et Saussure, ci-dessous).







geant la rue Georges-Pitard jusqu'à la rue de l'Armorique et de là, au boulevard Pasteur, afin de décharger la place et la rue Falguière, montre également que le souci de poursuivre la trame urbaine selon laquelle s'organise le quartier n'est pas forcément de caractère « conservateur », mais peut apporter à son fonctionnement et à l'écoulement de la circulation des améliorations sensibles. Le dispositif de voirie de la Z.A.C. « Citroën-Cévennes » en offre un autre exemple.

Enfin, il convient de bien relever que si cette orientation nouvelle apportée à la composition des opérations d'aménagement se rapproche de l'urbanisme « traditionnel » puisqu'elle se préoccupe d'assurer une certaine continuité du bâti et d'un prolongement « naturel » de l'organisation des espaces publics, elle s'accompagne toujours, au contraire, de la volonté de dégager des espaces libres intérieurs de beaucoup plus vaste dimension que les cours et courettes du Paris classique et haussmannien.

Bien que la conciliation de ces objectifs ne soit pas toujours facile, il a semblé souhaitable de la rechercher et finalement possible d'y parvenir dans une mesure très satisfaisante.

• La conservation et l'amélioration de certains éléments de l'habitat ancien :

Parmi les reproches faits à plus ou moins juste titre aux opérations d'urbanisme des dernières décennies, l'un des plus affirmés est celui de la disparition quasi systématique de toutes les constructions anciennes, sans égard pour leur état de conservation, leurs caractères ou les éléments de confort qui pourraient s'y trouver ; l'expression de « rénovation-bulldozer » a reflété cette critique.

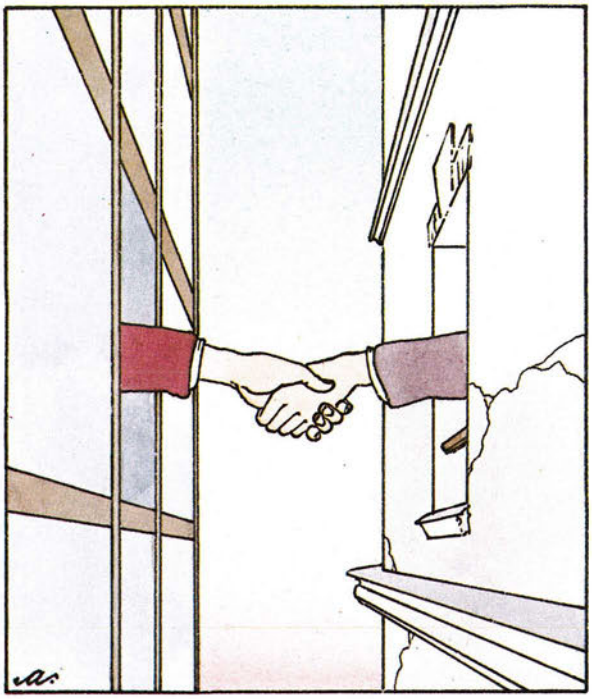
Une tentative avait, néanmoins, été faite dans les Z.A.C. les plus récemment engagées pour conserver en l'état les immeubles les plus solides, mais cette orientation nouvelle restait encore marginale et secondaire. Le réexamen des diverses opérations a été l'occasion – quand cette préoccupation n'en a pas été la cause – d'une réappréciation des décisions qui avaient été prises ou projetées à cet égard.

Les études détaillées auxquelles il a été procédé ont tenu compte de la solidité des bâtiments, de leur importance, de leur degré d'équipement et d'occupation, mais aussi d'autres critères, tels que leur intérêt architectural, leur insertion dans la trame urbaine, leur compatibilité avec le dispositif et le traitement architectural des constructions nouvelles, et les éventuelles conséquences de leur maintien sur le programme futur.

Le total des bâtiments, promis à démolition et qu'il est désormais décidé de conserver et souvent de réhabiliter, notamment dans les Z.A.C. « Saint-Blaise », « Amandiers », « Belleville », « Guilleminot-Vercingétorix », « Baudricourt » s'élève à 55, représentant actuellement 1 040 logements.

Par ailleurs, divers immeubles qui réclament, en tout état de cause, une réhabilitation « lourde » font l'objet d'études techniques et financières, conduites par les organismes aménageurs afin d'apprécier de manière plus précise les conditions et le coût de leur remise en état par rapport à celui d'une reconstruction pure et simple (notamment rue de l'Ouest et rue Pernéty dans la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix » et rue des Partants, rue Gasnier-Guy dans la Z.A.C. des « Amandiers »).

Quels que soient le souci de respecter le tissu urbain, lorsqu'il n'est pas indispensable de le bouleverser, et le désir de maintenir sur place les catégories les plus modestes en évitant les traumatismes liés parfois à un déplacement qui n'a pas été voulu, il apparaît, comme une manifestation de simple bon sens de renoncer à conserver des bâtiments lorsque leur restauration s'avère en définitive nettement plus coûteuse qu'une construction neuve et qu'elle n'évite pas en outre une perte importante de logements existants : dans certains immeubles anciens, la taille des logements est parfois très exiguë et les travaux à entreprendre pour reconstituer des logements de taille normale peuvent représenter des coûts hors de proportion avec les résultats obtenus en surface habitable. Tout en donnant à l'avenir une



place primordiale au respect et à l'amélioration de l'habitat ancien, il faut être conscient que cette politique a ses butoirs d'ordre technique et financier et qu'elle n'est pas, du moins à Paris, un remède universel.

• Le maintien, l'extension et l'accueil des activités artisanales et industrielles :

Lors de la communication approuvée le 27 novembre 1978 par le Conseil de Paris concernant la politique à entreprendre en faveur des activités industrielles et artisanales, la remise en cause des dispositions de certaines Z.A.C. avait été mentionnée au nombre des principaux instruments de cette politique. En effet, dans divers cas (« Baudricourt », « Amandiers », « Belleville », « Saint-Blaise »), les dispositions envisagées se traduisaient par l'élimination de plusieurs entreprises du secteur secondaire, sans que des possibilités de réinstallation sérieuse leur soient proposées, soit parce que le programme de locaux artisanaux neufs était insuffisant, soit parce que les loyers pratiqués, même s'ils étaient relativement modérés, avaient un caractère dissuasif pour la majorité des petits artisans et industriels.

Les dispositions qui ont été mises en œuvre correspondent à plusieurs objectifs :

• Prioritairement, maintenir à leur emplacement actuel les activités qui veulent continuer à fonctionner et, si possible, les restructurer sur place à chaque fois que les conditions de travail de ces entreprises le permettent ;

• Transférer et réinstaller à l'intérieur de l'opération d'aménagement les activités qui veulent demeurer dans le secteur, mais dont le maintien sur place est incompatible avec l'environnement ou compromettrait le plan-masse projeté ;

• Améliorer les conditions d'implantation et de desserte de programmes antérieurement prévus pour les activités industrielles et artisanales, mais qui ne répondaient pas de manière satisfaisante à certaines de leurs exigences de fonctionnement : c'est ainsi, par exemple, que dans le sous-îlot « Villette » du secteur « Rébeval », les locaux artisanaux ouvrent maintenant sur des voies, alors qu'ils étaient localisés en sous-sol et peu accessibles dans le précédent parti, et que des améliorations de même nature sont également requises pour la petite « cité artisanale » de la Z.A.C. de l'Ancien Village de Charonne ;

• Créer de nouveaux locaux fonctionnels, soit répartis à l'intérieur de la zone en rez-de-chaussée d'immeubles, soit regroupés en certains emplacements qui leur sont affectés et qui seront destinés de préférence à des entreprises nécessitant des surfaces de planchers un peu plus importantes ou qui ne peuvent s'intégrer dans des bâtiments d'habitation. Ces petites zones d'activités ont été dégagées, dans toute la mesure du possible, à proximité immédiate d'établissements conservés afin de créer de petits noyaux d'activités. Cette politique est illustrée, par exemple : dans la Z.A.C. « Baudricourt » autour de l'entreprise de matériel photographique maintenue de la rue de la Pointe-d'Ivry ; dans l'îlot C 3 de la Z.A.C. « Saint-Blaise », regroupant, autour de la rue Courat, locaux anciens et locaux neufs ; par l'extension de la cité artisanale de la rue des Amandiers et la création de locaux artisanaux neufs, 18 et 20, rue Soleillet, au milieu des bâtiments industriels conservés dans la Z.A.C. des « Amandiers » ; par la construction de nouveaux locaux d'activités dans la Z.A.C. de « Belleville » sur des terrains contigus à la cité industrielle maintenue au 10 ter, rue Bisson.

Au total, les programmes destinés aux activités artisanales et industrielles ont été renforcés dans presque toutes les opérations :

Dans la Z.A.C. « Baudricourt », le programme a été porté de 450 mètres carrés H.O. à 3 000 mètres carrés H.O.. Dans la Z.A.C. de « Belleville », le programme « commerces et artisanat » qui était globalement de 3 300 mètres carrés est maintenant de 6 000 mètres carrés pour les seuls locaux artisanaux. Un effort plus considérable encore a été fait dans la Z.A.C. des « Amandiers » où les surfaces industrielles et artisanales sont passées de 1 000 mètres carrés H.O. à 7 080 mètres carrés H.O.. Dans la Z.A.C. « Saint-Blaise » le programme artisanal qui était auparavant de 3 000 mètres carrés H.O. est aujourd'hui de 6 700 mètres carrés. Dans la Z.A.C. « Citroën-Cévennes », par rapport aux prévisions initiales qui portaient environ sur 3 000 mètres carrés, c'est désormais un programme de 14 000 mètres carrés qui figure au P.A.Z. (compte non tenu des services industriels municipaux). Ainsi, l'ensemble des surfaces conservées pour les activités secondaires représente 19 500 mètres carrés et celles qui doivent être construites 53 000 mètres carrés (sans les ateliers de la Ville ou de la S.N.C.F.) (1) ;

• Imposer, enfin, aux constructeurs des loyers susceptibles d'être supportés par les activités du secteur secondaire ; car il ne servirait évidemment à rien de procéder, comme cela a été autrefois fait, à la réservation théorique de locaux pour la fonction industrielle et artisanale si le coût de leur occupation avait pour résultat pratique d'en interdire en fait la venue. C'est pourquoi la Ville, accomplissant sous cette forme un effort financier important, a décidé pour toutes les opérations nouvelles, d'annuler systématiquement la charge foncière relative aux locaux d'activités et, en contrepartie de cette gratuité, d'exiger des constructeurs le plafonnement des loyers qu'ils sont en droit de réclamer à un niveau particulièrement modéré (de 150 à 160 F le mètre carré, valeur 1979).

Si le secteur secondaire est naturellement celui qui a plus particulièrement retenu l'attention de la Ville, en raison du

(1) Il convient de rappeler que la Ville a par ailleurs engagé l'aménagement du terrain des Gazomètres (18e ardt) en faveur des activités industrielles et artisanales, la première tranche de cette opération portant sur la réalisation de 22 000 m² et l'opération finale sur un maximum de 60 000 m². Elle a plus récemment (juin 1981) entrepris l'engagement de la zone d'aménagement de Tolbiac où 50 000 à 60 000 m² de locaux industriels et artisanaux pourraient également être réalisés.

Pour défendre la présence des activités industrielles et artisanales à l'intérieur des Z.A.C., la première exigence consistait à ne plus contraindre à la destruction des locaux d'activités importants et en bon état initialement promis à la destruction.

phénomène excessif de désindustrialisation qui s'y est déroulé, il est clair que le problème de l'emploi ne s'y limite pas et que la fonction économique de la capitale réclame aussi que satisfaction puisse être donnée à certains besoins du secteur tertiaire. Conformément aux orientations du Schéma Directeur de Paris et de la Région d'Ile-de-France, la dissémination et le « saupoudrage » de bureaux dans les opérations d'aménagement ont été très volontairement exclus. Cependant, dans certaines situations particulières, la réalisation d'un programme de cette nature a été admise, en particulier – et toujours en cohérence avec les prescriptions du Schéma Directeur – dans la Z.A.C. « Citroën-Cévennes » et dans la Z.A.C. « Gare de Lyon », où la localisation de cette réalisation sur le nœud de transport ferré justifie tout particulièrement une telle réalisation, en même temps qu'elle interdit pratiquement tout autre type de programme.

Au total les réalisations de bureaux admises par les P.A.Z. dans les opérations en cours représentent un maximum de 180 000 mètres carrés, ce qui représente un chiffre particulièrement faible si l'on se rapporte à la durée de ces opérations étalées sur plusieurs années, à l'ampleur des besoins de modernisation et de desserrement du parc de bureaux dans une ville qui présente l'importance économique nationale et internationale de Paris, et à la modestie des réalisations nouvelles qui peuvent avoir lieu en dehors des Z.A.C.

REALISATIONS INDUSTRIELLES ET ARTISANALES PREVUES DANS LES Z.A.C.
(mètres carrés H.O.)

	Surfaces créées
Jemmapes	2.000 m²
Rébeval	800 m²
Baudricourt	3.000 m²
Guilleminot	4.000 m²
Amandiers	7.000 m²
Saint-Blaise	7.000 m²
Belleville	6.000 m²
Citroën-Cévennes	17.500 m²
Gros Boulainvilliers	2.000 m²
Chalon	3.500 m²
	52.800 m²

• **Le développement des jardins et des espaces publics.**

Dans les études préalables à la révision des P.A.Z. ou à leur lancement, un soin particulier a été donné à la redéfinition des jardins publics qui seront créés à l'intérieur des diverses opérations. Les surfaces de ces jardins ont d'abord été agrandies au maximum (îlot C 3 de la Z.A.C. « Saint-Blaise », Z.A.C. « Gare de Charonne ») et certains espaces verts publics représentent maintenant plus du double de leur superficie d'origine (Z.A.C. « Gare de Vaugirard », Z.A.C. des « Amandiers »). Mais surtout, la situation et la configuration des jardins ont été revues de façon, selon les cas, à éviter leur « encagement » par des constructions de grande hauteur, qui aboutissaient en fait à « privatiser » leur pratique (par exemple : Z.A.C. « Baudricourt », « Belleville » et « Guilleminot-Vercingétorix »), à les rendre accessibles par un réseau de cheminements largement ouverts sur le quartier existant ou futur (par exemple : Z.A.C. « Rébeval », « Saint-Charles », « Gare de Charonne » et « Saint-Blaise »), à dégager des surfaces importantes d'un seul tenant au contact le plus immédiat avec les nouvelles réalisations (par exemple : dans la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix », « Gare de Vaugirard », « Belleville », « Amandiers », « Saussure », « Gros-Boulainvilliers »).

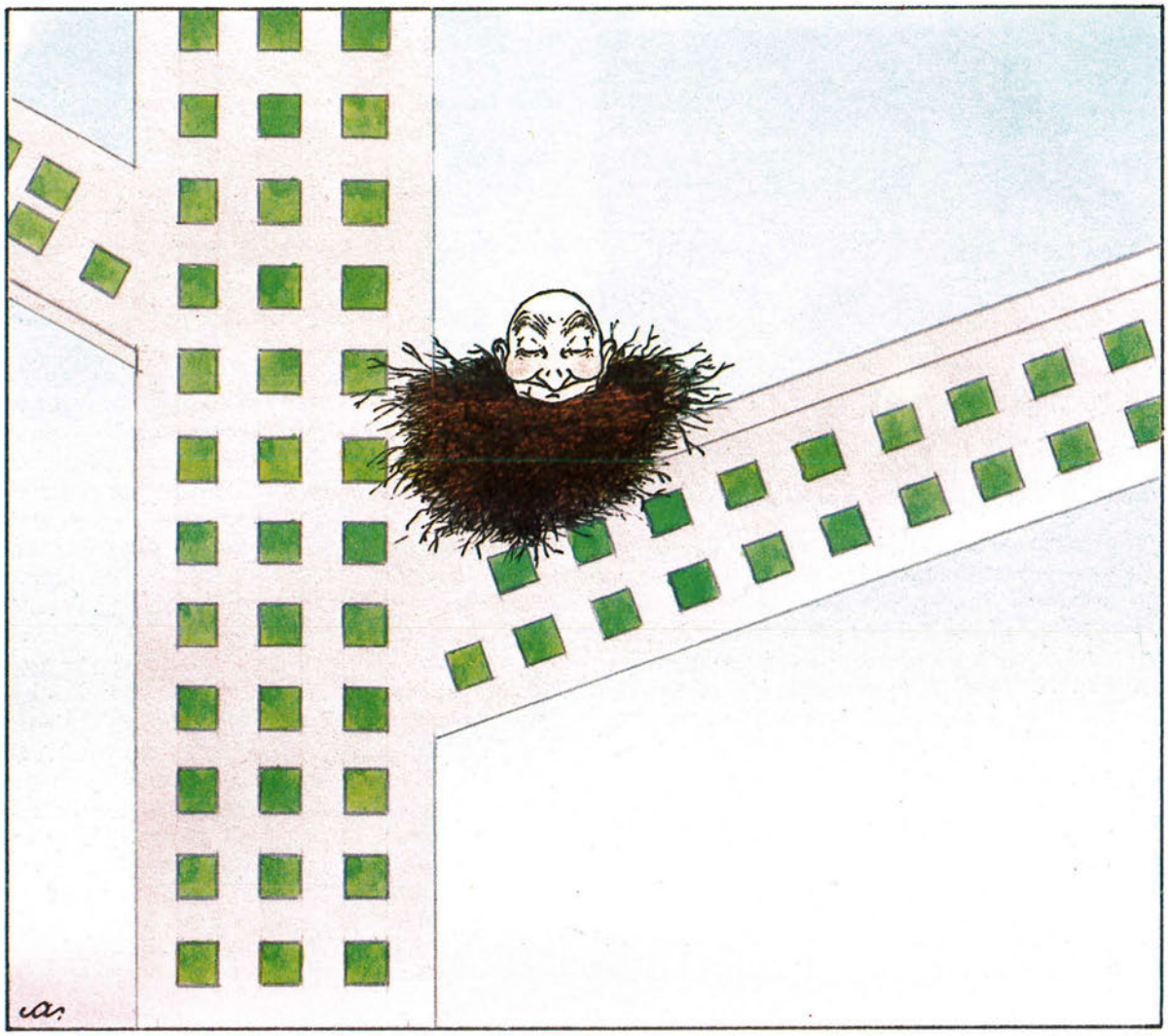
Une mention particulière doit naturellement être faite du grand parc de l'ordre de 14 hectares prévu dans la Z.A.C. « Citroën-Cévennes » et qui formera l'un des principaux espaces verts de Paris.

Au total les réalisations de cette nature dans les Z.A.C. en cours représentent environ 35 hectares, ce qui, joint aux réalisations hors Z.A.C., telles que celles des abattoirs de Vaugirard (6 ha) ou de la rue Piat (3,7 ha), montre l'importance sans précédent depuis plus d'un siècle de l'effort engagé par la Ville dans ce domaine.

Dans le même esprit, l'importance et le tracé des cheminements et espaces piétonniers ont été très généralement revus, afin d'en développer le rôle, soit en tant qu'axes d'organisation de l'opération (« Jemmapes-Grange-aux-Belles », « Baudricourt », « Gare de Vaugirard » et « Saussure »), soit afin d'en assurer la liaison la plus étroite avec les quartiers environnants (« Champerret », « Guilleminot-Vercingétorix », « Gare de Charonne », « Belleville » et « Saint-Charles »), ces deux préoccupations se trouvant d'ailleurs le plus souvent concordantes.

Dans le cas des Z.A.C. « Gare de Lyon-Bercy » et « Chalon » ce réseau de circulations réservées aux piétons, avec le passage transversal sous la gare et la grande place établie à son débouché, tend à assurer à ce grand équipement ferroviaire, marqué par l'aboutissement du TGV, tout un ensemble de parvis et de moyens d'accès à partir des divers modes de transport alors qu'il se trouve aujourd'hui quasiment « corseté » dans son environnement.

Une recherche particulière a été conduite afin d'éviter toute monotonie du dessin de ces espaces verts et espaces



publics, à leur enchaînement et à leur succession continue : la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix », depuis la rue de l'Ouest, transformée en voie piétonne jusqu'au grand jardin aménagé sur les terrains prévus pour l'ancienne radiale, agrémentée d'un jeu de petites placettes et de cheminements internes aux îlots et marquée par la réalisation d'une grande place, d'esprit quelque peu monumental, au débouché du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon, devrait former l'une des illustrations les plus significatives de cette volonté. Mais à un moindre niveau, la liaison établie depuis la rue Piat à travers l'espace vert jusqu'au centre de l'îlot « Bisson-Palikao » de la Z.A.C. « Belleville » où s'établit une sorte de place de quartier que prolonge la rue de Palikao élargie, en est un autre exemple.

• Le remodelage de la disposition des équipements publics.

Le réexamen et la mise au point des opérations d'aménagement en cours dans Paris ont été l'occasion de revoir les conditions d'implantation de divers programmes d'équipements publics. Il est apparu en effet que ceux-ci ne jouissaient pas toujours d'une localisation tout à fait convenable et se trouvaient parfois excessivement enclavés au cœur de constructions élevées, malaisément accessibles, peu ensoleillées. Il a été cherché, dans toute la mesure du possible, et en fonction du degré de mise en œuvre des opérations, à améliorer cet état de choses et, par exemple, à dégager quelque peu les bâtiments scolaires d'un environnement construit trop important et trop proche et à les localiser en bordure de jardins publics ou d'espaces plantés (« Saint-Blaise », « Gare de Charonne », « Gare de Vaugirard », « Champerret », « Citroën-Cévennes », « Saussure », « Baudricourt », « Belleville », etc.). Par ailleurs, une répartition de ces équipements aussi proche que possible des besoins de la population existante et future a été voulue. La concentration en un seul îlot des équipements publics, telle qu'elle était parfois prévue, a donc été évitée au profit d'une répartition plus équilibrée, tout en conservant, bien entendu, le principe de la complémentarité et du jumelage de certains équipements (crèche et halte-garderie ; équipements scolaires et terrains de jeux).

• Une définition plus rationnelle des périmètres.

Il est enfin apparu que dans divers cas le découpage des zones d'aménagement avait été effectué de façon relativement arbitraire, ce qui apportait au dispositif d'urbanisme et de construction et au fonctionnement futur du nouveau quartier une contrainte fréquemment très dommageable : c'est ainsi que, dans la Z.A.C. de « Belleville », l'îlot « Bisson-Palikao » restait privé de tout contact avec le jardin de la rue Piat du fait du maintien hors de l'opération d'un îlot complètement dégradé qui s'interposait entre eux ; que la limite de la Z.A.C. des « Amandiers » passait au milieu du principal espace vert prévu par le plan général d'urbanisme ;

En dehors de son action en faveur des espaces verts à l'intérieur des Z.A.C., la Ville de Paris conduit un important programme de réalisation de jardins. Le parc de Vaugirard, dont l'aménagement sur le site des anciens abattoirs est aujourd'hui très avancé, constituera le premier parc urbain de grande taille – environ 7 hectares – réalisé dans la capitale depuis un siècle.

que la réutilisation des terrains de l'ancienne radiale Vercingétorix restait séparée de la Z.A.C. « Guilleminot » ; que le dessin respectif de la Z.A.C. « Saussure » et d'une réserve pour équipement public de l'autre côté de la rue ne permettait pas de jouer sur la localisation des divers éléments de programme afin de chercher la meilleure implantation possible par rapport à l'environnement ; que les terrains que la S.N.C.F. acceptait de céder dans la Z.A.C. de la « Gare de Charonne » et de la « Gare de Vaugirard » apparaissaient comme prélevés de manière un peu hasardeuse, sans véritable justification d'urbanisme, sur un ensemble plus vaste dont l'aménagement peut naturellement se dérouler par tranches successives, mais à la condition que sa cohérence soit dès le départ assurée.

Sur ce dernier point, la reprise des discussions avec la S.N.C.F. a permis d'agrandir de manière très importante (plus d'un doublement dans les deux cas) les emprises des opérations, et de concevoir par conséquent le plan-masse de manière globale, quitte à en assortir la réalisation d'un phasage, au demeurant très resserré dans le temps. Dans les autres cas, une extension du périmètre des Z.A.C. a été également décidée permettant tout à la fois de dédensifier certaines opérations, de mieux répartir les programmes de logements et d'équipements, de hâter l'utilisation de certaines réserves pour équipement public, d'améliorer les relations de l'aménagement nouveau avec le quartier existant.

*
* *

Ce très lourd travail de refonte et de définition des opérations d'urbanisme en cours ou entreprises dans Paris a également été l'occasion d'instituer, à certains égards, une nouvelle forme de rapports entre la Ville et les sociétés d'aménagement qui en sont l'instrument pour la conduite de ces interventions. La mise en place du nouveau statut de la Ville impose en effet que la responsabilité de la conception et du contenu de ces actions soit très clairement exercée par le Maire et l'équipe municipale, assistés de leurs services. Le rôle déterminant dans l'engagement et la conduite de cette politique nouvelle doit donc être joué par la Ville et ses services, en s'assurant certes le concours technique des sociétés d'économie mixte, mais sans que celles-ci procèdent, en fait, comme cela a peut-être été parfois le cas dans le passé, à l'essentiel de l'élaboration des projets et des plans, simplement remis ensuite pour approbation à la Ville.

De la même façon, on s'est efforcé de mieux faire correspondre l'échéancier prévisionnel des opérations avec les possibilités effectives de la Ville d'assurer, au fil des années, le financement des charges foncières, notamment pour les acquisitions d'emprises publiques et celui de la construction ou de la réalisation des équipements et espaces publics. De manière générale, l'action de ces diverses sociétés dans lesquelles la Ville est généralement majoritaire est désormais conduite plus étroitement en harmonie avec les préoccupations et les objectifs de la Municipalité, non par défiance bien entendu vis-à-vis de ces organismes, mais par souci, dans le cadre du nouveau statut, de mieux assurer l'efficacité de l'action et l'unité de sa responsabilité.

B – Les conséquences sur le programme des opérations

1. En ce qui concerne les logements.

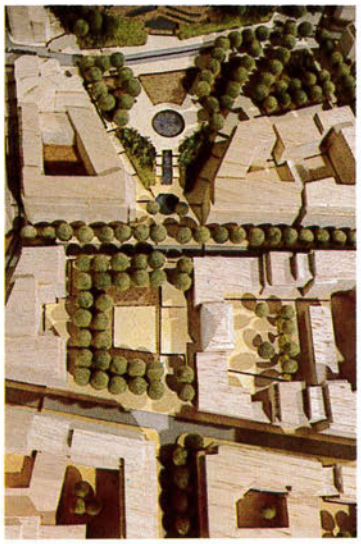
La réduction des hauteurs de construction, le desserrement des opérations, l'extension des espaces verts, des espaces et des cheminements piétonniers, la conservation de certains bâtiments existants sont autant de phénomènes qui ne pouvaient manquer de conduire à une diminution des réalisations de logements. Mais à l'inverse, l'extension du périmètre de certaines opérations – sans même parler du lancement de Z.A.C. nouvelles – a pour effet de compenser partiellement ce phénomène (c'est ainsi que le programme de la Z.A.C. de la « Gare de Vaugirard » a été porté de 220 à 440 logements et celui de la Z.A.C. de la « Gare de Charonne » de 390 à 600 logements, tous de caractère social).

Le bilan final s'établit donc de la manière suivante (1) :

• **D'un point de vue global,** la perte de logements neufs par rapport aux programmes antérieurs dans les opérations révisées ou relancées s'établit à environ 1 020 (surtout dans les opérations « Baudricourt », « Champerret », « Saint-Blaise », « Guilleminot-Vercingétorix », « Rébeval » et « Jemmapes »).

(1) Il est rappelé que le présent bilan a été établi par la communication du Maire de Paris en date du 22 septembre 1980. De sorte que certains de ces chiffres – qui ne tiennent pas compte de la Z.A.C. Chalon engagée postérieurement à cette date – réclameront d'être « actualisés » à la fin de 1981. Toutefois les constatations faites à ce moment du bilan pourront être intégralement maintenues.

La création d'espaces verts de taille plus ou moins importante accompagne la plupart des opérations d'aménagement et en marque la composition :
– ci-dessus, le jardin des Halles (environ 4 ha) tel qu'il a été approuvé par la Commission des Sites de Paris, et dont le dessin connaîtra certains remaniements à la suite d'observations de la Commission des Abords, tout en conservant son importance et sa structure ;
– ci-contre, le jardin de plus d'un hectare de l'opération de la Gare de Vaugirard devant les constructions de logements et d'équipements publics (crèche, école) ;
– ci-dessous, dans la Z.A.C. de Belleville, un cheminement vert et une placette plantée prolongeant jusqu'au cœur de l'opération le grand jardin établi sur le versant de la colline en contrebas de la rue Piat.



Mais :
– d'une part, les logements supplémentaires qu'il a été décidé de conserver sont au nombre d'environ 1 000 ; naturellement, leur réhabilitation aboutira à une diminution de ce chiffre après l'exécution des travaux ; on ne peut toutefois contester que ce maintien compense en partie la perte enregistrée ;
– d'autre part, les opérations nouvelles qui ont été lancées (« Gare de Lyon », « Bercy », « Gros-Boulainvilliers ») comportent la réalisation d'un total de l'ordre de 580 logements.

Si l'on rapporte ces chiffres aux 25 000 logements environ que comprennent les opérations en cause, il est possible de conclure que la politique de révision des Z.A.C. en fonction des nouvelles conceptions d'urbanisme mises en œuvre, si elle a profondément modifié la composition et l'aménagement de plusieurs opérations, **ne s'est traduite que par une baisse tout à fait marginale des réalisations prévues.**

• **Du point de vue des seuls logements de caractère social, aucune réduction du programme antérieur n'a résulté de cette politique.** En effet, dans toutes les opérations où le nouveau dispositif d'urbanisme entraînait une chute du chiffre des constructions, c'est essentiellement sur le secteur libre que cette diminution a porté.

C'est ainsi que dans les Z.A.C. « Saint-Blaise », « Jemmapes », « Rébeval », où le nombre total de logements est plus faible, celui des logements aidés est resté égal ou même légèrement supérieur à celui qui était antérieurement prévu. De sorte que, compte tenu de l'extension déjà mentionnée des programmes exclusivement aidés des Z.A.C. des « Gares de Vaugirard et de Charonne », **le total des constructions de caractère social n'a pratiquement pas changé au terme du réexamen systématique des opérations.**

Or, à cet égard également, il convient de tenir compte :
– du fait que les logements conservés (environ un millier) sont presque tous soumis à la loi de 1948 et devraient, dans la plupart des cas, conserver leur caractère social dans l'hypothèse d'une réhabilitation, grâce à la mise en œuvre des dispositions réglementaires et financières qui existent à cette fin ;
– du programme de logements aidés prévu dans les opérations nouvelles (« Gare de Lyon-Bercy » et « Gros-Boulainvilliers »), soit un total de l'ordre de 350 logements.

*
* *

Résumé en quelques chiffres, le bilan complet des opérations en cours porte sur un programme de 25 000 logements, dont 18 850 logements aidés (75 % environ) eux-mêmes répartis en 15 550 H.L.M. ou P.L.A. et 3 300 logements de catégorie intermédiaire. Sur cet ensemble 10 000 environ, soit un peu plus du tiers, sont réalisés ou en cours de réalisation.

Rien ne saurait mieux montrer que l'essentiel des constructions et notamment des constructions sociales au cours des toutes prochaines années continuera d'avoir lieu dans le cadre des opérations publiques d'aménagement et de rénovation.

2. En ce qui concerne les équipements.

Il serait fastidieux d'énumérer catégorie par catégorie tous les équipements publics réalisés ou à programmer dans les opérations en cause. Cette description sera faite à l'occasion de la présentation de chacune des opérations.

Quelques considérations d'ensemble méritent toutefois d'être présentées :

• Tout d'abord, ainsi qu'il a déjà été mentionné, un effort tout particulier a été accompli dans le domaine des jardins et espaces verts et dans celui des espaces publics, places, placettes et cheminements piétonniers, avec toute une gamme de réalisations, depuis l'équipement de proximité et l'équipement de quartier jusqu'à l'équipement dont le rôle se situe à une échelle plus vaste et parfois à celle de l'ensemble de la capitale (par exemple le parc de Citroën, le jardin des Halles, la grande place établie au débouché du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon ou dans la Z.A.C. « Chalon »).

• Ensuite, comme cela a également été souligné, c'est dans le domaine qualitatif qu'un effort tout particulier a été accompli à chaque fois que possible, afin d'améliorer l'implantation, l'environnement, les réalisations avec le quartier et notamment celles qui relèvent du domaine scolaire.

Il a également été tenu compte de l'évolution des conceptions en ce qui concerne certains équipements : c'est ainsi, en particulier, que les foyers pour personnes âgées qui, dans leur conception ancienne isolaient, en les regroupant, les personnes du troisième âge du reste de la population, sont maintenant abandonnés au profit de logements répartis dans les programmes d'habitation ; dans un esprit voisin, si certains foyers de travailleurs migrants restent nécessaires, il est de plus en plus cherché à intégrer les appartements qui leur sont destinés dans le domaine bâti, sous forme « d'unités de vie », semblables, en fait, du point de vue technique comme de leur situation, à des logements habituels, évitant par suite tout caractère ségrégatif et se prêtant à une éventuelle reconversion, si leur utilisation spécifique en faveur des migrants venait à perdre sa raison d'être.

Par rapport à la seule formule des crèches traditionnelles, il a été parfois décidé de recourir plutôt à celle des crèches familiales et des haltes-garderies ou de les leur ajouter ; enfin, certains équipements scolaires combinant classes maternelles et classes élémentaires, au lieu d'être exclusivement consacrés à l'une ou à l'autre forme d'enseignement, ont également été prévus dans quelques opérations (« Belleville », « Citroën-Cévennes »).

• Quant à la composition générale du programme de constructions d'équipements publics, les modifications apportées par rapport aux prévisions antérieures n'ont présenté qu'une importance relativement minime : afin de ne pas « geler » indéfiniment des terrains dans des opérations qui doivent se dénouer au cours des années qui viennent, il a dû être tenu compte du report à une échéance trop lointaine de certains équipements (par exemple en matière de CES pour celui de la rue Didot) ou de la quasi-impossibilité pour les services intéressés d'en assurer le financement dans des délais prévisibles (par exemple pour certains CIO) ; enfin les constatations relatives à la fréquentation effective de certains types d'équipements par la population concernée ou aux moyens financiers d'investissement et de fonctionnement que la Ville est en mesure d'y consacrer au cours des prochaines années, ont amené dans quelques cas à réduire la taille de certains équipements (piscines des Z.A.C. « Saint-Blaise » – dont le coût était d'ailleurs prohibitif – et « Jemmapes - Grange-aux-Belles » ; bibliothèque de la Z.A.C. « Saint-Blaise »). Au contraire, des équipements nouveaux ont été prévus, en fonction des besoins enregistrés ou prévisibles dans diverses opérations. C'est ainsi, par exemple, que le programme scolaire a été renforcé dans la Z.A.C. des « Amandiers » et dans la Z.A.C. de « Belleville ».

Au total, et pour situer également sur ce plan l'ampleur de l'effort de la Ville et l'importance des réalisations envisagées, les équipements publics restant à achever ou à construire dans les opérations d'aménagement et de rénovation entreprises ne représentent pas moins de :

- 19 crèches et 10 haltes-garderies,
- 174 classes maternelles,
- 107 classes élémentaires ou fonctionnelles,
- 5 CES 600 et 1 CES 900,
- 2 piscines et 2 bassins d'initiation,
- 4 gymnases et un ensemble de salles de sports,
- 3 conservatoires de musique et 4 bibliothèques.

L'opération des Halles fait quant à elle l'objet de réalisations particulièrement importantes destinées aux habitants du quartier tout en tenant compte du caractère exceptionnel de l'emplacement.

C – L'incidence financière

Dans ce domaine également, et contrairement à ce qui a été parfois affirmé, le bilan de la nouvelle politique d'urbanisme concrétisée par la révision ou le lancement des Z.A.C. actuellement en cours dans Paris, n'a pas eu pour les finances municipales les conséquences dispendieuses que l'on pouvait redouter et que l'on s'est, dans certains cas, complu à dénoncer par avance.

Le maintien de l'importance du programme de logements aidés (et la légère réduction corrélative des autres types de réalisations, puisque le total des constructions nouvelles baissait faiblement), la prise en charge de la réhabilitation d'immeubles existants, la poursuite cependant de l'essentiel du programme des constructions publiques, l'extension des espaces verts et des espaces publics, les conditions très favorables octroyées pour la réalisation de locaux industriels et artisanaux (puisqu'il était décidé de ne réclamer aucune charge foncière à leur propos, sous condition d'un plafonnement des loyers), enfin le poids des charges financières générées par les retards successifs de certaines opérations et aggravées par la décision de les remanier, constituent autant de facteurs évidemment susceptibles d'augmenter le coût financier de ces interventions.

Mais, un certain nombre de phénomènes ou de décisions, souvent moins bien perçus, ont exercé un effet inverse :

- Tout d'abord, le fait d'exclure certaines expropriations d'immeubles solides, en relativement bon état, et assez fortement occupés, ou celles d'entreprises industrielles et artisanales en pleine activité, est à l'origine d'économies beaucoup plus notables que la perte de recettes entraînée par l'abandon des programmes qui étaient envisagés pour s'y substituer ;
- En second lieu, une meilleure appréciation de la nature et de la fonction de certains espaces verts ou libres, qui apparaissent davantage comme des cours d'immeubles à usage pratiquement privatif que comme de véritables équipements publics, a parfois permis d'en économiser l'acquisition – et plus tard l'entretien – par les services de la Ville ; de même les réajustements, même relativement faibles, apportés à certains éléments du programme d'équipements ont atténué l'ampleur des dépenses prévisibles dans la mesure où ils ont surtout concerné les plus coûteuses de ces réalisations ; il en est de même de la prise en charge, par l'opération de la Z.A.C. « Gare de Lyon-Bercy », d'une part du financement du grand passage souterrain transversal sous le plateau des voies (17 millions de francs), alors que son imputation au budget municipal avait été envisagée ;
- Par ailleurs, le nouveau système de financement du logement de type P.L.A. a permis de relever dans des proportions notables la part de charges foncières relatives à ces programmes assumée par des subventions de l'État ;
- Enfin, l'amélioration qualitative apportée aux opérations, la fin aussi, après leur révision, des incertitudes ou blocages dont elles étaient parfois l'objet, a contribué, dans de nombreux cas, à obtenir – ou permet d'escompter – un niveau de charges foncières pour la réalisation de logements non aidés, de parkings, ou d'équipements tertiaires, bien supérieur aux chiffres volontairement prudents qui figuraient aux bilans des diverses opérations d'aménagement (cf. par exemple le cas de la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix »). Bien entendu, la hausse excessive des valeurs foncières dans Paris et l'évolution de la conjoncture jouent également, de manière puissante, en ce sens. Ce facteur exerçant d'ailleurs également ses effets sur les dépenses des opérations au travers du coût d'acquisition des terrains, il n'est, cependant pas contestable que l'atténuation ou la disparition des réserves d'une partie de la clientèle potentielle vis-à-vis de la forme d'urbanisme et d'environnement qui lui était proposée n'a pas manqué de présenter des résultats positifs sur les rentrées financières attendues ou constatées.

Au total, le tableau de l'incidence financière des décisions prises en matière d'opérations de rénovation et de Z.A.C. peut être résumé de la manière suivante malgré toute la difficulté des comparaisons :

1. En ce qui concerne le bilan des opérations de rénovation et d'aménagement et s'agissant des projets pour lesquels un rapprochement valable des engagements financiers peut être effectué, l'aggravation du déficit prévisionnel enregistré par le bilan des opérations révisées, établi en 1980, est de 18,9 millions et l'augmentation des excédents de 7,5 millions, soit un solde négatif de 11,4 millions.

Au contraire, cette estimation ne prend pas en compte l'évaluation qui a volontairement été calculée de manière très large du coût des opérations de réhabilitation incombant à l'opération dans la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix » (40,5 millions), puisque ce chiffre correspond à l'hypothèse où la totalité des charges de cette intervention serait supportée par la Ville, ce qui n'est évidemment pas le cas.

Cette estimation globale reste fondée sur des prévisions de recettes foncières qui se révèlent dans l'ensemble comme assez nettement sous-estimées, au moment où il est procédé à l'adjudication des programmes relevant de ce mode d'attribution. De sorte que l'évolution de plusieurs de ces aménagements laisse espérer une sensible réduction de ces chiffres à mesure de leur exécution (ce pronostic a d'ailleurs été confirmé par l'évolution ultérieure des bilans).

L'aggravation du déficit liée à la révision des projets s'établit ainsi globalement à 18,9 millions. En réalité, certaines opérations ont vu leur déficit s'aggraver de 25 millions (dont essentiellement la Z.A.C. « Guilleminot » pour 9,3 millions, la Z.A.C. de Belleville pour 7,2 millions et la Z.A.C. « Saint-Blaise » pour 6,9 millions) alors que d'autres opérations connaissent une baisse du déficit de 6,2 millions (« Amandiers » et « Baudricourt »). Il faut corriger d'ailleurs cette appréciation de l'évolution des dépenses, en soulignant que la comparaison d'opérations dont le programme et même le périmètre ont été modifiés, est forcément faussée à la base. Ainsi, pour la Z.A.C. de Belleville dont le périmètre était étendu, la Ville de Paris supportera une dé-

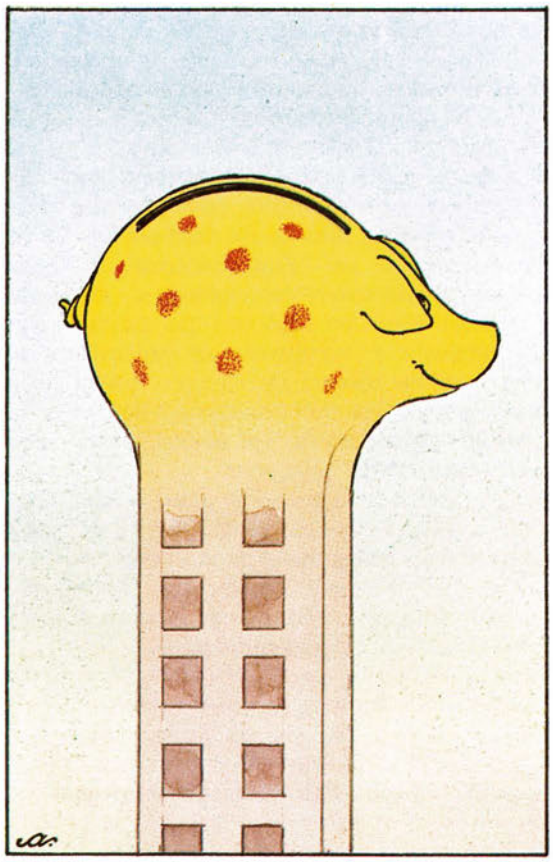
pense sensiblement plus forte, mais elle réalise en contrepartie une opération plus importante et elle augmente à due concurrence son patrimoine (emprises publiques et bail à construction des logements construits par l'O.P.H.L.M.V.P.).

Malgré toutes les réserves que l'on peut donc faire sur ce mode d'appréciation du coût de la révision des Z.A.C. à travers le bilan des aménageurs, on peut constater de la sorte que l'augmentation du déficit net représente de l'ordre d'à peine 10 % par rapport aux prévisions antérieures tout en intégrant une dérive des prix, avec ses effets positifs ou négatifs sur le bilan, durant une période de deux à trois ans selon le cas.

Enfin, il convient de rappeler que les modifications apportées à la Z.A.C. « Champerret », pour laquelle une comparaison de bilans est difficile à effectuer dans la mesure où le montage juridique et financier de l'opération a été totalement modifié, n'ont pas réduit l'excédent que dégage cette opération et que l'opération Beaugrenelle-Front de Seine regardée comme en voie d'achèvement et qui n'intervient pas non plus dans ce calcul pourrait également dégager un certain excédent du fait de la réalisation de la tour H 16.

Cette analyse fait de la sorte apparaître que malgré son ampleur la politique de révision des Z.A.C. n'a pas apporté aux bilans cumulés des aménageurs des charges financières supplémentaires trop considérables.

Cependant, ce calcul à travers le bilan de l'aménageur auquel on se limite trop fréquemment pour apprécier les conditions financières de réalisation d'une opération n'est que très partiellement significatif. L'équilibre, voire l'excédent, d'un tel bilan peut résulter par exemple de l'importance des acquisitions d'emprises foncières que la Ville effectue et finance à l'intérieur du périmètre et qui grèvent de manière assez lourde le budget municipal. C'est pourquoi, et au-delà de la seule notion de déficit et d'excédent de l'opération proprement dite, il est nécessaire d'examiner aussi les autres charges foncières ou d'équipements qui sont supportées par la Ville et qui parfois contredisent ou annulent les apparences du bilan de l'aménageur.



2. En ce qui concerne le bilan des charges foncières municipales (déficits + acquisitions d'emprises pour la réalisation des équipements publics). Toujours s'agissant des projets pour lesquels une comparaison relativement rigoureuse peut être établie avant et après la révision de leur P.A.Z., l'augmentation du coût d'acquisition d'emprises publiques aboutit à un **supplément de coût de 20,6 millions.** Là aussi ce chiffre résulte d'une contraction entre une augmentation de ces mêmes dépenses, à hauteur de 46 millions (due essentiellement à la Z.A.C. de « Belleville » pour 19,4 millions et à la Z.A.C. « Saint-Blaise » pour 13,1 millions) et une diminution, à hauteur de 25,4 millions dans d'autres opérations (dont « Lahire » pour 5,3 millions et surtout « Guilleminot-Vercingétorix » pour 19,6 millions).

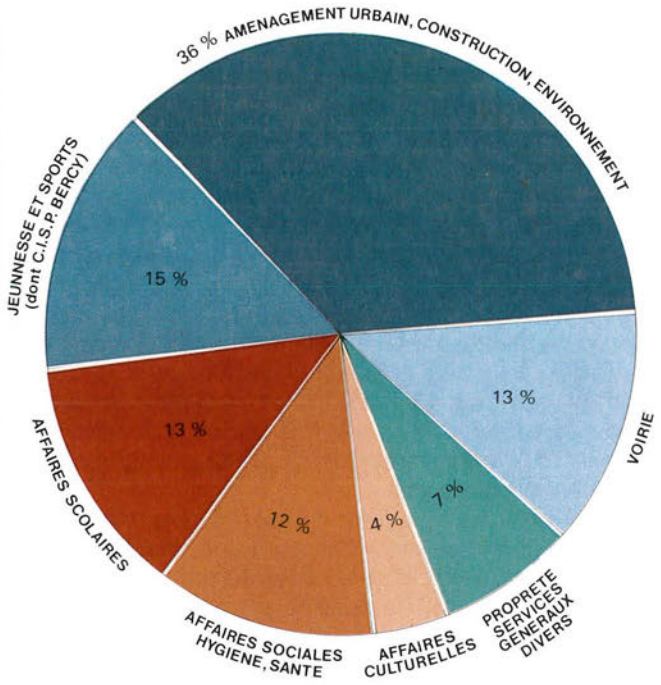
Il est évident qu'à ce point de vue, l'augmentation ou la régression des dépenses s'accompagne obligatoirement d'un accroissement ou d'un appauvrissement du patrimoine immobilier de la Ville. Ce principe est toutefois à corriger par le fait que, pour une part non négligeable, l'augmentation de la charge municipale en cette matière est due, non à une extension des superficies, mais à la hausse du prix de revient moyen des terrains, c'est-à-dire à un facteur étranger à la révision de l'opération. Le même principe s'applique d'ailleurs dans les deux sens : c'est ainsi que dans l'opération « Guilleminot », l'allégement très net des dépenses d'emprises publiques est dû, pour une très grande partie, au fait que beaucoup d'espaces intérieurs aux îlots ont cessé d'être regardés comme des jardins publics, puisqu'ils avaient davantage une fonction privative au profit des immeubles voisins, de même qu'à la conservation d'un plus grand nombre d'immeubles qui ont été retirés des dépenses d'appropriation, ce qui a eu pour effet de faire diminuer le prix moyen péréqué.

Si l'on additionne ce surcroît de dépenses d'appropriation d'emprises publiques au supplément de déficit des bilans d'opérations, **on aboutit ainsi à un total de l'ordre de 40 millions** (et de 32,5 millions seulement si l'on tient compte aussi de l'augmentation des excédents). Quel que soit, ainsi qu'il a été amplement souligné, le caractère discutable de ces calculs – et qui existe aussi bien dans le sens négatif que dans le sens positif – ces chiffres, qui se rapportent à un total de dépenses initiales, pour les opérations en cause, d'environ 550 millions (soit aux alentours de 7 %), prouvent une **incidence relativement faible de la politique de révision des Z.A.C., malgré l'importance de ces effets d'urbanisme sur le niveau des engagements financiers directs qu'elle assume par la conduite de ces opérations.**

Encore faut-il constater que les charges financières entraînées par le retard de diverses opérations sont pour une très large part imputables au blocage de diverses interventions avant que ne soit entreprise et décidée leur refonte, plus qu'au délai nécessaire pour réaliser ce réexamen. On peut même avancer que dans divers cas (« Rébeval », « Baudricourt », « Guilleminot-Vercingétorix ») le fait de ne pas procéder à une telle révision – ce qui paralysait le lancement effectif des réalisations prévues – était évidemment beaucoup plus générateur de charges financières que le temps requis pour y procéder.

Au-delà des opérations pour lesquelles une comparaison peut être établie après leur révision, le coût foncier global

BUDGET D'INVESTISSEMENT DE LA VILLE DE PARIS - 1981
répartition des crédits par grandes catégories de dépenses.



des opérations en cours, en tenant compte également de celles qui ont été relancées ou nouvellement engagées, se présente de la manière suivante :

La charge totale de la Ville s'établit à 1 355 millions, dont un tiers est représenté par le coût d'acquisition des terrains Citroën, les opérations les plus coûteuses étant, ensuite, par ordre décroissant l'opération des Halles, la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix », et la Z.A.C. « Saint-Blaise ». **Les crédits engagés représentent environ 43 % de cette charge totale,** les autorisations de programme nouvelles à prévoir étant égales à 770 millions au début du présent exercice budgétaire et à 625 millions à partir du 1er janvier 1981.

Au regard de ces dépenses, et même si le principe de la non-affectation ne permet pas d'effectuer une compensation directe entre ces chiffres, il convient de mentionner que **les soldes positifs d'opérations devraient atteindre au minimum 142 millions.** A cette somme s'ajoute la subvention de 120 millions promise par l'État pour l'acquisition des terrains compris dans les limites du parc de la Z.A.C. « Citroën-Cévennes », ainsi que les subventions foncières à attendre du F.A.U. pour les opérations nouvelles, soit 16,3 millions pour la Z.A.C. « Gare de Vaugirard », les subventions escomptées pour les Z.A.C. « Gare de Charonne » et « Saussure » ne pouvant être exactement calculées en l'état actuel des dossiers.

C'est donc un minimum de 280 millions, qui devrait être reversé au budget d'investissement.

Quelles que soient les règles de l'orthodoxie budgétaire, l'appréciation de l'effort financier direct de la Ville en faveur de la politique des Z.A.C. ne peut être faite sans rapprocher ces deux chiffres.

Cette analyse prouve ainsi une relative stabilité, malgré la refonte des Z.A.C., de la contribution assumée par les finances municipales pour la conduite de cette politique d'urbanisme. Mais à cet effort direct s'ajoutent les incidences de l'effort d'ensemble engagé par la Ville en faveur du logement social.

Aussi doit-on retenir que si, à proprement parler, la redéfinition et la relance des Z.A.C. n'ont présenté que des conséquences financières directes assez peu sensibles, il est bien clair également qu'elles ont pris appui sur l'action d'ensemble décidée par la Ville dans ce domaine et surtout par le moyen de l'agrandissement et de l'utilisation de son patrimoine foncier (elle s'est d'ailleurs attachée à en conserver presque totalement la propriété par un large recours à la formule du bail à construction), ou encore au travers des subventions allouées par le budget municipal en faveur du logement social.

D – Les procédures et l'échéancier

C'est en à peine plus de deux ans, de mars 1978 à juin 1980, que l'étude, la mise au point (après consultation des diverses commissions d'arrondissement ou extra-municipales nouvellement instituées), la présentation et l'adoption par le Conseil de Paris des dossiers de **17 Z.A.C.** ont été menées à bien. Après l'établissement de ce bilan, la Z.A.C. « Chalon » a été votée par le Conseil de Paris le 17 novembre 1980, de même dans le domaine industriel, que la Z.A.C. « Tolbiac-Masséna » le 6 juillet 1981.

Mais telle qu'elle résulte des textes législatifs et réglementaires, la démarche nécessaire ne s'arrête pas à cette approbation et réclame que soient franchies d'autres étapes : enquête publique, nouvelle délibération éventuelle du Conseil de Paris, approbation définitive par les autorités de l'État, selon une procédure plus ou moins complexe suivant les cas.

On peut considérer, de la sorte, que l'essentiel du déroulement de ces procédures est désormais accompli (à l'exception des opérations engagées ultérieurement).

Cette description inspire les commentaires suivants :

• il est évident que la grande entreprise de révision de la politique des Z.A.C. ne pouvait manquer d'engendrer certains retards malgré l'effort accompli par les services pour y procéder aussi rapidement que possible. Tel a été par conséquent le cas, et l'incidence financière inéluctable en a été mesurée plus haut au travers du bilan des opérations ;

• mais pour en apprécier réellement la portée et les causes, quelques observations méritent d'être faites :

– Tout d'abord, il est parfois abusivement parlé de « retard » de certains aménagements, comme si leur réalisation aurait pu être engagée telle qu'elle était prévue ; or, du fait de l'attitude adoptée par l'État concernant divers projets (par exemple « Guilleminot-Vercingétorix »), en raison des conclusions des enquêtes publiques (par exemple « Baudricourt », « Rébeval », « Champerret » et « Belleville ») qui motivaient une même réserve de sa part, c'était en réalité devant un quasi-blocage de l'avancement de ces opérations que se trouvait en fait la Ville. Les aménagements n'ont pas été retardés ; ils ont été débloqués ;

– A l'inverse, plusieurs autres opérations (« Saint-Charles », « Citroën-Cévennes », « Gros-Boulainvilliers » et « Gare de Lyon-Bercy ») n'avaient jusqu'alors fait l'objet que de votes de principe, mais n'étaient, en fait, pas réellement engagées ; de telle sorte que, dans ce cas, c'est de lancement – et non de retard – qu'il convient de parler.

Dans plusieurs autres cas (« Lahire », « Jemmapes-Grange-aux-Belles » et « Amandiers »), les mises au point n'ont porté que sur certains éléments des projets et des programmes et n'ont apporté aucun retard notable à l'échéancier des réalisations tel qu'il était effectivement défini ;

– Il convient en effet d'observer, plus généralement, que la révision du dispositif d'une Z.A.C. lorsqu'elle est limitée à certains points ou à certains îlots n'interdit nullement que se poursuive, sous l'empire des anciens plans, la réalisation des

autres parties de l'opération ; surtout, pendant que se déroule la procédure d'approbation du P.A.Z., la préparation et l'étude des permis de construire sur la base des dispositions envisagées peuvent être simultanément conduites – ce qui confond les délais, au lieu de les faire se succéder ; mieux même, selon l'article R 311-14 du Code de l'Urbanisme, la délivrance anticipée du permis de construire, peut avoir lieu sur le fondement du dossier en cours d'approbation ; cependant, une prudence excessive des constructeurs, des sociétés d'aménagement, des services municipaux et préfectoraux n'a, il est vrai, pas toujours permis des économies de délais qui paraissaient, par ces divers moyens, assez facilement concevables.

– Il faut aussi remarquer qu'en tout état de cause, le volume des crédits alloués aux opérations de Z.A.C. pour la prise en charge de déficits d'opérations ou les acquisitions d'emprises foncières destinées à des équipements publics tel qu'ils figurent au budget d'investissement de la Ville (chap. 908 et 922) est resté constant, compte non tenu des fonds consacrés au remboursement de l'avance de la Caisse des Dépôts à l'A.F.T.R.P. pour l'acquisition des terrains Citroën. De sorte que, dans divers cas, les moyens financiers alloués à ces opérations auraient interdit de procéder, sur le terrain, à une accélération des expropriations, des achats d'emprises, des réalisations d'équipements ; de sorte que certains délais, apparemment dus aux procédures, auraient, de toute manière, été imposés par les exigences budgétaires de l'action municipale.

– On ne peut manquer cependant de noter en dernier lieu – et en le regrettant vivement – que la complexité de la mise en place des enquêtes publiques, les exigences, désormais apportées en matière de composition du dossier et de présentation des documents soumis au public, la difficulté parfois de désignation d'un commissaire enquêteur, l'étroitesse des plages de temps concevables pour le déroulement de ces enquêtes (puisqu'il convient d'en exclure les périodes de vacances d'été, d'hiver, de printemps, à chaque fois calculées avec une bonne amplitude), les délais d'établissement des conclusions – sans même parler de leur contenu, parfois surprenant du strict point de vue du droit ou du fait (car les appréciations plus subjectives, si elles peuvent être contestées, ne se prêtent naturellement pas à la même nature de critique) – ont été autant de raisons qui ont exigé pour le déroulement de cette étape obligée de la procédure des délais importants, si ce n'est excessifs. Il est souhaitable qu'une amélioration soit apportée si possible sur le plan réglementaire et, tout au moins, du point de vue des pratiques administratives à l'accomplissement de ces démarches, dans le cadre de la politique générale entreprise au niveau national pour l'extension des responsabilités des collectivités locales et qui se justifie tout particulièrement dans le cas original d'une Ville-Département telle que Paris.

– Quoi qu'il en soit de ces diverses considérations, et à s'en tenir aux seules constatations chiffrées, le rythme des logements **mis en chantier** dans le cadre des Z.A.C. a évolué de la manière suivante :

Désignation	Total	dont logements aidés
1976	2 314	1 732
1977	2 596	983
1978	2 668	1 868
1979	1 770	842
Prévisions 1980	2 054	1 782

L'on peut constater que, si des variations surviennent d'un exercice sur l'autre (puisqu'il suffit du lancement d'un seul programme spécifique pour amener une augmentation sensible de leur niveau), le rythme global des réalisations, s'il ne s'est pas accéléré du fait des délais indispensables à la redéfinition des projets, ne s'est pas non plus réellement ralenti. De sorte que les nouvelles orientations apportées à la politique d'urbanisme ne peuvent pas être taxées, contrairement à ce que l'on aurait pu redouter, d'avoir provoqué un réel freinage du déroulement des constructions de logements, et notamment de logements aidés, par rapport aux constatations des années précédentes.

Ces évolutions ne sont pas, en outre, complètement dissociables du mouvement général de la construction dans Paris. Et, à cet égard, il convient de relever un phénomène essentiel : **alors que la part des logements mis en chantier dans les Z.A.C. représentait, en 1976, 17 % du total parisien, ce chiffre n'a cessé de progresser :** 32 % en 1977, 43 % en 1978, 53 % en 1979. Rien ne peut mieux montrer le caractère extrêmement paradoxal des analyses qui attribuent à la remise en cause de certaines de ces opérations d'aménagement la responsabilité principale de l'infléchissement du mouvement de construction. C'est en fait dans ce domaine et malgré l'effort qui a été mené sur le plan qualitatif que le rythme des mises en chantier a été – et de loin – le mieux maintenu.

Surtout, les dispositions dès à présent prises – sans parler par conséquent des développements de cette politique – vont au contraire avoir pour résultat d'accélérer ces mises en chantier puisque, pour 1981 et 1982, celles-ci devraient s'élever au moins – sur la seule base des opérations actuelles – à près de 7 200 logements dont 5 800 faisant l'objet d'une aide financière de la collectivité publique. Ainsi se trouve rattrapé et beaucoup plus que compensé le léger infléchissement survenu.

Force est donc de souligner, au terme de cette analyse, que les glissements de calendriers constatés – et finalement d'importance assez faible – sont en tout état de cause sans commune mesure avec la nécessité qui s'imposait d'apporter aux opérations d'urbanisme de la Ville, d'une conception souvent ancienne et parfois très discutée, et dont les conséquences sur le paysage de la Ville, l'organisation de ses quartiers, la qualité de l'environnement sont évidemment appelées à se manifester pendant des décennies et des décennies, les améliorations qu'elles paraissaient réclamer, fût-ce à ce prix.

*
* *

Ainsi, profondément revue quant à sa conception, mais n'ayant cependant entraîné que des conséquences minimes en matière de programme global, pratiquement nulles du point de vue du logement social et plutôt positives en ce qui concerne les équipements publics, n'ayant par ailleurs provoqué qu'une surcharge limitée pour le budget de la Ville, tout en s'adossant à l'ensemble des moyens qu'elle met en œuvre dans le domaine de l'aménagement et du logement et n'ayant exigé que des délais supplémentaires relativement réduits par rapport à l'importance de l'action entreprise, de sa durée et de son enjeu, la nouvelle politique des opérations de rénovation urbaine et des Z.A.C. a atteint un nouveau seuil à partir duquel elle peut, d'une part, se poursuivre rapidement et sans heurts sur les nouvelles bases qui ont été établies et, d'autre part, connaître de nouveaux développements.

Le résumé de ce long bilan montre le bien-fondé de la décision prise, malgré ses risques et ses inconvénients passagers, d'entreprendre la refonte de la politique qui était conduite dans ce domaine essentiel de l'action de la Ville afin d'y imprimer la marque des objectifs, des volontés, des conceptions de la première Municipalité élue dans le cadre du nouveau statut de Paris.

3 - LES PERSPECTIVES D'AVENIR.

La volonté de lutter contre la dépopulation de Paris et les phénomènes négatifs qu'elle entraîne, du point de vue de sa composition selon les tranches d'âge et les catégories socio-professionnelles, implique que la politique en faveur du logement et surtout du logement social dans les zones de rénovation et d'aménagement ne s'arrête pas au bilan qui vient d'être tracé.

Quels que soient en effet les efforts accomplis par ailleurs et les nouveaux mécanismes mis en place – notamment sous la forme des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (O.P.A.H.) – il est certain qu'une part essentielle du mouvement de construction et surtout de construction sociale se déroulera dans des zones d'intervention publique, bénéficiant en matière d'acquisition et libération des terrains, de définition des règles d'urbanisme, de péréquation des charges foncières entre différentes natures de programmes, de facultés d'aides financières, etc., de tout un ensemble de moyens et d'un avantage d'échelle dont ne peuvent évidemment disposer la plupart des réalisations ponctuelles, disséminées dans le tissu urbain, quels qu'en soient l'intérêt et la nécessité.

C'est pourquoi, conformément d'ailleurs aux prescriptions du Schéma Directeur de Paris, il reste indispensable d'étendre, de diversifier et d'enrichir la gamme des interventions d'aménagement et de rénovation :

- **par la poursuite de la reconquête d'emprises mal utilisées ;**
- **par le lancement d'une nouvelle catégorie d'opérations associant plus étroitement rénovation et réhabilitation ;**
- **par la recherche de concours supplémentaires de financement.**

A - La reconquête de nouvelles emprises

Contrairement à une opinion souvent répandue, le « temps du monde fini » n'est pas encore tout à fait survenu pour Paris.

Bien entendu, l'importance du mouvement de construction qui s'est déroulé dans Paris au cours des dix ou quinze années récentes a amené la « consommation », souvent désordonnée, d'un grand nombre de terrains pouvant se prêter à des réalisations nouvelles. Par ailleurs, la volonté de préserver les activités industrielles et d'éviter la destruction d'un trop grand nombre de logements existants pour procéder à des constructions modernes limite l'ampleur de la marge d'action disponible. Enfin, il ne s'agit évidemment pas de procéder à une sorte de « bourrage » systématique de Paris dont la densité construite est déjà importante et qui réclame des espaces libres, des espaces verts, des équipements.

Mais si les occasions d'un redéveloppement de la ville ne sont évidemment pas illimitées et doivent trouver un jour leur terme, il serait également inexact de penser que cette situation est déjà atteinte et que pour de nombreuses années encore, la politique d'urbanisme de Paris ne puisse disposer de possibilités d'aménagement non négligeables.

De très vastes parties de la capitale constituent encore, à l'heure actuelle et à quelques kilomètres du cœur de la ville, de véritables « friches urbaines » peu ou mal utilisées, essentiellement par des services publics, et qu'il paraît souhaitable, nécessaire et possible de récupérer progressivement pour d'autres affectations, au premier rang desquelles doit se situer la fonction résidentielle. Ainsi, alors que la politique des années soixante, essentiellement inspirée par une volonté de résorption de l'habitat « insalubre », ne se traduisait souvent que par une différence assez faible entre le chiffre des logements construits et celui des logements préalablement démolis, la récupération d'emprises à peine occupées a naturellement pour résultat un apport en chiffres nets beaucoup plus considérable au parc résidentiel de Paris, alors même que les nouvelles densités construites sont très modérées et les espaces verts et libres largement dimensionnés. Cette politique a été notamment amorcée à l'occasion des Z.A.C. de « Citroën-Cévennes », de la « Gare de Charonne », de la « Gare de Vaugirard ». Elle peut et doit se poursuivre.

- Parmi les opérations de ce type susceptibles d'être prochainement entreprises et qui seront, bien entendu, soumises, au fur et à mesure, à l'approbation du Conseil Municipal, il est possible de mentionner (1) :

– l'aménagement de **la Gare de Reuilly,** dont quelques bandes de terrains avaient été incluses dans le projet de « Z.A.C. des Gares » ; mais, à la suite des critiques notamment émises par la Commission d'arrondissement concernée, les discussions ont été reprises avec la S.N.C.F. et débouchent sur la possibilité de libérer cette emprise de manière presque totale ; sur cette base nouvelle, un projet de Z.A.C. sera prochainement soumis au Conseil de Paris.

– l'aménagement partiel de **la Gare de l'Evangile :** si, compte tenu des nuisances de l'environnement, il a été renoncé à l'idée de la construction d'un programme massif de logements à cet emplacement, il semble à l'inverse tout à fait possible de réaliser une opération de caractère plus réduit prolongeant le quartier habité existant, tout en ménageant les possibilités d'extension de la zone industrielle et artisanale « des Gazomètres »,

– une partie notable de **la gare de marchandises bordant la rue de Bercy,** en vis-à-vis des anciens entrepôts vinicoles, est également susceptible d'être réaffectée dans des délais assez proches, selon les négociations poursuivies avec la S.N.C.F.,

(1) La communication mentionnait également l'aménagement de l'îlot Chalon qui a fait l'objet quelques mois après d'un engagement effectif de la part de la Ville et figure donc parmi les opérations décrites dans les pages qui suivent.

Les abords du Bassin de La Villette et de l'opération située sur le terrain des anciens abattoirs se prêtent à une importante mise en valeur de l'espace public avec la disparition des entrepôts et la création d'une promenade plantée et à diverses opérations de réaménagement de certains îlots riverains.

La libération presque totale de la Gare de Reuilly par les activités de transport de marchandises doit permettre une réutilisation tout à fait nouvelle de ce vaste terrain en faveur des logements et des équipements publics.

La réalisation en cours de chantier du Centre Omnisports de Bercy amorce le réaménagement de cette grande emprise domaniale de la Ville de Paris, mais aussi celui de divers terrains voisins relevant de la S.N.C.F.

Face à Bercy et à ses plantations qui seront conservées, le secteur de Tolbiac sera principalement destiné aux activités industrielles et artisanales.

– **le terrain domanial de Bercy** lui-même, en dehors de la partie réservée au Centre International des Sports et à ses abords, ainsi qu'au futur parc et au regroupement des activités de grossistes en vins, peut, conformément aux orientations du Schéma de Secteur « Seine-Sud-Est », permettre, le long des rues de Bercy et Gabriel-Lamé, l'implantation de constructions de logements,

– les emprises S.N.C.F., ainsi que de la R.A.T.P., que traverse la **rue Montempoivre,** celles qui peuvent être réutilisées à l'emplacement de la gare de petite ceinture intermédiaire entre les Buttes-Chaumont et les anciens abattoirs de la Villette ou en bordure du faisceau des voies de la gare d'Austerlitz, dans le secteur « Chevaleret », certains terrains voisins du bassin de la Villette au sud de la rue de Crimée et de part et d'autre de cette dernière offrent d'autres exemples d'interventions d'aménagement possibles en faveur de la construction de logements.

• Le traitement de la **bordure de la rue de Flandre,** concernée par la réalisation d'un élargissement de voirie qui reste nécessaire et d'un équipement scolaire (CES) indispensable en raison de l'évolution de ce secteur, ne peut manquer d'être entrepris et implique également la rénovation de cet ensemble, au voisinage des terrains « Lebaudy ».

• Se situant de façon en quelque sorte intermédiaire entre les types d'intervention qui concernent soit des emprises peu occupées et susceptibles d'être assez facilement rendues disponibles, soit à l'inverse, des îlots fortement construits et qu'il est indispensable de rénover sur eux-mêmes, plusieurs autres opérations d'aménagement sont enfin concevables : par exemple à proximité de **la place de Stalingrad** dans le secteur « Flandre-Kabylie » près **du bassin de la Villette,** à la suite du départ inéluctable de diverses activités dans le secteur « Italie » où le principe de la Z.A.C. dite **« Tage-Kellermann »** et celui d'une autre intervention sur une partie du secteur dit **« Moulin de la Pointe »** a été adopté par le Conseil de Paris.

Il serait naturellement prématuré d'indiquer dès à présent le programme et le calendrier de ces interventions qui n'épuisent d'ailleurs pas celles qu'il sera concevable d'entreprendre progressivement dans Paris. Mais on peut voir, à cette simple énumération indicative, que la politique de constructions de logements et de réalisations des équipements qui y sont liés pourra et devra trouver un nouveau et large champ d'application au-delà des opérations actuellement en cours dans Paris.

B - Le lancement d'une nouvelle forme d'interventions

Par réaction, sans doute, contre les excès de la « rénovation bulldozer », comme l'ont cruellement qualifiée ses critiques, tout un courant d'opinion a tendu à faire de la réhabilitation de l'habitat existant la panacée de la politique du logement. Il est évident, en effet, que, pour une très large part, l'évolution du niveau et de la composition de la population parisienne au cours des prochaines années résultera davantage des divers phénomènes qui affecteront le parc ancien – et par exemple des dispositions en matière de loyers ou du rythme du desserrement dans des logements existants – que de l'importance de la construction neuve. Mais il paraît également résulter des études et interventions qui ont été récemment lancées que le simple appui à la réhabilitation des logements par le moyen d'aides publiques renforcées en matière d'information, de subventions voire d'acquisitions foncières ponctuelles, trouve très vite ses limites.

La nécessité pour toute réalisation lourde ou semi-lourde de réhabilitation de disposer de possibilités de relogement temporaire des habitants pendant que s'effectuent les travaux concernant leur appartement, implique la réalisation de constructions nouvelles. L'installation du confort dans des logements mal équipés puisque toujours de petite taille se traduit par ailleurs immanquablement par la perte d'environ 20 à 30 % du nombre des logements. L'objectif du maintien sur place de la population réclame donc, parallèlement, des constructions nouvelles qui puissent être entreprises. Les études effectuées à propos des 26 opérations programmées de réhabilitation de l'habitat font apparaître, en outre, dans certains cas des coûts de réhabilitation pour des immeubles vétustes si élevés qu'il paraît préférable d'envisager de les détruire et d'y substituer des constructions neuves.

Les opérations programmées de réhabilitation ne peuvent donc se limiter à la seule restauration et amélioration du bâti existant. Elles prendront la forme, dans une proportion qu'il n'est pas encore possible de déterminer, d'opérations mixtes alliant à la fois la réhabilitation et la rénovation. Il faut à cet égard noter que les études très détaillées du parcellaire dans les périmètres intéressés ont permis de découvrir de nombreux terrains inoccupés ou mal occupés qu'il est possible de bâtir.

Dans le cadre de ces opérations, d'autres problèmes doivent également être maîtrisés.

• Il apparaît tout d'abord que, dans la plupart des cas, le problème des activités industrielles et artisanales ne peut être complètement traité dans ce cadre. L'attention désormais apportée au maintien de cette fonction dans Paris interdit, comme il était d'usage autrefois, de proposer et de susciter leur départ, afin d'utiliser les emprises ainsi libérées pour des constructions nouvelles. Une telle attitude doit toutefois être modulée dans son application : certaines entreprises installées dans des locaux vétustes et dans de très mauvaises conditions d'environnement et de desserte ont besoin, pour survivre, de se déplacer ou de s'agrandir et pas seulement de se voir garantir leur maintien, telles qu'elles sont, là où elles sont ; parfois aussi une transplantation, à peu près neutre du point de vue de l'entreprise, peut suffire pour qu'une plus vaste opération de restructuration du domaine bâti soit possible sous réserve qu'elle soit destinée à un logement social ainsi qu'à des activités ou à des équipements.

• A ce point de vue également, on constate que la réalisation de certains jardins de proximité et d'espaces publics, l'élargissement d'une voie trop étroite, la création d'une placette, etc., dans ces quartiers susceptibles de réhabilitation qui le réclament pourtant de façon toute particulière, peuvent malaisément être obtenus dans le cadre de cette procédure de simples actions programmées.

Enfin, il apparaît que la réhabilitation « stricto sensu » peut compromettre des possibilités non négligeables d'aménagement dans des quartiers qui présentent des possibilités foncières importantes. Il ne faut pas perdre des potentialités de constructions neuves à caractère social par une attitude de conservation ou d'amélioration systématique d'ensemble de bâtiments bas, vétustes, dépourvus d'un intérêt architectural ou social particulier et par l'utilisation immédiate de telle ou telle opportunité. La rapidité d'utilisation d'un terrain n'est pas toujours rationnelle car elle peut compromettre le

déroulement ultérieur d'une action d'aménagement plus riche d'avenir. C'est d'ailleurs pourquoi les études de réalisation des opérations programmées ont dépassé le seul examen des immeubles à réhabiliter pour proposer de véritables choix d'aménagement dans lesquels se réintègreront les opérations ponctuelles.

Il en ressort généralement deux conclusions :

– d'une part, il apparaît que l'importance des acquisitions foncières ou immobilières que devra effectuer la commune ou l'organisme opérateur sera souvent prépondérante ; dans les secteurs d'action programmée ce pourcentage n'est jamais inférieur à 40 % ; les réactions réservées et les fréquentes réticences des propriétaires, notamment face au système du conventionnement, risquent même d'augmenter encore assez nettement cette nécessité d'intervention foncière de la collectivité publique et des organismes qui lui sont liés,

– d'autre part, et afin notamment d'aboutir à une utilisation rationnelle des terrains acquis, il apparaît souvent nécessaire de modifier ou d'adapter telle ou telle règle du plan d'occupation des sols (alignement, marge d'isolement, coefficient d'emprise, etc.), avec toute la procédure que cela suppose et qui est aussi longue et complexe que celle de la mise en place d'une Z.A.C.

C'est pourquoi, et sans que l'on puisse préjuger des conclusions définitives des études de réalisation, il apparaît d'ores et déjà que certains secteurs exigeront une intervention plus poussée de la collectivité. Il sera indispensable que la Ville avec son organisme opérateur, notamment l'Office d'H.L.M., mobilise des crédits d'un montant significatif afin de s'assurer une certaine appropriation des sols et de redistribuer les programmes entre l'habitat réhabilité ou neuf, les activités et les occupants collectifs.

Si l'on veut étendre le chiffre des logements à améliorer, mieux utiliser les possibilités de construire des logements neufs, intégrer dans ces aménagements certaines réalisations d'équipements et d'espaces collectifs, sans que cela signifie en fait des exigences de mise en œuvre ou une mobilisation de crédits publics beaucoup plus importantes, il sera parfois indispensable de recourir aux moyens juridiques et financiers que permet seule de réunir la définition d'un périmètre d'opération publique et d'un plan d'interventions et d'aménagement.

Il s'agirait là d'**une nouvelle génération d'opérations publiques d'aménagement et de rénovation-réhabilitation** qui prendrait corps dans les années à venir, conformément d'ailleurs aux indications du Schéma Directeur de Paris.

Ces interventions auraient, à vrai dire, des caractères bien différents de celles dont il a été précédemment traité : de manière générale, les secteurs concernés devraient être de taille beaucoup plus réduite et, le plus souvent, à l'intérieur d'un même secteur, composés de plusieurs îlots opérationnels pas nécessairement contigus ; d'autre part, et bien évidemment, la part des logements réhabilités par rapport aux logements nouveaux y serait beaucoup plus importante ; enfin, au lieu comme par le passé, de s'arrêter brusquement à la frontière de leur périmètre, ces interventions restreintes mais plus directes de la collectivité publique formeraient à la fois le moteur et le moyen d'une action beaucoup plus large et diffuse, à leurs abords, de réhabilitation par les moyens habituels qui peuvent lui être consacrés.

Le Schéma Directeur de Paris, approuvé par décret le 17 mars 1977, mentionne certains des secteurs qui, du fait de leurs possibilités de construction neuve, des problèmes posés cependant par le maintien des activités, mais aussi de la nécessité d'améliorer le parcellaire trop étiré et la trame urbaine inadaptée, réclament prioritairement ce type d'intervention : par exemple, « Mare-Cascades » (20e), « Réunion » (20e), « Ramponneau », au voisinage de la Z.A.C. de Belleville (20e), « Moskowa » (18e), où l'état de dégradation des immeubles et la nécessité de remodeler le réseau des voies et impasses très étroites semblent justifier souvent une intervention plus profonde que la seule réhabilitation, « Patay-Nationale », de part et d'autre de la rue du Château-des-Rentiers (13e), et « Chevaleret-Dunois » (13e).

Il ne s'agit naturellement que d'indications générales, et qui réclameront dans chaque cas une étude attentive de la part de l'Assemblée Municipale. L'ordre de grandeur des constructions nouvelles qui pourraient être édifiées dans des opérations de ce type paraît en tout cas non négligeable.

Il s'y ajoutera naturellement, dans des zones à dominante très accentuée de réhabilitation, certaines possibilités d'interventions ponctuelles rendant possible un certain volume de constructions neuves. Enfin, la réalisation d'une volonté d'aménagement d'un espace public (alignement de voirie, jardin, équipement scolaire, etc.) devra sans doute parfois requérir d'autres moyens que la seule mise en œuvre du mécanisme des réserves inscrites au P.O.S., lorsqu'une concrétisation relativement rapide de cette intention sera souhaitée.

Quoi qu'il en soit de ces indications, c'est sur la base des études effectuées et de l'analyse des difficultés rencontrées que la définition dans chaque cas des modalités d'action les plus opportunes devra s'effectuer et que de manière progressive pourraient s'engager quelques-unes de ces interventions.

Il s'agit bien là en tout cas de l'une des formes nouvelles que doit prendre la politique d'aménagement et de rénovation urbaine dans les années à venir.

C – Le problème de financement

L'examen de l'évolution des crédits budgétaires requis, de la part de la Ville dans les opérations d'aménagement et de rénovation sur la base des 18 opérations actuellement en cours, fait apparaître à partir de 1983 un infléchissement de plus en plus accentué de l'engagement financier prévisible. Parallèlement, la programmation des réalisations de logements révèle, à compter de cette date, la baisse des réalisations escomptées. **Un relais des actions entreprises – de manière qu'au fur et à mesure de l'achèvement des interventions actuelles, le lancement de nouveaux projets permette de maintenir, voire d'élever, l'étiage des réalisations de la Ville dans le domaine du logement – est donc tout à la fois indispensable et possible si les moyens de financement aujourd'hui accordés à cette action peuvent au moins lui être maintenus. Il convient de souligner que le temps nécessaire à la préparation, à l'approbation finale, à la mise en œuvre sous forme de permis de construire d'une opération est tel que les nouvelles entreprises dont la Ville lancerait la réalisation n'exerceraient d'effet budgétaire direct qu'à un moment précisément où les engagements relatifs aux opérations en cours connaîtront une baisse réelle et dégageront par conséquent une certaine marge de manœuvre pour cette nouvelle génération d'interventions.**

Il est naturellement indispensable cependant pour la Ville

de faire appel aux concours financiers dont elle peut disposer de la part de l'Etat. Les subventions accordées aux opérations en cours ont pour la plupart été fixées « ne varietur », soit à la suite des travaux d'une Commission mixte Ville-État en 1975, soit à l'issue de discussions spécifiques comme dans le cas des Halles. Aucun réajustement ne leur a été apporté depuis, même lorsque le supplément de coût d'une opération déterminée résultait, en fait, d'une volonté explicite de l'État (par exemple dans le cas de la Z.A.C. « Guilleminot-Vercingétorix »). Si, conformément aux engagements antérieurs, une subvention forfaitaire de 120 millions a été accordée à la Ville à propos de la réalisation de l'espace vert de la Z.A.C. « Citroën-Cévennes », elle n'a, à l'inverse, bénéficié jusqu'à présent d'aucune aide du F.A.U. pour la conduite de ses opérations. La plus grande concordance des objectifs d'urbanisme qu'elle poursuit avec ceux que recommandent et soutiennent ces instances de l'État devrait rendre plusieurs des futures interventions, qui ont été évoquées, éligibles à cette aide.

De même, la Ville ne peut manquer de faire appel aux aides que le Conseil Régional d'Ile-de-France a commencé de mettre en place dans le cadre de sa délibération du 27 novembre 1979.

Enfin, du point de vue du financement, non plus des opérations mais de la réalisation des logements qui y sont construits, il paraît souhaitable, pour certaines d'entre elles, existantes ou futures, de faire appel à d'autres formes de concours. Indépendamment des programmes destinés aux constructeurs sociaux de la Ville, la part de logements non aidés est jusqu'à présent vendue à des promoteurs privés pour des constructions, généralement en accession à la propriété – et d'un coût souvent élevé. Il semble souhaitable désormais de destiner une partie de ces réalisations de logements non aidés à **des programmes locatifs dont le loyer serait plafonné à un niveau intermédiaire et indexé sur l'indice de la construction.** Les investisseurs institutionnels qui disposent de liquidités importantes à investir nécessairement dans la pierre, sans trouver facilement à Paris de terrains pour le faire, devraient être intéressés par cette formule dans la mesure où ils accepteraient **un taux de rentabilité limité** pour leurs investissements.

***

Ainsi la politique d'aménagement et de rénovation conduite à Paris dans le cadre des Z.A.C., après les remaniements importants dont sa conception a fait l'objet au cours des deux dernières années, doit-elle connaître des développements nouveaux et importants et rester l'instrument essentiel de l'action de la Ville dans le domaine de l'urbanisme.

BILAN GLOBAL DES PROGRAMMES DES Z.A.C.*

Habitations : 24.160 logements dont 18.520 aidés.

Activités industrielles et artisanales : 65.300 m²

Commerces : 55.850 m²

Bureaux et activités tertiaires : 175.000 m²

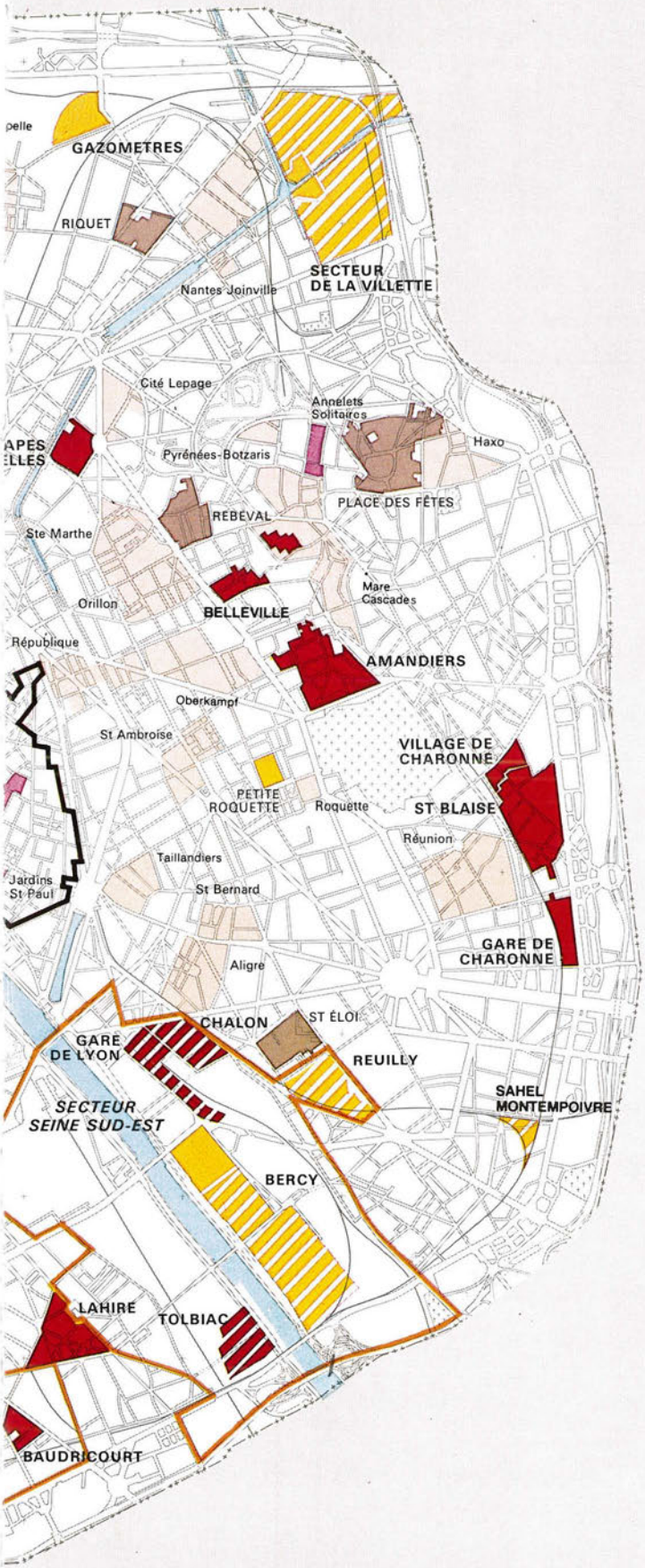
Espaces verts et voies piétonnes : 30 ha

Principaux équipements publics :

- Equipements scolaires
  - 25 écoles maternelles
  - 10 écoles élémentaires
  - 5 C.E.S.
  - 2 lycées d'enseignement professionnel
- Equipements socio-culturels
  - 18 crèches
  - 9 halte-garderies et 4 centres PMI
  - 9 clubs du 3e âge
  - 5 foyers de travailleurs migrants
  - 2 conservatoires de musique
  - 3 bibliothèques
  - 3 ateliers de création
- Equipements sportifs
  - 4 gymnases et 2 salles de sports
  - 1 piscine et 2 bassins de natation
  - 1 stade omnisports et 4 terrains d'éducation physique
- 1 hôpital de 700 lits

*Programme à la date de juin 1981 à l'exception des Z.A.C. des Halles et de l'Ancien Village de Charonne, non présentées dans ce numéro.

Moskowa
Clignancourt
Guy Moquet
Château Rouge
SAUSSURE
MONTMARTRE
CHAMPERRET
Batignolles
Place Clichy
Abbesses
BEAUJON
JEMM
GRANGE AUX B
Lafayette Trudaine
BEAUBOURG
HALLES
Ste Opportune
Quincampoix
Malar
Jean Nicot
Augereau
Gros Caillou
PSMV DU 7e ARRDT
PSMV DU MARAIS
Cler
Bosquet
Mazarine
GROS
BOULAINVILLIERS
BEAUGRENELLE
Ilot 3
St Placide
SABLONNIÈRE
CITROEN
CEVENNES
GARE DE
VAUGIRARD
ST CHARLES
PROCESSION
VANDAMME
FALGUIÈRE
GUILLEMINOT-
VERCINGÉTORIX
PLAINE DE VAUGIRARD
ABATTOIRS
DE VAUGIRARD
PLAISANCE
MARINIERS
ITALIE
TAGE
KELLERMANN



PRINCIPALES ZONES D'ACTION PUBLIQUE ENGAGÉES OU A L'ÉTUDE - 1981

- Zones de rénovation urbaine en cours d'achèvement
- Zones d'aménagement concerté (ZAC)
- Zones d'aménagement concerté en cours de création ou 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
- 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

LA REVISION ET LA RELANCE DES ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTE.

ZAC

Depuis le début de l'année 1978, et en un peu moins de deux ans et demi, il a été procédé à une vaste entreprise de redéfinition de la plupart des opérations de rénovation urbaine en cours dans Paris, dans la mesure où il était encore possible d'y procéder et dans les limites qu'imposaient l'avancement des travaux et les engagements financiers ou juridiques. Simultanément divers projets qui avaient fait l'objet d'études préalables, mais n'avaient pas encore été entrepris, ont été effectivement engagés ou relancés.

Au total, 18 opérations parisiennes ont fait l'objet de cet effort qui n'a pas beaucoup de précédents dans la conduite de l'urbanisme de la capitale.

Les mobiles et les orientations générales de cette entreprise ont été longuement décrits dans la première partie du présent numéro. Il s'agit à présent de présenter l'un après l'autre chacun de ces dossiers. Dans cette succession de « fiches d'opération », il a paru souhaitable, afin de se tenir au plus près de la réalité des décisions qui ont été prises par le Conseil de Paris dans cette période de travail intense, de reproduire de manière quasiment littérale les principaux passages de l'exposé des motifs des projets de délibération successifs qui lui ont été présentés.

Telle est donc l'origine et tel est donc le contenu des pages qui suivent. Aucune adaptation ou réécriture de ces textes, à l'exception parfois de quelques lignes de présentation, n'a été effectuée dans le but de tenir compte de telle ou telle évolution postérieure des opinions ou des situations, même si des coupures ont naturellement été apportées aux développements de caractère administratif et technique dont une Assemblée Municipale doit se préoccuper, mais qui ne constituent pas, dans leur détail, un réel sujet d'intérêt pour nos lecteurs... Il s'agit donc bien de l'essentiel de ces textes, en leur état brut.

Deux autres observations préalables s'imposent cependant.

L'aménagement des Halles figure au nombre des 18 dossiers qui ont été réexaminés ou relancés par la Municipalité parisienne au cours de cette période, bien que le caractère très général du P.A.Z. (Plan d'Aménagement de Zone) antérieurement défini, se soit prêté à la redéfinition profonde du projet, sans qu'il apparaisse indispensable de réviser ses dispositions juridiques. Mais cette opération d'urbanisme – l'une des plus importantes du monde en plein centre-ville d'une très ancienne cité – mérite à elle seule une présentation complète, en particulier lorsque l'avancement de toutes les composantes, multiples et complexes, de ce projet permettra de l'établir. Paris-Projet se propose cet objectif à l'occasion de l'un de ses plus prochains numéros.

L'ancien secteur Italie (13e ardt) n'a quant à lui pas été rattaché – et pour d'autres raisons – à cette description des orientations nouvelles de la politique de la rénovation urbaine. Non qu'il ne justifie – bien au contraire – une redéfinition profonde des objectifs et des moyens de la politique d'aménagement qui y était conduite. Après l'adoption d'un P.O.S. spécifique en 1977, consacrant l'abandon définitif de l'ancien projet, une délibération du Conseil de Paris en date du 23 avril 1979 a d'ailleurs fixé les principes de la politique d'urbanisme à conduire dans ce secteur. Mais celle-ci relève de la combinaison de plusieurs types d'action de la part de la collectivité publique, associant les moyens qu'offrent la réglementation du P.O.S., la définition d'actions programmées d'amélioration de l'habitat et la définition d'interventions opérationnelles.

Les propositions qui seront établies à la suite de la « délibération-cadre » précédemment citée et qui devront être soumises à l'Assemblée Municipale, ne sont donc naturellement pas incluses dans le présent dossier.

Celui-ci « photographie » donc, d'une certaine façon l'état de la question au moment où la Ville de Paris a pris les décisions d'urbanisme qui lui revenaient sur chacun des projets soumis à son examen.

La présentation de ces dossiers successifs ne respecte pas tout à fait l'ordre chronologique de leur introduction devant le Conseil de Paris. Cette considération de date a été conciliée avec l'intérêt de faire se succéder et de regrouper – au moins dans les pages de Paris-Projet – certaines opérations de nature ou d'ambition comparable. Sans, par conséquent, que cet ordre « d'entrée en page » ait un caractère très significatif, il sera préalablement traité des opérations où les modifications n'ont porté que sur certains éléments d'un projet largement réalisé ou très fortement engagé (Jemmapes-Grange-Aux-Belles, Rébeval, Baudricourt, Lahire) ; puis seront présentées des opérations complètement redéfinies sur des terrains principalement acquis auprès de la S.N.C.F. (Gare de Charonne ; Gare de Vaugirard ; Saussure). Viendront ensuite quelques très grands projets d'aménagement, très anciens, plus ou moins entrepris sur le terrain, mais qui se heurtaient à divers obstacles juridiques et urbanistiques et dont il a fallu procéder, là où cela restait possible à une large révision (Champerret ; Guilleminot-Vercingétorix ; Amandiers ; Saint-Blaise ; Belleville).

Enfin, les opérations les plus nouvelles – même si elles avaient fait l'objet de nombreuses études ou décisions de principe antérieures mais qui n'étaient pas effectivement lancées – seront décrites (la Z.A.C. Citroën-Cévennes à laquelle se rattache l'opération de St-Charles ; Gros Boulainvilliers ; Lyon-Bercy ; Chalon).

ZAC JEMMAPES - GRANGE-AUX-BELLES

I - L'affirmation d'une volonté de mise en valeur des abords du Canal St-Martin

La toute première origine de cette opération remonte à 1963 lorsque le Conseil Municipal de Paris a été saisi d'une étude d'aménagement concernant cet îlot, délimité par le quai de Jemmapes, la rue Louis Blanc, la place du Colonel Fabien, la rue de la Grange-aux-Belles, la rue des Ecluses-Saint-Martin (près de 6 ha). Il s'agissait en effet d'un îlot où la plupart des immeubles et des installations existantes présentaient un caractère vétuste et dégradé, où la nécessité de réaliser de nouveaux équipements publics se manifestait de manière indiscutable, et où, en outre, la collectivité publique (Ville de Paris ; Assistance Publique) disposait de plus de 60 % des emprises foncières. Mais cette opération était conçue surtout en relation avec l'un des plus grands projets d'urbanisme de l'époque : la création d'un grand axe Nord-Sud de circulation automobile rapide (à deux fois quatre files) devant relier la porte d'Aubervilliers à la porte d'Italie en traversant Paris de part en

part, et en provoquant la disparition du Canal Saint-Martin et la rénovation de l'ensemble des quartiers riverains selon des règles d'urbanisme (hauteurs ; gabarits ; densités) tout à fait nouvelles.

Sur cette voie nouvelle, venait en outre se brancher un élément « de rocade » constitué par le prolongement de l'avenue de Verdun jusqu'à la place du Colonel Fabien avec la création d'un véritable échangeur au croisement de « l'axe Nord-Sud ».

L'abandon définitif de ce projet, à la suite d'un vote du Conseil de Paris en décembre 1972, a conduit à l'élaboration par l'APUR d'un plan d'ensemble portant sur la mise en valeur des abords du Canal St-Martin et reposant sur des options totalement contraires : maintien du plan d'eau ; effort de réduction de la circulation et du stationnement automobiles à ses abords ; volonté de recomposition d'un site bâti qui ne soit pas en rupture avec le quartier environnant ; alternance de séquences le long des berges du canal tantôt encadrant ce dernier, tantôt s'ouvrant vers lui (1).

Cette orientation d'ensemble jointe, sur un point plus particulier, à la décision de préserver l'important hôtel industriel que forme la Cité Clémentel, a naturellement conduit à la refonte totale des premières études engagées dès 1963 pour la définition de cette opération.

Alors que, dans l'hypothèse du passage d'un flux de circulation considérable à la place de la voie d'eau, il était souhaitable de « tourner le dos » à cette artère et de composer l'aménagement futur autour d'espaces intérieurs à l'îlot, c'est évidemment un dispositif inverse qu'appelaient la disparition de l'axe Nord-Sud et la volonté de souligner l'intérêt du Canal et de modeler le paysage urbain environnant en fonction de sa présence.

Après un concours d'idées lancé à la demande du Secrétariat à la Culture,

conduit avec l'appui de la Ville de Paris, et dont l'équipe Labro-Orzoni a été lauréate, un nouveau plan d'aménagement de zone (P.A.Z.) était approuvé en décembre 1977.

Cependant, malgré les améliorations considérables apportées au fur et à mesure de l'élaboration de ce projet, quelques réserves graves pouvaient encore être élevées à son encontre :

– la hauteur de certaines constructions paraissait excessive, dans la mesure où un plafond de 37 mètres était maintenu pour cet îlot, alors que ce chiffre avait été réduit à 31 mètres pour les quartiers avoisinants et même à 25 mètres pour les abords immédiats du Canal afin d'éviter son « encagement » ;

– corrélativement, la densité de l'îlot dont la superficie représente 57 000 m² semblait un peu trop forte ;

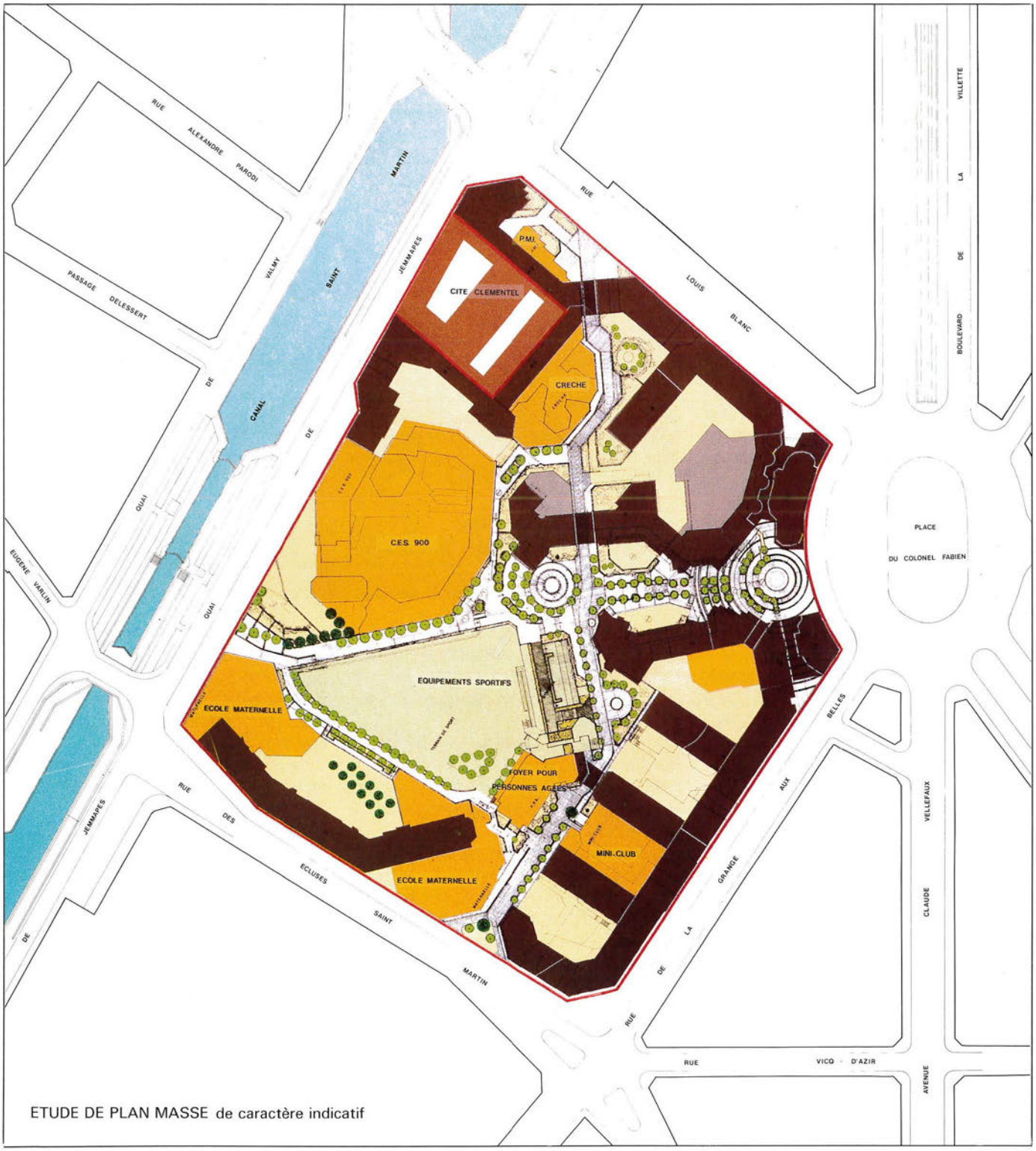
– la composition des espaces libres et des volumes bâtis n'affirmait pas de manière suffisante le cheminement piéton entre le quai de Jemmapes et la place du Colonel Fabien, ainsi que le parti d'aménagement d'ensemble du site du canal, marqué sur la rive gauche, par l'établissement d'un mail planté public ;

– ce dispositif avait en outre l'inconvénient d'entraîner la disparition d'une vingtaine d'arbres de haute tige.

Sans paralyser ni retarder la mise en œuvre de l'opération pour toutes les parties où aucun motif sérieux ne commandait sa révision, de nouvelles modifications ont donc été apportées au projet afin de fixer, de manière cette fois définitive, les caractéristiques de cet aménagement, dont la réalisation s'effectue aujourd'hui à un rythme rapide, comme en témoigne l'état des constructions achevées et des chantiers en cours, et contribue à l'effort entrepris pour la réhabilitation de l'Est Parisien.

(1) Cf. Paris Projet n° 17.

Ce plan masse de l'opération Jemmapes-Grange-aux-Belles – comme ceux qui suivront – concrétise et illustre les prescriptions du Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) présenté ci-après. Mais à l'inverse de ce document, il ne présente qu'une valeur indicative et nullement le caractère d'une obligation juridique qu'il serait impératif de respecter.



ETUDE DE PLAN MASSE de caractère indicatif

Tout en s'ouvrant largement sur le canal Saint Martin, l'opération de Jemmapes-Grange-aux-Belles respecte également l'alignement du domaine bâti qui borde les quais.

II - Le parti d'aménagement de la ZAC

Les modifications du projet ont porté sur les trois principaux points suivants :

1. **Affirmation d'un grand axe de circulation piétonne traversant en diagonale l'îlot, depuis la place du Colonel Fabien, jusqu'au quai de Jemmapes ;** ce cheminement figurait certes à l'ancien projet d'aménagement, mais il s'établissait dans des conditions difficiles : après la place du Colonel Fabien, il franchissait une sorte de goulet de 8 mètres de largeur, enserré entre des constructions de 12 à 13 niveaux, puis, après un brusque crochet rompant l'unité du tracé, il se poursuivait sur une étroite passerelle de 2,50 mètres à 3 mètres de largeur et à 6 mètres de hauteur, accolée au C.E.S. et surplombant le terrain de sport, avant de trouver son débouché sur un espace public de petite taille, dégagé en bordure du canal.

Ces dispositions ont été totalement revues :

- à partir de la place du Colonel Fabien, la largeur de la grande rue piétonne, qui formera le principal élément de composition de l'îlot, est fortement augmentée (une douzaine de mètres au minimum), alors que les hauteurs des bâtiments qui la bordent sont abaissées à l'intérieur d'un plafond de 31 mètres ; de sorte que les caractéristiques de cet espace public, en plan comme en volume, lui donnent une ampleur qui, sans abandonner l'idée voulue par les concepteurs du projet d'une sorte de « porte », un peu plus resserrée, ouvrant sur le cœur de l'îlot, lui font perdre son aspect d'un défilé exagérément étranglé entre des édifices trop élevés ;
- au delà, ce cheminement se poursuit en suivant la ligne naturelle du sol, et non plus en passerelle, et descend par paliers, selon un tracé plus direct et plus clair vers le canal ; sa largeur entre le C.E.S. et le terrain de sport est portée à une douzaine de mètres ; ce dispositif facilite le traitement du bâtiment scolaire et permet la conservation d'une dizaine d'arbres de haute tige ;
- enfin, un élargissement du front d'ouverture de ce passage public sur le quai de Jemmapes est obtenu grâce à un léger remodelage de l'organisation des volumes bâtis des équipements d'enseignement (C.E.S., école maternelle) qui bordent, de part et d'autre, ce débouché ; ainsi la pénétration et les vues depuis le canal jusqu'à la place du Colonel Fabien et le raccordement de cette grande allée piétonne au mail planté qui doit être réalisé le long de la voie d'eau peuvent s'établir dans des conditions nettement plus satisfaisantes.

2. **Abaissement de la hauteur de certains immeubles :** le plafond des constructions est systématiquement ramené de 37 à 31 mètres afin de donner à l'opération une volumétrie d'ensemble mieux adaptée aux caractéristiques de l'environnement. Cette réduction affecte en particulier les immeubles qui bordaient le cheminement diagonal et permet à la fois, comme il a été dit, de l'aérer et de l'élargir. Elle

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE approuvé le 17 décembre 1979

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

zone d'équipements

zone d'équipements sportifs

voies et places piétonnes

accès principaux à la zone

voies à élargir

ESPACES PRIVÉS

zone d'habitation et d'activités (bureaux - artisanat - commerce)

espaces verts

passage sous voûte

obligation d'implantation à l'alignement

arbres conservés

1 crèche

2 P.M.I.

3 foyer pour personnes âgées

4

5 C.E.S. 900

6 équipements sportifs (gymnase - terrain de sport)

7 centre international des anciens combattants

8 mini club

Plusieurs tranches de l'opération Jemmapes-Grange-aux-Belles sont achevées ou sur le point de l'être, en particulier le programme de 190 logements situé rue des Ecluses-Saint-Martin (arch. : Labro-Orzoni) qui présente une hauteur assez importante (10 niveaux) mais s'implante en défilement par rapport à la perspective du canal.

Ici, le chantier de construction de logements (arch. : J.C. Bernard) le long du quai de Jemmapes.

concerne également partiellement les constructions projetées le long de la rue Louis Blanc. A l'inverse, les hauteurs fixées en bordure de la rue de la Granges-aux-Belles et de la rue des Ecluses-Saint-Martin, comprises dans la limite des 31 mètres, apparaissent compatibles avec les caractéristiques du front bâti qui existe en vis à vis et sont maintenues. De même, la montée progressive des hauteurs le long du quai de Jemmapes est indispensable « pour enrober » le volume et les pignons de la Cité Clémentel.

3. **Remodelage de la disposition et de la composition des équipements publics :** le nouveau tracé du cheminement public implique une légère modification de l'implantation du terrain de sport : les espaces prévus pour les jeux de boules lyonnaises sont supprimés, dans la mesure où un équipement de ce type a été prévu dans le jardin public réalisé sur le terrain de l'ex-hôpital Villemin, de l'autre côté du canal ; la conservation des arbres existants derrière le bâtiment E, permettra l'aménagement d'un espace de jeux pour les enfants ; enfin, il sera cherché à éviter l'effet souvent ingrat de plateaux d'évolution trop strictement fonctionnels, comportant exclusivement des revêtements minéraux, et dépourvus de tout arbre et de toute végétation, afin d'obtenir la meilleure intégration possible entre les allées plantées, les espaces de jeux et les aires vouées à la pratique du sport. Les caractéristiques de la piscine ont par ailleurs été revues : compte tenu notamment de la présence de 4 piscines dans un rayon de 600 mètres de la Z.A.C., et de l'importance de la charge financière assumée par la Ville pour cette catégorie d'équipements, un bassin d'initiation sera seulement réalisé.

Le programme des écoles maternelles a été retouché en fonction du nouveau parti d'aménagement, de la réduction corrélative du programme de logements et d'un examen approfondi de la situation du quartier dans ce domaine : l'école située quai de Jemmapes comprendra cinq classes et s'ouvrira au Sud vers le canal Saint-Martin, en même temps qu'elle disposera de dégagements vers l'espace planté qui sera conservé en bordure du terrain de sport ; l'autre école, rue des Ecluses-Saint-Martin, sera au contraire légèrement renforcée et comptera huit classes plus une cantine.

Au total, le programme de l'opération Jemmapes-Grange-aux-Belles, tel qu'il résulte du plan d'aménagement actuel, connait une notable « dédensification ».

• La redéfinition du cheminement central et la réduction des hauteurs-plafonds amènent, par rapport au programme du dossier de réalisation de la Z.A.C. approuvé le 8 décembre 1977, une perte de surface constructible d'environ 6 500 mètres carrés *. Mais cette diminution affecte exclusivement la catégorie des logements non aidés, dont la part dans le total des surfaces destinées à la fonction résidentielle est ainsi en régression par rapport au programme adopté le 8 décembre 1977.

* Depuis l'adoption de ce programme qui constitue toujours un « chiffre enveloppe » qui ne peut être dépassé mais au-dessous duquel il reste possible de descendre, divers ajustements ont encore provoqué une légère « dédensification » du projet.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. JEMMAPES

à la date de Juin 1981

Habitations : environ 1.350 logements dont 920 logements aidés.

Activités industrielles et artisanales : 2.000 m²

Commerces : 4.000 m²

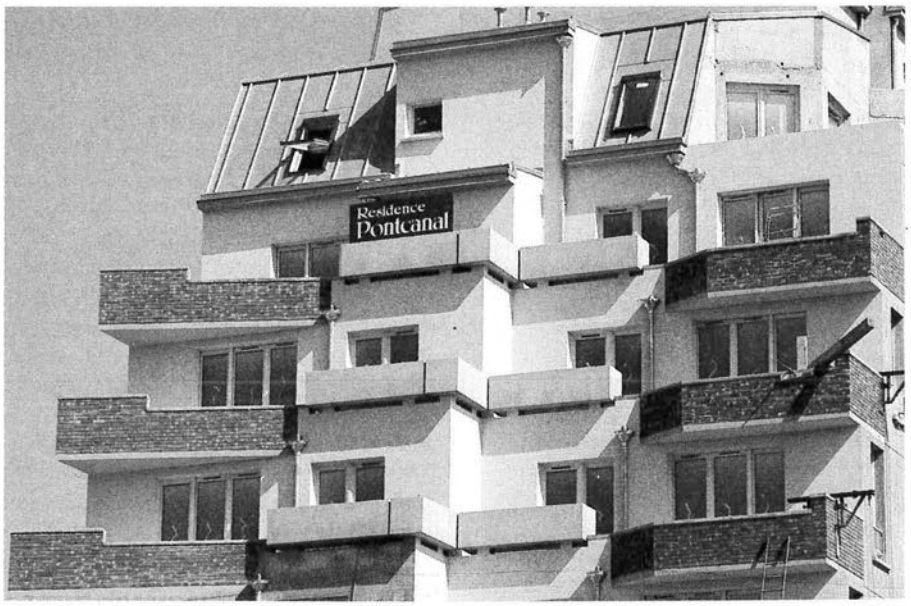
Bureaux : 15.000 m²

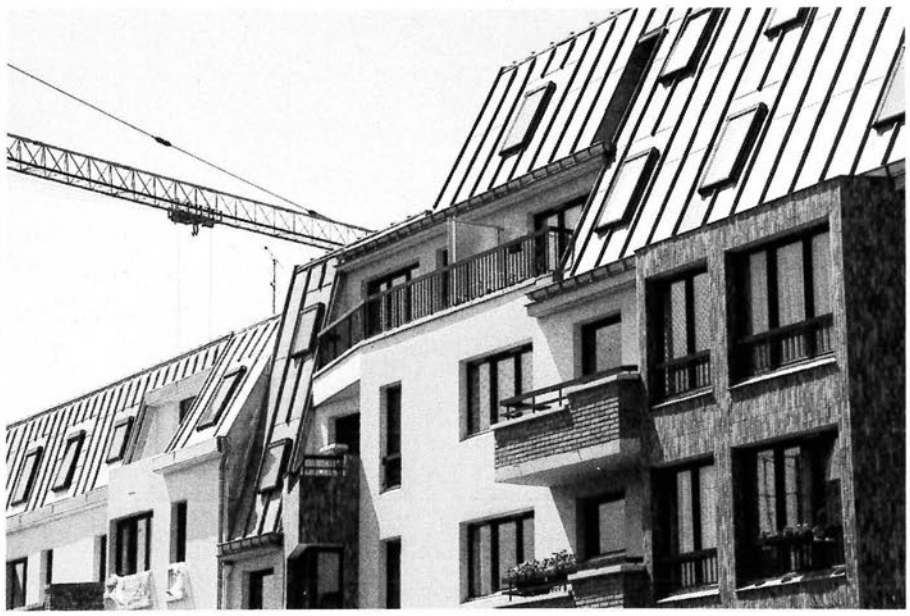
Equipements publics :

- Equipements scolaires
  - 2 écoles maternelles
  - 1 C.E.S. 900
- Equipements sportifs
  - 1 terrain d'éducation physique
  - 1 bassin d'évolution pour la natation
  - 1 gymnase
- Equipements socio-culturels
  - 1 crèche
  - 1 centre de P.M.I.
  - 1 foyer pour personnes âgées
  - 1 club de jeunes

Organisme aménageur : S.I.E.M.P.
(Société Immobilière d'Economie Mixte de la Ville de Paris)

La recherche d'un certain rythme dans l'expression des façades, dans le choix des matériaux, dans le traitement des couronnements évite de donner au bâtiment bordant la rue des Ecluses St-Martin (arch. : Labro-Orzoni) l'effet uniforme et monotone qu'aurait pu présenter, selon le plan masse d'origine, ce long et important immeuble.





Dans ces conditions l'opération comprendra de l'ordre de 800 logements aidés et 600 logements non aidés.

• Les locaux commerciaux sont réduits d'environ 1 000 m².

Par ailleurs, il est apparu que les surfaces affectées aux locaux professionnels (5 000 m²) seraient le plus probablement destinées à des activités tertiaires (bureaux d'études, professions libérales) dont un trop fort développement dans le quartier n'est pas souhaité. Il est donc proposé de les supprimer, ce qui permettra d'agrandir les espaces libres privés compris dans l'opération. Au contraire, les programmes spécifiques de bureaux (15 000 m²) et de locaux artisanaux (2 000 m²) sont maintenus à leur niveau antérieur.

Les surfaces globales destinées à l'habitat et aux activités sont ainsi réduites d'environ 12 500 m² ce qui permet un incontestable desserrement et allègement du dispositif d'aménagement.

Quant aux équipements publics, ils comprennent en définitive :

– un C.E.S. 900 dont la réalisation est extrêmement proche,
– deux écoles maternelles, l'une de 5 classes, l'autre de 8 classes,
– une crèche de 60 berceaux et un centre de P.M.I.,
– un foyer de personnes âgées,
– un club de jeunes en cours de réalisation,
– un ensemble d'équipements sportifs comprenant un terrain d'éducation physique de 5 200 m², un gymnase et un bassin d'évolution,

REBEVAL

La révision de ce plan d'urbanisme offre un autre exemple de refonte partielle d'un projet très largement engagé. Mais, alors que pour la Z.A.C. de Jemmapes-Grange-aux-Belles le schéma d'aménagement était respecté dans son ensemble, et recevait, dans ce cadre général maintenu, diverses améliorations importantes, la situation est toute différente dans le cas du secteur de rénovation Rébeval : l'essentiel de ce très ancien projet se trouvait en effet d'ores et déjà réalisé ou en cours de construction ; c'est donc sur le seul dernier îlot de cette opération – baptisé Rébeval-Villette – et dont la réalisation selon le dispositif initialement projeté se heurtait d'ailleurs à de multiples obstacles qu'a porté la redéfinition du plan ; mais celle-ci, tout en prenant naturellement en compte le contexte déjà créé par les immeubles récemment bâtis, a consisté dans un changement radical des principes d'aménagement qui avaient été autrefois retenus. Si elle s'est limitée à un seul îlot de ce secteur de rénovation, cette révision a ainsi présenté un caractère plus fondamental.

Une seconde particularité mérite d'être relevée : compte tenu du degré d'avancement de l'opération, le cadre juridique de cette redéfinition du plan d'urbanisme a été non pas celui d'une Z.A.C., comme pour les autres dossiers, mais celui de la définition d'un « secteur de plan-masse » intégré au P.O.S. de Paris et comportant les contraintes d'implantation et de volumétrie – définies à « trois dimensions » – qui s'imposent à la réalisation du programme.

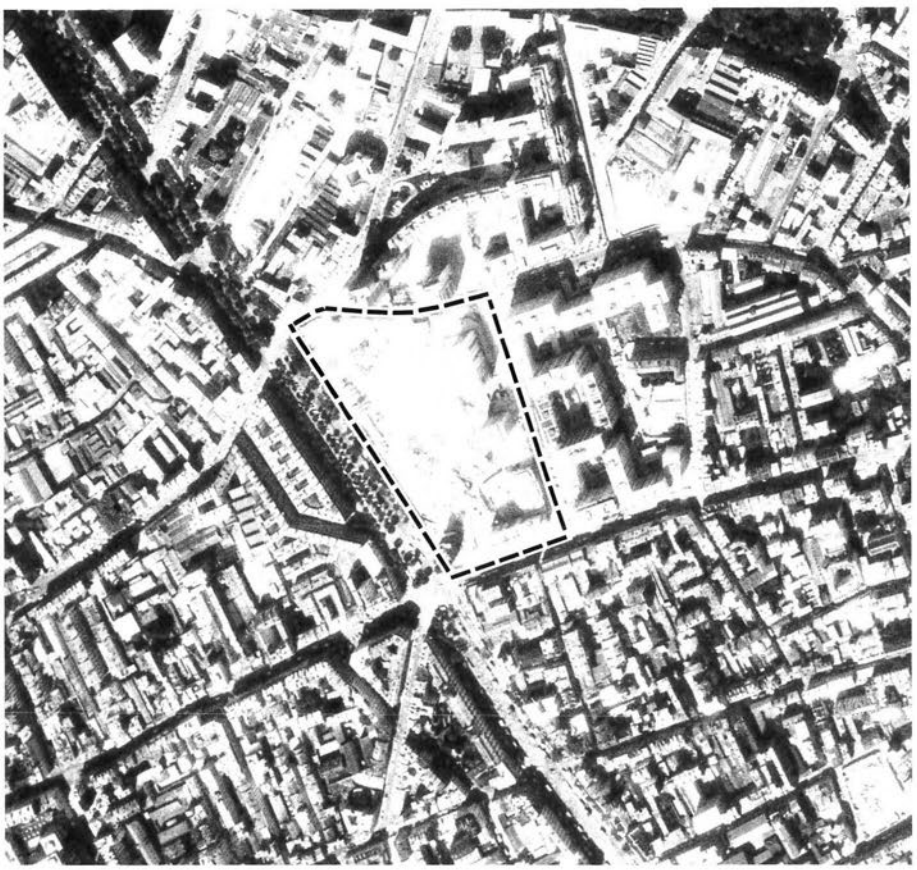
I - La nécessité de revoir en profondeur les conditions d'achèvement d'une opération très avancée

Depuis 1966, la Ville de Paris a engagé la rénovation d'un ensemble d'îlots compris entre les rues de Belleville, Rampal, Rébeval, Lauzin, de l'Atlas et le boulevard de la Villette qui faisaient partie de « l'îlot insalubre n° 7 ». Cette opération s'est déroulée dans le cadre du décret de 1958 concernant la rénovation urbaine et a été confiée, par tranches successives, à la Société Immobilière Rébeval, liée à la SCIC. L'opération ainsi entreprise se trouve (au moment de l'intervention de la révision de ce dossier) très largement avancée. Un ensemble de 1 850 logements est effectivement construit ou en cours de construction. Les réalisations ont porté sur l'îlot Nord (Rébeval, Atlas, Lauzin) et sur l'îlot Est (Rampal, Kuszner), ainsi que sur la frange Est de l'îlot Rébeval-Villette, en bordure de la rue Kuszner. L'achèvement de cette rénovation ne concerne donc plus que l'aménagement du reste de cet îlot, qui représente de l'ordre de 2,4 ha.

Mais il s'agit aussi de l'une des parties essentielles de ce projet, puisqu'elle en forme la façade sur la grande artère urbaine du boulevard de la Villette et le premier palier du mouvement de terrain qui monte vers les hauteurs de Belleville. Or, les dispositions d'urbanisme adoptées pour le traitement de cet espace, selon des conceptions déjà relativement anciennes, appelaient la critique ou réclamaient d'être remises en cause sur plusieurs points essentiels :

- deux immeubles de grande hauteur étaient prévus, l'un de 18 étages, l'autre de 16 étages, et, de manière générale la taille des constructions projetées était relativement élevée : de 10 à 12 étages ; de sorte que les futurs bâtiments, non seulement rompaient avec l'échelle des constructions avoisinantes qui bordent le boulevard de la Villette, mais encore masquaient ou niaient la ligne naturelle du relief ;
- un alignement en recul de 23 mètres était imposé sur le boulevard de la Villette afin d'en porter la largeur totale à 63 mètres ; inutile, dans la mesure où cet élargissement ne pouvait être obtenu en aval ou en amont, contestable d'ailleurs, même si ce résultat avait pu être atteint, cette disposition avait pour effet non seulement de briser l'unité du grand axe urbain que forme le boulevard, mais surtout de réduire considérablement la surface des espaces publics plus spécifiquement destinés aux habitants des futures constructions ;
- une place publique de 3 000 m², ouverte sur le boulevard de la Villette et bordée « en continu », sur l'ensemble de son pourtour, par un immeuble de 11 étages, formait par conséquent le principal espace libre de l'opération ; en même temps qu'une telle implantation ne permettait pas à cet équipement de répondre aux principaux besoins de la population la plus directement concernée, le grand développement linéaire de l'immeuble, qui l'encadrait et le dominait, s'opposait à toute « perméabilité » de l'îlot aux vues et aux cheminements vers les autres parties de l'opération.

Ces diverses remarques, les controverses auxquelles elles donnaient lieu, avaient amené le blocage complet du déroulement de l'opération après de nombreux mois. Indépendamment des frais financiers qui en résultaient, il est clair que cette intervention d'urbanis-



Pour le dernier terrain restant à aménager dans l'opération Rébeval, la confrontation brutale de deux types d'environnement : ci-contre les immeubles récents de la rue Kuszner ; ci-dessous, le front bâti de l'autre côté du boulevard de la Villette. La révision du projet a tendu à une meilleure harmonisation entre ces types de tissus urbains.

me, entreprise sous l'égide de la Ville de Paris depuis si longtemps, réclamait d'être achevée.

L'application des nouvelles orientations de l'urbanisme parisien imposait donc et pour l'ensemble de ces raisons, une redéfinition complète du parti d'urbanisme du secteur restant à aménager de l'îlot « Rébeval-Villette ».

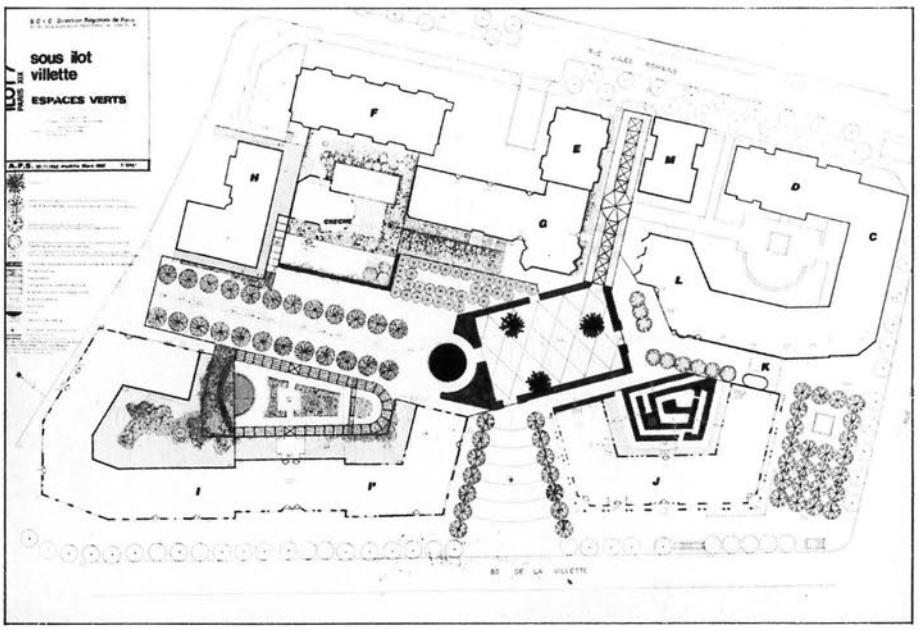
II – Le parti d'urbanisme

1. Le nouveau plan-masse, intégré au P.O.S. de Paris, repose sur un remodelage complet du dispositif d'implantation des bâtiments et de leur volumétrie, afin de mieux intégrer cette opération à son environnement et de mieux en respecter l'échelle.

• Il est renoncé à l'ancien alignement à 63 mètres du boulevard de La Villette, de même qu'à la création de la grande place publique, béante du côté du passage de cette voie, mais d'accès malaisé sur ses trois autres côtés, notamment pour les habitants de l'opération. L'espace public principal est transféré au cœur de l'îlot où il peut être aménagé sous la forme d'un véritable jardin. Les constructions nouvelles, au lieu d'être réparties de manière discontinue, s'implantent à l'alignement des voies existantes, tout en ménageant un jeu d'ouvertures, de placettes et de cheminements qui évitent tout effet de barrière et assurent l'accès vers l'espace vert central. Un contraste est recherché entre le pincement du carrefour Rébeval-Villette, qui devrait atténuer l'importance visuelle des « immeubles-tours » de la rue de l'Atlas, et un plus large débouché de la rue de Belleville, marquant fortement l'accès à cette voie traditionnelle.

• Les hauteurs excessives autrefois admises sont nettement abaissées : non seulement les deux constructions élevées qui étaient envisagées sont abandonnées, mais c'est dans son ensemble que la volumétrie de l'opération est réduite. Il est cherché, dans la définition des nouveaux plafonds, tout à la fois à retrouver une certaine cohérence avec les immeubles existants, en bordure du boulevard de La Villette, ou déjà construits le long de la rue Kuszner, et à épouser la pente naturelle du terrain : sur le front du boulevard, les cotes varient de 6 à 7 étages surmontés d'un étage en retrait (soit à une hauteur semblable à celle des vis-à-vis et des voisins) au lieu de R + 10 à R + 18 ; sur l'autre face de l'opération, les bâtiments futurs viennent se « raccrocher » aux constructions (R + 9) déjà entreprises le long de la rue Kusz-

Le retour à l'alignement sur le boulevard de la Villette, au lieu de dégager un espace peu satisfaisant en bordure d'une voie où la circulation automobile est très dense, permet de créer un jardin public important au cœur de l'îlot tout en l'ouvrant largement sur l'environnement.



ner ; de telle sorte que cet étagement des constructions accompagne et souligne le relief du sol.

2. L'effet conjugué de cette nouvelle implantation et de cette nouvelle volumétrie du domaine bâti permet de dégager au centre de l'îlot un vaste espace vert tout à la fois abrité des nuisances de la circulation automobile et largement ouvert sur le quartier :

- sa dimension, de l'ordre de 4 600 m², est plus d'une fois et demie supérieure à celle de la place publique antérieurement envisagée ; elle s'agrandit, en outre, visuellement des espaces intérieurs privés qui le bordent et le prolongent ;
- ce jardin est facilement accessible à partir de trois petites placettes bordées de commerces qui forment une transition entre la voie publique et l'espace vert auquel elles servent d'entrée, en même temps qu'elles assurent un support à l'animation urbaine de ce quartier : l'une à l'angle de la rue de Belleville, l'autre sur le boulevard de La Villette, la dernière sur la rue Rébeval ; d'autres pénétrations sont ménagées au moyen d'allées plantées, notamment à partir de la rue Kuszner et de la rue Rébeval. Ainsi, tout en bénéficiant de la protection indispensable par rapport aux nuisances de la circulation automobile, le jardin aménagé au centre de l'opération est tout autre chose qu'un espace intérieur plus ou moins « privatisé » : il se situe au confluent des principaux mouvements qui lient les îlots de la rénovation aux accès de transport en commun (métro Belleville, autobus) et à la vie quotidienne du quartier existant ;
- une construction basse destinée à des activités artisanales est implantée du côté de la rue Kuszner, alors que ce programme était autrefois localisé quasiment en sous-sol dans une partie peu accessible de l'îlot.

III - Le programme de constructions

Le remaniement du parti d'urbanisme a entraîné une réduction des surfaces construites de l'ordre de 18 000 m² H.O. sur les 90 000 m² antérieurement admis. Cette « dédensification » sensible, puisqu'elle porte sur le cinquième du programme, concerne exclusivement la réalisation de logements non aidés, alors que le nombre de logements sociaux prévus dans l'ensemble de l'opération Rébeval a été maintenu.

Les autres éléments du projet ont été conservés, même si leur implantation a été revue. Un immeuble de bureaux de l'ordre de 10 000 m², pour lequel un agrément a été délivré, trouvera place à l'angle de la rue de Belleville et du boulevard de La Villette, à proximité des accès de transport en commun et des principaux flux de circulation automobile. Un ensemble de locaux destinés à l'artisanat (de 600 à 1 000 m²) sera réalisé, mais au lieu d'être cantonnés au centre de l'îlot, ainsi qu'il avait été envisagé, ils occuperont, et dans de bien meilleures conditions de fonctionnement, le rez-de-chaussée du bâtiment H, rue Rébeval et, comme il a été indiqué, une construction basse ouvrant sur la rue Kuszner et sur une voie publique menant vers l'espace libre central (bâtiment M). Conformément à la politique entreprise en faveur des activités industrielles et artisanales, il n'a pas été prévu de percevoir une recette de charge foncière pour ces locaux au budget de l'opération. Les commerces (environ 5 000 m²) seront localisés le long des

Esquisse du projet d'immeuble de bureaux que devrait occuper le siège social de la C.F.D.T., à l'angle du boulevard de la Villette et de la rue de Belleville (arch. Sloan).

L'aspect ancien du débouché de la rue Rébeval sur le boulevard de la Villette.

principales voies, ainsi qu'autour des placettes et cheminements dessinés par le nouveau plan d'aménagement.

Indépendamment de ces dispositions qui concernent les divers éléments de programme dont la présence était prévue depuis l'origine dans l'îlot Rébeval-Villette, le réexamen de ce projet dans son environnement a également conduit à proposer d'y transférer la crèche dont la construction était jusqu'à présent projetée au centre de l'îlot Atlas. Il apparaissait, en effet, que cette implantation à l'ombre des immeubles-tours édifiés dans cet îlot était particulièrement peu satisfaisante pour un équipement de cette nature. Elle avait en outre, pour conséquence, d'accentuer l'encombrement de l'espace au pied de ces bâtiments élevés et d'entamer les surfaces libres qu'il fallait, à tout le moins, réserver à leur base, en contrepartie de leur taille. Au contraire, la localisation de la crèche au contact du jardin prévu dans l'aménagement de l'îlot Villette-Rébeval et une exposition au Sud, seront excellentes du point de vue des accès, de l'ensoleillement, du paysage urbain et de la qualité de l'environnement.

IV - La traduction réglementaire du nouveau parti d'aménagement

Le nouveau projet d'aménagement de l'îlot « Rébeval-Villette », revêt la forme juridique d'un « sous-secteur de plan-masse » intégré au P.O.S. de Paris. Cette procédure prévue par le Code de l'Urbanisme a été appliquée en plusieurs occasions, en particulier pour les abords du Canal Saint-Martin et du Bassin de La Villette ou encore, dans un esprit très voisin, pour les « hameaux et villas » de la zone U.L. Elle permet, par le moyen d'un plan coté dans les trois dimensions et d'un règlement particulier, d'édicter un ensemble de mesures spécifiques – et notamment des prescriptions d'implantation et de volume – beaucoup plus contraignantes que celles qui résulteraient de l'application pure et simple des documents habituels du P.O.S. ou même des règles ordinaires d'une Z.A.C. Le recours à ce système a paru, dans ce cas particulier, le plus opportun : en effet, l'opération de rénovation « Rébeval » a été menée sous l'empire du décret de 1958 antérieur à la définition du régime des Z.A.C. ; c'est pourquoi, lors de l'élaboration du P.O.S. de la capitale, ce secteur opérationnel (ainsi d'ailleurs que plusieurs autres zones de rénovation en cours de réalisation dans le même cadre juridique) a été inclus à ce document sous la forme d'une zone spéciale (dite « U.O. ») définissant les prescriptions particulières qui lui étaient applicables en fonction du plan engagé. Cette solution avait, d'ailleurs, été souhaitée par le Ministère de l'Equipement et du Logement. La formule d'un plan-masse intégré à la zone U.O. du P.O.S. assure, en effet, la définition rapide du projet d'aménagement à entreprendre, sans réclamer de bouleversement du régime juridique dans le cadre duquel il a été amorcé ; elle permet une définition très précise des contraintes d'urbanisme commandant les futures constructions tout en ménageant aux responsables de l'opération le soin de leur exacte traduction, notamment sur le plan architectural.

PROGRAMME DU SOUS-SECTEUR REBEVAL-VILLETTE
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 600 logements dont 250 logements aidés.

Activités industrielles et artisanales : 800 m²

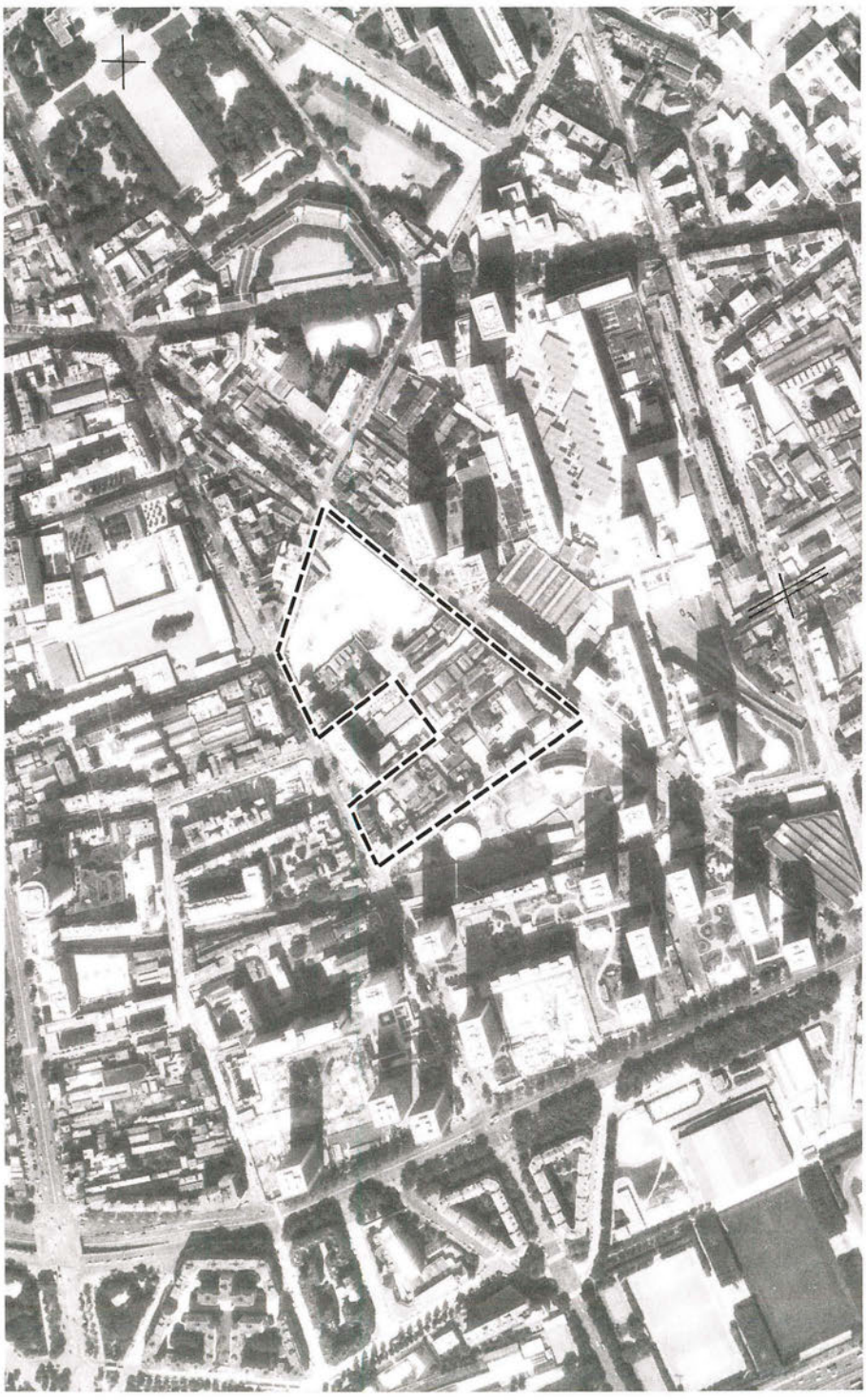
Commerces : 2 700 m²

Bureaux : 9.000 m²

Equipements publics :
- Equipement socio-culturel
  – 1 crèche
- Espaces verts : 4.500 m²

Organisme aménageur : S.C.I.R.
(Société Civile Immobilière Rébeval)

BAUDRICOURT



L'opération Baudricourt, engagée peu de temps avant que ne s'opèrent les profonds changements en matière de conception d'aménagement qui ont marqué les dernières années de l'urbanisme parisien, a fait l'objet de révisions successives qui en ont retardé la mise en œuvre. Bien que ces modifications (la réduction des hauteurs des immeubles notamment) soient allées dans le sens des observations ou critiques qui avaient été formulées, il est apparu que le plan d'aménagement de cette zone méritait encore que lui soient apportées certaines améliorations, de manière que cette opération réponde pleinement aux objectifs généraux de la politique d'aménagement que la Ville entend suivre désormais dans le secteur Italie.

Les emprises de l'opération Baudricourt s'inscrivent dans un environnement totalement destructuré où les réalisations conduites selon l'ancien plan d'urbanisme du secteur Italie qui restera inachevé se confrontent brutalement à l'ancien tissu urbain qui sera, par suite, maintenu beaucoup plus qu'il n'était initialement prévu. Cependant (ci-dessous) l'organisation des axes urbains existants peut donner une chance à la définition de la nouvelle composition urbaine de cet ensemble.

I - Les motifs de la révision du P.A.Z.

C'est en 1971 que dans le cadre du Plan d'Urbanisme de Détail du secteur « Italie » une opération avait été préparée sur l'îlot circonscrit par l'avenue d'Ivry, la rue de la Pointe d'Ivry, l'avenue de Choisy et la rue Baudricourt. La société anonyme d'H.L.M. « Le Logement Français) s'était vu confier, d'abord comme organisme constructeur puis comme rénovateur, l'aménagement progressif de ce secteur d'un peu plus de 3 hectares.

Le premier projet élaboré par cette société comportait la construction de 12 tours de 18 niveaux émergeant d'une dalle, conformément d'ailleurs aux orientations générales fixées pour l'ensemble de l'opération « Italie ». En 1975, ce plan-masse était cependant profondément remanié et ne prévoyait plus qu'un seul point fort à R + 18, maintenu dans le souci d'assurer une transition avec les tours avoisinantes de l'îlot Olympiades, alors que les autres réalisations étaient notablement écrêtées et que le dispositif d'ensemble, avec la disparition de la dalle, s'organisait désormais autour d'un axe piétonnier central.

Le Plan d'Aménagement, établi sur ces bases et pris en considération par l'arrêté préfectoral du 23 mars 1977, continuait pourtant de susciter de nombreuses réserves et de justifier des critiques sérieuses :

- Du point de vue des hauteurs, à la suite de l'enquête publique, il avait certes été décidé de ramener la tour de 19 niveaux à 13 niveaux seulement. Mais, compte tenu du parti général retenu pour l'opération, qui consiste à retrouver une échelle et une volumétrie plus proches des quartiers traditionnels de Paris et contrastant résolument avec les immeubles de grande taille qui se sont multipliés dans le secteur Italie, cette hauteur restait encore excessive. Surtout, en bordure du jardin public envisagé, le front quasi continu des constructions atteignait encore 9 à 13 niveaux et dominait et enfermait exagérément cet espace.

La densité de l'opération, considérée dans son ensemble, excédait d'ailleurs de plus de 10 % les possibilités maximales ouvertes par le plan d'occupation des sols du secteur Italie.

- La place faite, dans le programme de l'opération, aux activités artisanales, était tout à fait marginale : 500 m² utiles de locaux seulement étaient prévus. Or, l'îlot Baudricourt comptait encore cinq entreprises de fabrication regroupant plus de 150 emplois.

Par ailleurs, la création de surfaces plus importantes destinées à ce type d'activités industrielles ou artisanales apparaissait souhaitable dans un quartier où cette fonction était autrefois très fortement représentée, conformément à la politique générale engagée par la Ville de Paris en ce domaine.

- Plusieurs immeubles existants, sans intérêt architectural particulier, mais assez denses et en relativement bon état, étaient destinés à être démolis sans nécessité d'aménagement impérative et au prix d'expropriations parfois coûteuses (notamment pour les propriétés commerciales).
- Enfin, le parti d'aménagement retenu, s'il marquait un indiscutable progrès par rapport aux premières esquisses, grâce notamment à la proposition de deux cheminements piétons intérieurs à l'îlot, présentait l'inconvénient, surtout dans la partie Sud de l'opération, de définir de façon encore trop floue l'espace des voies piétonnes, et surtout, comme il a été dit, d'enserrer le jardin dans une bande de terrain étroite, étirée le long de la rue de la Pointe d'Ivry et dominée par des immeubles de hauteurs assez fortes (jusqu'à R + 10 avec deux étages en retrait).

Le nouveau projet a inclus la conservation de bâtiments en bon état dont la démolition ne s'imposait certainement pas : qu'il s'agisse de locaux affectés à des activités (rue de la Pointe d'Ivry) ou au logement (au croisement de cette rue respectivement avec l'avenue de Choisy et avec l'avenue d'Ivry).

II - Le parti d'aménagement

Le nouveau plan d'aménagement de zone cherche à répondre aux principales critiques ainsi adressées au projet antérieur qui n'avait peut-être pas su, sur tous les points, s'écarter de manière assez affirmée des conceptions anciennes de l'urbanisme du secteur Italie et aller jusqu'au bout de la logique nouvelle qui l'inspirait.

Il comporte cinq modifications principales.

1 - Dispositions en faveur du maintien et de l'accueil des activités industrielles et artisanales.

Ces dispositions, telles qu'elles sont figurées au P.A.Z., se présentent sous plusieurs formes.

- Les bâtiments en bon état de l'entreprise de matériel photographique située rue de la Pointe d'Ivry (environ 50 emplois), seront conservés, alors qu'ils étaient voués à être démolis ;
- Incluant cet établissement maintenu, et se développant, au Nord de celui-ci, jusqu'à la voie piétonne qui sera établie sur le tracé de la rue Charles Bertheau, sera créée une zone exclusivement affectée aux activités industrielles ou artisanales, permettant la construction de locaux de morphologie adaptée à la nature des activités qui y seront établies. Cette zone permettra la réalisation, soit d'immeubles industriels sur plusieurs niveaux en bordure de la voie nouvelle, soit de bâtiments de hauteur limitée à l'intérieur de l'îlot. La desserte principale de ces activités sera établie à partir de la rue de la Pointe d'Ivry ;
- Hormis cet ensemble exclusivement industriel et artisanal, deux zones permettent la réalisation de constructions de faible hauteur (5 m) qui recevront principalement des activités :

– la première desservie par l'avenue de Choisy, au Nord d'immeubles conservés, en limite de Z.A.C. ;

– la seconde comprise entre l'avenue d'Ivry et les futurs bâtiments implantés en recul.

La surface totale de plancher H.O. de locaux industriels ou artisanaux ainsi prévus atteindra 3 000 m² environ. Il ne sera pas perçu de charge foncière lors de la cession des droits à construire concernant les locaux artisanaux. Cette mesure permettra de limiter le loyer annuel de ces locaux à un niveau compatible avec l'installation d'entreprises de cette nature.

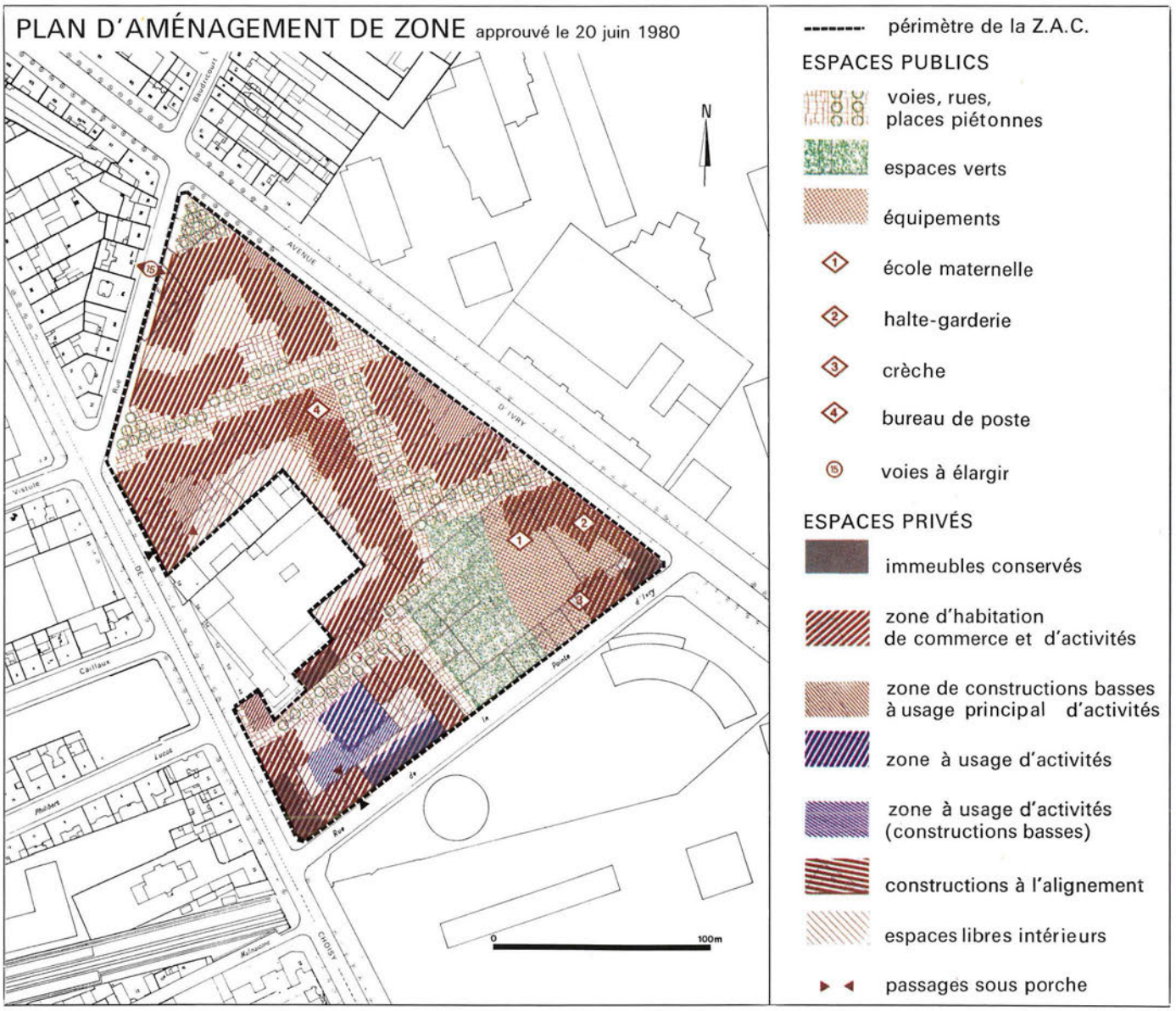
2 - Abaissement de la hauteur de certains immeubles.

Le plafond des constructions est ramené pour l'ensemble de la Z.A.C. de 53 à 31 m, afin de constituer un ensemble de volumes bâtis en harmonie avec la hauteur moyenne des constructions traditionnelles du secteur. Cette limitation intéresse au premier chef l'immeuble-tour de l'avenue d'Ivry, qui est réduit de 18 à 10 étages. Mais elle touche également la hauteur des bâtiments situés à proximité de l'espace vert public, qui a été sensiblement minorée, puisque de 11 à 12 étages ces immeubles ont été ramenés à 5, 6 et 8 étages.

Ces mesures permettront de donner un aspect plus satisfaisant et plus dégagé aux espaces publics créés, jardin et voies piétonnes.

3 - Augmentation du nombre des immeubles conservés.

Après un examen approfondi des immeubles existants, tant en ce qui concerne leur importance et leur aspect extérieur que leur équipement et l'état des parties communes, le nombre des immeubles maintenus a été porté de 2 à 6, et permettent la conservation d'une quarantaine de logements indépendamment du petit bâtiment industriel déjà mentionné.



4 - Redéfinition du tracé des voies piétonnes et de l'emprise du jardin.

La conservation d'un plus grand nombre d'immeubles existants et l'affirmation de la vocation industrielle et artisanale de la partie Sud-Ouest du secteur, ont conduit à revoir le tracé des cheminements piétons prévus, autour desquels s'ordonne le cadre bâti. Le dispositif adopté vise ainsi à retrouver une organisation d'îlot et à accroître les possibilités de pénétration de l'espace public vers l'intérieur de l'opération par rapport au plan initial :

– la voie piétonne débouchant sur l'avenue d'Ivry a été déplacée vers le Nord de façon à réserver un emplacement mieux adapté aux besoins spatiaux des équipements ; une place publique sera créée à l'intersection de cette voie piétonne avec le cheminement Nord-Sud ;

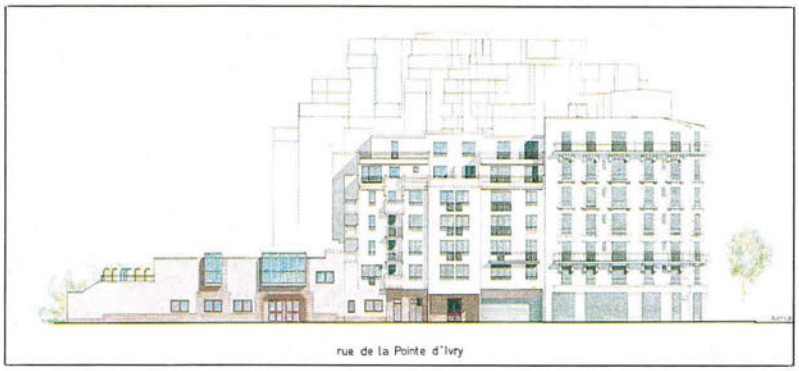
– une nouvelle liaison a été prévue à l'emplacement du tronçon Ouest de la rue Charles Bertheau, qui admettra les véhicules – par exception, car les autres voies ne seront ouvertes qu'aux piétons, aux services et aux véhicules de sécurité – afin d'assurer la desserte d'aires de stationnement privées existantes et celle des locaux du secteur réservé aux activités industrielles et artisanales ;

– enfin, un passage piéton marquant franchement la limite du jardin public, prolongera vers le Sud le cheminement principal et reliera le cœur de l'opération aux équipements publics scolaires situés, hors opération, de l'autre côté de la rue de la Pointe d'Ivry.

Pleinement ouvert sur ce réseau de cheminements piétons redessiné et complété, le jardin public est réorienté dans le sens Nord-Sud, de telle sorte qu'aucune barrière de constructions ne le coupe du quartier nouveau dont il doit constituer un des principaux attraits.

Selon les études antérieures l'espace libre public, bien exposé au Sud, présentait une configuration allongée et se trouvait bordé par les façades d'un front d'immeubles relativement élevés, implantés directement en limite des emprises du jardin. Il est désormais prévu de dégager l'espace vert de ces constructions qui l'emprisonnaient quelque peu. A cette fin, leur disposition a été revue, leur hauteur réduite et une voie piétonne les sépare du jardin qui, tout en conservant une ample fa-

En cohérence avec la conservation de certains bâtiments existants, les réalisations nouvelles (arch. : J.C. Bernard) s'abaissent vers l'espace vert où est implantée la crèche. Cependant, en bordure du cheminement intérieur, les bâtiments prévus, d'une hauteur plus importante et destinés au logement social, recherchent à l'intérieur de cette volumétrie une diversité d'expression et de traitement (arch. : Holley).



çade sur la rue de la Pointe d'Ivry, s'enfonce profondément dans le cœur de l'îlot au lieu de s'étirer à sa périphérie, et vient rejoindre le grand cheminement interne de l'opération. Ce jardin public de 3 100 m² est en outre visuellement agrandi par les cours et les jardins de la crèche et de l'école maternelle qui en sont limitrophes et peuvent se trouver en communication avec lui.

Cette organisation nouvelle de l'espace vert s'accompagne d'une nouvelle localisation des équipements publics. La halte-garderie et le foyer, accessibles par l'avenue d'Ivry, l'école maternelle desservie par une voie piétonne et la crèche par la rue de la Pointe d'Ivry, sont disposées en couronne autour de leurs terrains de jeux et bénéficient d'une large ouverture au Sud-Ouest vers l'espace vert public ; les salles et les classes sont tournées vers les jardins intérieurs.

III – Le programme

En définitive, le programme de l'opération Baudricourt tel qu'il était défini antérieurement par le P.A.Z. subit une dédensification qui représente un peu plus de 10 % des superficies maximales de plancher de l'opération. La réduction de hauteur des constructions, l'amélioration de la configuration des équipements publics, la conservation de trois immeubles supplémentaires, l'affectation d'emplacements aux activités artisanales ont pour effet de réduire de 106 000 m² à 93 000 m² les surfaces de plancher H.O. susceptibles d'être affectées à l'habitation (soit de l'ordre de 900 logements dont environ 700 logements aidés). Mais cette réduction par rapport au projet antérieur ne porte que sur le chiffre des logements non aidés et de ceux qui sont construits à l'aide de prêts conventionnés.

- Les locaux commerciaux seront corrélativement réduits de 1 600 à 1 200 m² de plancher H.O.
- La surface maximale affectée aux locaux artisanaux est en très sensible augmentation, puisqu'elle atteindra 3 000 m² de plancher H.O. au lieu de 600 prévus antérieurement.
- Un programme de bureaux de faible importance (400 m² H.O.) sera maintenu dans l'opération.

Quant aux équipements publics, ils comprennent en définitive :
- une école maternelle de six classes,
- une crèche de 60 berceaux,
- une halte-garderie,
- un foyer pour femmes isolées,
- un bureau de poste,
- un jardin public de 3100 m².

En outre, la création de voies piétonnes publiques porte sur 7 300 m² de terrains à inclure au domaine communal. De même, 400 m² de sol devront être cédés en vue de la mise à l'alignement de la rue Baudricourt dont l'emprise est portée à 15 mètres.

* * *

Cette modification du projet de la Z.A.C. Baudricourt achève ainsi de traduire la complète remise en cause des conceptions d'urbanisme qui avaient présidé à la définition de l'opération Italie.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. BAUDRICOURT
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 900 logements neufs dont 750 aidés et 57 logements conservés.

Activités industrielles et artisanales : 3.000 m²

Commerces : 1.300 m²

Bureaux : 400 m²

Equipements publics :
- Equipement scolaire
  - 1 école maternelle
- Equipements socio-culturels
  - 1 crèche
  - 1 halte-garderie
  - 1 foyer pour personnes isolées
- Espaces verts : environ 3.000 m²

Equipement divers :
- 1 bureau de poste

Organisme aménageur : Société d'H.L.M. le Logement Français

ZAC LAHIRE

Bien qu'elles relèvent de la même inspiration que pour la Z.A.C. Baudricourt, les retouches apportées à cette opération sont de moindre importance, compte tenu du degré d'avancement de sa réalisation sur le terrain.

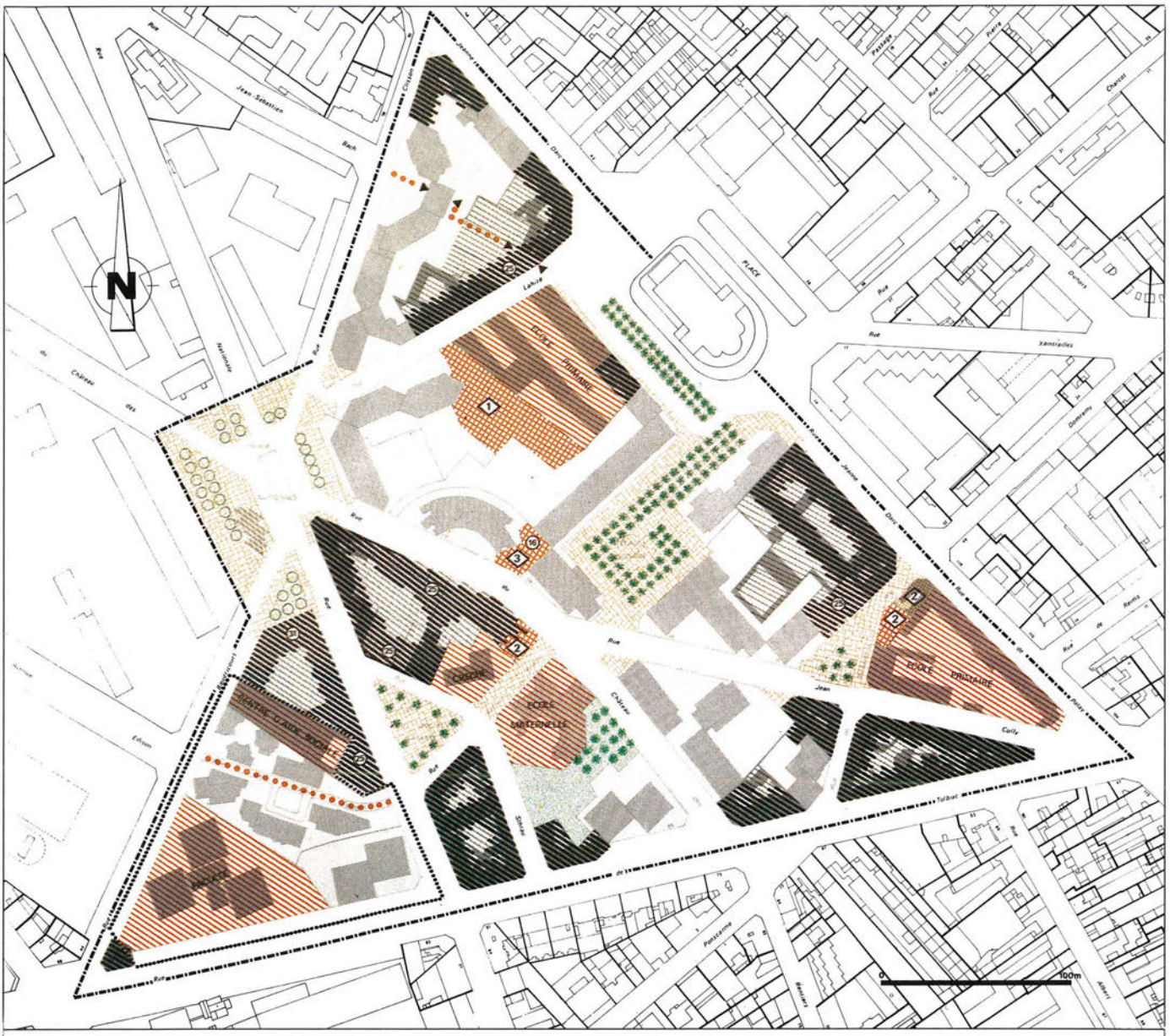
Cette intervention, comme celle du secteur Italie, a en effet été étudiée, dès 1967, dans le cadre juridique des plans d'aménagement de détail, puis adaptée par la suite afin de répondre aux caractéristiques et à la procédure des Zones d'Aménagement Concerté.

Elle concernait une emprise d'environ 12 hectares, de forme à peu près rectangulaire et circonscrite par les rues Jeanne-d'Arc, de Patay, de Tolbiac, Baudricourt et Clisson. L'opération portait sur la réalisation de 1 600 logements environ dont la moitié d'H.L.M., ainsi que des équipements publics correspondants, mais entraînait la démolition de 850 logements de petite taille. Le Plan d'Aménagement de Zone approuvé en décembre 1971, après une délibération favorable du Conseil de Paris prononcée un an plus tôt, exprimait les conceptions urbanistiques les plus généralement suivies à ce moment. Les constructions projetées se présentaient sous la forme d'une combinaison d'immeubles développant un important linéaire de façades ou de tours de grande hauteur, disposés selon un plan libre s'affranchissant le plus souvent du respect de l'alignement. Le plafond général des constructions était fixé à 38 mètres ; toutefois six groupes d'immeubles pouvaient dépasser cette limite puisqu'ils pouvaient culminer à une hauteur maximale de 100 mètres.

En 1975, il était cependant décidé de revenir sur cette mesure et de s'en tenir à la règle des 38 mètres pour toutes les réalisations envisagées ; ainsi le « secteur Lahire » n'a-t-il pas vu s'édifier des constructions d'une trentaine d'étages à la différence du « secteur Italie » voisin. A cette même époque, une double modification au plan d'urba-

Deux architectures dans une confrontation directe qu'adoucissent la présence et la perspective de l'espace libre : la nouvelle Faculté des Sciences (arch. : Andrault-Parat), les logements sociaux des « Hautes Formes » (arch. : Portzamparc-Benamo).

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE approuvé le 2 mars 1981



périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

espaces verts

plantations existantes

voies, places piétonnes

équipements existants

équipements projetés

① école maternelle

② extension d'équipement public

③ équipement social

affectation
en cas de reconstruction

② extension d'équipement public

secteur de plan masse

ESPACES PRIVÉS

immeubles conservés

constructions récentes
ou en cours

zone d'habitation,
de commerce et divers

espace libre

constructions à l'alignement

zone de constructions basses
à usage de loisir
et d'animation

passage ouvert au public

passage sous porche

(36) plafond des constructions

nisme était également décidée, afin de prendre en compte de nouveaux projets : celui de la Faculté des Sciences de Tolbiac (arch. : MM. Andrault et Parat) et celui de l'ensemble d'habitation des « Hautes Formes » (arch. : M. de Portzamparc et Mme Benamo).

Malgré ces refontes successives, le nouveau P.A.Z. approuvé en janvier 1978 sur ces bases, réclamera encore une adaptation limitée, mais non dépourvue d'importance.

• Cette modification ne pouvait que présenter une incidence faible, au regard de la surface de la zone et des chiffres du programme, car, à mesure que se poursuivaient les remises en cause et les diverses révisions de ce dossier, sa réalisation était naturellement entreprise dans le cadre de chacun des plans tour à tour en vigueur. Fin 1979, 1 680 logements environ se trouvaient déjà bâtis ou en cours de construction, de même qu'une part importante des équipements publics. Seuls cinq emplacements, de superficie réduite et dispersés sur l'ensemble de la Z.A.C., restaient encore disponibles.

• Toutefois, la Ville de Paris n'a pas cru possible ni souhaitable de laisser cette opération à l'écart de cette politique d'ensemble :

– Tout d'abord, certains éléments du dispositif d'aménagement devaient être réajustés, soit du fait de la remise en cause de certaines données du programme – par exemple la renonciation décidée par l'Etat à la construction de diverses annexes à la Faculté de Tolbiac – soit en raison de la volonté nouvelle de préserver quelques immeubles en bon état qui étaient inutilement voués à la démolition et d'assurer un meilleur raccordement des constructions futures avec le quartier existant.

– En second lieu, il est apparu nécessaire de reconsidérer le périmètre de l'opération afin de prendre en compte l'aménagement indispensable de la place Nationale.

I - Les réadaptations du dispositif d'aménagement

Du fait du développement des réalisations immobilières de la Z.A.C. les réajustements apportés au P.A.Z. ne présentent qu'une portée modeste, puisqu'elles ne concernent – en dehors de la place Nationale – que cinq emplacements de taille peu importante, puisque le plus vaste de ceux-ci, situé au Sud de la rue du Château des Rentiers, n'excède pas 3 000 m² au sol.

Une plus grande attention a été apportée à la prise en compte du tissu urbain existant – très différencié puisqu'il est composé tantôt de groupes d'immeubles de facture ancienne, ou tantôt des réalisations récentes de la Z.A.C. La hauteur et l'échelle des immeubles envisagés ont été volontairement limitées à un niveau voisin de celui des constructions traditionnelles du secteur. Cette orientation se traduit, par exemple, dans les dispositions nouvelles définies pour l'aménagement de la pointe de l'îlot situé au Nord de l'ensemble des Hautes Formes. Un programme de bureaux de hauteur moyenne (5 à 8 étages) y est maintenu, tandis qu'un ensemble d'habitations, d'importance réduite, sera construit dans un épannelage modéré (5 étages), bien intégré au tissu voisin existant (centre social Baudricourt) ou projeté, suivant un parti architectural qui devra être accordé avec les espaces exté-

PROGRAMME DE LA Z.A.C. LAHIRE
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 1.800 logements neufs aidés et 1.000 logements conservés.

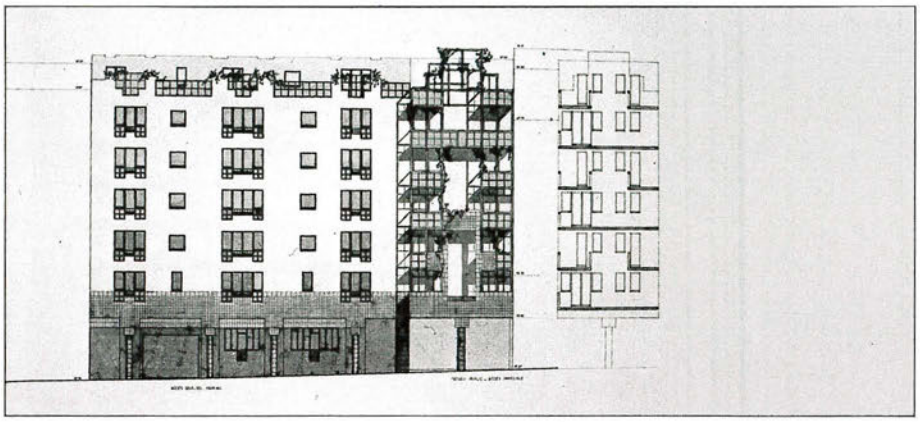
Commerces : 2.200 m²

Bureaux : 26.000 m²

Equipements publics :

- Equipements scolaires
  - 2 écoles maternelles
  - extension d'une école élémentaire
- Equipements socio-culturels
  - 1 foyer de travailleurs migrants
  - 1 foyer de jeunes travailleurs
  - des ateliers et logements d'artistes
- Espaces verts : 2.000 m²
- Espaces publics :
  - aménagement piétonnier de la place Souham
  - aménagement de la Place Nationale
- Faculté des Sciences de Tolbiac

Organisme aménageur : S.A.E.M.A.R. Lahire
(Société Anonyme d'Economie Mixte d'Aménagement et de Rénovation Lahire)



Ce projet de logements sociaux (arch. : Bardet), rue Lahire, ménage une liaison piétonne au travers de l'îlot, en bordure de laquelle seront édifiés des ateliers d'artistes.

rieurs et les constructions de l'ensemble des Hautes Formes.

Des espaces publics plantés seront aménagés à la pointe de l'îlot dans le cadre de l'opération de restructuration de la place Nationale.

Le même souci de reconstitution d'un espace urbain cohérent a présidé à la révision des dispositions concernant l'îlot compris entre la rue du Château des Rentiers et la place du Docteur Navarre, le seul dont la reconstruction n'était pas encore engagée.

La conservation des principaux immeubles en bon état bordant la rue Nationale et en retour vers la rue du Château des Rentiers est proposée de même que celle d'un bâtiment industriel, rue Sthrau ; les nouveaux aménagements envisagés s'attachent par leur morphologie et par leur implantation à retrouver une meilleure harmonie avec les constructions avoisinantes : la hauteur de l'immeuble de bureaux est ramenée à 5 ou 6 étages au lieu de 10 ; la reconstitution d'une certaine continuité bâtie est également recherchée à l'occasion des constructions nouvelles de logements.

Le même type de préoccupations s'exprime encore en ce qui concerne les autres emplacements dont l'aménagement n'était pas encore entrepris (120, rue du Château des Rentiers pour un petit équipement de voisinage ; 2-4, rue Lahire pour des logements ; rue de Domrémy et de Richemont où se trouvent associées la conservation d'immeubles et d'activités commerciales existantes, l'extension d'un équipement scolaire et la réalisation de constructions nouvelles destinées à l'habitat).

Chacune de ces interventions s'accompagne de mesures tendant à l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons (tronçon Nord de la rue Sthrau desservant une crèche et une école maternelle, cheminement nouveau entre la rue Jean-Sébastien Bach et la place Jeanne d'Arc, etc...).

II - L'extension du périmètre de la Z.A.C. en vue du réaménagement de la place Nationale

Le vaste carrefour formé par la place Nationale presque entièrement affecté au trafic automobile, étiré entre les façades et les pignons de bâtiments à la fois longs et élevés, forme l'un des principaux espaces publics du quartier et pourrait constituer l'un des points forts de son paysage et de son organisation. Il est apparu, que la restructuration de cette place ne pouvait se borner au seul traitement de la voirie et serait donc possible dans de meilleures conditions si elle se trouvait comprise dans l'opération d'aménagement voisine.

Bien qu'il n'appartienne pas aux dispositions de P.A.Z. de détailler l'organisation du domaine public de voirie, et que les études en cours doivent être précisées, les principes de cette restructuration de la place Nationale sont d'ores et déjà définis.

Il sera procédé à une réduction de l'espace réservé à la circulation automobile et à une extension corrélative des chaussées et terre-pleins réservés aux piétons, mais aussi à une restructuration de la morphologie de la place, compte tenu en particulier de la conservation des bâtiments existants à l'angle de la rue du Château des Rentiers et de la rue Nationale. La réalisation d'espaces verts, mais aussi de quelques volumes bâtis très bas, marquant les uns et les autres la bordure de la place, a été jugée indispensable pour lui redonner un meilleur dessin, mais aussi une chance d'animation (cafés, commerces, jeux de boules ou jeux d'enfants, etc...).

Au total, ces diverses dispositions se traduisent par une légère augmentation du programme de logements, notamment de caractère social, et par un renforcement des équipements et des espaces publics.

La place Nationale dans sa situation actuelle appelle, à l'évidence, un réaménagement, afin d'y dégager un espace urbain de qualité pouvant former un centre d'intérêt et d'animation pour ce quartier.

DOMES

BRIVIS
brivis

ZAC GARE DE CHARONNE

Le lancement de cette opération constitue un premier exemple de toute une série d'interventions portant sur des parties du domaine de la S.N.C.F. devenues inutiles au service public du transport ferroviaire et susceptibles d'être réaffectées à d'autres usages. La récupération par la Ville de Paris de telles emprises pour la réalisation d'aménagements à forte dominante d'habitat social constitue d'ailleurs l'une des orientations maîtresses du Schéma Directeur de Paris adopté par décret le 17 mars 1977.

La Z.A.C. de la Gare de Charonne, comme la Z.A.C. de la Gare de Vaugirard et la Z.A.C. de Saussure, illustre cette politique, comme le feront à l'avenir d'autres opérations à la Gare de Reuilly, sur les terrains S.N.C.F. et R.A.T.P. de Montempoivre ou les emprises de la gare de marchandises de Bercy ou d'Evangile.

Initialement incluse dans le montage d'une Z.A.C. « multipôles » dite « Z.A.C. des Gares » qui comprenait également quelques emprises détachées des Gares de Vaugirard, de Reuilly et d'Evangile, l'opération de la Gare de Charonne, de même que les autres interventions de même nature, a été finalement engagée de manière autonome et plus complète.

Des raisons juridiques et des raisons de fond conduisaient à ce choix. Il valait mieux, en particulier, délimiter des périmètres de Z.A.C. plus étendus, assortis d'un phasage de réalisation, plutôt que de s'enfermer au départ dans un dessin trop étriqué et de se voir par la suite dans la nécessité de créer une nouvelle Z.A.C. limitrophe de la précédente, mais difficile à y raccorder faute d'avoir été simultanément conçue et préparée.

Dès à présent dégagé de la plupart de ses installations ferroviaires, le terrain de l'ancienne Gare de Charonne présente une ampleur qui rend possible l'importante opération d'aménagement entreprise par la Ville.

La rue du Volga, est bordée de quelques constructions en très mauvais état qui ne peuvent rester à l'écart de la rénovation de cet ensemble urbain.

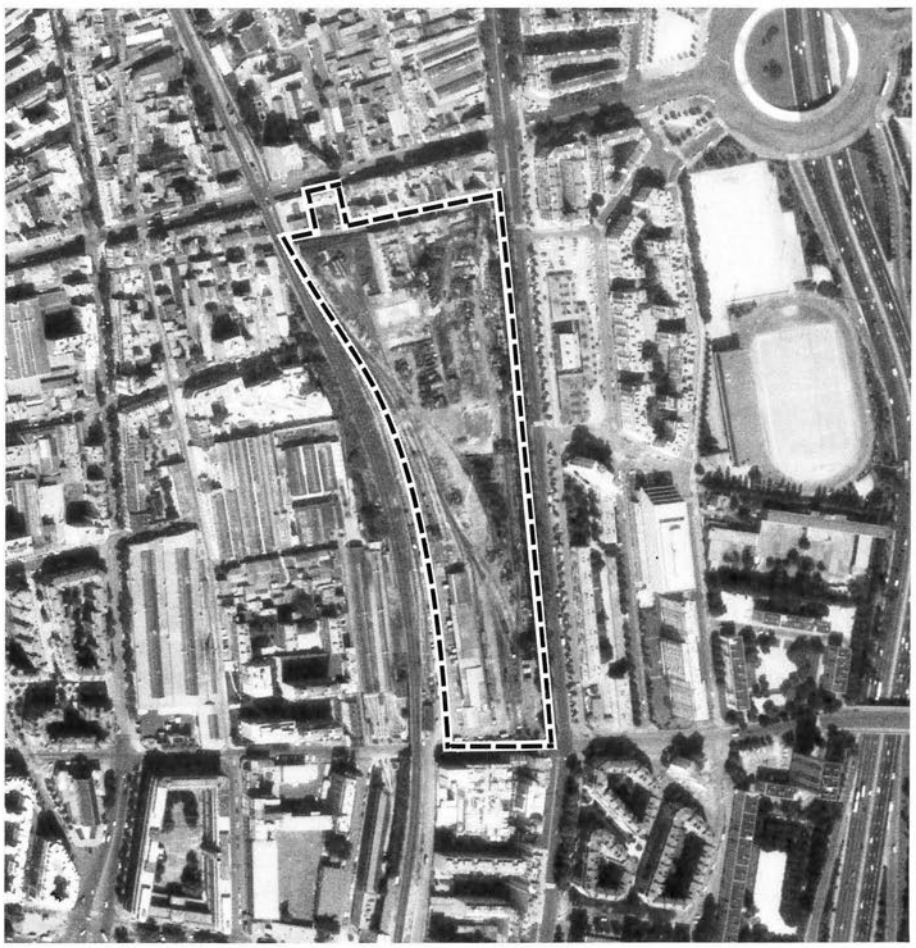
I - Le périmètre de l'opération

Le périmètre de la Z.A.C., d'une superficie de 38 500 m², est formé pour l'essentiel des terrains de la gare de marchandises dont l'activité était devenue très réduite et sera transférée sur d'autres emprises ferroviaires – particulièrement dans le secteur du Cornillon – Landy (à Saint-Denis) sur des terrains appartenant à la Ville de Paris –. Alors qu'initialement, dans le cadre de la « Z.A.C. des Gares », il n'était prévu d'aménager qu'une partie de la gare de Charonne (23 000 m²), la totalité de cette emprise (36 100 m²) est désormais incluse dans la Z.A.C.

La volonté de raccorder le plus possible au quartier existant les réalisations projetées sur les terrains qui seront libérés par la S.N.C.F. a conduit à intégrer dans l'opération plusieurs parcelles environnantes.

Ainsi, il n'a pas paru possible de laisser subsister à l'écart de cet aménagement l'enclave que forment les parcelles du 66 au 78 rue du Volga, très dégradées et qui ne peuvent se prêter à une action de réhabilitation de l'habitat existant. Ces parcelles étaient d'ailleurs comprises dans une « réserve pour espace vert » prévue au P.O.S. Leur maintien hors de l'opération aurait rendu aléatoire – si ce n'est à très longue échéance – la réalisation de cette volonté de la collectivité publique et aurait compromis le dessin, l'aspect et la pratique de l'autre partie de ce jardin, créée dans l'immédiat sur les emprises ferroviaires.

Ainsi délimitée, l'opération projetée serait restée assez isolée de son environnement par la coupure du boulevard Davout à l'Est et du passage des voies ferrées à l'Ouest et, en particulier de l'artère commerciale la plus animée du quartier que forme la rue d'Avron. Pour assurer une liaison vers cette rue très vivante et qui marque l'image de ce secteur, il a donc été prévu d'intégrer à la Z.A.C. un cheminement piétonnier traversant les parcelles 59, rue du Volga - 128, rue d'Avron et 61, rue du Volga - 130, rue d'Avron où l'état actuel de l'occupation du sol se prête tout particulièrement à l'établissement d'un tel passage. Afin de manifester clairement que la réalisation de ce projet n'implique aucunement l'expropriation ni – encore moins – la démolition des bâtiments en bon état qui existent sur ces deux parcelles, ceux-ci ont été maintenus hors du périmètre de l'opération.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 8 juillet 1980

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

- voies et places
- équipement public
- espace vert
- cheminement piétons
- accès principaux

ESPACES PRIVÉS

- zone d'habitation et de commerce
- espace vert privé
- place privée
- traitement particulier des limites de l'espace constructible

II - Le parti d'urbanisme

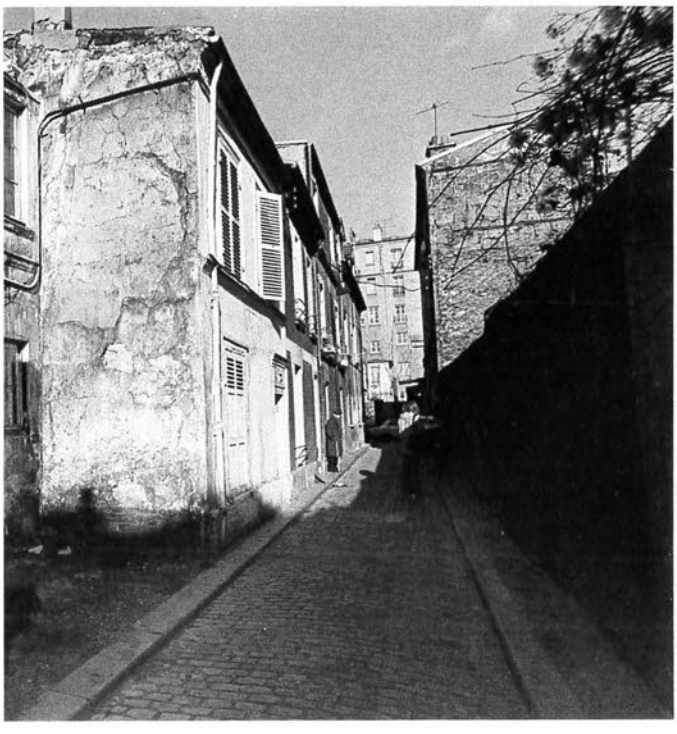
La configuration de l'îlot, allongé entre les voies S.N.C.F. et le boulevard Davout, imposait une disposition assez linéaire des divers programmes. Le domaine bâti occupe le Sud et le centre de l'emprise, cependant que l'espace vert (16 500 m² d'un seul tenant) (1), au lieu d'être éclaté en une succession de petits espaces libres interstitiels, comme dans les projets antérieurs, est localisé dans la partie Nord. Du fait de cette implantation, conforme aux indications du P.O.S., ce jardin est facilement accessible à partir de la rue d'Avron à travers le passage précédemment évoqué ; il doit ainsi contribuer à la desserte des habitants du secteur Saint-Blaise dont l'équipement dans ce domaine est relativement faible.

L'équipement public projeté (une école maternelle de 5 ou 6 classes) se situe naturellement en limite de ce jardin et tire profit de son voisinage.

Un grand cheminement intérieur forme l'axe d'organisation de l'opération. Largement ouvert au Sud, par une placette, sur le boulevard Davout, il s'établit ensuite au plein cœur de l'îlot où il forme une sorte de rue, principalement réservée aux piétons, bordée de part et d'autre par les futures constructions de logements. Puis il se prolonge à travers le jardin, dont il peut délimiter deux types de traitement : l'un plus boisé et plus paysager (à l'angle Nord-Est), l'autre davantage voué aux jeux de plein air pour l'enfance et la préadolescence (à l'angle Nord-Ouest). Il gagne enfin le principal centre de la vie du quartier au moyen du passage ménagé entre la rue du Volga et la rue d'Avron et qui peut déboucher par un large porche sur cette artère très commerçante et très animée.

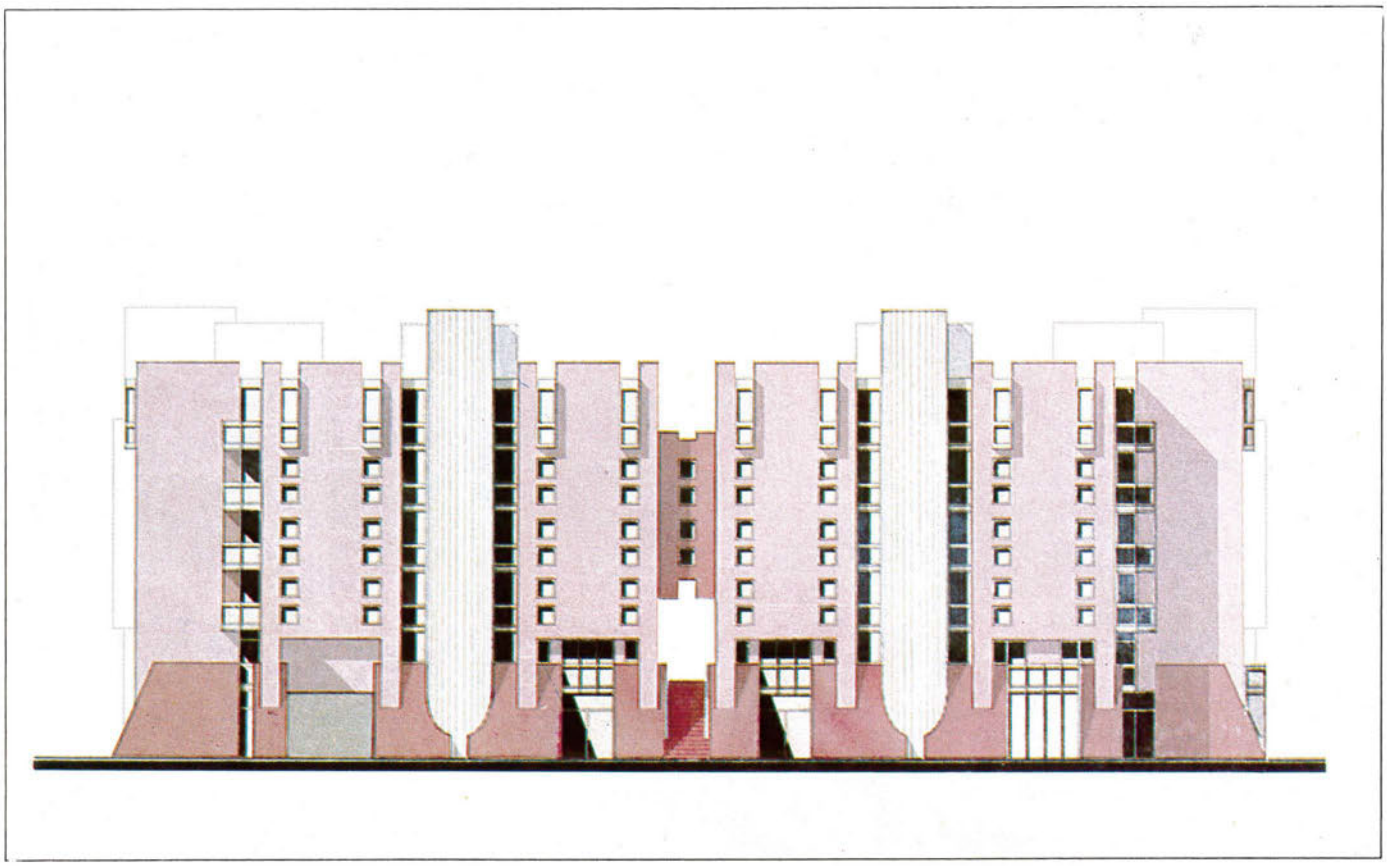
Un traitement particulier de la bande de terrain séparant les constructions projetées de l'emprise des voies ferrées et du boulevard Davout sera réalisé afin d'améliorer l'insertion de cette opération dans son contexte urbain. Entre le faisceau des voies et les futurs immeubles, une zone d'isolement sera aménagée en talus planté. Il y a lieu d'observer, à ce propos, que toutes les mesures effectuées ont montré que les nuisances phoniques tenant au passage du chemin de fer sont relativement peu sensibles dans cet îlot, et en tout cas inférieures à celles de la circulation automobile du boulevard Davout bien que

(1) Cette surface résulte d'un agrandissement de ce jardin décidé à la suite des observations de l'enquête publique.



L'établissement d'une liaison entre l'opération nouvelle et le centre de vie de quartier que constitue la rue d'Avron est l'une des orientations du nouveau projet d'urbanisme. Elle peut être créée sans porter atteinte aux principales constructions existantes et en se bornant à élargir et à marquer cette possibilité de cheminement à travers l'îlot entre la rue du Volga et la rue d'Avron.

La mise en œuvre de l'opération de la Gare de Charonne, conformément aux règles de son P.A.Z., a donné lieu à l'élaboration des projets de logements formant les différentes composantes de l'aménagement.
Ci-dessous les façades de deux d'entre eux (en haut, arch. : Guidicelli; en bas, arch. : Andrault-Parat).



A l'articulation de ces deux projets est aménagée une placette sur le boulevard Davout, marquant l'entrée de la voie piétonne intérieure à l'opération.

le revêtement de bitume les ait singulièrement atténuées.

Un plafond de hauteur de 31 mètres et un coefficient d'occupation des sols de 1,5 seront respectés. La hauteur des bâtiments sera modulée entre 6 et 8 niveaux avec quelques rares pointes à 9 niveaux. Le traitement par immeubles indépendants permettra d'obtenir des logements à double exposition et il devra être évité, dans le futur plan masse, une trop grande rigidité d'implantation et la reproduction systématique d'un même élément bâti.

Enfin, la situation en remblai de la plate-forme S.N.C.F. par rapport au boulevard Davout qui, en certains emplacements, aboutit à une différence de niveau de l'ordre de 6 mètres nécessitera des travaux de nivellement appropriés afin de permettre un raccordement de plain-pied de la nouvelle voie piétonne intérieure au boulevard Davout.

Cette opération ainsi conçue permet la réalisation d'environ 600 logements, tous de caractère social, et qui seront réalisés pour 1/4 par l'Office d'H.L.M. de la Ville de Paris et pour les 3/4 par la S.A.G.I. – l'acquisition foncière effectuée auprès de la S.N.C.F. constituant en effet l'une des réutilisations des ventes d'appartements du boulevard Suchet qui appartenaient à la Ville et dont la gestion était assurée par cette société.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. GARE DE CHARONNE
à la date de Juin 1981

Habitations : 525 logements sociaux.

Commerces : 1.500 m²

Equipements publics :

- Equipement scolaire
  – 1 école (cycles maternel et élémentaire)
- Espaces verts : 16.500 m²
- Equipement socio-culturel
  – 1 club pour personnes âgées

Organisme aménageur : S.A.G.I.
(Société Anonyme de Gestion Immobilière)

ZAC GARE DE VAUGIRARD

Cet aménagement offre la seconde illustration de la politique d'ensemble engagée par la Ville de Paris et tendant à la récupération d'emprises S.N.C.F. pour la construction de logements sociaux. Il découle également de la décision, pour des raisons de fond et de droit, de renoncer au montage juridique de la Z.A.C. « multipôles », baptisée « Z.A.C. des Gares », et de dissocier les diverses interventions qu'elle comprenait. Ce projet traduit enfin la volonté de la Ville d'étendre le plus possible les emprises dont elle peut obtenir la cession de la part de la S.N.C.F. et de mettre en œuvre une action et des conceptions d'urbanisme qui réintègrent dans leur environnement de grands pans du territoire de la cité qui s'en trouvaient jusque là, en quelque sorte, retranchés.

La Gare de Vaugirard forme en effet une grande enclave de terrains mal utilisés dans un secteur de Paris profondément transformé au cours de la dernière décennie. Elle est contiguë de deux opérations de rénovation aujourd'hui pratiquement achevées (le secteur « Procession » et l'îlot « Falguière ») où plus de 1 500 logements (dont 90 % de logements sociaux) ont été édifiés. L'ensemble « Maine-Montparnasse » est proche (la gare et la tour Montparnasse ne sont distantes que d'environ 500 mètres) mais d'accès malaisé aujourd'hui, en raison de la coupure formée par les 7 hectares du domaine ferroviaire.

Il convenait donc d'étendre au maximum le périmètre de l'opération d'aménagement, et de la concevoir comme un élément de liaison et d'articulation entre des tissus urbains très disparates.

←
L'emprise de la Gare de Vaugirard forme une grande enclave au cœur d'un des quartiers de Paris qui a connu les plus fortes mutations au cours des quinze dernières années.

I - Le périmètre

Le projet initialement établi en 1977 ne portait que sur une surface réduite représentant de l'ordre de 12 900 m² seulement prélevés, selon une découpe assez artificielle, sur les terrains de l'actuelle gare de marchandises de Vaugirard. Il est clair que la délimitation d'un périmètre aussi restreint, sans aucune perspective d'ensemble concernant les extensions ultérieures qu'il pourrait connaître, privait l'opération de toute ambition d'urbanisme à l'échelle du quartier, la réduisait à la simple occupation par des constructions nouvelles d'un terrain devenu disponible et risquait de rendre malaisée la réutilisation dans le futur des surfaces supplémentaires dont la récupération deviendrait concevable. Ainsi que pour la gare de Charonne, il a paru préférable de déterminer un périmètre de Z.A.C. plus étendu, quitte à l'assortir d'un phasage de réalisation, plutôt que d'enfermer la conception de l'opération dans un dessin trop étriqué et de rendre difficile, à l'avenir, le raccordement cohérent d'interventions successives, soumises à un tronçonnage excessif et souvent arbitraire.

Les pourparlers ont donc été repris avec la S.N.C.F. en tenant compte des besoins de cette entreprise concernant le réaménagement ou la reconversion de l'actuelle gare de marchandises, notamment dans l'hypothèse, qui fait l'objet d'études de principe, où serait entreprise, au cours des prochaines décennies, la réalisation d'un train à grande vitesse (T.G.V.) Atlantique, analogue à celui qui vient aboutir à la Gare de Lyon. Finalement, la S.N.C.F. a accepté de céder à la Ville environ 14 200 m² supplémentaires, soit une surface totale de plus de 27 000 m², plus du double supérieure à celle qui était envisagée.

La redéfinition, pour cette raison essentielle, du périmètre de l'opération a par ailleurs offert l'occasion d'y apporter quelques adjonctions mineures qui permettent de résoudre divers problèmes particuliers qu'avait laissé subsister l'opération Falguière immédiatement contiguë. C'est ainsi, par exemple, que le maintien de l'immeuble du 129, rue Falguière, resté extérieur au périmètre de la déclaration d'insalubrité couvrant l'îlot Falguière, n'était guère admissible en raison de son état d'inconfort, et surtout de sa situation, à la limite même des constructions récentes de l'îlot Falguière et de celles qui seront engagées sur la Z.A.C. de la Gare de Vaugirard. Il a donc été décidé d'incorporer cette parcelle à l'opération de manière à pouvoir constituer à terme un front de constructions cohérent sur la rue Falguière.

←

Le site de la Gare de Vaugirard est très marqué par la présence forte d'opérations récentes : vers le Nord, l'ensemble Maine-Montparnasse, dont émergent la Tour et l'hôtel Sheraton ; vers le Sud, la rénovation de l'îlot Falguière et la tour Super-Montparnasse ; vers l'Est, de l'autre côté des voies ferrées, l'opération Guilleminot-Vercingétorix qui viendra inscrire sa silhouette dans un épannelage plus modéré. La volonté de rendre cohérence à ce morceau de ville par la création d'un quartier plus structuré constitue un objectif majeur de cette opération.

II - Le parti d'urbanisme

L'extension de la surface de la Z.A.C. permet de poursuivre un double objectif d'urbanisme :

- réaliser, comme il était précédemment prévu, mais sur une plus large échelle, la construction d'un important ensemble de logements sociaux ;
- mais également apporter, vis-à-vis de l'ensemble du quartier environnant, de très sensibles améliorations qui concernent aussi bien l'organisation des circulations de voitures et de piétons, que le réseau des équipements publics, notamment d'espaces verts, ou le dessin du paysage urbain.

1. Il est prévu d'établir, le long des emprises ferroviaires maintenues et en bordure Est de l'opération, une voirie nouvelle prolongeant, avec un très léger coude, la rue Georges Pitard (où est implanté l'ensemble « Super Montparnasse ») jusqu'à la rue de l'Armorique.

Cette liaison possède tout d'abord un avantage certain du point de vue de la circulation automobile. Sans former évidemment une grande voie de transit Sud-Nord, compte tenu de la largeur des rues Castagnary et Georges Pitard et de leurs conditions de raccordement aux Boulevards des Maréchaux et au Boulevard Périphérique, elle peut permettre de dédoubler l'axe de la rue Labrouste et de la rue Falguière. Il serait de la sorte possible de décharger la Place Falguière qui absorbe mal, à l'heure de pointe, les flux entrants, qui y parviennent par trois rues convergentes, alors qu'une seule voie de sortie se trouve offerte. Le report d'une partie de ce trafic sur la rue nouvelle projetée et sur la rue de l'Armorique devrait en outre améliorer les carrefours Falguière-boulevard Pasteur et Falguière-Vaugirard. Les liaisons de cette partie du 15e arrondissement avec le centre de Paris devraient de la sorte se trouver facilitées.

Par ailleurs, la réalisation de cette voie nouvelle, qui pourrait être bordée d'arbres, présentera l'avantage de séparer nettement les constructions et les équipements de la Z.A.C. du faisceau des rails et des installations conservées ou futures de la S.N.C.F. Elle joue à cet égard un rôle analogue et symétrique à celui qu'exerce, sur l'autre rive des emprises ferroviaires, le prolongement de la rue Vercingétorix dans la Z.A.C. Guilleminot.

2. Un espace vert public d'environ 10 000 m² d'un seul tenant est dégagé dans la partie Est de l'opération, entre la rue nouvelle et les bâtiments à construire.

La création de cet équipement apparaît particulièrement indispensable en raison du déficit en espaces verts de ce quartier et des très importantes constructions de logements dont il a été le théâtre au cours des dernières années. Son exposition au Sud-Est lui assure de bonnes conditions d'ensoleillement et il se trouve facilement accessible, aussi bien à partir de la rue Falguière que depuis la rue du Cotentin, sur laquelle il

ETUDE DE PLAN MASSE de caractère indicatif

Les rues du Cotentin, Falguière et de la Procession sont bordées par les hauts murs de soutènement du plateau de la gare de marchandises. Après arasement des talus, les constructions nouvelles, édifiées de plain-pied avec ces voies, achèveront de constituer un front de rue plus urbain et plus accueillant.

est largement ouvert. Ainsi son rôle ne se limite pas à la seule desserte des logements nouveaux, mais concerne bien le quartier dans son ensemble. La localisation de ce grand jardin présente en outre l'avantage d'interposer un espace de 60 m de large entre les emprises du chemin de fer, la voie nouvelle et les constructions à venir. Alors que le projet antérieur ne prévoyait qu'un espace vert dont la superficie totale ne dépassait pas 4 000 m² de caractère privé, morcelé en outre en deux éléments – l'un, le long de la rue Falguière, entamé en son plein milieu par une trémie d'entrée et de sortie d'un parking ; l'autre en bordure des voies ferrées, isolé du quartier et dominé par des immeubles de 12 à 14 niveaux – l'ouverture, grâce à cette opération, d'un jardin d'environ un hectare, en un seul ensemble et bien relié à son environnement urbain, forme évidemment l'un des traits majeurs du nouveau parti d'urbanisme de la Z.A.C. de la Gare de Vaugirard.

3. A partir du jardin et vers la rue Falguière, une rue piétonne principale, marquée en son centre d'une placette, forme le principal axe d'organisation de l'opération. Ce cheminement s'établit dans le prolongement de la rue Platon et dessine un axe perspectif en direction du point fort du paysage urbain environnant que constitue l'Hôtel Sheraton ; il assure, comme une sorte de rue intérieure, la desserte des divers éléments du programme et permet une pénétration très claire et très facile en direction du jardin.

Un léger retrait de l'alignement bâti de la rue Falguière, qui sera aménagé et planté et viendra se raccorder aux bâtiments de la crèche voisine, permet l'établissement d'un élément d'appel vers la voie piétonne, le cœur de l'îlot et l'espace vert. Cette voie piétonne franchit la dénivellation de l'ordre de 4 à 5 mètres qui existe entre la rue Falguière et la bordure du plateau ferro-

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 14 décembre 1979

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

voies, rues, places piétonnes

équipement

jardins publics

largeur des voies

principaux cheminements piétons

1 école maternelle

2 crèche

ESPACES PRIVÉS

habitation, commerce

construction à l'alignement

alignement nouveau

alignement indicatif

espaces libres plantés

traitement architectural d'ensemble

plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot

passages sous porches

mitoyennetés à réserver

Afin de diversifier l'architecture des constructions prévues dans la Z.A.C., le programme de logements a été découpé en cinq unités différentes. Dans le respect d'une volumétrie et d'une implantation des bâtiments ordonnés par le plan d'aménagement, les façades sur la voie piétonne et sur la placette centrales (en haut, arch. : Basile, Ghuilamila) et celles donnant sur la rue Falguière (en bas, arch. : Ghuilamila) sont ainsi composées d'une série d'immeubles bien marqués par leurs entrées indépendantes.

L'école maternelle (arch. : Ghuilamila) est accessible depuis le débouché de la voie piétonne intérieure (immeubles d'habitation, arch. : Zunz) et sa cour s'ouvre sur le jardin.

viaire, selon un profil qui est à peu près celui de la rue du Cotentin, au moyen de deux très légères rampes interrompues par la place, qui constitue à la fois un palier et une annonce visuelle du grand jardin sur lequel elle débouche.

4. La disposition du domaine bâti nouveau est commandée par ces grandes lignes d'organisation de l'opération. Il est cherché, à cette occasion, à réintroduire une certaine cohérence dans un tissu urbain exagérément désarticulé par la morphologie des opérations de rénovation publique ou des réalisations immobilières privées qui sont survenues dans ce secteur. Cette volonté d'une certaine remise en ordre conduit à proposer l'implantation des constructions futures en continuité des immeubles existants, plutôt que de reproduire le système d'essaimage des bâtiments qui a été pratiqué dans les opérations voisines. La présence, à l'angle de la rue Falguière et de la rue du Cotentin, d'une importante construction de la S.N.C.F. maintenue hors de l'aménagement, mais avec laquelle il fallait bien se raccorder, incitait d'ailleurs à une telle solution. Les zones constructibles déterminées par le P.A.Z. affectent donc la forme de deux grands îlots urbains, dégageant des espaces libres intérieurs de belle dimension et que bordent, sur leurs diverses faces, les rues existantes (Falguière-Cotentin), le jardin et le cheminement piétonnier.

Le souci d'intégration à l'environnement, manifesté par ce recours à une implantation plus traditionnelle du domaine bâti, a conduit également à limiter à 7 niveaux la hauteur des immeubles en bordure des diverses voies publiques. Par contre, à proximité des immeubles-tours de 12 et 13 niveaux de l'opération « Falguière », des hauteurs progressivement supérieures – mais bornées à 10 niveaux – seront admises afin de permettre une transition très localisée. Par rapport aux propositions initiales, dont la plus large part était formée d'immeubles variant entre R + 11, R + 12 et R + 13, cette modération des plafonds de hauteur représente un autre trait majeur du nouveau projet de Z.A.C. de la Gare de Vaugirard.

Naturellement, la hauteur de l'équipement public prévu dans l'opération, et qui sera constitué par une école maternelle, sera beaucoup plus faible. Il est proposé de le localiser en bordure du jardin en un emplacement très favorable et en permettant, grâce à son volume limité et à ses aires de jeux, un agrandissement visuel de l'espace vert.

Au total, le programme de l'opération s'établit à environ 440 logements, tous de caractère social, soit plus du double de la prévision antérieure, et réalisés pour 1/4 par l'Office d'H.L.M. de la Ville de Paris et pour les 3/4 par la S.A.G.I. (cet aménagement comme celui de la Gare de Charonne s'inscrivant dans le cadre du réinvestissement de la revente des immeubles de la Ville boulevard Suchet, gérés par cette Société). Les équipements publics, en dehors de la rue nouvelle, des cheminements et placettes destinés aux piétons et de l'espace vert (de l'ordre d'un hectare), comprennent une école maternelle de six à sept classes et – après les observations du Conseil de Paris et de l'enquête publique – une crèche de 60 berceaux.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. GARE DE VAUGIRARD

à la date de Juin 1981

Habitations : 420 logements sociaux.

Commerces : 800 m²

Equipements publics :

- Equipement scolaire
  – 1 école maternelle
- Equipement socio-culturel
  – 1 crèche
- Espaces verts et voies piétonnes : 10.000 m²

Organisme aménageur : S.A.G.I.
(Société Anonyme de Gestion Immobilière)

ZAC SAUSSURE

Troisième manifestation de l'action systématiquement entreprise par la Ville de Paris afin de réutiliser de grandes emprises peu ou mal occupées et notamment des terrains de la S.N.C.F., la Z.A.C. Saussure ne forme pas une opération aussi nouvelle que celle des Gares de Charonne et de Vaugirard. Elle avait en effet été engagée à la fin de 1976, avant la mise en place du nouveau statut de Paris, et poursuivie jusqu'à la prise en considération par le Conseil de Paris d'un premier projet de P.A.Z., le 7 juillet 1977.

Cependant, il n'a pas paru souhaitable de laisser la procédure ainsi engagée, aller jusqu'à son terme :

– d'une part, l'enquête publique ouverte sur ce dossier avait fait apparaître de vives critiques et de sérieuses réserves, notamment de la part de la Commission d'arrondissement ;

– d'autre part, au vu des études détaillées qui avaient été conduites pour la mise en œuvre du parti d'aménagement, diverses dispositions se révélaient contestables au regard de la nouvelle politique d'urbanisme entreprise par la Ville : trop grande hauteur moyenne et densité trop forte des constructions (de 10 à 13 niveaux) ; enclavement de l'espace vert privatif qui ne profitait donc pas au quartier ; proximité d'un nombre excessif de logements par rapport au faisceau des voies ferrées ; absence de tout lien

Le vide de l'emprise dégagée qu'occupait l'ancienne gare souligne le contraste entre la continuité du front bâti de la rue de Saussure et la disposition en plan libre de l'ensemble de logements implanté boulevard Berthier.

avec l'aménagement de l'îlot situé de l'autre côté de la rue de Saussure, alors qu'un grand terrain appartenant à la Société Michelin s'y trouvait frappé d'une réserve pour équipement public, en cours d'expropriation.

Une refonte totale du dispositif d'aménagement a donc été engagée. Le Maire de Paris indiquait à ce propos dans son rapport de présentation : « Je suis naturellement très sensible aux retards et aux coûts supplémentaires résultant inévitablement de telles révisions que j'ai été amené à demander dans de nombreux cas. Mais les réalisations d'urbanisme en cause et qui concernent quelques-uns des derniers grands terrains « libres » de la capitale sont destinées pour longtemps à s'insérer dans le paysage de la Ville et dans la vie d'un quartier parisien. Dans cette mesure, les inconvénients mentionnés, notamment de délais, ne peuvent à mes yeux, être mis en balance avec la possibilité d'apporter des améliorations qualitatives incontestables à de tels projets et de mieux répondre à la demande des habitants concernés, comme aux exigences d'intégration dans le site parisien ».

Les principes qui ont présidé à cette révision complète du plan d'aménagement établi en 1977 illustrent la volonté d'assurer le raccordement des réalisations récentes et à venir au quartier ancien existant, grâce à l'extension du périmètre de la Z.A.C. et à l'organisation du nouveau parti d'aménagement autour de cheminements et d'espaces libres publics reliant entre eux des ensembles urbains aujourd'hui disparates et isolés.

Il s'agit, sans reprendre de façon systématique des modèles de composition urbaine du passé, et à la rencontre de deux tissus très caractéristiques du XIX[e] siècle finissant et des années 1960 dont la confrontation provoque à la recherche de solutions nouvelles, de donner forme à cette partie du 17[e] arrondissement.

I - Le site de l'opération

L'opération porte, pour l'essentiel, sur des terrains S.N.C.F. désaffectés qui dépendaient de la gare des Batignolles et qui forment aujourd'hui un grand espace vide entre la rue de Saussure et les voies ferrées de la gare Saint-Lazare.

La S.N.C.F. a souhaité, pour ses besoins propres, conserver la partie de ces terrains contiguë au centre de réservation électronique existant. Mais, afin d'assurer un traitement cohérent de la rue de Saussure jusqu'aux abords du boulevard Péreire, la Ville a obtenu que le périmètre de la Z.A.C. englobe, en plus de l'emprise initialement prévue, un triangle allongé de terrain présentant un large développement de façade sur la rue. Au total, environ 23 000 m² d'emprises S.N.C.F. sont ainsi intégrés à l'opération et réaffectés.

Mais il a paru souhaitable de ne pas limiter l'aménagement aux seuls terrains de la S.N.C.F. – même étendus – et d'intégrer dans le périmètre de l'opération deux propriétés qui lui font face, de l'autre côté de la rue de Saus-

sure, et dont la transformation était prévisible à court terme.

En effet, le premier grand terrain (6 396 m²) situé 129 à 133 rue de Saussure et 28 bis boulevard Péreire, faisait l'objet, au P.O.S. de Paris, d'une réserve inscrite au profit de l'administration des Postes et Télécommunications et destinée à la construction d'un centre de tri automatique des correspondances après codage. Or, il n'était pas douteux que l'implantation d'un tel centre au plein milieu d'un îlot déjà construit et relativement dense ne pouvait manquer de poser des problèmes difficiles à résoudre. Par ailleurs, il pouvait paraître paradoxal de localiser une bonne part du programme des futurs logements à proximité du réseau des voies ferrées, alors qu'il n'en serait au contraire pas édifié de l'autre côté de la rue de Saussure, dans un îlot de caractère très urbain et qui se prête particulièrement bien à la fonction habitat – mieux en tout cas qu'à l'accueil d'un grand équipement tel que le centre de tri.

Il a donc été jugé nécessaire de proposer aux services des Postes et Télécommunications de renoncer à l'implantation prévue et de transférer leurs installations sur les terrains S.N.C.F., inclus dans la Z.A.C. en bordure du plateau des voies, le terrain initialement réservé au P.O.S. sur cet équipement étant, en contrepartie, englobé dans le périmètre de l'opération pour y être affecté à la réalisation de logements et d'équipements de quartier.

Le second terrain d'environ 1 500 m² (135, rue de Saussure) immédiatement contigu, mis en vente à la suite du départ de l'entreprise industrielle qui l'occupait jusque là, a été acquis par la Ville de Paris par voie de préemption et réclamait donc tout naturellement d'être inclus dans la Z.A.C.

Cette extension du périmètre, qui se traduit par une augmentation substantielle de superficie (près de 8 000 m²)

Exploitant cette brèche dans la façade du boulevard Péreire un cheminement piéton ouvrira l'opération nouvelle vers les quartiers les plus centraux du 17e arrondissement. (ci-contre).

Le souci d'inscrire les constructions nouvelles dans la perspective de qualité que l'on découvre depuis l'angle du boulevard Péreire et de la rue de Saussure a constitué l'un des objectifs du plan d'aménagement. (ci-dessous).

présente l'avantage de permettre l'ouverture de l'opération vers le boulevard Péreire et vers la rue de Tocqueville qui forme l'un des axes d'animation de ce quartier. Ainsi, la définition des contours de la Z.A.C., qui couvre désormais 3,10 hectares soit une augmentation de 50 % de sa superficie par rapport au projet précédent, est-elle étroitement liée à la conception de l'aménagement futur.

L'opération permettra de désenclaver les immeubles du boulevard Berthier. Des talus plantés l'isoleront des voies ferrées.

II - Le nouveau parti d'urbanisme

L'extension du périmètre de l'opération, le changement d'implantation du centre de tri, la volonté d'écarter le maximum de logements des nuisances acoustiques et visuelles des voies ferrées, la prise en compte, enfin, de certaines des observations formulées au cours de l'enquête publique ouverte sur le projet initial en septembre 1977, forment autant d'éléments qui conduisaient à un complet remodelage du plan d'aménagement antérieur.

Le nouveau dispositif proposé présente les principales caractéristiques suivantes :

1 - Affirmation d'un grand cheminement piétonnier traversant l'ensemble de l'opération et permettant de lier celle-ci au quartier environnant et, en particulier, à son secteur le plus commerçant et le plus animé. Comme le montre, en effet, l'exemple assez fâcheux de l'ensemble déjà réalisé dans la partie Nord-Ouest des emprises de la S.N.C.F., le risque encouru par le projet était d'aboutir à une réalisation relativement enclavée, coupée de son voisinage et un peu étrangère à la vie de cette partie de l'arrondissement. L'intégration à l'opération du terrain « Michelin » qui s'ouvre à la fois sur le boulevard Péreire et sur la rue de Saussure, a permis de dessiner une liaison, qui se veut à la fois agréable, claire et facile, entre les différentes composantes de l'aménagement proposé et entre celui-ci et les lieux d'animation actuels du quartier.

Traversant de part en part ce terrain, le cheminement réservé aux piétons débute au 28 bis du boulevard Péreire par un passage sous voûte ménagé sous un immeuble dont la cons-

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE approuvé le 28 mars 1980

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

jardins

voies, places piétonnes

voies à créer ou à élargir

principe de liaison piétonne

équipements projetés

équipements intégrés

1 école maternelle

2 crèche, halte-garderie

3 atelier de création

4 club du 3e âge

5 bureau de poste

6 centre de tri postal automatique

cheminement piétons

ESPACES PRIVÉS

zone d'habitation, commerces et espace libre

voies de desserte

pignon en attente

constructions à l'alignement

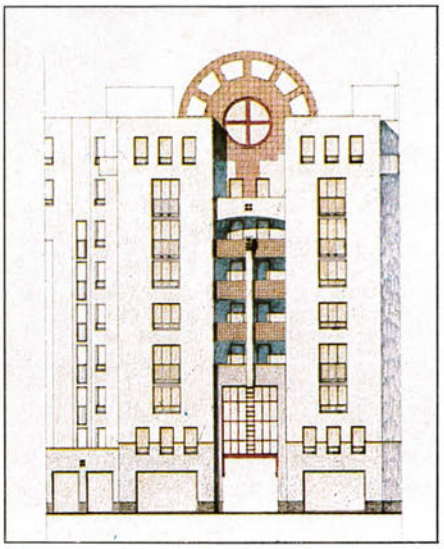
implantation indicative des constructions

passage ouvert au public

passage ouvert ou galerie

passage sous porche

27 plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot



L'intérieur du nouveau quartier s'ordonne autour du jardin public sur lequel s'ouvrent l'école et la crèche. Une place et une grande galerie couverte, percée dans l'axe principal de l'espace vert, assurent une large communication avec la rue de Saussure (arch. : Guibert et Lesage, Atelier Faugeron associé).

truction apparaît souhaitable du fait de l'étroitesse de la parcelle, de la présence d'immeubles de 6 ou 7 niveaux, et de la volonté d'éviter l'interruption du front bâti que constitue le boulevard Péreire.

Ce cheminement traverse ensuite une placette circulaire autour de laquelle il est proposé de rassembler quelques équipements publics situés au rez-de-chaussée des immeubles futurs : atelier de création, club pour personnes âgées.

L'intersection avec la rue de Saussure fera l'objet d'un traitement particulier du sol en vue d'affirmer nettement la continuité du cheminement, notamment entre les espaces libres prévus de part et d'autre de la rue.

Après ce franchissement, le cheminement s'ouvre par une placette sur l'espace vert public ménagé au cœur du projet ; il se poursuit au-delà, soit au travers de ce jardin, soit par des passages ouverts au public au pied des futures constructions ; il assure l'accès aux équipements publics qu'il est prévu de localiser en bordure de l'espace vert (crèche ; maternelle) et vient aboutir à la limite de la partie de l'opération déjà réalisée dont il permet de « désenclaver » les 250 logements actuels.

2 - Création d'un jardin public central d'environ 3 700 m², parcouru par ce cheminement ou bordé par lui – alors que le projet antérieur ne prévoyait qu'un espace vert privatif de taille plus réduite. Rendu très perceptible et facilement accessible à partir de la rue de Saussure, comme depuis les immeubles riverains du boulevard Berthier, ce jardin pourrait comporter un jeu de mouvements de terrains et de talus plantés permettant de l'isoler du plateau ferroviaire. Il serait agrandi visuellement par les espaces libres et les cours des équipements publics qui en réclament (école maternelle et crèche) et qui, réciproquement, bénéficieraient d'excellentes conditions d'implantation et d'ensoleillement en bordure de cet espace vert.

3 - Organisation du nouveau domaine bâti en fonction de ce dispositif d'espaces publics (cheminement - jardin). C'est l'unité de ce dispositif qui doit avant tout rendre sa cohérence à un tissu urbain aujourd'hui désarticulé, depuis les immeubles en « plans-libres » dans la partie Nord-Ouest des terrains S.N.C.F. jusqu'aux ensembles, édifiés à la fin du 19e ou au début du 20e siècle, de la rue de Tocqueville et du boulevard Péreire. Mais les constructions futures qui se localisent de part et d'autre de ces espaces publics doivent aussi concourir à ce même objectif, tout en tenant naturellement compte des différences de leur environnement immédiat. C'est pourquoi, le parti proposé impose des contraintes relativement rigoureuses d'implantation pour la partie de la Z.A.C. comprise du côté impair de la rue de Saussure ; il cherche à donner un traitement de caractère urbain aux rives de cette voie ; il ouvre au contraire de plus grandes libertés d'implantation et d'aménagement dans la partie Nord-Ouest de l'opération. De même, les règles de hauteur sont-elles modulées selon les divers secteurs de la Z.A.C. tout en respectant un principe de composition d'ensemble. En bordure de la rue de Saussure, la hauteur moyenne des immeubles devrait se limiter à 8 ou 9 niveaux, mais des hauteurs plus élevées seront admises ponctuellement en

PROGRAMME DE LA Z.A.C. SAUSSURE

à la date de Juin 1981

Habitations : environ 550 logements sociaux.

Commerces : 1.450 m²

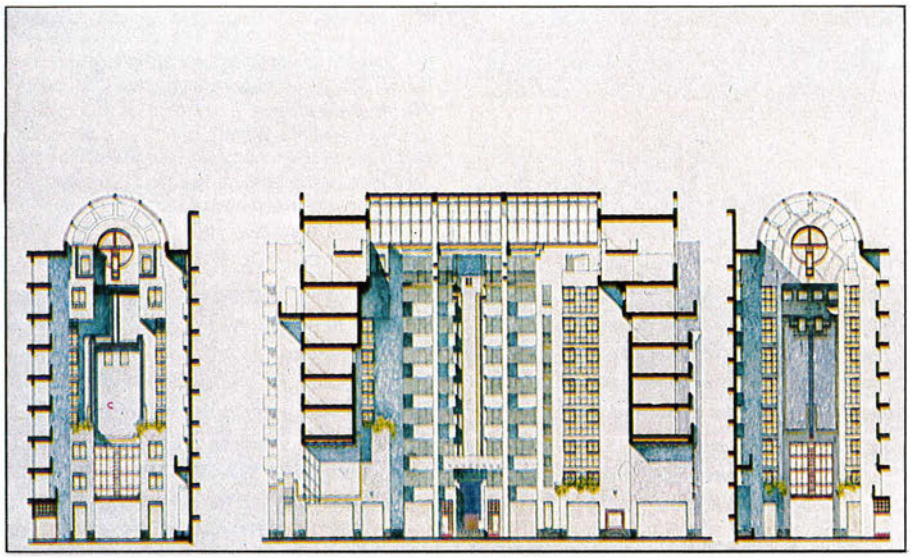
Equipements publics :

- Equipement scolaire
  - 1 école maternelle
- Equipements socio-culturels
  - 1 crèche
  - 1 halte-garderie
  - 1 atelier d'art et de création
  - 1 club de personnes âgées
  - 1 foyer pour femmes en difficulté
- Espaces verts : 4.000 m²

Equipement divers :

- 1 bureau de poste

Organisme aménageur : Office Public d'H.L.M. de la Ville de Paris



Coupes sur l'immeuble-galerie (arch. : Guibert et Lesage, Atelier Faugeron associé).

L'insertion de la crèche dans le jardin public sur le cheminement piéton qui conduit vers les immeubles existants du boulevard Berthier.

vue de permettre un raccordement architectural satisfaisant avec les bâtiments existants de 10 niveaux limitrophes de la Z.A.C.

Dans la partie de la Z.A.C. comprise entre la rue de Saussure et le boulevard Péreire, le dispositif de construction sera commandé par la volonté de masquer certains pignons en s'y adossant.

Sur la rive paire de la rue de Saussure, les hauteurs prévues sont de 5 à 7 étages et s'abaissent à proximité des équipements publics (crèche - école maternelle). Autour de la placette centrale, les bâtiments projetés ne devraient pas dépasser R + 3 ou R + 4.

Le plan d'aménagement présenté s'est efforcé de réduire au minimum le nombre des logements pouvant être exposés au bruit direct des voies ferrées.

Il va de soi que, conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 octobre 1978, ces bâtiments bénéficieraient d'une isolation phonique renforcée.

4 - Distribution des équipements publics dans l'ensemble de l'opération en fonction de leur nature et de leurs caractéristiques de fonctionnement. C'est ainsi que les équipements qui réclament le plus de se relier à une certaine forme d'animation urbaine (club de personnes âgées ; ateliers de création) devraient se situer en bordure de la petite placette dégagée, du cheminement qui s'établit au cœur de l'opération et qui la rattache à la partie la plus commerçante du quartier existant. La crèche-halte garderie et la maternelle, comme il a été dit, se localiseraient avec leur cour et leur jardin en bordure de l'espace libre central avec leurs locaux de service ou installations annexes tournés du côté du faisceau ferroviaire. Le centre de tri automatique serait implanté en bordure immédiate des installations techniques maintenues de la S.N.C.F. Il serait isolé des autres réalisations de la Z.A.C. par une voie de desserte nouvelle. Les entrées et sorties des véhicules nécessaires au fonctionnement de cet équipement – au demeurant d'un nombre assez limité : de l'ordre de 100 à 150 par jour – se feront en un seul emplacement situé dans la partie la plus large de la voie nouvelle afin d'y limiter le plus possible la circulation (1). Quant au bureau de poste nécessaire au quartier, son installation est prévue sur la rue de Saussure et de manière à en rendre la présence très évidente depuis le carrefour avec le boulevard Péreire.

Au total, le programme d'habitations s'établit à environ 565 logements presque tous de caractère social à l'exception des quelques dizaines de logements destinés à des prêts conventionnés, à des logements de cadres demandés par la S.N.C.F. et à des logements dits de « catégorie intermédiaire ».

1 - Depuis l'élaboration de ce plan, l'administration des Postes et Télécommunications a fait connaître à la Ville de Paris son intention de renoncer à ce projet. Une autre affectation devra donc être définie pour cette emprise au moyen d'une modification du P.A.Z.
Il s'agit donc d'une sensible « dédensification » de ce programme puisque le programme se trouve légèrement réduit par rapport aux chiffres initiaux alors que la surface de l'opération augmente de plus de 50 %. Il s'agit aussi de la manifestation de la volonté de la Ville de ne pas limiter à certains secteurs la construction de logements de caractère social et d'entreprendre résolument la réalisation de programmes de cette nature, lorsque la possibilité en apparaît, dans des arrondissements que l'on considère traditionnellement et souvent inexactement comme « bourgeois ». Le projet ainsi révisé traduit enfin un important renforcement des équipements publics et tout particulièrement en ce qui concerne les espaces libres et cheminements piétonniers (5 000 m²) et les espaces verts (3 700 m²).

ZAC CHAMPERRET

Il s'agit ici de la première illustration d'une refonte partielle d'une Z.A.C. mais portant cette fois – à la différence des premières opérations présentées au tout début de ce dossier – sur de larges parties ou sur des principes essentiels d'aménagement, entrepris depuis longtemps, partiellement réalisés, mais qui se trouvaient encore bien loin de leur point d'achèvement d'autant plus qu'ils subissaient divers blocages de caractère juridique ou politique.

L'aménagement du territoire « zonier » parisien, compris entre la porte Maillot et le réseau des lignes S.N.C.F. aboutissant à la gare Saint-Lazare, a fait l'objet depuis longtemps des préoccupations de la Ville de Paris. C'est en 1972 que sont survenues l'approbation de la création d'une Z.A.C., puis celle de son Plan d'Aménagement de Zone et celle de la concession de cette opération confiée à la SAEMA 9.

Ce projet, qui prenait en compte la présence du boulevard périphérique, récemment aménagé, et les prescriptions de la loi du 7 février 1953 connue sous le nom de « Loi Lafay » définissant les possibilités de construction sur le territoire « zonier », prévoyait la réalisation de 2 900 logements formant un ensemble d'immeubles, en plan libre, d'une hauteur généralement importante (45 m entre la porte Maillot et la rue de Courcelles ; 37 m entre cette rue et les emprises S.N.C.F.), ainsi que d'un important programme d'équipements publics.

←

Au centre de la Z.A.C., trois îlots n'avaient encore fait l'objet d'aucune réalisation.

L'ensemble dense des constructions du secteur Nord, vu depuis le square Sainte-Odile.

D'importantes réalisations ont donc été entreprises dans les deux secteurs extrêmes de l'opération, au Nord-Est d'abord, puis au Sud-Ouest. Diverses retouches ont été successivement apportées au P.A.Z. d'origine, d'abord en 1974, puis les secondes, plus profondes, en 1976 avec une limitation du plafond des hauteurs de la partie centrale de l'opération qui était ramenée de 45 à 31 m (sauf pour quelques dominantes maintenues à 31 m).

Cependant, et après les réflexions ou critiques émises au cours de l'enquête publique tenue à la fin de 1977, il est apparu que le projet, malgré ces modifications, continuait de mériter certaines critiques importantes :

– hauteur excessive des constructions prévues : 10, 12 et parfois même 14 étages ;

– discontinuité d'implantation des bâtiments en fonction d'un même principe d'orientation tout au long de cette bande de plus de deux kilomètres, conférant à l'aménagement de ce secteur un caractère un peu artificiel et suburbain ;

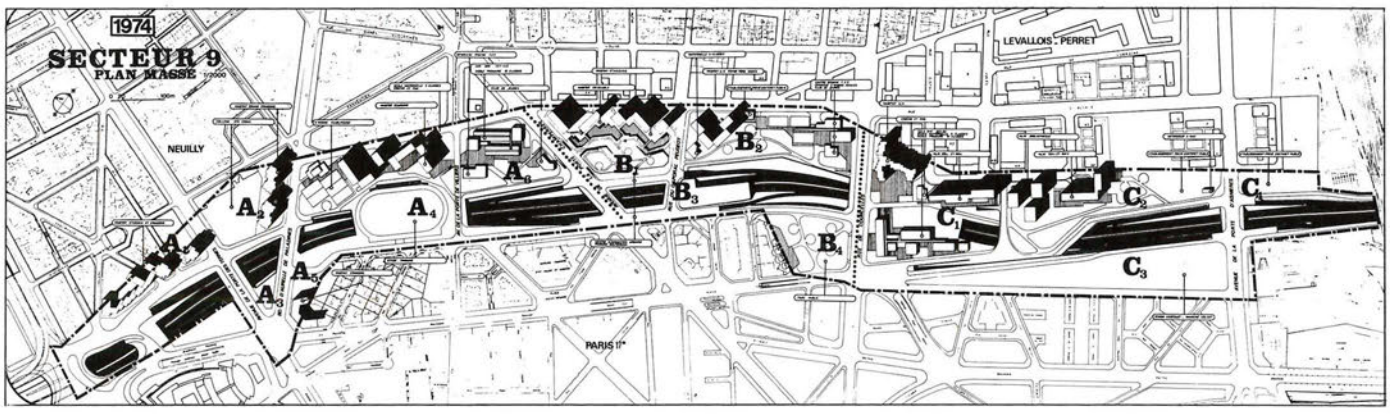
– insuffisance du « raccrochement » à Paris de cette opération qui pouvait apparaître de la sorte comme la simple réutilisation d'un « délaissé » de terrain plutôt que comme le résultat d'une volonté d'urbanisme ;

– caractère incomplet des mesures prises pour assurer l'isolation phonique de certaines parties du projet par rapport aux nuisances du Boulevard Périphérique ;

– implantation contestable des équipements publics.

L'opération prévoyait, en outre, la création sur l'îlot B1 d'un centre commercial relativement important dont la réalisation n'apparaissait ni nécessaire, ni opportune, ainsi qu'en avait d'ailleurs jugé la Commission d'Urbanisme Commercial.

Il a donc été décidé de proposer une révision profonde du projet dans tous les secteurs où cela restait concevable. En effet, depuis l'engagement de l'opé-



L'ancien projet de plan masse prévoyait une succession d'immeubles régulièrement implantés selon une même disposition oblique et créant une sorte de grand ensemble entre les îlots des communes riveraines et le Boulevard Périphérique.

Avant la révision du plan d'aménagement de zone, d'importants programmes avaient été réalisés, pour la plupart d'entre eux dans le style des constructions de type suburbain dont Paris n'a d'ailleurs pas été exempt (entre la rue de Courcelles, ci-contre, et la porte d'Asnières, en bas).

La construction du central téléphonique de la rue Gustave Charpentier (ci-dessous) a donné lieu à une tentative d'originalité architecturale, mais elle fait apparaître du côté Paris un front bâti désordonné et, s'installant au-dessus de la rue de Sablonville, elle a fortement entamé la perspective vers Neuilly.

ration et malgré les diverses vicissitudes qu'elle avait subies, plus de 1 700 logements sur les 2 900 antérieurement prévus, étaient déjà construits ou en cours de construction, de même que plusieurs équipements publics (central téléphonique ; stade Paul Faber ; promenade plantée et jardin public Sainte-Odile ; foyer de travailleurs migrants ; gymnase, crèche, etc...). Ces réalisations achevées ou très avancées se localisaient essentiellement sur les deux extrémités de la zone d'aménagement alors que la partie centrale se prêtait, en même temps qu'elle le réclamait au réexamen global du parti d'urbanisme.

L'opération a permis de couvrir certains tronçons du Boulevard Périphérique ; des tennis sont implantés sur la dalle près du boulevard de Reims.

Le nouveau parti d'aménagement s'attache à traiter de manière spécifique la succession des portes de Paris comprises dans le périmètre de la Z.A.C. Champerret.

S'ouvrant sur une large avenue plantée (l'avenue Victor Hugo à Neuilly), la porte figurant sur cette photo aérienne sera traitée en espace ouvert. De part et d'autre du boulevard d'Aurelle de Paladines seront aménagés des tennis et un jardin public. La couverture de tronçons du boulevard périphérique est également prévue (ici, le stade Paul Faber) pour réduire les nuisances et mieux relier à la ville le nouveau quartier.

I - Le nouveau parti d'aménagement

L'aménagement du secteur Champerret posait un problème particulièrement délicat du fait de sa configuration allongée et de la profonde coupure qui l'isole du reste du 17e arrondissement. Ces caractéristiques se trouvent encore accusées par le parti constructif des immeubles déjà réalisés – tantôt des « immeubles-barres » de hauteur importante, dont la trame suit la direction générale du boulevard périphérique, tantôt des « plots » régulièrement espacés – de telle sorte que le caractère de cette composition l'apparente davantage au secteur de rénovation voisin de Levallois ou à des réalisations de moyenne ou grande banlieue, de type « grand ensemble », qu'à la trame et à l'échelle traditionnelles des quartiers de Paris.

Les principaux objectifs du nouvel aménagement portent sur les points suivants :

- Affirmer un point fort de l'opération au centre du secteur, sur l'îlot B1, par l'implantation d'équipements d'intérêt public et de programmes assurant l'animation de cet ensemble urbain, et par la création d'un lien étroit entre cet îlot et le quartier de la Porte Champerret, grâce à la couverture du boulevard périphérique et à l'organisation de cheminements piétons sur plusieurs niveaux.
- Marquer les entrées vers Paris par une succession de séquences, tantôt traitées de manière très urbaine, avec un effet de « porte », tel qu'il en existe parfois en limite de la capitale, avec des constructions implantées à l'alignement (par exemple avenue de la Porte

Les talus de la promenade publique plantée forment un écran par rapport au boulevard périphérique.

Le nouveau plan d'aménagement a permis la conservation des alignements d'arbres de l'ancienne rue Delaizement. Depuis l'angle du boulevard d'Aurelle de Paladines et de la rue Cino Del Duca, où sera aménagé un jardin public, un cheminement piéton conduit, par un passage sous porche, vers l'intérieur de l'îlot et vers le stade Paul Faber.

de Villiers et de la Porte de Champerret), tantôt avec une composition d'espaces libres et de mails plantés formant une ouverture verte au seuil de la ville (par exemple, boulevard d'Aurelle de Paladines et rue de Courcelles).

• Réaliser une véritable rue, avec des bâtiments principalement disposés selon l'alignement défini, mais pouvant être animés par des jeux de retraits, en limite de l'opération – la plus éloignée du boulevard périphérique – entre les îlots à aménager et les communes de Neuilly-s.-Seine et de Levallois-Perret. Le tissu résidentiel ainsi édifié en bordure des rues Cino del Duca et Jacques Ibert s'ouvre à la fois sur ces rues et sur les dessertes piétonnes internes des îlots de l'opération.

• Réduire très sensiblement la hauteur des immeubles d'habitation – en moyenne R + 5 à R + 8 – et les organiser de manière à redéfinir clairement les espaces publics et les espaces privés et leur conférer une échelle et une forme se rapprochant de celles des ensembles traditionnels voisins.

• Procéder au réexamen et à une nouvelle répartition des différents équipements publics envisagés – scolaires, sociaux et sportifs – autrefois excessivement concentrés sur un seul îlot (A.6), et les implanter de telle manière qu'ils soient plus facilement accessibles pour les nouveaux habitants du secteur et depuis le 17e arrondissement et qu'ils bénéficient de l'isolement visuel et phonique des promenades et talus plantés déjà réalisés le long du boulevard périphérique.

• Remédier aux nuisances dues à la présence du boulevard périphérique en jouant conjointement sur la couverture de ce boulevard – là où elle est possible –, sur l'implantation des différents types de programmes, afin de bénéficier de l'isolement résultant de la réalisation des vallonnements plantés de la promenade publique et d'écarter le plus possible du passage de la voie les immeubles de logements, et enfin – quand elles restent utiles – sur les modalités d'isolation phonique des immeubles, telles qu'elles résultent des dispositions réglementaires.

II - Les dispositions retenues

La traduction concrète de ces choix au niveau du parti d'ensemble se manifeste avec plus ou moins de force, selon le degré d'avancement de l'opération, dans la succession des îlots qui restent à achever ou à entreprendre. La description en sera faite du Sud-Ouest vers le Nord-Est de cette longue bande de terrain.

• L'îlot A4 entre le boulevard d'Aurelle de Paladines et l'avenue de la Porte de Villiers :

En raison de la présence du terrain boisé de l'îlot A2 et de la butte plantée en limite du boulevard périphérique – qui crée un espace de calme en bordure du boulevard d'Aurelle de Paladines – l'emplacement bordant cette voie a été affecté à la réalisation d'un jardin public s'étendant jusqu'au débouché de l'ancienne rue Delaizement. Avec l'espace vert et les terrains de tennis voisins du Collège Sainte-Croix, ce jardin forme un important ensemble ouvert à l'entrée même de la capitale.

Par contre, le traitement de l'avenue de la Porte de Villiers s'apparente à celui d'une « porte » parisienne comportant un tissu bâti continu et constitué, respectant la hauteur des immeubles traditionnels de cette partie de la ville.

Les caractéristiques des trois immeubles ayant déjà fait l'objet de cession de droits, bénéficiant d'autorisations de construire et dont le chantier était ouvert, ont nécessité des négociations avec les constructeurs qui ont permis de réduire de deux niveaux les immeubles les plus élevés (antérieurement 12 étages) et de revoir l'implantation du troisième immeuble afin d'assurer une meilleure intégration du domaine bâti au site.

Les immeubles nouveaux, affectés à l'habitation, qui présentent une hauteur modérée (6-7 étages et exceptionnellement 8) sont implantés en bordure des voies avec un retour en façade sur le jardin public projeté ; ils ménagent un recul par rapport à l'alignement de la rue Cino del Duca et respectent l'ancien tracé et les arbres de la rue Delaizement – qu'ils franchissent par un passage sous voûte. Un aménagement piéton est prévu au débouché de la rue Delaizement sur la rue Cino del Duca.

• L'îlot A6 entre les avenues de la Porte de Villiers et de la Porte de Champerret :

En raison de l'importance de l'avenue de la Porte de Champerret dans le réseau des dessertes du secteur, le traitement du tissu bâti le long de cette avenue a également été envisagé à l'image d'une « porte » traditionnelle parisienne et a été particulièrement affirmé. Ainsi donc les deux avenues de pénétration vers Paris encadrant cet îlot bénéficient-elles d'un traitement continu du bâti et de plantations d'alignement – maintenues dans le cas de l'avenue de la Porte de Villiers, à créer pour l'avenue de la Porte de Champerret.

L'aménagement de cet îlot, qui était antérieurement affecté en totalité à des équipements publics, porte désormais sur un programme mixte d'habitation et d'équipements, dont l'implantation respective a été définie de manière à assurer une continuité bâtie le long des rues Cino del Duca et Jacques Ibert et à échapper, dans toute la mesure du possible, aux nuisances du boulevard périphérique :
– c'est pourquoi, la construction des logements est prévue à l'Ouest, entre la rue Cino del Duca et une voie piétonne publique intérieure à l'îlot, en minorant sensiblement (de 4 à 6 étages) la hauteur initialement prévue ;
– tandis que les équipements publics (école maternelle - 7 classes et cycle élémentaire - 10 classes) se situent en bordure de cette voie, à l'abri, et bénéficient de l'aspect des vallonnements de la promenade publique.

Alors que les locaux fréquentés par les enfants s'ouvriront plutôt sur la voie piétonne parcourant l'îlot, ce sont principalement les installations de service qui seront localisées du côté du boulevard périphérique, en renforçant ainsi l'effet d'écran que procurent les talus plantés.

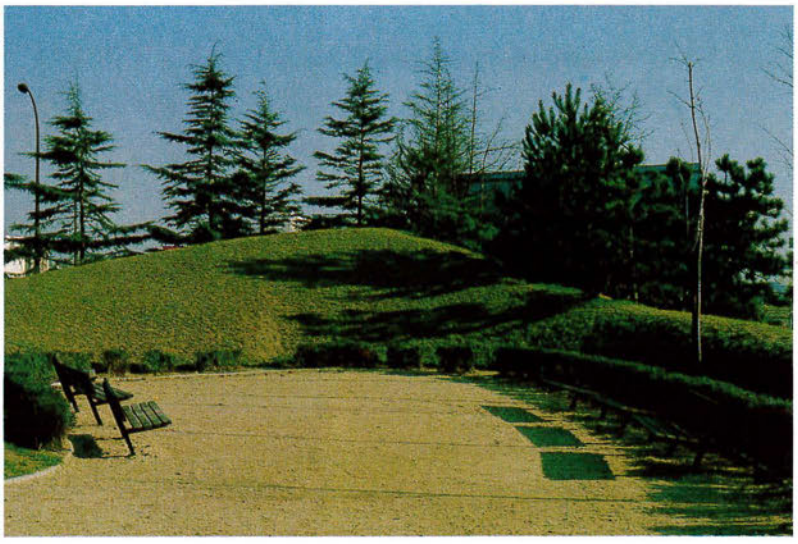
• L'îlot B1 entre l'avenue de la Porte de Champerret et la rue du Caporal Peugeot :

Par sa situation géographique, à la fois au centre de la Z.A.C. et du secteur à réaménager, et par sa proximité de la place de la Porte de Champerret – prolongée par le square de l'Amérique Latine – l'îlot B1 présente un caractère exceptionnel. Il forme en effet le lieu privilégié où peut et doit s'établir la jonction de l'opération d'aménagement avec la capitale. De tous les îlots de l'opération, il est à l'évidence celui où peut le mieux se créer un véritable centre de quartier animé et donnant à l'ensemble du secteur d'aménagement son point d'intérêt et de fréquentation.

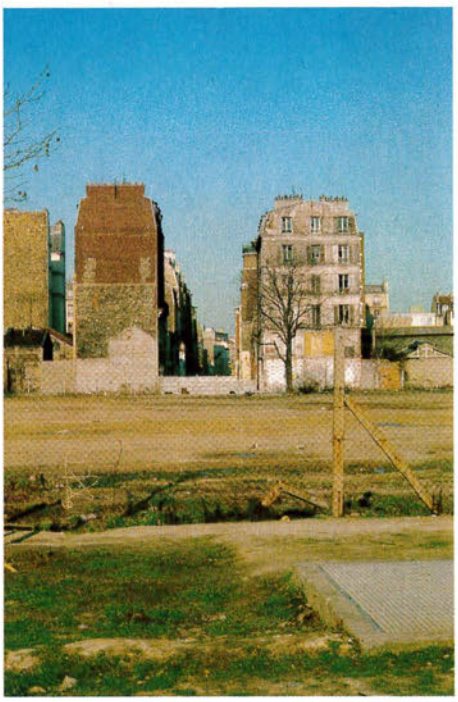
Par ailleurs, cet îlot est bordé, à

La couverture complète du Boulevard Périphérique au droit du square de l'Amérique Latine permettra de lier ce dernier à l'îlot central de la Z.A.C. et, plus généralement, d'améliorer l'intégration à Paris de cette opération.

ÉTUDE DE PLAN MASSE de caractère indicatif



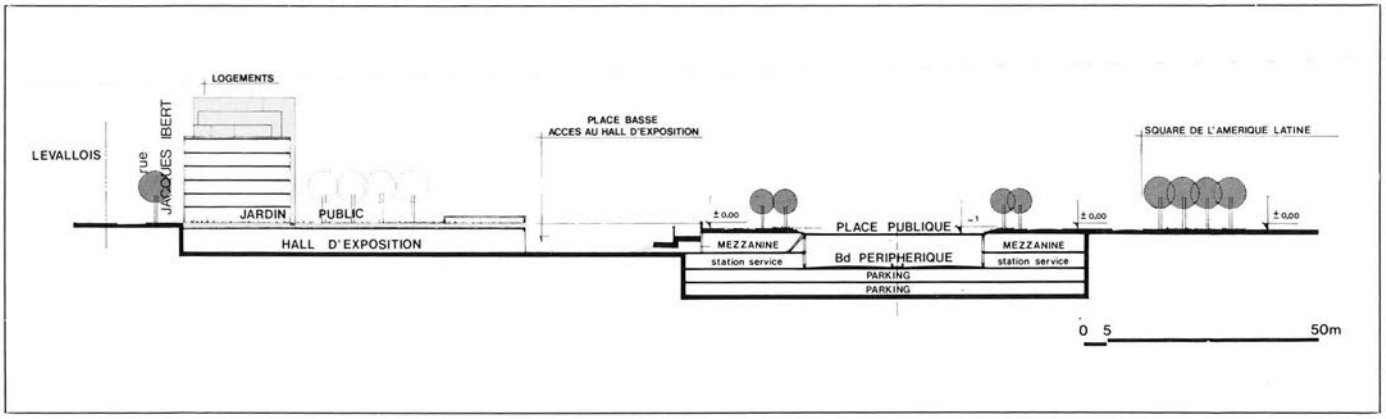
Au fond des vastes terrains aménageables, le tissu urbain à la limite de Levallois-Perret présente un état souvent dégradé et un aspect désarticulé, tandis que, du côté du Boulevard Périphérique, la création



d'une large promenade plantée bordée de talus et la réalisation d'équipements, tels que le stade Paul Faber, permettent l'aménagement d'un paysage urbain nouveau devant les constructions de l'opération.

C'est à la hauteur de la porte de Champerret que pourra le plus complètement s'exprimer l'objectif majeur du nouvel aménagement : relier le nouveau quartier au 17e arrondissement et établir une continuité d'animation entre Paris et les communes riveraines de Neuilly et de Levallois-Perret.
La photo aérienne, l'extrait du plan de masse et la coupe de principe montrent comment il sera tiré parti des caractéristiques de ce site pour offrir, depuis la porte de Champerret et le square de l'Amérique Latine, une succession d'espaces publics.

Le boulevard périphérique sera couvert et une place publique légèrement en creux sera réalisée sur la dalle ; de celle-ci on pourra gagner (soit par la mezzanine existant au-dessus du parking actuel, soit au niveau du sol) une place basse bordée par des équipements d'animation ; un jardin sera aménagé au-dessus de ces derniers, de plain-pied avec les voies environnantes.



l'Est, par un ensemble de réalisations, liées aux infrastructures du boulevard périphérique qui comprennent une passerelle couverte, légèrement dénivelée par rapport aux voies avoisinantes, des locaux d'activités et d'entrepôts enterrés, éclairés sur la tranchée du boulevard périphérique – actuellement sans affectataire – et enfin, un parking public de 1 700 places utilisé à moins du tiers de sa capacité.

Enfin, a été écartée, la réalisation d'un centre commercial comportant des grandes surfaces et des boutiques – d'environ 8 000 m² – tel qu'il était envisagé selon certaines études antérieures, compte tenu de la politique conduite actuellement par la Ville de Paris en cette matière.

Le dispositif d'aménagement proposé présente donc les caractéristiques suivantes :

– L'affirmation de la relation de l'opération avec le 17e arrondissement conduit à réaliser une couverture totale de la tranchée du boulevard périphérique au droit de l'îlot B1 (représentant 3 000 m² environ) et son aménagement en place publique piétonne plantée, traitée avec une légère dénivellation par rapport au niveau des rues voisines, dont les chaussées seront très largement réduites – à 6 m environ – afin de favoriser le cheminement des piétons depuis le square de l'Amérique Latine vers la Z.A.C. et inversement.

– En sous-sol, l'îlot B1, proprement dit, comportera un centre des expositions, complété par quelques petits équipements commerciaux, de 5 000 m² de plancher environ, qui sera ouvert sur une place dénivellée (– 5 m environ par rapport au sol) bordant la rue du Caporal Peugeot. La terrasse du centre des expositions, qui se situera au niveau des voies entourant l'îlot, sera aménagée en espace vert public d'une superficie d'environ 5 000 m².

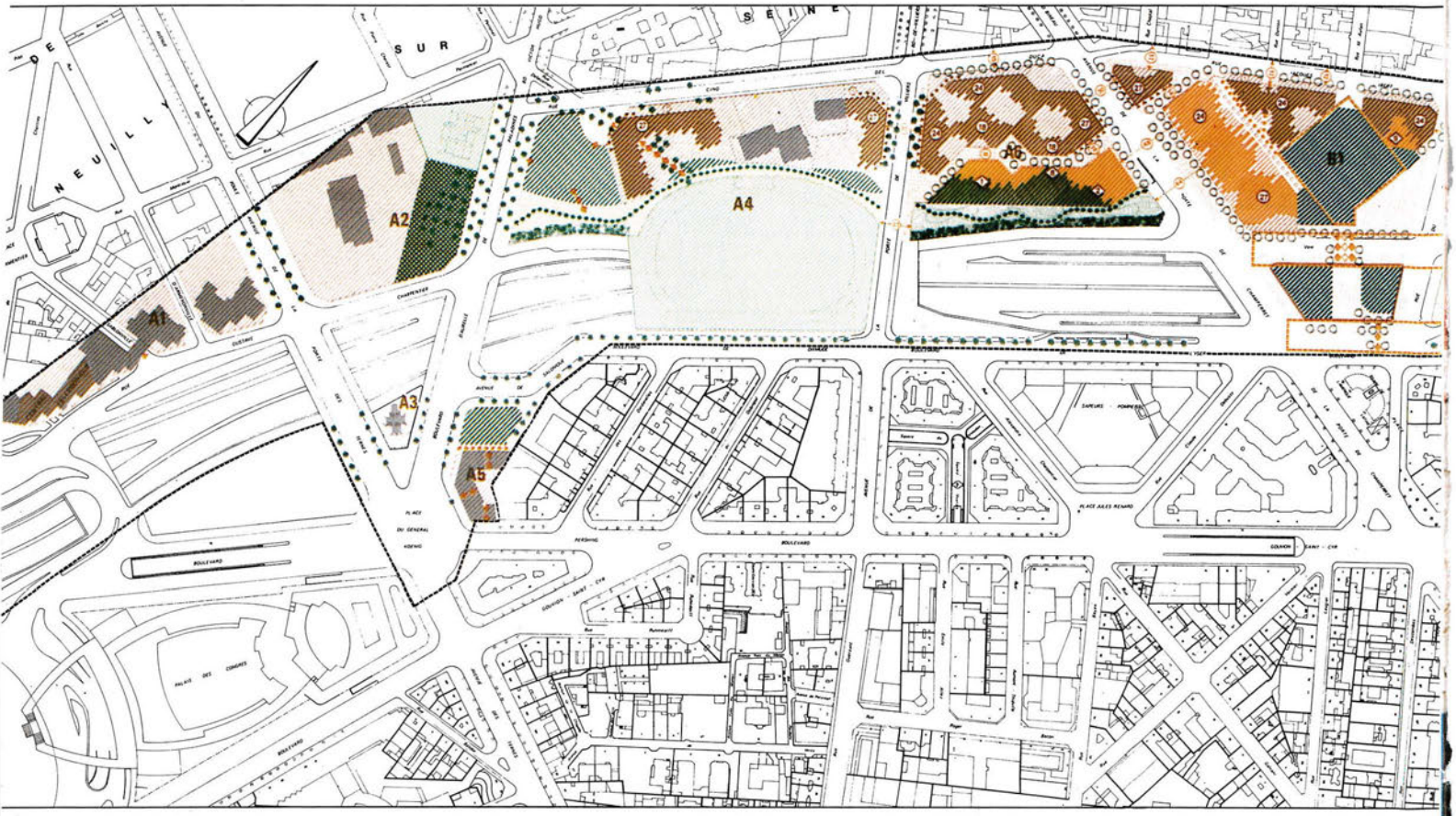
– La deuxième réalisation majeure de cet îlot sera affectée à un établissement d'intérêt public, qui peut être de caractère privé ainsi que le permettent les dispositions propres aux secteurs « zoniers ». Cet élément du programme n'a pas encore fait l'objet d'un choix définitif de la part de la Ville de Paris, mais devra présenter un caractère attractif pour l'image et l'animation du secteur Champerret. Il se situera le long de l'avenue de la Porte de Champerret et pourrait comporter au maximum 25 000 m² de plancher environ, dont approximativement 10 000 m² devraient être réalisés en infrastructure. Outre sa fonction d'animation, cet établissement participera à la composition du domaine bâti en bordure de l'axe affirmé que constitue l'avenue de la Porte de Champerret.

Dans le nouveau P.A.Z. présenté au Conseil de Paris en octobre 1979, il avait été proposé que cet équipement puisse être souligné et marqué du côté Paris par une élévation de façade plus importante (plafond de 37 mètres) que pour le reste de l'îlot (entre 24 et 27 mètres). A la suite de la réserve formulée sur ce point par le Commissaire-Enquêteur au terme de l'enquête publique, le plafond a également été limité à 27 mètres à cet emplacement.

– En léger retrait de la rue Jacques Ibert – dont le tronçon est à aménager – un ensemble d'immeubles de hauteur modérée – 5 à 7 étages et exceptionnellement 8 – prolongeant la continuité bâtie de la rue Cino del Duca, seront affectés à l'habitation. L'effet de « porte » à l'extrémité de l'avenue de la Porte de Champerret sera marqué par un resserrement des volumes bâtis. Le traitement architectural de ces immeubles et leur harmonie avec les constructions situées en vis-à-vis feront l'objet de mesures particulières.

Ces réalisations diverses devront satisfaire l'essentiel de leurs besoins de stationnement grâce à l'utilisation du potentiel disponible du parc public Champerret-Yser. Certaines d'entre elles pourraient également utiliser les surfaces d'activités ou de réserves – actuellement inoccupées – des mezzanines et des rez-de-voirie contigus à leurs installations.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 3 septembre 1980



périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

espaces verts réalisés

promenades publiques et talus plantés

espaces verts à réaménager

espaces verts projetés

voies à créer ou à élargir

aménagement en faveur des piétons (rues, place)

alignement indicatif

plantations existantes

principe de liaisons piétonnes à établir

passages piétons en sous-sol

équipements sportifs existants

équipements sportifs à réaménager

terrains de sports et aires de jeux projetés

équipements existants

équipements projetés

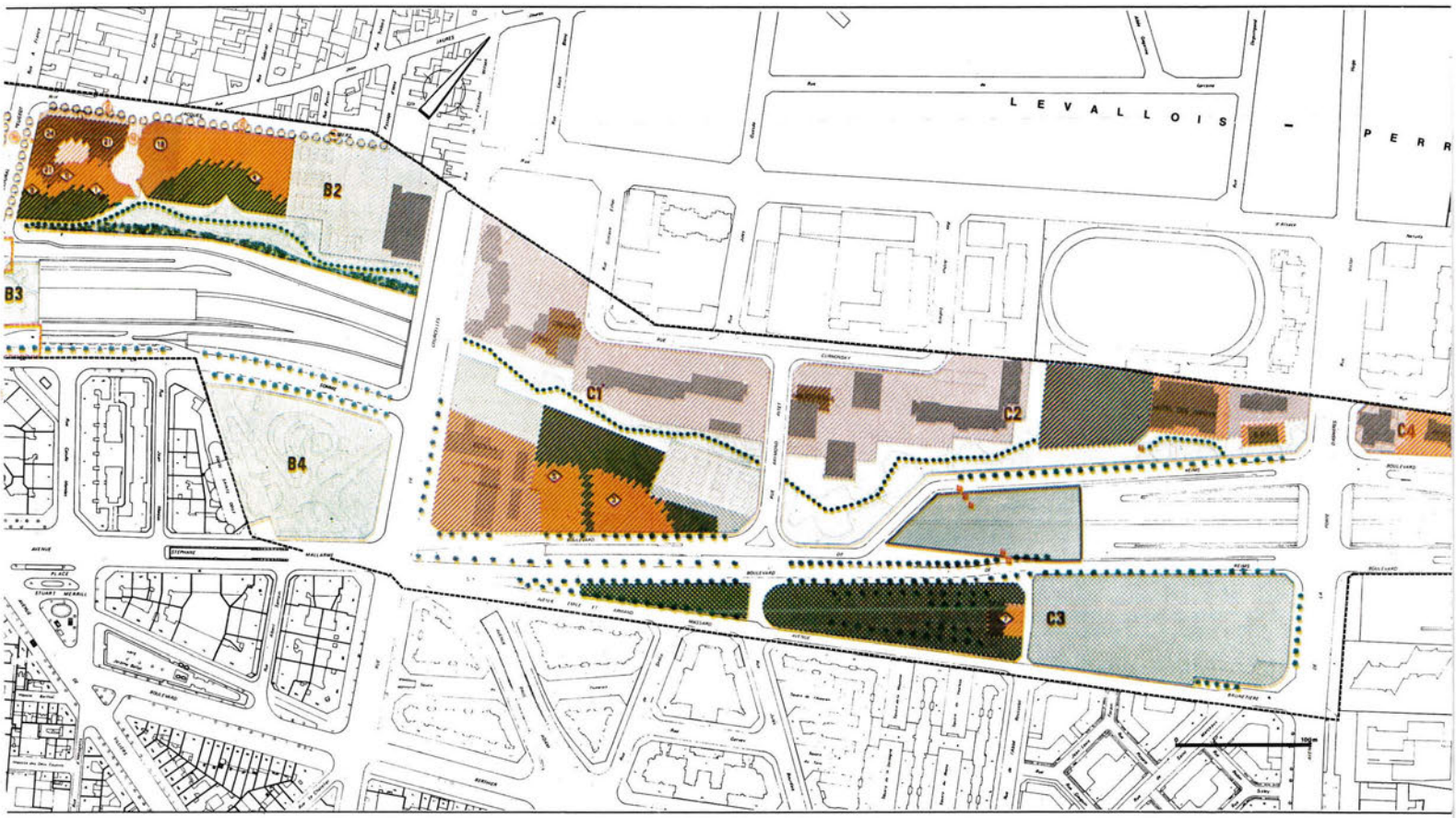
passage sous porche

couverture du boulevard périphérique projetée

ESPACES PRIVÉS

zone d'habitations et espaces libres

zone d'expositions et de commerces en sous-sol



constructions à l'alignement

retrait par rapport à l'alignement

passage sous porche

principe de desserte automobile souterraine

passage ouvert au public

équipements privés d'intérêt public existants

équipements privés d'intérêt public projetés

plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot

traitement architectural d'ensemble

constructions et espaces libres existants ou en cours de réalisation

ÉQUIPEMENTS PUBLICS PROJETÉS

école maternelle

école élémentaire

C.E.S. et S.E.S.

L.E.P. hôtelier

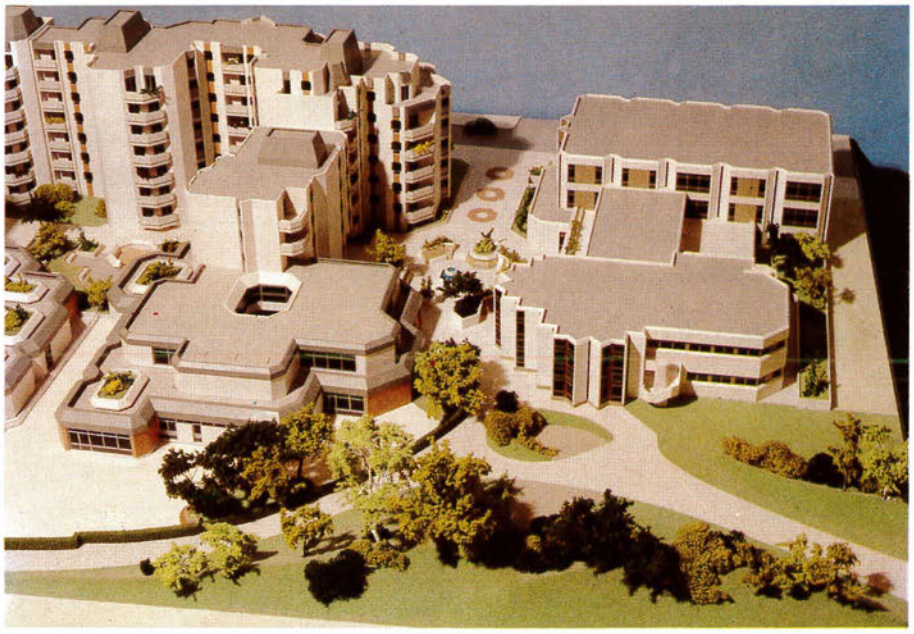
piscine

crèc he

crèche familiale et halte-garderie

halte-garderie

club pour personnes âgées



Ilot B.2, au Nord de la rue du Caporal Peugeot.

Projet de construction de logements, d'une crèche, d'une école maternelle et de l'école des Métiers de la Table (arch. : Gillot). Les équipements sont répartis de part et d'autre d'une voie piétonne et s'ouvrent sur la promenade plantée.

• L'îlot B2 compris entre la rue du Caporal Peugeot et la rue de Courcelles.

Les affectations de cet îlot sont également mixtes et intéressent à la fois l'habitation et les équipements publics ou d'intérêt public. Un ensemble de logements est prévu à l'angle de la rue Jacques Ibert et de la rue du Caporal Peugeot. Les immeubles envisagés, également de hauteur modérée (3 à 6 étages), sont prolongés par des équipements, en partie intégrés : une haltegarderie, une crèche de 60 berceaux et une école maternelle de 5 classes, qui sont abritées des nuisances du périphérique par les talus plantés et la promenade publique. Entre ces immeubles et les équipements sportifs existants est prévue l'implantation du Lycée d'enseignement professionnel hôtelier et d'un équipement privé d'intérêt public : l'école des Métiers de la Table.

Les équipements se trouveront ainsi localisés au voisinage des équipements sportifs existants sur l'îlot (gymnase et terrain de sports) et à proximité de la station de métro Louise Michel.

• L'îlot C1 circonscrit par la rue de Courcelles, le boulevard de Reims et la rue Raymond Pitet.

Il ne s'agit, comme pour l'îlot C4, que de réalisations partielles, le programme de logements, complété par des équipements intégrés (crèches, haltes-garderies), et situé entre la promenade publique et la limite de Paris, ainsi que la couverture du boulevard périphérique au droit de la rue Raymond Pitet étant entièrement réalisés. C'est pourquoi le programme des réalisations envisagées ne porte que sur les équipements publics.

Par ailleurs la reconstruction des bâtiments récents, mais à caractère provisoire, situés à l'angle de la rue de Courcelles et du boulevard de Reims et qui abritent une école maternelle (7 classes) et une école élémentaire (10 classes) ne doit pas, compte tenu de leur état actuel, être entreprise à très brève échéance, dans la limite des délais de réalisation de la Z.A.C. Ces bâtiments ont donc été maintenus au P.A.Z. dans leur affectation et leur limite foncière actuelle. Au reste, la superficie du terrain qui est actuellement occupée par ces équipements permet de recevoir les constructions nécessaires au programme pédagogique dans leur réalisation définitive.

En bordure du boulevard de Reims, en contiguité directe des locaux scolaires signalés ci-dessus, est prévue la réalisation d'une piscine et d'un C.E.S. 600 dont les dégagements s'étendent sur la dalle existante du boulevard périphérique. Ces réalisations devront être accompagnées d'un réaménagement des accès des tennis établis sur la dalle de ce boulevard. La situation de la piscine sur l'îlot C1 présente l'avantage, par rapport à sa localisation antérieure sur l'îlot A4, d'être plus directement accessible par la population de l'ensemble du 17e arrondissement, alors que l'emplacement primitif privilégiait de ce point de vue les communes voisines et se trouvait à relativement courte distance d'une piscine déjà réalisée sur le territoire de Neuilly-sur-Seine.

Vue de la promenade plantée déjà réalisée dans l'îlot B2 de la Z.A.C.

• Ilot C2 entre la rue Raymond Pitet, le boulevard de Reims et l'avenue de la Porte d'Asnières.

Cet îlot ne devrait être cité que pour mémoire puisque les réalisations y sont achevées, à l'exclusion toutefois de l'aménagement de l'espace vert en position centrale. L'importance des nuisances phoniques du boulevard périphérique, qui sont particulièrement ressenties par les habitants de la rue Curnonsky et de la rue Raymond Pitet, ont conduit cependant à apporter une amélioration très importante à l'environnement de cette partie déjà quasiment achevée du Secteur Champerret. Le nouveau parti d'aménagement prévoit en effet la couverture de la tranchée du boulevard périphérique, aussi largement que possible, compte tenu des caractéristiques techniques de l'ouvrage. C'est ainsi une superficie de 5 650 m² qui sera couverte par une dalle aménagée en aire de jeux et de sport comportant des tennis.

• Ilot C3 entre le boulevard de Reims, les avenues Emile Massard et Brunetière et l'avenue de la Porte d'Asnières.

L'aménagement de cet îlot, qui comprend un jardin public et un terrain de sport, dont la remise en état figurera au programme de l'opération, doit être complété par la réalisation d'une haltegarderie et d'une crèche familiale.

Le programme résultant de ce nouveau projet d'aménagement se traduit par une certaine « dédensification » et par une diminution du programme des logements (– 450 environ). Le chiffre final s'établirait ainsi à 2 400 logements – dont 1 400 aidés – et sur lesquels environ 600 logements, soit un quart du programme, restent à construire selon les prescriptions du nouveau projet d'aménagement. C'est donc sur la conception et la réalisation des espaces et des équipements publics desservant l'ensemble de ce secteur et assurant sa relation avec le reste de Paris et avec les autres communes limitrophes que ce plan d'urbanisme apportera principalement sa marque.

*
* *

Ainsi, l'ancienne « zone » des fortifications fait-elle l'objet d'une opération d'urbanisme établissant une nouvelle relation entre les communes voisines de Paris et la capitale, au lieu d'y créer soit un vide urbain marquant cette séparation, soit une muraille de constructions de type grand ensemble. L'échelle des constructions futures et le traitement des espaces libres – et en particulier de la promenade plantée– tendant à cet objectif.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. CHAMPERRET
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 2.500 logements dont 1.400 logements sociaux.

Commerces : 500 m²

Equipements divers :
- Equipement privé d'intérêt public : 25.000 m²
- 1 central téléphonique P.T.T.
- 1 hôtel des Impôts
- centre d'exposition : 5.000 m²

Equipements publics :

• Equipements scolaires
- 3 écoles maternelles
- 2 écoles élémentaires
- 1 C.E.S. 600. 1 S.E.S. 96
- 1 lycée d'enseignement professionnel
- 1 lycée technique hôtelier

• Equipements sportifs
- 1 piscine
- 1 stade omnisports et 1 stade à réaménager
- des tennis

• Equipements socio-culturels
- 2 crèches et 1 crèche familiale
- 3 haltes-garderies
- 1 centre de P.M.I. et 1 centre de planning familial
- 1 bibliothèque pour la jeunesse
- des logements pour personnes âgées
- 1 club du 3e âge
- 1 foyer de migrants

• Espaces verts : 62.000 m² environ

Autre aménagement :
- couverture de 2 tronçons du boulevard périphérique

Organisme aménageur : S.A.E.M.A. 9
(Société Anonyme d'Economie Mixte d'Aménagement du secteur 9)

ZAC GUILLEMINOT-VERCINGETORIX

Cette opération de rénovation, par étapes successives, de l'ensemble des îlots longeant la voie ferrée qui aboutit à la Gare Montparnasse était également entreprise depuis de nombreuses années par la Ville de Paris. L'état de sous-équipement et de vétusté des constructions qui existaient à cet emplacement, le projet de création d'une voie rapide baptisée « radiale Vercingétorix », la proximité de la grande opération d'urbanisme de Maine-Montparnasse formaient autant de raisons pour cette intervention, sur une très vaste échelle et en plusieurs tranches venant « s'emboiter » les unes dans les autres :

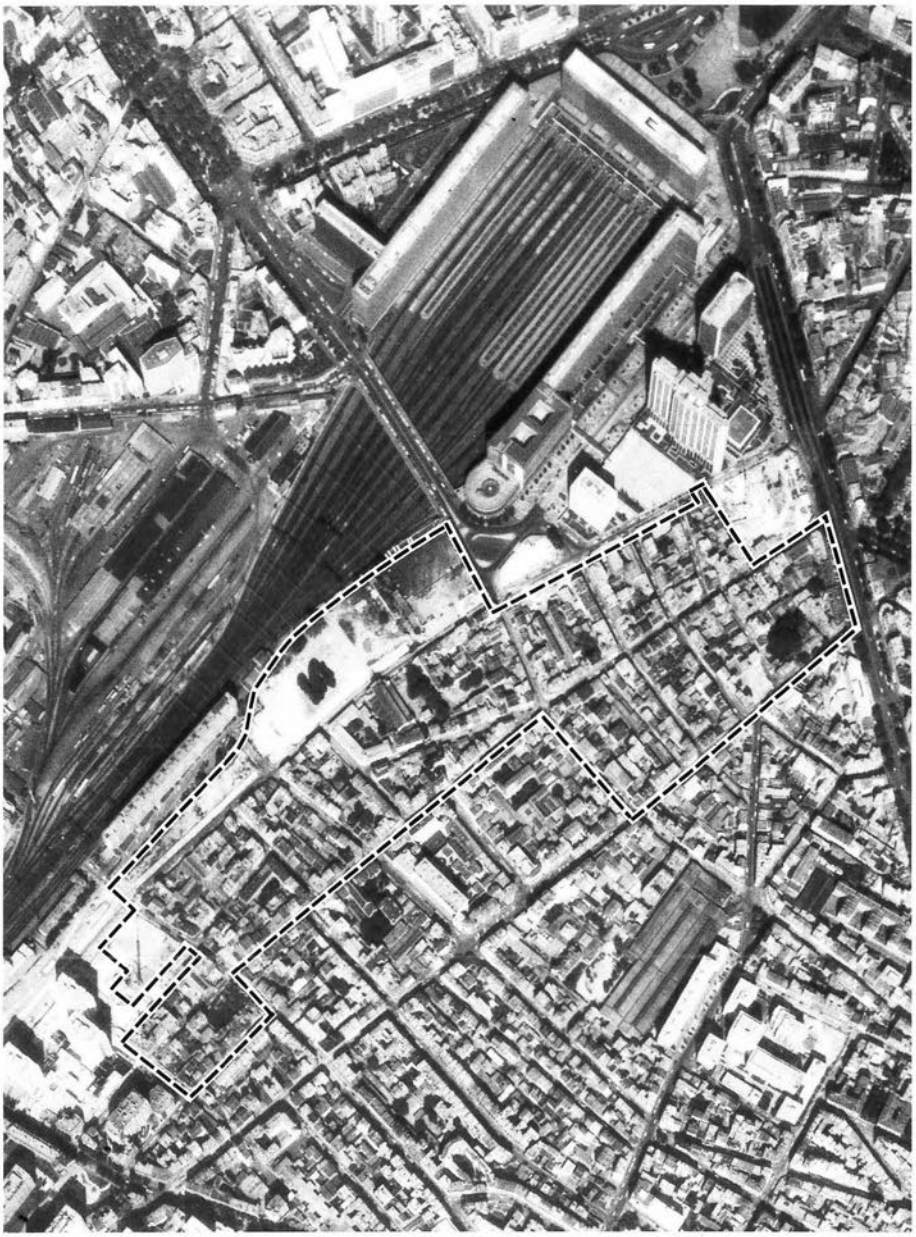
- les premiers dispositifs opérationnels qui ont été mis en place concernaient les zones de rénovation urbaine Vandamme et Plaisance, représentant de l'ordre d'une vingtaine d'hectares, et dont les plans d'urbanisme de détail (P.U.D.) ont été approuvés respectivement en 1962 et 1964 ;
- une dizaine d'années plus tard, il était décidé d'entreprendre l'aménagement du secteur Guilleminot. Cette opération portant sur une superficie d'environ onze hectares concernait l'une des parties les plus dégradées de l'ancien « îlot insalubre n° 17 » dans lequel, en 1964, 77 % des logements existants étaient dépourvus de W.C. privatifs, 94 % sans salle de bains, 92 % construits avant 1900 et la plupart de petite taille. En 1973, dans le secteur de la Z.A.C. Guilleminot, près de 70 % des logements n'étaient tou-

jours pas équipés de W.C. intérieurs.

La difficulté toute particulière de cette opération tenait à son ampleur, puisqu'elle concernait 4 800 logements pour la plupart très exigus, mais assez densément peuplés. Elle provenait surtout des caractères de ce secteur, dont l'urbanisation commencée durant la Restauration pour le logement d'une population laborieuse avait abouti à la constitution de lotissements médiocres, dont les conditions d'équipement et de dégradation devenaient difficilement admissibles, mais où il existait une indiscutable animation, partiellement liée à l'organisation, à l'échelle et aux formes d'occupation du domaine bâti de ce quartier.

A ces problèmes essentiels s'ajoutaient enfin ceux qui avaient pour origine l'évolution des grands projets d'urbanisme concernant le voisinage immédiat : l'opération Maine-Montparnasse et l'aménagement de ses abords ; la radiale « Vercingétorix ».

C'est pourquoi, la conception et la définition de cette opération ont subi de nombreuses évolutions jusqu'à la définition du plan d'aménagement définitivement retenu.



I. L'évolution des conceptions d'urbanisme

Un premier projet d'aménagement était adopté en 1974. La réalisation de la voie rapide étant alors prévue en lisière de l'opération, la logique du parti d'urbanisme retenu reposait sur la création d'une succession d'espaces verts formant un passage piétonnier continu à l'intérieur des futurs îlots. Il en résultait un remodelage complet de l'organisation traditionnelle du quartier. Un dessin presque entièrement nouveau lui était substitué. Beaucoup de rues se trouvaient supprimées (rue de l'Ouest dans sa partie Nord, rue Guilleminot, rue du Texel, rue Lebouis...). Un plafond des hauteurs très élevé, variant de 50 à 85 mètres était adopté pour régir la construction de plus de 4 000 logements (dont 75 % de caractère social). Une voie de 50 mètres de largeur était prévue pour relier la radiale à l'avenue du Maine.

En 1975, à la suite des travaux de la Commission mixte Etat-Ville sur l'Urbanisme, une première modification était apportée à ce projet : la hauteur des constructions, dans la partie centrale du secteur, était limitée à 37 mètres. Un plafond plus élevé demeurait admis aux extrémités Nord et Sud de la Z.A.C. afin d'assurer un raccordement avec la volumétrie des immeubles neufs du secteur Vandamme (hôtel Sheraton, 100 mètres) et de l'îlot du Moulin de la Vierge (50 mètres). Du fait de la limitation des hauteurs, le programme de constructions se trouvait réduit à 3 800 logements nouveaux.

La décision prise, en septembre 1977 par le Conseil de Paris, de renoncer à la radiale Vercingétorix et de réaliser à son emplacement une « coulée verte » de plantations et de jardins ne pouvait manquer de rejaillir sur l'opération « Guilleminot » et de conduire à la redéfinition du plan d'aménagement de zone.

L'abandon du projet de voirie primaire baptisé « radiale Vercingétorix » permet de dégager entre les voies ferrées et le quartier Plaisance-Guilleminot une longue succession d'espaces libres, plus ou moins larges, et qui seront transformés en jardins et promenades plantées.

Un nouveau projet était alors élaboré à la fin de cette année. Le parti initial de recomposition du tissu urbain autour d'une suite de jardins et de cheminements intérieurs dont le total représentait environ 33 000 m², était maintenu, dans un cadre dédensifié (le programme prévoyait la réalisation de 3 075 logements neufs). Les hauteurs des constructions, réduites, demeuraient fixées de 10 à 16 niveaux aux extrémités Nord et Sud de l'opération. La conservation de vingt deux immeubles comprenant de l'ordre de 400 logements était décidée, notamment à la demande des autorités de l'Etat, au titre de ses responsabilités en matière de protection des sites et abords des monuments historiques.

Par ailleurs, à l'emplacement précédemment libéré pour la réalisation de la radiale Vercingétorix était prévu, face à l'Eglise Notre-Dame du Travail, outre l'aménagement d'une petite place, l'édification de plusieurs immeubles de logements sociaux.

Il a été jugé nécessaire de modifier en profondeur le plan d'aménagement ainsi conçu, avant de le soumettre à l'enquête publique, et ceci pour une triple série de raisons :

- un parti insuffisamment affirmé avait été tiré de l'abandon de la radiale Vercingétorix ; la « coulée verte » souhaitée à cet emplacement restait occupée et encombrée de trop de constructions existantes ou à venir et ne profitait pas assez au futur quartier « Guilleminot » ; au contraire, les espaces verts publics étaient excessivement enfermés dans les bâtiments à édifier, même s'ils étaient reliés entre eux, et se trouvaient, de la sorte, exagérément « privatisés » ;
- la volumétrie et la disposition des ensembles bâtis envisagés rompaient encore de manière trop tranchée avec les caractéristiques du quartier actuel et de son environnement, cependant que le raccordement de cette opération avec ses abords, notamment ceux de l'opération « Plaisance-Vandamme », réclamait d'être amélioré ;
- enfin se manifestait au niveau de

Devant l'Église Notre-Dame du Travail et l'école maternelle voisine, un vaste espace vert pourra être créé, en communication directe avec le quartier rénové, grâce à une déviation de la rue Vercingétorix en bordure des voies ferrées.

l'Etat comme de certaines associations le désir d'un plus large degré de conservation du domaine bâti existant, sinon sous la forme du maintien ponctuel de tel ou tel édifice, au moins par le moyen d'un plus grand respect des principes d'organisation et de composition de ce tissu urbain.

Le nouveau plan d'aménagement présenté en 1979, tout en conservant la volonté initiale de réaliser un important programme de logements sociaux et une très profonde amélioration du domaine bâti de ce secteur, cherche donc à maintenir ou à retrouver les qualités d'organisation de l'espace du tissu ancien et à les traduire dans les propositions nouvelles, de manière à constituer un véritable quartier, rénové dans son cadre bâti mais maintenu, mis en valeur et enrichi dans les grandes lignes de sa composition urbaine.

II. Le parti d'aménagement.

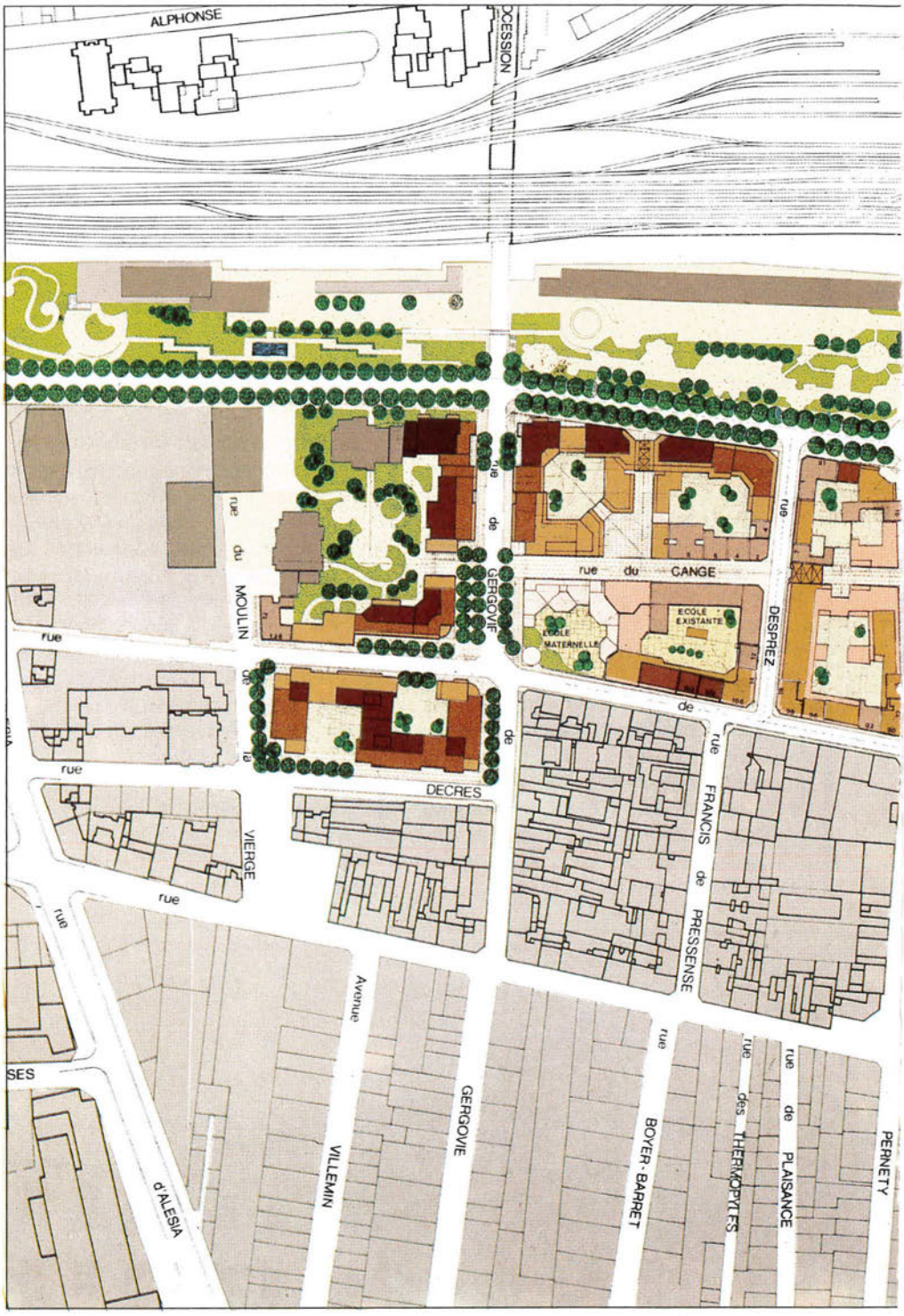
• Le point de départ du nouveau dispositif d'aménagement consiste dans la volonté de tirer toutes les conséquences de la renonciation au projet de voie rapide automobile « Vanves-Montparnasse » longtemps baptisée « radiale Vercingétorix ». De ce fait, apparaît la possibilité de dégager un vaste espace vert public entre le faisceau des voies ferrées et l'actuelle rue Vercingétorix, face à l'Eglise Notre-Dame du Travail. Les programmes de constructions qui avaient, un temps, été envisagés à cet emplacement, dans le cadre de l'opération Plaisance-Vandamme ont été supprimés et transférés en bordure d'une place, d'un caractère urbain très affirmé, à établir au débouché du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon.

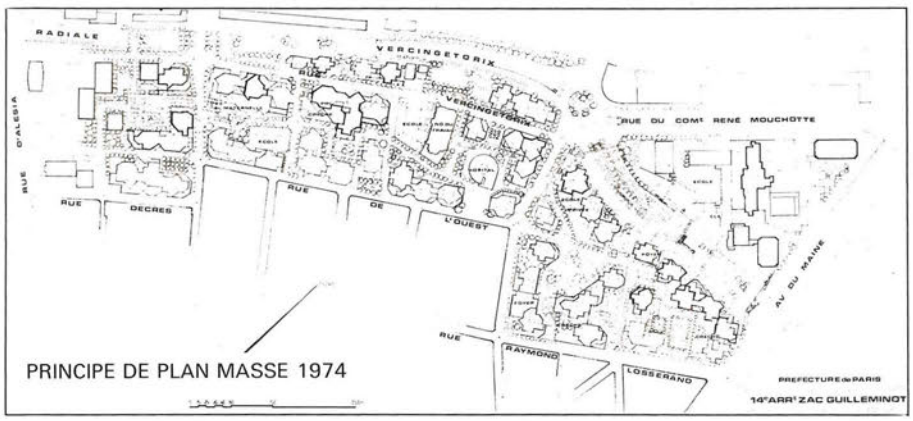
La création d'un grand jardin représentant plus de 13 000 m² d'un seul tenant peut ainsi être prévue. Les plantations existantes, abattues dans l'ancien projet, sont au contraire conservées et s'intègrent à ce jardin. Les ateliers d'artistes de la Cité Vercingétorix, dont l'actuelle implantation compromettrait totalement la réalisation de l'espace vert destiné à l'ensemble de la population du quartier, mal desservie par ce type d'équipement, peuvent retrouver place à sa lisière Ouest, sous la forme de constructions basses, en un emplacement très voisin de celui qu'ils occupent aujourd'hui. Un léger « talutage » sera établi en limite des emprises

ferroviaires afin d'en écarter les nuisances.

• L'espace vert ainsi aménagé à l'emplacement de l'ancienne radiale doit, bien évidemment, se trouver au contact le plus intime avec les quartiers riverains. Vers le Sud, il se relie à la coulée de plantations et de petits squares en cours d'aménagement le long de la rue Vercingétorix, après son croisement avec la rue de Gergovie. Vers l'Est, afin d'assurer sa complète unité avec les futures réalisations de logements, il est prévu d'éviter la coupure qui aurait résulté du passage d'un trafic automobile de transit à l'emplacement de l'actuelle rue Vercingétorix et d'infléchir le tracé de cette voirie de manière à l'accoler le plus possible à l'emprise ferroviaire en bordure de l'opération. Grâce à ce léger détour, l'espace vert projeté se soude étroitement à l'ensemble formé par l'église Notre-Dame du Travail, le parvis et le petit jardin ménagé devant elle et sur son flanc, ainsi que par l'école communale. L'actuelle rue Vercingétorix étant réservée à la circulation des piétons et à la desserte des riverains, la liaison la plus facile est assurée entre les constructions nouvelles de l'opération et le futur jardin. C'est de la sorte un ensemble continu de 17 000 m² de jardin, de placettes et d'espaces piétonniers qui peut être dégagé et former le principal « point fort » de l'opération.

• Dès lors, la trame urbaine qui résulte du dessin des rues et des îlots tel qu'il apparaît aujourd'hui peut être beaucoup plus largement préservée, afin d'améliorer l'intégration de l'opération nouvelle à son environnement et d'éviter l'effet de bouleversement total provoqué par trop d'opérations d'urbanisme. Dans la mesure où une réalisation de voirie rapide était prévue en bordure des voies, la logique de l'ancien parti d'urbanisme reposait naturellement sur la création d'une succession d'espaces

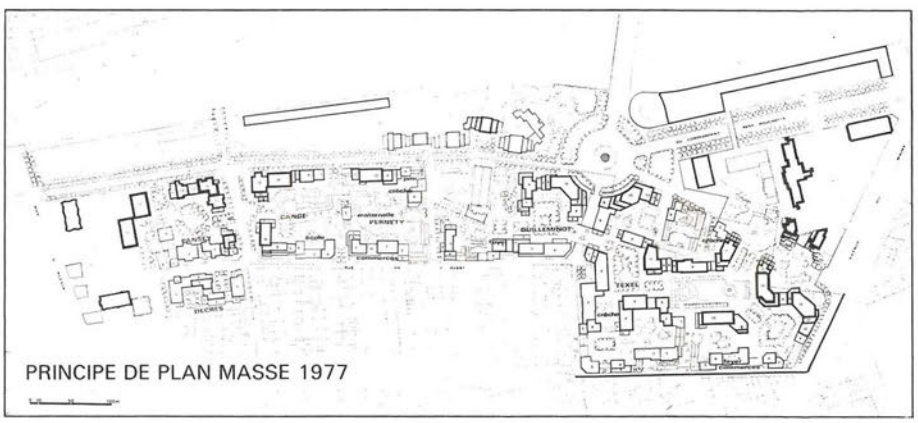




PRINCIPE DE PLAN MASSE 1974

ÉTUDE DE PLAN MASSE de caractère indicatif

verts formant un passage piétonnier continu à l'intérieur des futurs îlots. Il ne pouvait donc être évité de remodeler profondément leur implantation d'aujourd'hui et de composer, sur un plan presque totalement nouveau, le dessin du futur quartier. Désormais, la création au contact immédiat de ce quartier d'un vaste espace vert, aux lieu et place d'une radiale de voirie, conduit bien évidemment à inverser ce



PRINCIPE DE PLAN MASSE 1977

Ce quartier du Paris populaire, édifié au milieu du 19e siècle, avec des constructions de qualité généralement médiocre, accueillait à cette époque un habitat de la petite bourgeoisie plutôt qu'un habitat ouvrier (ci-contre la rue de l'Ouest vers 1910 et au milieu la rue Vercingétorix en 1906

Le vieillissement du domaine bâti, d'ailleurs relativement pauvre sur le plan architectural, l'occupation des cours et des espaces libres par des adjonctions hétéroclites de toute nature, le sous-équipement et l'inconfort des logements, s'accompagnaient toutefois du maintien d'une certaine ambiance populaire et commerciale.

dispositif qui présentait l'inconvénient d'enserrer quelque peu les surfaces vertes publiques au cœur des constructions privées ; c'est en bordure du domaine bâti ou branchés sur les principales voies qui le traversent que sont aménagés les jardins et les espaces libres du quartier ; celui-ci peut, de ce fait, conserver les grandes lignes de sa structure actuelle.

C'est ainsi que le nouveau plan propose le maintien de la plupart des tracés de voies qui forment aujourd'hui l'ossature de ce secteur : rue de l'Ouest, rue Jules Guesde, rue du Texel, rue Guilleminot, rue Pernéty, rue Perceval, rues Lebouis et Sauvageot etc... Par suite, une réduction, au demeurant très souhaitable, est apportée à la volumétrie des constructions projetées, en fonction de la largeur des rues conservées. L'intention d'un certain raccordement aux immeubles élevés, qui ont été édifiés au Nord et au Sud de l'opération, n'est certes pas perdue de vue ; mais cette même volonté s'exerce également vis-à-vis des quartiers riverains non soumis à rénovation, à l'Est de la rue Raymond-Losserand ou de l'autre côté de l'avenue du Maine. La hauteur moyenne des constructions est ainsi ramenée à R + 4 ou R + 5 (non compris les étages en retrait) dans la partie centrale de l'opération. Elle s'élève à R + 6 du côté de la rue du Commandant Mouchotte et de l'avenue du Maine, et par paliers à R + 9, du côté de l'opération du Moulin de la Vierge.

• Cependant, le souci de conserver à ce quartier des caractéristiques, en plan et en volume, plus proches de celles que nous lui connaissons, ne signifie en aucune mesure la « fixité » ou la reconstitution du domaine bâti existant. L'état de sous-équipement et de vétusté du parc immobilier, surtout après les nombreuses années où la perspective de la rénovation a interdit son entretien, implique qu'il soit profondé-

L'opération de rénovation, dont l'attente a sans doute aggravé certains des traits négatifs de l'évolution du quartier, notamment du point de vue de l'entretien des immeubles, fait apparaître dans la trame de l'ancien quartier les premiers terrains des futures réalisations.

ment modernisé et, si la disposition de la plupart des nouveaux immeubles affecte désormais davantage la forme des îlots urbains habituels de la capitale, si leurs hauteurs sont généralement comprises entre cinq et sept étages, avec la préoccupation de se raccorder au bâti environnant et de ne pas provoquer de brutales discontinuités de volumétrie et de niveaux, cela ne veut pas dire qu'aucune modification ne doive être apportée à l'urbanisme de ce secteur.

Il est donc prévu simultanément d'enrichir le maillage traditionnel des voies du quartier par la création d'un jeu de petites placettes, en particulier le long de la rue de l'Ouest, et par la réalisation de cheminements continus, par exemple entre la rue du Cange et la rue Guilleminot ou en direction du grand espace vert dégagé devant l'église Notre-Dame du Travail.

Une importante place publique d'environ cent mètres de diamètre et qui sera bordée d'une double rangée d'arbres est d'autre part aménagée au débouché du pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon. Cet espace, au croisement de la voirie nouvelle avec la rue du Commandant Mouchotte et la rue du Château, devra être marqué par un traitement architectural d'ensemble des constructions qui viendront s'implanter à l'alignement défini par le plan. Il formera, après le jardin, le second point fort de l'opération et l'articulation entre les opérations de Maine-Montparnasse et de Plaisance et les nouvelles réalisations de Guilleminot-Vercingétorix.

A l'intérieur des îlots les plus vastes, plusieurs cheminements ouverts au public sont par ailleurs dessinés. Enfin, les règles d'urbanisme auxquelles seront soumises les futures constructions imposeront de dégager à l'intérieur des îlots des espaces libres importants. Le respect et la « réinvention » d'une trame d'organisation urbaine traditionnelle, fondée sur un dessin d'îlot, n'a pas en effet pour corollaire inévitable l'étroitesse des cours et des dégagements.

←
Alors qu'initialement le secteur était voué à une rénovation totale, la conservation de plusieurs immeubles, solides, de bonne facture, assez bien équipés et en relativement bon état, a été finalement décidée, d'autant plus que se manifestait également la volonté de maintenir, tout en l'enrichissant, la trame urbaine du quartier existant et la volumétrie d'ensemble de ses constructions.

• Dans ce nouveau dispositif d'urbanisme, la conservation de certains immeubles existants accompagnée ou non, selon les cas, de leur réhabilitation, peut être plus facilement envisagée. Selon le projet présenté en octobre 1978 au Conseil de Paris leur nombre s'élevait à 38 immeubles représentant plus de 700 logements. Les observations formulées au cours de l'enquête publique et les conclusions émises par le Commissaire Enquêteur ont conduit à porter ce chiffre à 52, soit plus de 840 logements. Ce choix a été effectué en tenant le plus grand compte des suggestions ou demandes exprimées par les services compétents en matière de préservation du patrimoine historique et esthétique, mais aussi en fonction de l'état de solidité, du niveau d'équipement de ces bâtiments et de leur possibilité de remise en état. Il a été jugé souhaitable d'adjoindre à cette liste le 18, rue Sauvageot occupé par un atelier d'artiste, dont la disparition aurait paru regrettable, et qui pourrait être ultérieurement utilisé par la Ville à des fins culturelles.

• Enfin, une redistribution des équipements publics s'est révélée nécessaire. En effet, l'opération mitoyenne couvrant le secteur Plaisance-Vandamme prévoyait la réalisation d'une école élémentaire de 10 classes, d'une école maternelle de 6 classes et d'un gymnase. L'importance de ce programme se justifiait par l'intention de construire une partie de ces équipements sur la dalle créée au pied de l'hôtel Sheraton. Cependant le surcoût d'une telle solution, en raison des charges admises pour terrasse, et de la présence en dessous d'une patinoire dépourvue de points porteurs rapprochés, ne la rendait que très malaisément praticable. Il est donc proposé de ne réaliser, dans le cadre de l'opération Plaisance-Vandamme, que l'école élémentaire, au niveau de la rue nouvelle avec sa cour de récréation et le gymnase sur la dalle, alors que l'école maternelle serait transférée au Nord de l'opération Guilleminot-Vercingétorix, dans l'îlot compris entre la rue Lebouis et l'avenue du Maine, où elle dessert tout aussi bien les réalisations récentes et à venir qu'une partie du quartier ancien, actuellement éloignée d'un équipement de ce type. Au centre de l'opération, la maternelle existante, près de l'église Notre-Dame du Travail, est étendue. La troisième école maternelle (6 classes) doit dès lors être implantée au Sud dans l'îlot compris entre la rue du Cange et la rue Vercingétorix, afin d'assurer la plus grande couverture géographique des besoins constatés ou potentiels.

Les autres équipements, antérieurement prévus sont, si possible, regroupés de manière à former de petits pôles d'animation et de services publics en bordure de placettes et d'espaces libres : une crèche, une P.M.I. et une halte-garderie se trouvent localisées à l'angle de la rue de l'Ouest et de la rue du Texel, à proximité d'un axe piétonnier qui doit conserver une vocation commerciale affirmée ; une seconde crèche à l'angle des rues Pernety et Guilleminot, en bordure du jardin, vient s'ajouter à l'école communale et à l'école privée existante. La crèche de la rue Jules Guesde (40 berceaux) dans un immeuble maintenu est naturellement conservée, mais peut être dégagée afin d'améliorer son ensoleillement. Des locaux de caractère culturel, dont l'affectation précise sera à déterminer, peuvent trouver place dans les immeubles conservés du « Moulin des Trois Cornets » et de « l'Atelier Brancusi ». Enfin, un foyer de jeunes travailleurs et des logements destinés aux personnes âgées et aux femmes seules avec enfants pourraient trouver place dans l'ensemble du programme de constructions neuves envisagé.

Quatre « noyaux » d'équipements publics (dans l'îlot du Moulin des Trois Cornets » ; à l'angle de la rue de l'Ouest et de la rue du Texel, autour de l'église Notre-Dame du Travail ; dans l'îlot traversé par la rue du Cange) structurent de la sorte le futur quartier.

III. La traduction juridique des orientations d'aménagement

La refonte du plan d'aménagement s'exprime au travers d'un ensemble de prescriptions d'urbanisme.

1 La redéfinition du périmètre d'aménagement :

Dès lors que le parti adopté tend à affirmer l'unité des interventions à engager sur les terrains de l'ancienne radiale Vercingétorix et de celle qu'il faut entreprendre sur le secteur Guilleminot, le nouveau périmètre de la Z.A.C. doit désormais englober l'ensemble de ces emprises et comprendre l'espace situé entre la voie nouvelle et la place créée au débouché du pont des Cinq Martyrs du lycée Buffon. Afin de manifester cette extension, cette Z.A.C. a reçu le nom de Guilleminot-Vercingétorix au lieu de ne revêtir que la première de ces appellations. A l'inverse, des difficultés de caractère juridique ont conduit à maintenir le découpage « en dents de scie » qui sépare cette Z.A.C. de l'opération Plaisance-Vandamme. C'est pourquoi certaines réalisations, comme par exemple l'école primaire ou l'achèvement de la grande place circulaire, qui se trouvent « à cheval » sur ces deux interventions, ne sont qu'incomplètement figurées au document graphique du P.A.Z.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 24 avril 1980

-------- périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

- espaces verts
- talus plantés
- équipements existants
- équipements projetés
- équipements intégrés

- voies piétonnes et places
- liaisons piétonnes à établir

ESPACES PRIVÉS

- espaces libres intérieurs
- zones d'habitation, commerce, artisanat, divers
- passages ouverts au public

- immeubles susceptibles d'être réhabilités
- immeubles conservés
- voies maintenues
- voies à créer ou à élargir
- passages sous porche
- plantations maintenues

traitement architectural d'ensemble

(27) plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot

ÉQUIPEMENTS PUBLICS

◇1 école maternelle

◇2 équipement scolaire et sportif

◇3 crèche, halte-garderie, P.M.I.

◇4 crèche

◇5 équipement à caractère culturel, éducatif et de loisirs

◇6 équipement culturel

◇7 extension d'équipement public

2 La conjonction d'un périmètre de rénovation et de restauration.

La conservation finalement décidée de 53 immeubles dont l'organisme rénovateur désigné par la Ville de Paris, la SEMIREP, a parfois acquis, en tout ou en partie, la propriété, et la volonté de réhabiliter certains d'entre eux, avec l'appui de la collectivité locale et de l'Etat, interdisaient de maintenir l'aménagement du secteur Guilleminot-Vercingétorix sous le seul régime juridique des opérations de rénovation qui convient aux opérations de démolition-reconstruction quasi intégrale des bâtiments inclus dans le périmètre défini, à l'exception de certains immeubles pour lesquels il n'est alors prévu ou envisagé aucune sorte d'intervention publique. Par ailleurs, la stricte délimitation des immeubles à conserver et à restaurer par rapport à ceux qu'il convient de démolir, bien qu'elle ait fait l'objet d'études très approfondies, peut naturellement, au cours du déroulement de l'opération, réclamer d'être rectifiée, sur des points limités, dans un sens ou dans l'autre.

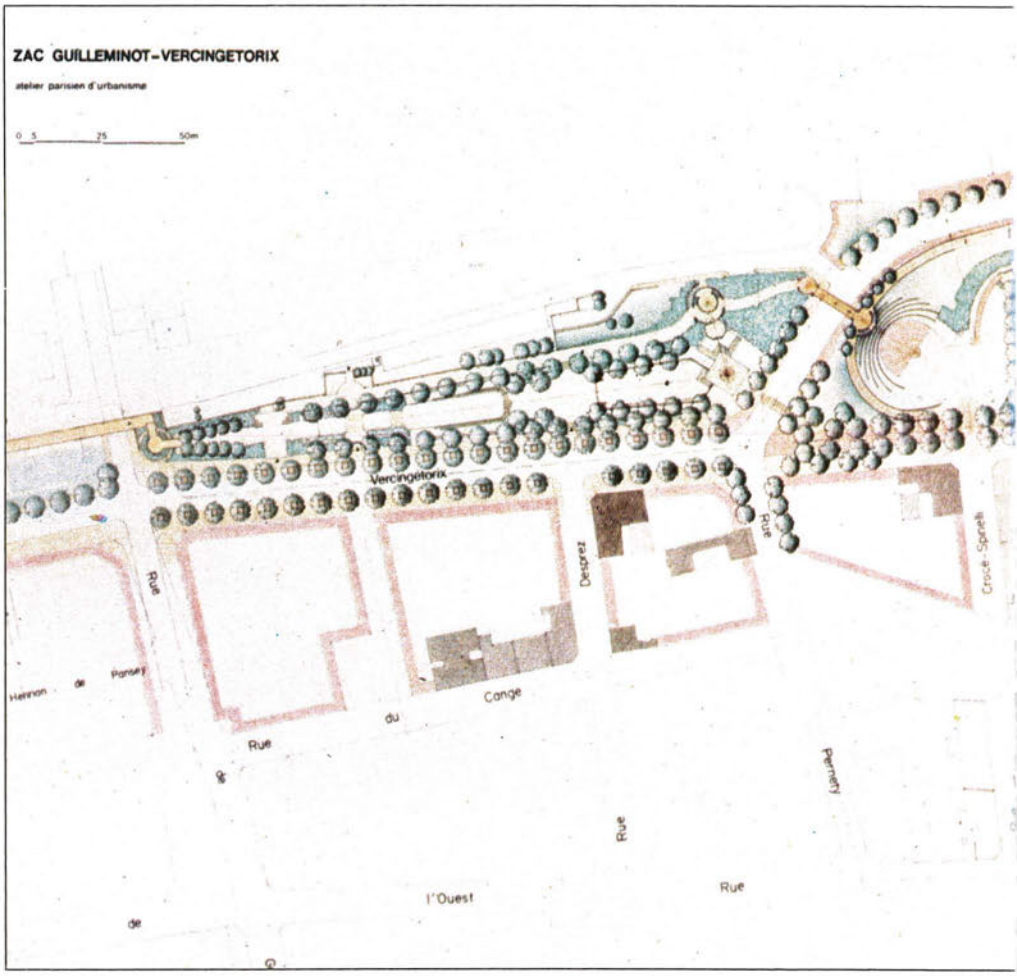
C'est pourquoi, il a été jugé plus expédient de placer l'ensemble du secteur Guilleminot-Vercingétorix à la fois sous le régime d'un Plan d'Aménagement de Zone et dans un périmètre de restauration.

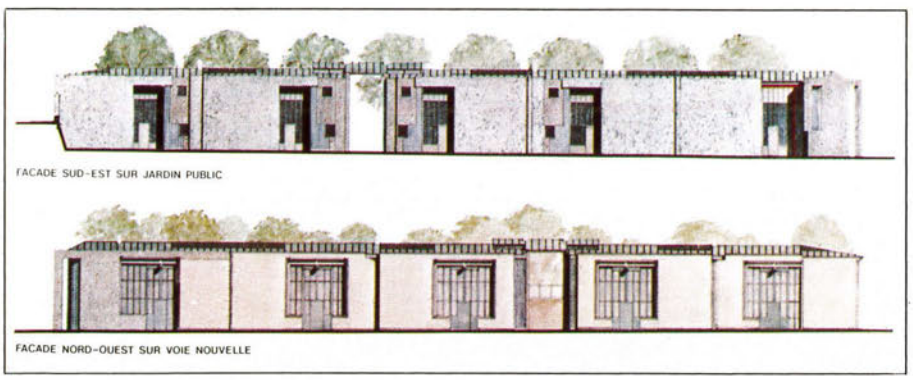
3 Les principales caractéristiques du Plan d'Aménagement de Zone.

Le document graphique du P.A.Z., traduit les intentions du parti d'urbanisme telles qu'elles ont été décrites plus haut.

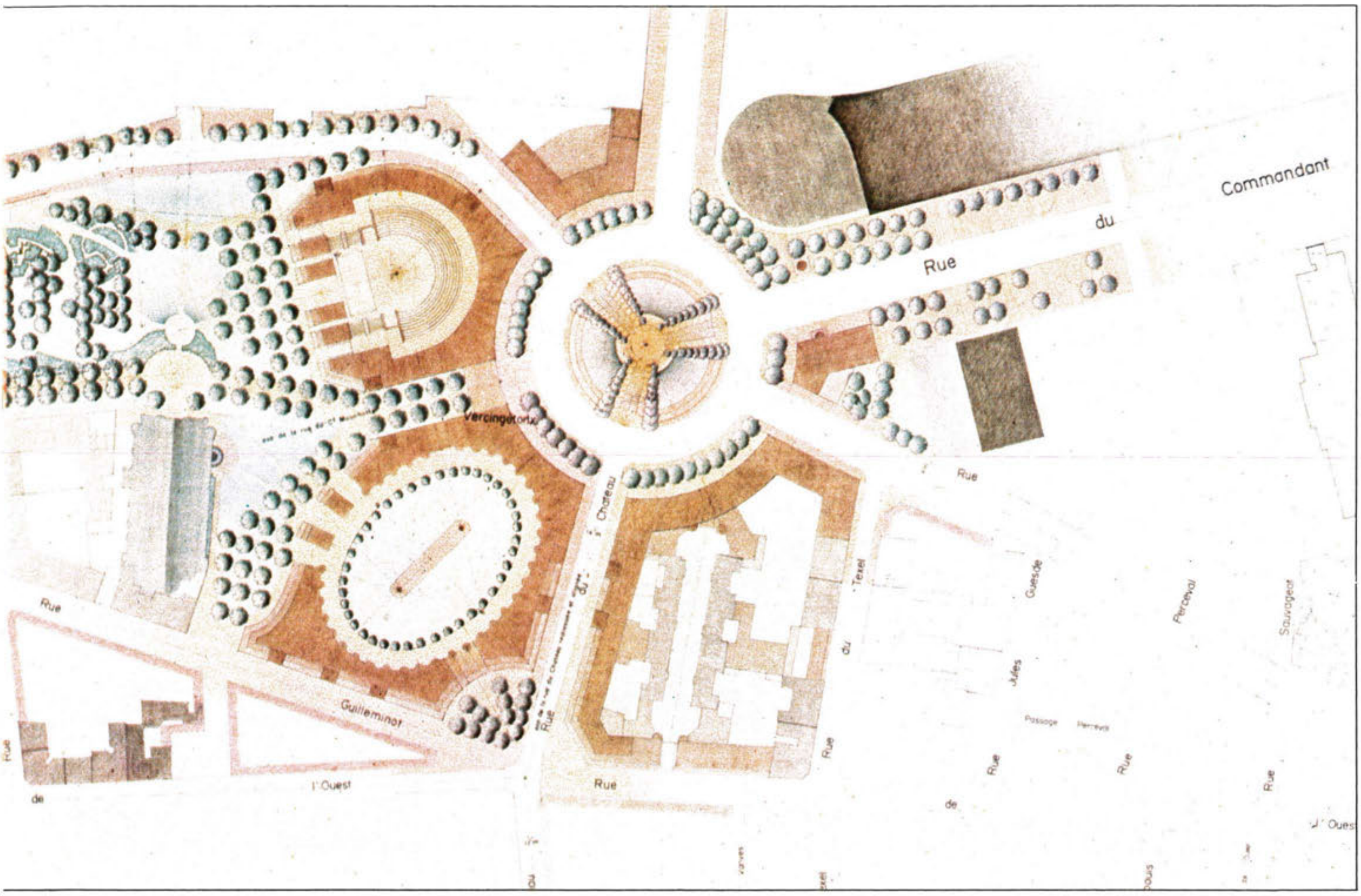
Mais c'est par le biais du règlement que s'affirment également quelques uns des choix essentiels du nouveau plan d'aménagement.

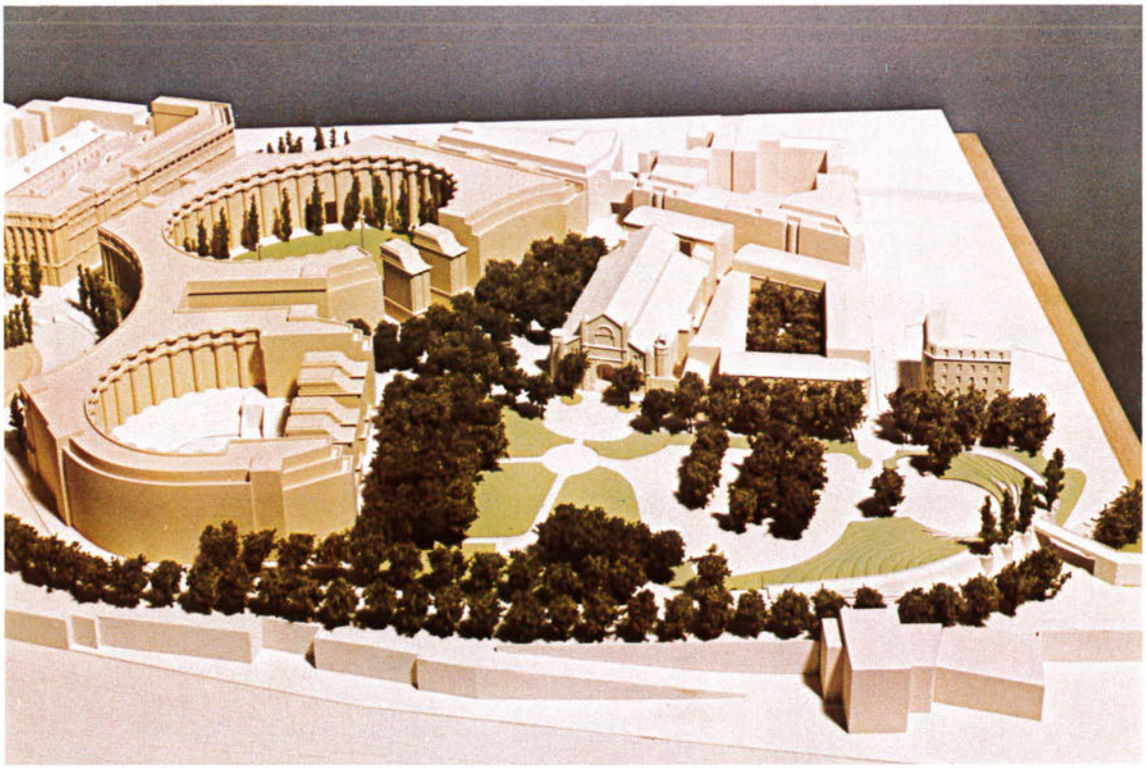
Celui-ci a été profondément refondu et allégé au maximum, notamment par des renvois au document graphique à chaque fois que ce dernier permet,

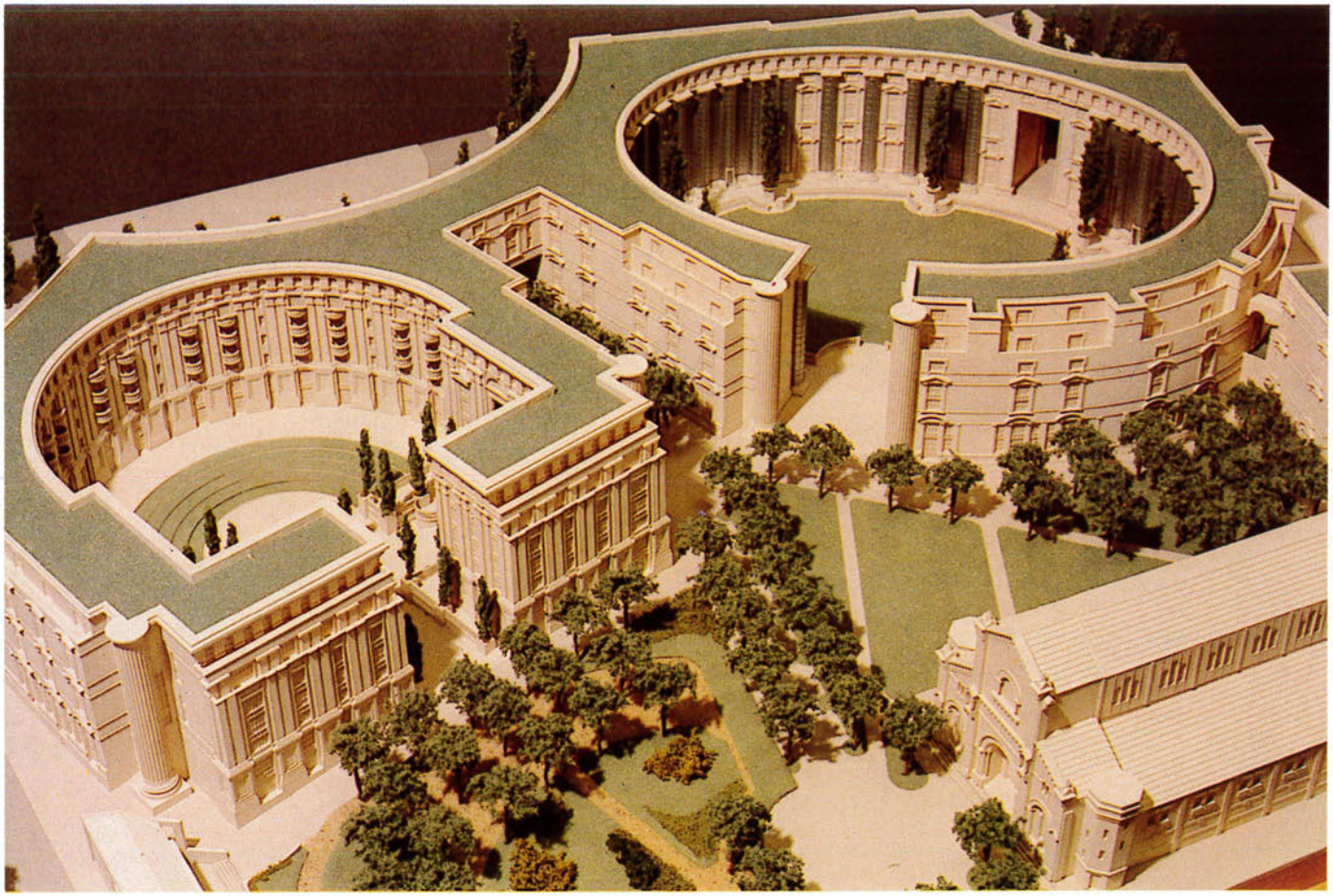




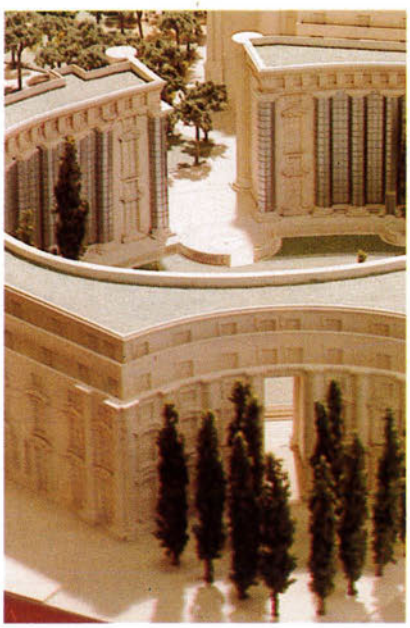
Une partie essentielle de l'opération est formée par l'aménagement prévu auprès de l'Église Notre-Dame du Travail et au débouché du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon. Une vaste place ronde d'une centaine de mètres de diamètre est bordée par une architecture volontairement ordonnancée, étudiée par R. Bofill (et dont la réalisation relève également, du point de vue juridique, de l'opération Plaisance-Vandamme). Ainsi une transition très marquée est-elle créée entre l'architecture récente du complexe Maine-Montparnasse et les réalisations futures d'échelle et de composition traditionnelles du reste du projet. De ce rond-point comme de la placette qui marque l'angle de la rue Guilleminot et de la rue du Château, de larges cheminements sont établis vers le grand jardin créé devant l'Église et à ses abords. Ce jardin est bordé par les ateliers d'artistes reconstruits (arch. : G. Charlet), à la place des installations très vétustes de l'ancienne cité « Vercin » et se termine par une sorte d'amphithéâtre de verdure derrière lequel passe la rue Vercingétorix déviée. Une passerelle traverse cette voie et donne accès à la promenade plantée créée devant les immeubles existants qui bordent le domaine ferroviaire.

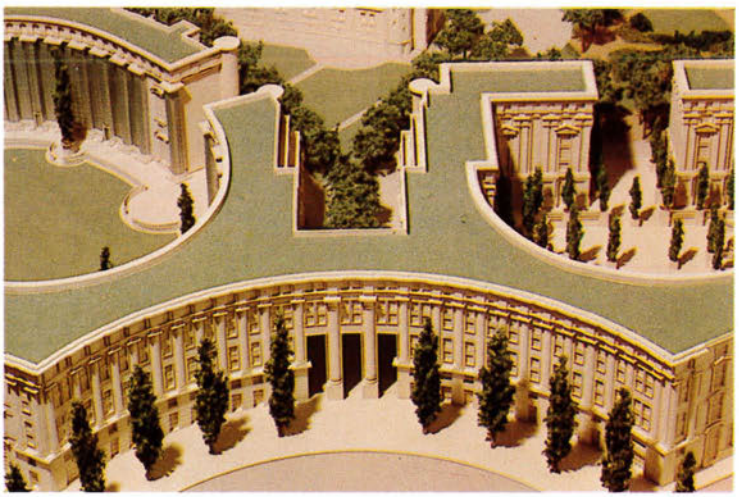

Commandant
du
Rue
Vercingétorix
Rue
Château
du
Rue
Texel
du
Rue
Guesde
Jules
Rue
Perceval
Sauvageot
Rue
Guilleminot
Rue
de
l'Ouest
Rue
de
Rue
de
l'Ouest
Passage
Perceval

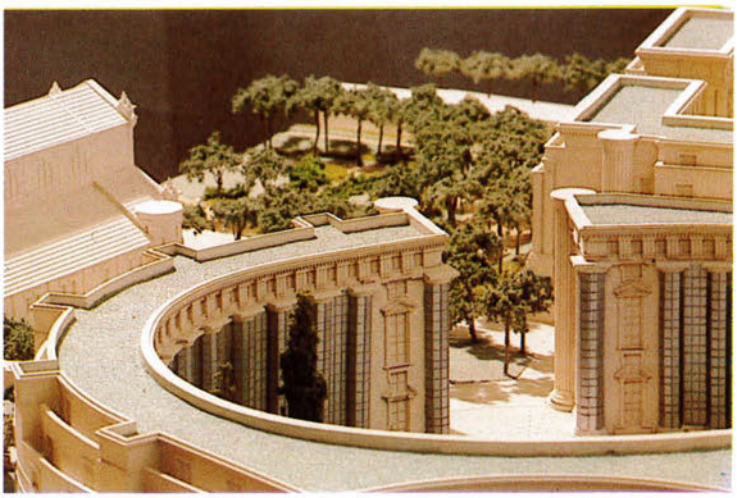




Le projet de R. Bofill dessine une composition complexe que déterminent la courbe de la grande place ronde et les contre-courbes d'une ellipse, formant un espace public sur le cheminement vers le jardin, et d'un amphithéâtre, qui constitue la cour intérieure d'une autre partie du programme de constructions. Celles-ci, conçues selon le style de cet architecte et avec les références historiques qui marquent son œuvre, comprennent plus de la moitié de logements sociaux.







mieux que des articles de portée générale, une définition précise, moins mécanique et moins abstraite, plus sensible et mieux située, d'une volonté particulière de composition urbaine ou architecturale.

Les principales dispositions qui doivent régir l'implantation, la hauteur, le gabarit, l'aspect des constructions nouvelles ont été élaborées avec un double souci :

– permettre l'intégration des bâtiments nouveaux et des immeubles conservés et leur insertion dans la trame traditionnelle de ce quartier enrichie et complétée d'espaces publics supplémentaires ;

– inciter à la création d'un nouveau type de tissu urbain associant les caractéristiques très parisiennes de continuité et d'unité du domaine bâti bordant les rues, les places, les jardins publics – éléments favorables à l'animation urbaine – à des qualités nouvelles de traitement des espaces intérieurs d'îlot, plus largement dimensionnés pour que la vie collective des habitants puisse s'y développer dans le calme.

1 - Ainsi les règles d'implantation et de gabarit des bâtiments à édifier en bordure des voies ont-elles été définies pour concourir à la fois à harmoniser les constructions anciennes et futures, à affirmer le tracé et retrouver l'échelle des rues pré-existantes et à donner un caractère agréable et cohérent aux espaces publics nouveaux.

• Les immeubles devront être construits à l'alignement. De légers retraits ne pourront être autorisés que pour des raisons d'environnement, notamment dans le cas – qui devrait rester exceptionnel – de façades de trop grande longueur, pour en éviter l'uniformité.

• Les gabarits adoptés pour les façades sur rue sont très proches de l'échelle traditionnelle de ce quartier. Afin d'éviter les hasards de l'application d'une formule de prospect géométrique il a été jugé préférable d'indiquer en clair, par un chiffre, la hauteur de la verticale de façade autorisée selon la largeur des rues telle qu'elle est fixée au document graphique.

Dans la majeure partie des voies du secteur (de 10 ou de 12 mètres de largeur) les constructions pourront atteindre, à l'aplomb de la rue, cinq niveaux (soit un rez-de-chaussée plus quatre étages). Cette hauteur verticale sera aussi celle autorisée sur la place nouvelle créée rue de l'Ouest, qui doit garder une échelle modérée de centre de quartier.

Dans les voies élargies à 13 ou 14 mètres – comme la rue du Château, la rue Pernety... – six niveaux pourront être édifiés à la verticale. Sur la grande place circulaire - pour laquelle est inscrite une servitude de traitement architectural d'ensemble - la hauteur verticale a été fixée à 20 mètres, soit sept niveaux, comme on l'observe sur les avenues et les places haussmanniennes. Rue Vercingétorix, face à l'espace vert, huit niveaux seront autorisés. Cependant, au Sud de la rue de Gergovie, afin d'opérer une transition avec les immeubles de grande hauteur, quelques constructions pourront atteindre dix niveaux à la verticale.

Dans tous les cas, les parties d'immeubles qui seront construites, en retrait ou en combles, au-dessus de cette verticale, devront s'inscrire dans une ligne brisée conforme à l'enveloppe traditionnelle des bâtiments parisiens et elles ne pourront dépasser six mètres de hauteur – superstructures comprises.

L'ensemble de ces dispositions devrait permettre la réalisation de rues et de places bien constituées et de caractère très urbain. Afin de ménager toutes les conditions de réussite de la vo-

PROGRAMME DE LA Z.A.C. GUILLEMINOT-VERCINGETORIX

à la date de Juin 1981

Habitations : environ 2.700 logements neufs dont 2.200 logements aidés, et 1.000 logements conservés dont 600 à réhabiliter.

Activités industrielles ou artisanales : 4.000 m²

Commerces : 7.000 m²

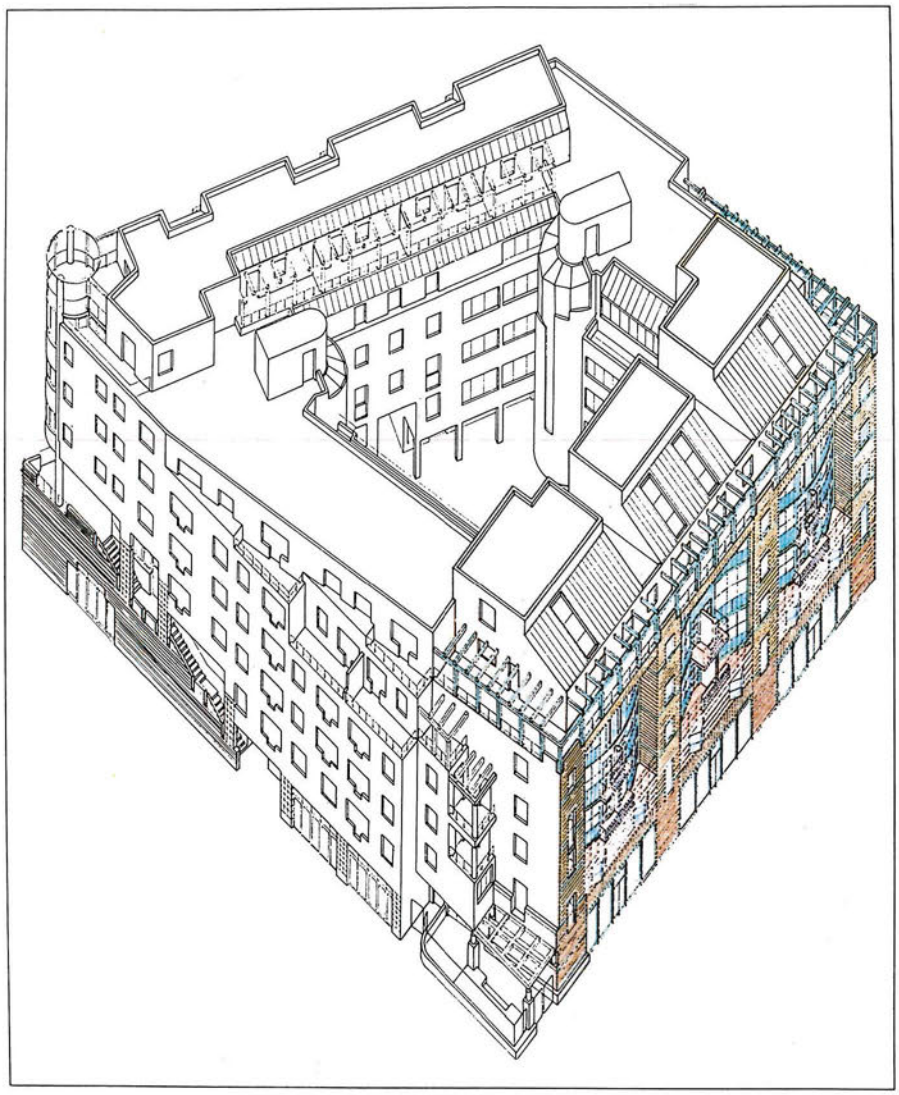
Equipements publics :

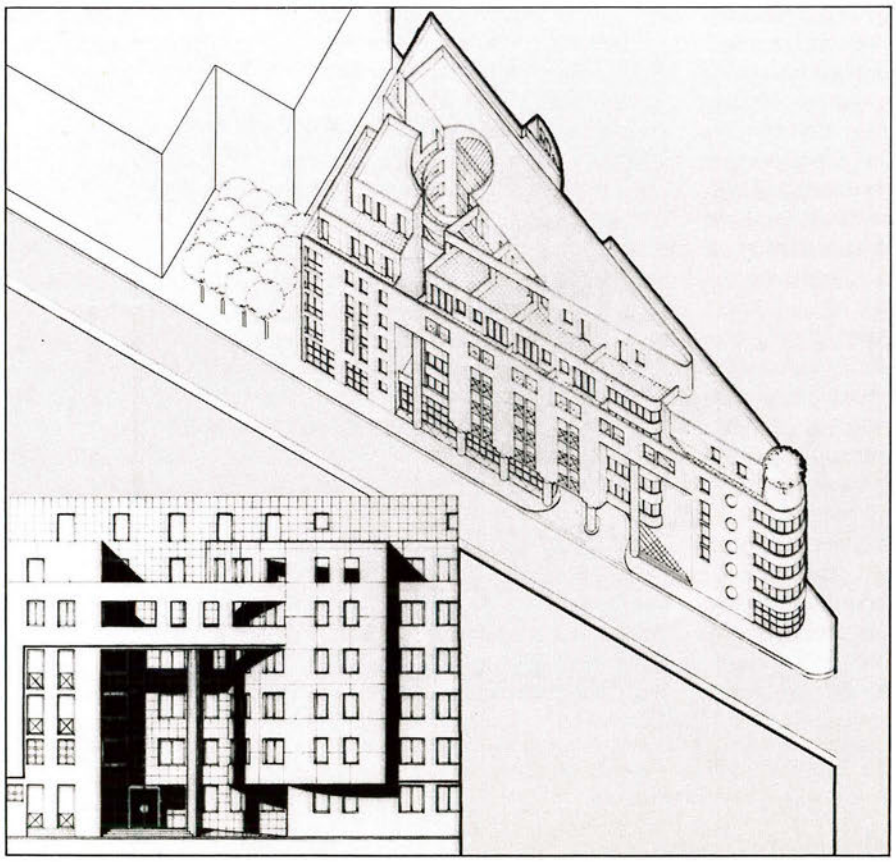
• Equipements scolaires :
- 2 écoles maternelles
- 1 école élémentaire
- extension de deux cours d'école

• Equipements socio-culturels
- 2 crèches
- extension d'une cour de crèche existante
- 1 halte-garderie
- 1 centre de P.M.I.
- des ateliers et des logements d'artistes
- des logements pour personnes âgées et pour handicapés
- 1 club du 3e âge

• Espaces verts : 25.000 m²

Organisme aménageur : S.E.MI.RE.P.
(Société d'Economie Mixte de Rénovation du Secteur Plaisance)





Dans la trame maintenue du quartier existant, la taille et la forme des parcelles et des îlots permettent l'appel à une diversité de concepteurs et d'expressions dans le respect des règles générales d'implantation et de gabarit définies par le P.A.Z. Ci-contre, le projet de A. Grumbach (immeuble en fond de la place piétonne prévue rue de l'Ouest) et le projet de A. Zublena (immeuble à la pointe des rues Guilleminot et de l'Ouest). Ci-dessous, le projet de D. Badani (immeuble rue Guilleminot).

cation piétonne de certaines d'entre elles, les accès et sorties de parkings n'y seront pas autorisés, sauf impossibilité de desservir la parcelle par d'autres voies.

2 - Complémentaire de cette volonté d'aménager un espace public fortement défini est le souci d'offrir aux habitants du quartier une face plus calme et bien dégagée en cœur d'îlot.

C'est pourquoi, sauf pour les équipements publics et pour des bâtiments bas n'excédant pas deux niveaux pouvant être édifiés en bordure des passage publics prévus, l'espace central des îlots n'est généralement pas constructible.

C'est aussi pourquoi les règles de gabarit adoptées pour les constructions à l'intérieur d'une propriété ou en limite séparative de parcelles différentes sont très strictes et moins « généreuses » que dans le P.O.S. de Paris. La hauteur verticale des bâtiments ne pourra y excéder le prospect réel qui les sépare des autres constructions. Au-dessus de la verticale, l'enveloppe des bâtiments nouveaux devra respecter une pente à 45 degrés. Ainsi devraient être réunies les conditions d'un bon éclairement et d'un bon dimensionnement des cours qui n'auront plus rien de commun avec celles des immeubles du XIX[e] siècle. L'effet de densité urbaine sur rue sera ainsi désormais compensé par celui d'ouverture sur l'espace intérieur.

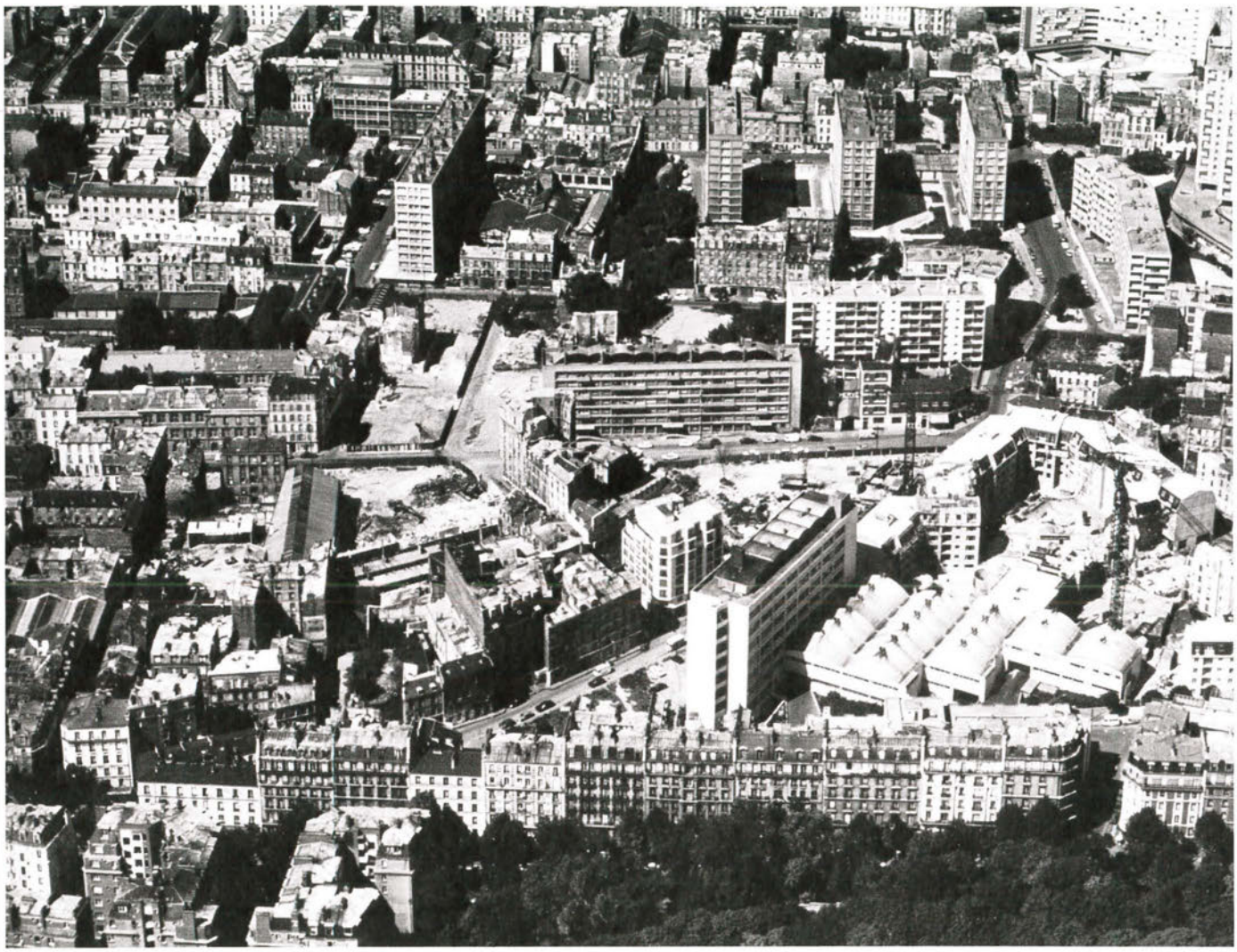
Afin de demeurer cohérent avec cet objectif qui proscrit les constructions élevées en cœur d'îlot, des hauteurs-plafonds très modérées ont été fixées par zone constructible, à partir des gabarits définis sur les voies riveraines. Elles ont été portées au document graphique et varient de 21 mètres, pour l'essentiel du quartier, à 27 mètres pour le secteur de la grande place circulaire et à 31 mètres pour la partie de la zone comprise au Sud de la rue de Gergovie. Il s'agit donc là en moyenne, de hauteurs inférieures à celles autorisées par le P.O.S. de Paris dans les quartiers environnants.

A partir de ces dispositions devrait pouvoir naître un nouveau type de quartier urbain et s'exprimer une architecture de création et de qualité.

Ce sont plus de 2 700 logements neufs, dont 2 100 logements de caractère social, qui seront ainsi édifiés selon ces nouvelles dispositions d'urbanisme et s'ajouteront aux 840 logements conservés, et dont certains seront réhabilités.

Cette esquisse (J.C. Bernard, arch.) évoque le traitement futur de l'entrée de la rue de l'Ouest et du débouché de la voie nouvelle, vus ici depuis l'avenue du Maine.

ZAC AMANDIERS



Il s'agit également dans ce cas d'un projet très ancien, partiellement réalisé, mais dont l'essentiel n'était pas entrepris et se trouvait même en attente puisqu'il avait été décidé de reporter à une échéance indéterminée toute une part de l'opération. La révision importante de ce dossier a donc non seulement porté sur la modification de diverses dispositions du plan d'urbanisme précédemment adopté, et dont la conception d'ensemble ne réclamait pas une refonte aussi profonde que dans les cas précédents, mais surtout sur la redéfinition du périmètre de cet aménagement afin de lui donner sa véritable assise.

La rénovation de « l'îlot insalubre » n° 11 dans le 20e arrondissement, compris entre l'avenue Gambetta, le boulevard et la rue de Ménilmontant et la rue Sorbier, forme en effet l'un des plus anciens projets d'urbanisme de la Ville de Paris. La première délibération du Conseil de Paris relative à cette opération remonte en effet à 1953.

Les procédures ainsi engagées, alors même que la législation sur la rénovation urbaine était encore inexistante, devaient permettre un certain nombre de réalisations, soit de la Ville de Paris (un immeuble de transit passage Rivière, trois bâtiments rue des Panoyaux, et deux bâtiments rue de Tlemcen et des Amandiers, l'ensemble formant 816 logements – édifiés sous la forme de « barres » atteignant dix étages et disposées en plan libre –, ainsi que d'une cité artisanale, rue des Aman-

Le relief assez accusé du terrain est l'une des données et peut-être l'une des chances de cette opération. Les constructions bordant la montée de la rue Gasnier-Guy seront rénovées ou réhabilitées, tout en conservant la pente et l'échelle de cette petite voie de l'ancien Ménilmontant.

diers), soit de la S.I.E.M.P. (deux tours rue Sorbier, et un bâtiment allongé rue des Amandiers représentant 361 logements).

Devant les insuffisances de ce mode opératoire, fondé sur des déclarations d'insalubrité successives et sur des réalisations indépendantes coordonnées par un « plan-masse » d'ensemble de caractère indicatif, la Ville de Paris décidait en 1965 un arrêt provisoire de l'opération afin d'en revoir les modalités et les moyens. Pour que cette décision ne présente cependant pas de conséquences trop brutales, la Ville a continué à acquérir immeubles et fonds de commerces. Il en est résulté un accroissement, mais aussi un éparpillement du patrimoine communal dans l'îlot 11, et cet aspect si caractéristique de secteur en attente d'une rénovation : quelques constructions « modernes » éparses, de nombreux terrains vides, un patrimoine dégradé et non entretenu, comme si le temps s'était arrêté au milieu de l'action d'aménagement.

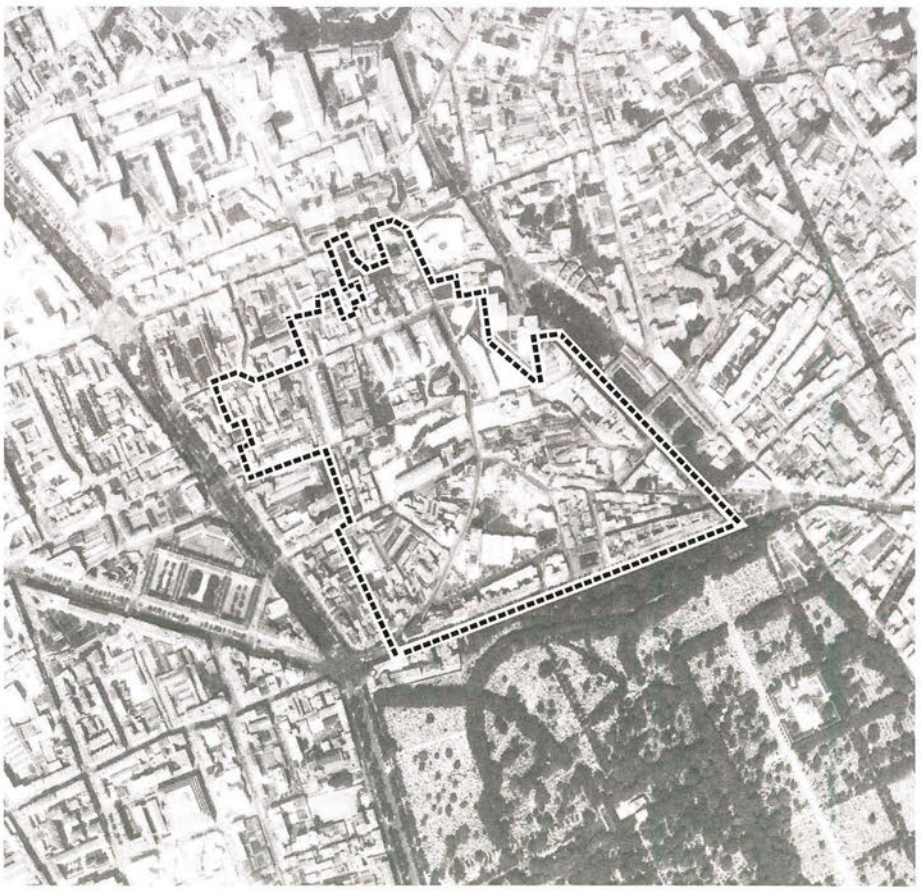
C'est en 1972 que la création d'une Z.A.C. portant sur la rénovation de l'ensemble de l'îlot 11 et la désignation d'un aménageur, la S.E.M.E.A. XV, pour assurer la charge d'étudier ce projet d'aménagement étaient décidées. Cependant des discussions ultérieures avec l'Etat aussi bien que l'examen plus précis des conditions financières et urbanistiques de cette opération conduisaient à réduire le périmètre de la Z.A.C. à entreprendre immédiatement à la seule partie Sud du secteur initialement délimité. La Z.A.C., baptisée à ce moment « Z.A.C. des Amandiers » retenait la partie de l'îlot 11 où le patrimoine immobilier était le plus dégradé, et où les immeubles communaux étaient particulièrement nombreux. Une seconde Z.A.C., dite « Z.A.C. des Eglantiers », était prévue, pour un avenir plus lointain, sur la partie Nord de l'îlot jusqu'à la rue de Ménilmontant.

Un premier P.A.Z. était alors élaboré et pris en considération en 1975, puis modifié en 1977, afin notamment de développer les espaces publics piétonniers. Depuis que cette Z.A.C. était ainsi devenue opérationnelle près des deux tiers des terrains concernés avaient pu être acquis par la S.E.M.E.A. XV, grâce, en particulier, aux remises gratuites des immeubles devenus la propriété de la Ville de Paris.

Le programme portait sur la réalisation de 1 450 logements H.L.M., de 300 logements non aidés, de 3 000 m² de surfaces commerciales et artisanales et d'un ensemble d'équipements publics.

Malgré le long passé et les multiples péripéties de cette opération d'aménagement, la Ville, dans le cadre de la politique d'urbanisme entreprise après la mise en place de son nouveau statut, n'a pas jugé possible d'éviter une nouvelle refonte du projet adopté.

Ceci était rendu possible dans la mesure où le programme de constructions nouvelles de logements et d'équipements n'était pas encore effectivement entrepris (à l'exception des chantiers



La qualité très médiocre de nombreuses constructions, les vides dus aux lenteurs de la mise en œuvre de la rénovation, ont conduit certaines parties d'îlot à un état proche de l'abandon.

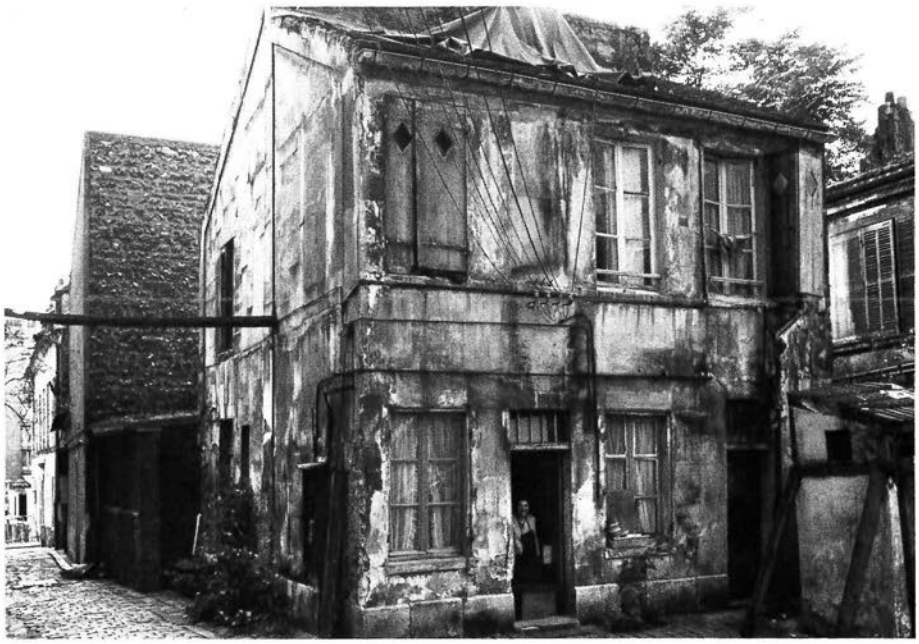
des premiers bâtiments H.L.M.). Et il paraissait nécessaire de mieux adapter le parti d'aménagement aux nouvelles orientations de l'urbanisme à Paris : volonté de maintenir les activités artisanales et industrielles ; souci plus exigeant d'intégration à l'environnement et de respect du paysage parisien ; attention aux possibilités de conservation et de réhabilitation d'immeubles existants ; adaptation du programme des équipements aux besoins de la population et amélioration de leur localisation et de leurs conditions d'implantation ; développement de la construction sociale.

Or, plusieurs de ces objectifs majeurs impliquaient soit une retouche, soit une révision du plan en cours d'exécution sur la Z.A.C. des Amandiers :

– d'abord parce que les études plus détaillées menées par l'aménageur lui-même faisaient apparaître sur certains points réglementaires, d'importance relativement secondaire, l'intérêt d'une modification du P.A.Z., afin d'assurer dans de meilleures conditions la réalisation de certains éléments du programme de logements ou d'équipements.

– ensuite, parce que les dispositions adoptées se traduisaient par le départ forcé de diverses activités industrielles et artisanales existant dans ce secteur et ne prévoyaient pas la création de surfaces suffisantes affectées à cette fonction économique, ni les mesures juridiques et financières permettant de répondre aux contraintes qu'elles subissent.

– enfin, parce que plusieurs éléments du P.A.Z. apparaissaient critiquables : à l'exception des bâtiments riverains de l'avenue Gambetta ou de la rue Sorbier, presque tous les autres immeubles inclus dans le périmètre étaient appelés à être détruits ; la trame des voies actuelles, en partie préservée, était parfois gommée sans justification



réelle ; quant à l'espace vert qui figurait au programme, il se trouvait divisé par moitié par la limite du périmètre de l'intervention, de telle sorte que son aménagement convenable, au profit de la population actuelle ou nouvelle du quartier, ne pouvait être envisagé avant plusieurs années et que cette emprise avait toutes les chances, dans l'intervalle, de rester à l'état de terrain vague.

Ces diverses observations et constatations aboutissaient à la nécessité de redéfinir assez profondément certains des éléments du P.A.Z. en vigueur. A cette occasion, il est apparu qu'il convenait surtout de revoir le périmètre même de cette intervention et – sans revenir aux projets antérieurs excessifs qui s'étendaient jusqu'à la rue de Ménilmontant – de ne pas laisser à l'écart certains terrains affectés à des réserves pour services publics ou des immeubles sociaux relevant de la Ville de Paris et qui réclament à l'évidence une réhabilitation et une amélioration de leur environnement.

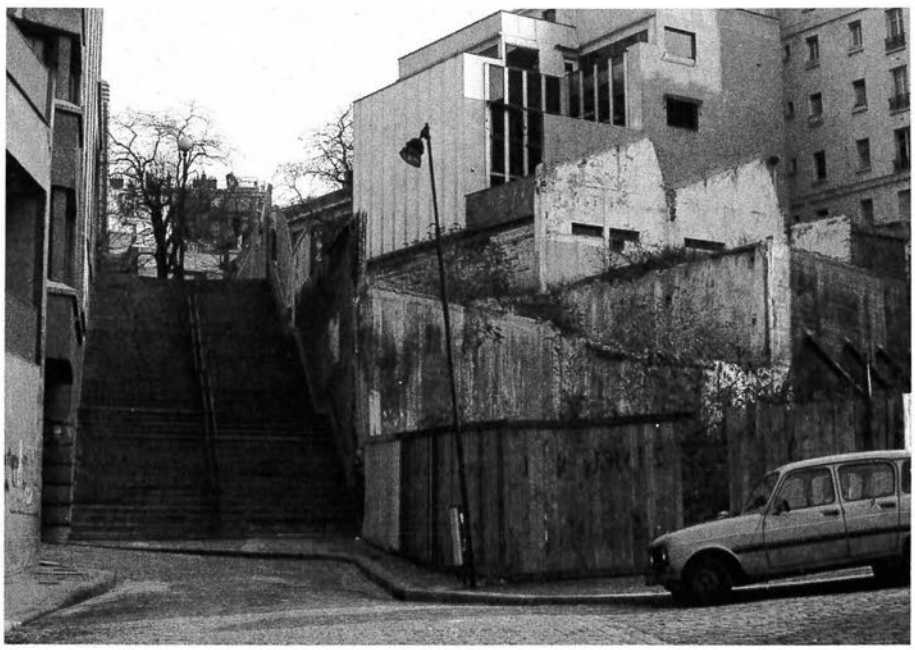
I. L'extension du périmètre

L'ancienne Z.A.C. des Amandiers était limitée au Nord par la rue des Cendriers et la rue Elisa Borey. Ce découpage avait comme inconvénient majeur de diviser en deux le jardin prévu dans l'opération et, sinon d'en compromettre, du moins d'en retarder fortement la réalisation. Par ailleurs, il laissait à l'écart plusieurs terrains libres ou peu occupés, relevant souvent de la Ville de Paris qui les avait acquis et parfois dégagés de leurs occupations antérieures dans le cadre de la politique qu'elle avait engagée sur cet îlot depuis une vingtaine d'années et pour donner suite aux mesures de réserves pour services publics inscrites aux documents d'urbanisme réglementaires : Plan d'Urbanisme Directeur de 1962-1967 et Plan d'Occupation des Sols. Enfin, le projet ne prenait pas en compte l'intérêt de procéder ou d'aider à une réhabilitation importante de certains des immeubles de logements sociaux réalisés rue des Panoyaux et rue des Amandiers dont il est pourtant clair que l'état actuel le réclame.

A l'inverse, il n'était naturellement pas question de revenir aux propositions antérieures d'étendre la zone d'intervention jusqu'à la rue de Ménilmontant où existe une continuité d'immeubles et de commerces qui doivent bien évidemment être maintenus. C'est pourquoi, il a été apporté une attention particulière au dessin du nouveau périmètre de l'opération de manière à traiter les parties du secteur les plus dégradées ou les plus récupérables, à en exclure les ensembles construits en bon état et à répondre, aussi bien que possible, aux besoins en matière d'équipements de quartier.

Les emprises supplémentaires incorporées à la nouvelle Z.A.C., au-delà de la rive impaire des rues des Cendriers et Elisa Borey représentent, au total, un périmètre d'extension de 6,19 ha. La Z.A.C. d'origine s'étendant sur 12,25 ha, le périmètre modifié de l'ensemble de la Z.A.C. couvre 18,44 ha.

Une étude détaillée a permis de recenser 79 immeubles comme devant être conservés, certains étant maintenus en l'état, d'autres faisant l'objet d'une opération de réhabilitation. Ce chiffre après les observations recueillies lors de l'instruction de ce projet a été porté à 80, parmi lesquels 69 se trouvent dans la Z.A.C. d'origine et 11 dans le périmètre d'extension. Il s'y ajoutera peut être quelques bâtiments rue Gasnier-Guy, et rue des Partants dont l'état doit être vérifié, avant qu'une décision ne soit prise. Ces immeubles restent cependant compris dans la Z.A.C.



La montée de la rue Elisa Borey relie le secteur des Amandiers à la rue Sorbier et au beau square qui y est aménagé.

Le domaine bâti du secteur des Amandiers est pour l'essentiel très dégradé et très vétuste tout en conservant des éléments d'un pittoresque indéniable. Mais les conditions d'habitat et d'équipement rendent nécessaire l'opération de rénovation entreprise.

II. Le parti d'urbanisme

Le nouveau projet d'aménagement de la Z.A.C. des Amandiers ainsi agrandie tend à répondre aux divers problèmes que soulevait la mise en œuvre de l'ancien P.A.Z.

Il tire parti de cette nécessité et de l'opportunité ouverte par l'extension du périmètre pour affirmer une volonté de redonner à ce quartier, aujourd'hui très destructuré, une composition d'ensemble conforme aux orientations nouvelles de l'urbanisme parisien plus attentif au respect de l'échelle des constructions futures par rapport à leur environnement, au développement du réseau des espaces publics (jardins, placettes, cheminements piétons, etc...), à la conservation et à la réhabilitation – simultanément à la réalisation de constructions neuves – des immeubles ou des activités qui existent aujourd'hui, dans tous les cas où ceci apparaît possible et souhaitable.

Ces orientations se traduisent dans le plan par cinq dispositions principales :

– maintien et développement des activités industrielles et artisanales ;
– création d'un important jardin public ;
– respect et enrichissement de la trame des voies du quartier actuel ;
– redéfinition et diversification des interventions sur le domaine bâti futur et existant ;
– refonte et augmentation du programme des équipements publics.

1. Le maintien des activités industrielles ou artisanales, conformément aux dispositions arrêtées par le Conseil de Paris le 27 novembre 1978, implique d'une part la conservation, chaque fois qu'elle est possible, des bâtiments affectés à cet usage et, d'autre part, des dispositions permettant d'assurer l'installation dans la Z.A.C. d'entreprises souhaitant soit s'y reloger, soit s'y étendre, soit y être accueillies, dans des conditions compatibles avec les contraintes fonctionnelles et financières de ce secteur économique.

Un recensement des activités, remontant à décembre 1977, fait apparaître l'existence, dans le périmètre de la Z.A.C., de 900 emplois environ, à caractère industriel ou artisanal ou, accessoirement, d'entrepôt ou de commerce de gros. Pour répondre aux objectifs fixés en cette matière, il est décidé la conservation et donc l'abandon de toute velléité d'expropriation ou d'acquisition par la Ville, de huit bâtiments aujourd'hui occupés par des établissements industriels ou artisanaux. Sur ces parcelles le nombre des emplois qui ne seront donc plus menacés d'une intervention de la part de la Ville visant à leur départ s'élève à un peu moins de 600, soit les deux tiers de l'emploi enregistré dans ce périmètre au début de 1978, et les 4/5 de celui qui y subsiste après déménagement de l'entreprise des 12 à 14 rue Soleillet. Naturellement ces parcelles, quel que soit l'avenir individuel des firmes qui les occupent aujourd'hui, sont affectées par le P.A.Z., de manière exclusive, à la fonction « activités », de telle sorte que la destination de ces terrains doit demeurer inchangée.

Afin de permettre l'accueil des activités dont la réimplantation reste indispensable et la venue d'entreprises nouvelles souhaitant trouver des locaux dans Paris à des conditions acceptables, deux emplacements ont par ailleurs été figurés au P.A.Z. comme devant être réservés à ce type d'implantation.

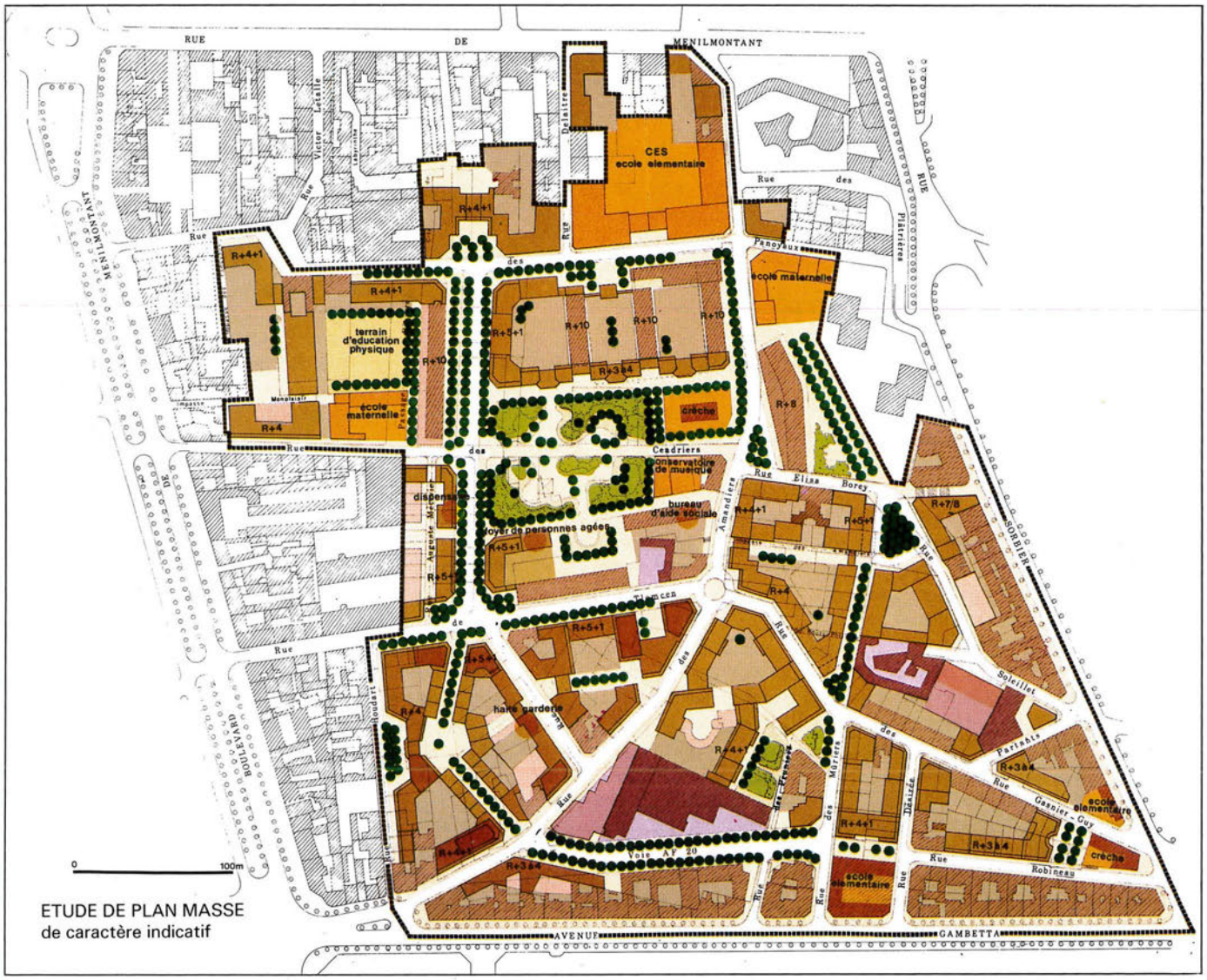
Il s'agit :

– de la parcelle des 18-20 rue Soleillet qui est encadrée par deux bâtiments industriels conservés et qui serait susceptible de recevoir de l'ordre de 2 500 m² de planchers ;
– de l'emprise mitoyenne de la cité artisanale des Amandiers qui compte aujourd'hui 185 emplois et dont l'extension sur environ 2 800 m² de planchers serait, de la sorte, possible.

Enfin, les dispositions du règlement du P.A.Z. offrent la possibilité d'installer des activités sans nuisances au pied des immeubles d'habitation ainsi que dans certaines zones de constructions basses en cœur d'îlot. La capacité d'accueil de ces zones est estimée à 1 800 m² H.O. de plancher.

En dehors des bâtiments industriels maintenus, l'ensemble des dispositions retenues permet donc la réalisation d'environ 7 100 m² H.O. de plancher à caractère industriel ou artisanal.

La cité artisanale des Amandiers réalisée en 1963 sera maintenue et de nouveaux locaux industriels viendront s'édifier sur la parcelle voisine.



ETUDE DE PLAN MASSE
de caractère indicatif

Enfin, conformément à la politique générale fixée par le Conseil de Paris, il ne sera pas perçu de charges foncières en contrepartie de la cession des droits à construire concernant les locaux industriels ou artisanaux, sous réserve du respect d'un niveau de loyer particulièrement modéré (150 à 160 F/m² de plancher, en valeur 1979) qui semble tout à fait acceptable, malgré leurs contraintes, pour les branches d'activités dont la présence dans Paris est désormais, très volontairement, souhaitée.

2. La création d'un important jardin public de configuration régulière et franchement tracée compose, de part et d'autre de l'actuelle rue des Cendriers, l'élément majeur de l'aménagement proposé. A partir d'un espace planté de faible superficie, l'emprise de ce jardin, qui s'étend au-delà du périmètre de l'ancienne Z.A.C., s'implante sur des terrains communaux disponibles, sur l'assiette d'un tronçon de la rue des Cendriers à déclasser et sur un nombre réduit de propriétés disséminées et très mal occupées.

D'une surface de 7 500 m², ce grand square, largement ouvert sur toute sa façade Ouest vers une voie nouvelle plantée, dispose également d'une entrée nettement marquée à partir de la rue des Amandiers. Son accès est complété, au Nord et au Sud par des cheminements piétons publics qui, tout à la fois, affirment son autonomie par rapport aux constructions voisines et renforcent son importance visuelle. L'espace couvert par le jardin et les cheminements publics contigus atteint de la sorte une superficie de plus d'un hectare.

3. La disposition du plan d'aménagement est commandée par la double volonté de respecter et de **mettre en valeur la trame générale des rues existantes, mais aussi de l'enrichir par la création de cheminements et d'espaces publics nouveaux.**

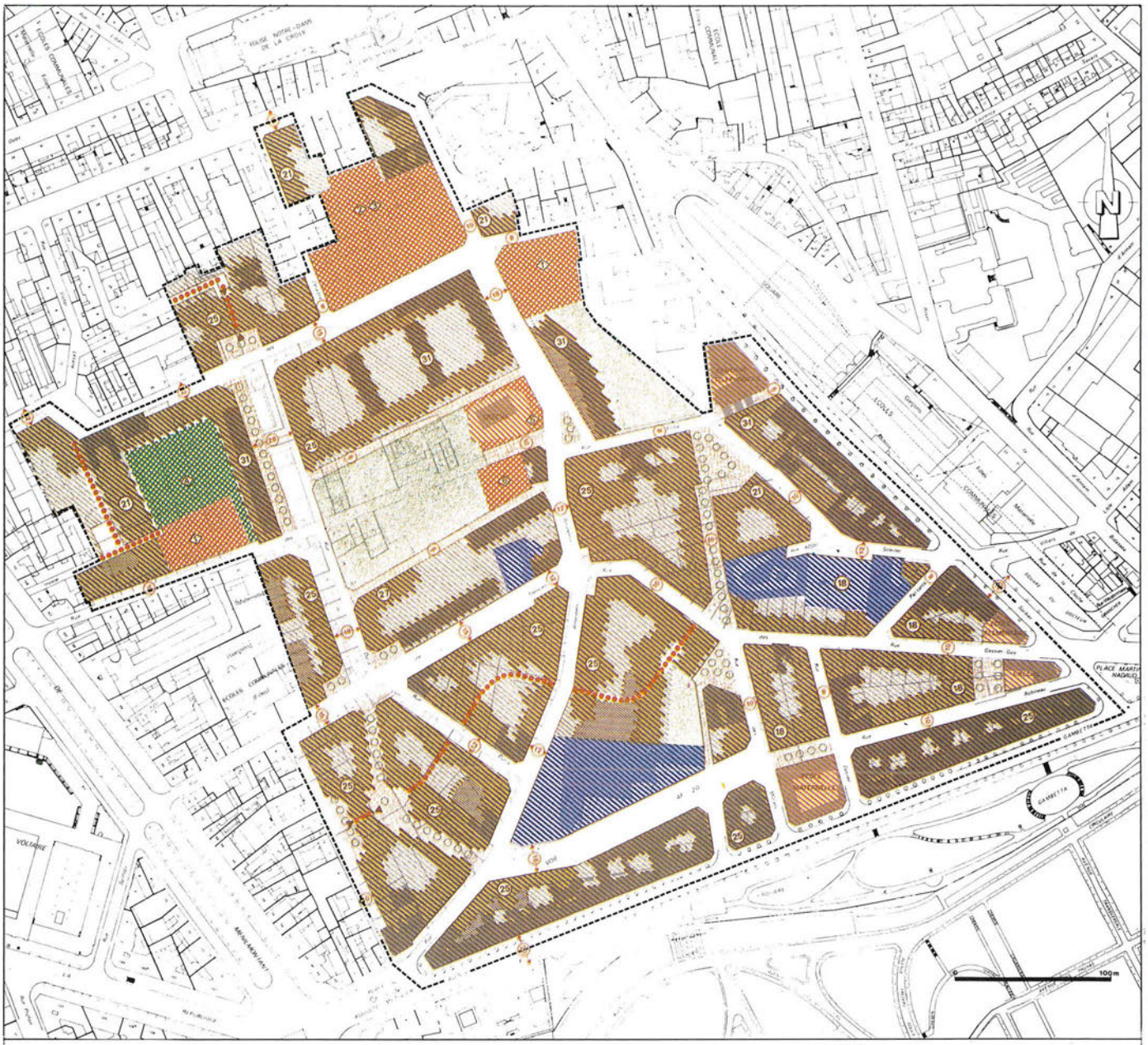
• Le réseau actuel des voies du quartier, hérité de l'histoire du développement de cette partie de la capitale, est, de ce fait, assez bien adapté au relief du sol, qui se caractérise à l'Est par une accentuation de la pente du côteau de Ménilmontant, et se trouve en cohérence avec le caractère du tissu urbain avoisinant. Cette trame sera donc dans son ensemble maintenue.

Cependant diverses dispositions pro-

L'angle de la rue des Partants et de la rue Gasnier-Guy et celui de la rue Elisa Borey et de la rue Soleillet montrent l'importance du relief dans la composition et l'aspect du quartier.

Après beaucoup d'années, les premiers terrains libres commencent à être dégagés (cf. photo ci-dessus et la vue ci-contre prise de la rue des Amandiers vers la rue des Partants). Plusieurs permis de construire sont délivrés et les réalisations nouvelles sont en train d'apparaître dans ce quartier trop longtemps abandonné.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 24 septembre 1980



---------- périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

espaces verts

voies piétonnes et places

voies maintenues à créer ou à élargir

équipements existants

équipements projetés

① école maternelle

② école élémentaire

③ collège d'enseignement secondaire

④ terrain d'éducation physique

⑤ extension du jardin de la crèche

⑥ conservatoire municipal de musique

ESPACES PRIVÉS

immeubles conservés

zone d'habitation de commerce et divers

zone de constructions basses à usage de commerce et divers

immeubles susceptibles d'être réhabilités

zone d'activités

espaces libres

construction à l'alignement

passages sous porche

passages ouverts au public

voies de desserte

(21) plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot

posées visent à y apporter d'importantes améliorations ponctuelles. Bien que la largeur, généralement réduite, de la plupart des rues ne soit pas systématiquement modifiée, plusieurs adaptations légères sont néanmoins proposées pour certaines voies, afin de corriger des discontinuités regrettables des alignements (rues des Amandiers, des Mûriers et Gasnier-Guy) ou d'augmenter – sans changer fondamentalement leur échelle – la largeur des voies les plus étroites, de manière à favoriser l'éclairement des logements et les cheminements des piétons (rues Duris, Soleillet, des Panoyaux et Houdard, tronçon ouest de la rue des Cendriers). Enfin, exceptionnellement, l'emprise d'une voie est rectifiée : il s'agit de l'extrémité ouest de la rue A.F. 20 qui est déviée afin de permettre l'achèvement de l'îlot compris entre l'avenue Gambetta et la rue des Amandiers.

Des plantations d'arbres d'alignement sont prévues – dès que la largeur de la voie le permet – notamment pour affirmer les cheminements conduisant vers le jardin public central à créer et pour améliorer l'aspect des grands « immeubles-barres » construits dans la période récente. Ce système de voirie suffit à assurer la desserte automobile de l'opération. Le réseau, essentiellement formé de voies à sens unique, donne accès aux garages situés au sous-sol des immeubles projetés et offre quelques possibilités complémentaires de stationnement sur rue.

• Mais, à cette ossature existante déjà améliorée, viennent s'ajouter des réalisations nouvelles marquantes qui assurent à l'intérieur du quartier de nouvelles liaisons et y dégagent de nouveaux centres d'intérêt :

– Percement d'une voie nouvelle présentant le caractère d'un mail planté, dont la plus grande largeur avoisine une trentaine de mètres, et qui forme un important espace d'accompagnement du jardin central, qu'elle borde vers l'Ouest et vers lequel elle conduit. Cette voie reprend, en l'affirmant, le tracé de plusieurs petites rues actuelles (partie nord de la rue Duris, rue des Eglantiers) et assure leur continuité. Elle dégage ainsi un itinéraire Nord-Sud clairement tracé, intérieur à l'aménagement et qui, prolongé par le passage du Labyrinthe, s'établit entre l'avenue Gambetta et la rue de Ménilmontant, en démultipliant et en diversifiant les liaisons aujourd'hui assurées par la rue des Amandiers ou le boulevard de Ménilmontant. Indépendamment de la desserte des immeubles riverains, cette succession de voies est naturellement aménagée de manière à assurer surtout le cheminement du piéton. Le passage Rivière et la rue Auguste Métivier, de caractéristiques modestes et qui se prêtaient moins bien à l'établissement de cette liaison continue, sont au contraire supprimés.

– Réalisation de quelques petites places et prolongement de certaines rues afin de compléter l'organisation des espaces publics et d'augmenter leur agrément. Prioritairement destinés aux piétons, les aménagements projetés ont pour objet d'enrichir, grâce à leur diversité, le paysage du secteur à rénover. Divisant les deux îlots les plus vastes, deux cheminements piétons sont dessinés afin d'ouvrir des itinéraires nouveaux et de favoriser la réalisation d'immeubles bénéficiant d'une situation privilégiée en cœur d'îlot : à partir du carrefour, proche de la rue Auguste Métivier, un système continu de rues et de placettes, dont le dessin final reste à préciser, est établi, afin de constituer un itinéraire qui aboutit au mail planté à créer et aux équipements voisins. Dans le même esprit, la rue des Mûriers est prolongée jusqu'à l'intersection des rues Soleillet et Elisa Borey où une place serait dégagée. Des places similaires sont également envisagées à l'angle de la rue des Mûriers et de la rue des Partants, entre la rue Gasnier-Guy et la rue Robineau. Des passages privés ouverts au public, qui empruntent l'intérieur des îlots complètent ce dispositif. Ces cheminements

PROGRAMME DE LA Z.A.C. DES AMANDIERS

à la date de Juin 1981

Habitations : environ 1.850 logements neufs dont 1.500 logements aidés et 2.000 logements conservés dont 680 à réhabiliter.

Activités industrielles et artisanales : 7.000 m²

Commerces : 2.500 m²

Equipements publics :

- Equipements scolaires
  - 2 écoles maternelles
  - 1 école élémentaire
  - 1 C.E.S. 600
- Equipement sportif
  - 1 terrain d'éducation physique
- Equipement divers :
  - 1 hôpital de jour
- Equipements socio-culturels
  - 1 conservatoire de musique
  - 1 crèche et 1 crèche familiale
  - 1 halte-garderie
  - des logements pour personnes âgées
  - 1 club du 3e âge
  - 1 foyer d'accueil pour femmes en cours de réinsertion sociale
  - 1 foyer de migrants
- Espaces verts : 10.500 m²

Organisme aménageur : S.E.M.E.A. 15

(Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement du 15e arrondissement)

L'une des toutes premières réalisations – les Mûriers (arch.: B. Schoebel) – est achevée et dégage à l'intérieur de l'îlot un espace libre important.

s'appuient le plus souvent sur le tracé d'anciennes ruelles, telles le passage du Labyrinthe débouchant sur la rue de Ménilmontant, l'impasse Monplaisir vers le boulevard de Ménilmontant, l'impasse des Amandiers et le passage des Mûriers.

4. Les nouvelles dispositions concernant **l'implantation et l'organisation du domaine bâti** visent à assurer la meilleure intégration possible de cet aménagement au quartier environnant tel qu'il se présente aujourd'hui, sans bouleversement excessif d'échelle, de hauteur, de dessin.

• D'une façon générale, le plafond de hauteur des constructions a été sensiblement réduit et très diversifié. En effet aux dispositions du P.A.Z. qui fixaient un plafond uniforme de 37 mètres serait substituée la définition d'une gamme de hauteurs maximales par îlot, ou parties d'îlot, variant de 18 à 31 mètres, modelée en fonction des données concrètes de l'aménagement de chaque partie de ce projet.

Implantés en bordure des espaces publics, dont ils soulignent le dessin, les volumes bâtis s'organisent en incluant les divers types d'immeubles existants ou maintenus.

Au Sud-Est de la zone et notamment dans la partie où le relief est le plus accentué (rues Robineau, Gasnier-Guy et Soleillet), les constructions nouvelles seront limitées à l'échelle des groupements d'immeubles conservés qui comportent 3 ou 4 étages. Le plafond des hauteurs correspondant sera uniformément fixé à 18 mètres.

Les immeubles 23 à 35 et 28 rue des Partants et 2 à 12 rue Gasnier-Guy constituent un ensemble bâti continu digne d'intérêt, de caractère pittoresque et dont la volumétrie et l'aspect sont bien accordés à la typologie et au relief du secteur. Mais il est difficile, sans des études de détail techniques et financières auxquelles l'aménageur procèdera, d'en décider, dès l'abord, le maintien ou le remplacement par des constructions de même échelle et de même type ; ce n'est qu'à l'issue de telles études qu'un choix définitif pourra être prononcé à cet égard.

Dans la partie centrale, autour du jardin public envisagé, les objectifs d'urbanisme visent à réinsérer les 7 immeubles-barres de hauteur importante (8 à 10 étages) dans un paysage urbain cohérent. Les constructions futures dont la hauteur moyenne sur rue ne doit pas dépasser 6 à 7 étages seront abaissées à 3 et 4 étages en bordure du jardin. Elles constitueront les transitions et les accompagnements nécessaires pour tenter de donner une unité – autant qu'il est possible – à l'épannelage général du quartier.

Le plafond des hauteurs qui est limité à 21 m en limite de la Z.A.C. sera progressivement élevé à 31 m au droit des immeubles élevés édifiés, au cours des années récentes.

La réhabilitation des immeubles situés au Sud de la rue des Panoyaux et de l'immeuble bordant la rue des Eglantiers, réalisés il y a une vingtaine d'années, et qui réclame non seulement des travaux de façade mais aussi une révision des éléments de confort, doit faire l'objet d'études approfondies.

Dans l'ensemble du secteur, les projets s'appuient ou s'adossent ponctuellement sur les quelques immeubles isolés du début du siècle qui, en raison de leur importance et de leur état de solidité, ont paru devoir être conservés.

5. Le renforcement et la nouvelle distribution des équipements publics sont naturellement liés à l'extension du périmètre de la Z.A.C.

Ainsi qu'il a été dit, il a semblé souhaitable d'englober dans l'aménagement projeté la réalisation de certains des programmes scolaires ou sportifs qui figuraient, à la limite de l'ancien secteur d'aménagement, sous la forme de réserves pour services publics dont la mise en œuvre, par le moyen d'acquisitions de certaines emprises qui restaient, de ce fait, à l'état de terrains vagues, était déjà entreprise. Un réexamen de ces réserves a simultanément pu être mené en ce qui concerne aussi bien leur nature et leur importance que leur localisation.

Il a été cherché à regrouper les principaux équipements publics projetés à proximité ou en bordure du jardin, qui doit former l'espace central de ce quartier.

• En ce qui concerne les deux écoles maternelles de 5 classes incluses au programme de l'opération, il est donc proposé de localiser la première à l'Est de la rue des Amandiers et au coin de la rue des Panoyaux, sur un espace libre mal utilisé actuellement, la seconde à l'Ouest, rue des Cendriers, en face d'un groupe scolaire existant (hors périmètre) dont les effectifs devraient être réduits en vue de la modernisation de ses installations.

• Entre les écoles de la rue des Cendriers et de la rue des Panoyaux, un terrain d'éducation physique qui devrait être bordé de plantations est dégagé au centre de l'îlot.

• Un vaste terrain compris entre la rue Delaitre et la rue des Amandiers est

D'autres programmes de logements – en majorité de caractère social – ont donné lieu à permis de construire et sont en cours de réalisation : les « Lilas » (arch. : A. Zublena).

affecté à la réalisation d'un C.E.S. et à un groupe élémentaire de 12 classes.

• En bordure directe du jardin public une emprise de 800 m² environ est réservée à un Conservatoire de Musique qui disposerait également d'une très bonne accessibilité à partir de la rue des Amandiers. La construction de ce programme serait conçue de manière à redonner une certaine organisation à l'espace actuellement désarticulé entre la crèche existante et un immeuble conservé à l'entrée du square.

Enfin, il est prévu d'intégrer, au rez-de-chaussée des constructions de logements à réaliser dans l'opération, toute une série d'équipements sociaux (un club pour personnes âgées ; un dispensaire d'hygiène mentale ; un programme pour la petite enfance comportant une halte-garderie ; une crèche de 20 berceaux et une crèche familiale).

Au total, il est important de noter que, malgré la conservation d'immeubles, le renforcement des espaces et des équipements publics existants, le maintien d'activités industrielles et artisanales et l'affectation à cette fonction de surfaces qui leur sont exclusivement réservées et la diminution des hauteurs de construction autorisées, l'extension du périmètre de l'opération a permis une augmentation non négligeable du programme de logements neufs à réaliser par rapport au projet antérieur. Le programme nouveau porte en effet sur 165 000 m² de surfaces hors œuvre de plancher soit 25 000 m² de plus qu'il n'était initialement prévu. Il est prévu la construction d'environ 1 700 logements nouveaux s'ajoutant aux 230 déjà engagés dans le cadre de cette opération, soit un total de 1 930 logements parmi lesquels 430 seulement non aidés soit environ 22 %, et par conséquent 78 % de caractère social.

A ce programme de logements neufs, s'ajoutent naturellement les immeubles – beaucoup plus nombreux qu'à l'origine – qu'il est proposé de conserver et de réhabiliter et un vaste programme d'équipements publics.

Le projet des « Coudriers » (arch. : Andrault et Parat) comprend la création d'une placette marquant le cheminement intérieur créé dans les divers îlots et les reliant.

ZAC SAINT-BLAISE

Comme pour les autres grandes interventions d'aménagement se déroulant dans le XX[e] arrondissement – la Z.A.C. des Amandiers dont la refonte vient d'être décrite et la Z.A.C. confiée à la S.O.R.E.N.O.B.E.L. II dans le secteur de Belleville qui fera l'objet des développements suivants – la rénovation du secteur Saint-Blaise a été projetée depuis de nombreuses années et a connu de nombreux avatars.

Certes, à la différence de la Z.A.C. des Amandiers qui, largement engagée sur le plan foncier, était relativement peu avancée du point de vue des réalisations, ou a fortiori de l'aménagement de l'îlot Bisson-Palikao du secteur de Belleville qui n'avait pas encore réellement démarré, la Z.A.C. Saint-Blaise était au contraire largement entreprise et avait déjà donné lieu à d'importantes constructions au moment où il a été jugé nécessaire d'en réviser le plan.

Pour l'essentiel, deux îlots, où les acquisitions foncières étaient, en 1978, nulles ou réduites, pouvaient encore se prêter à un remodelage assez profond des dispositions d'urbanisme. C'est sur ces deux îlots seulement qu'a donc porté pour l'essentiel le réexamen du plan d'aménagement dans la mesure où, sur plusieurs points essentiels, il apparaissait en contradiction avec les orientations nouvelles de la politique d'urbanisme de la capitale :

– insuffisance des mesures concernant les activités artisanales et industrielles qui étaient presque complètement évacuées de ce secteur sans qu'en contrepartie des possibilités convenables de réinstallation leur soient offertes ;

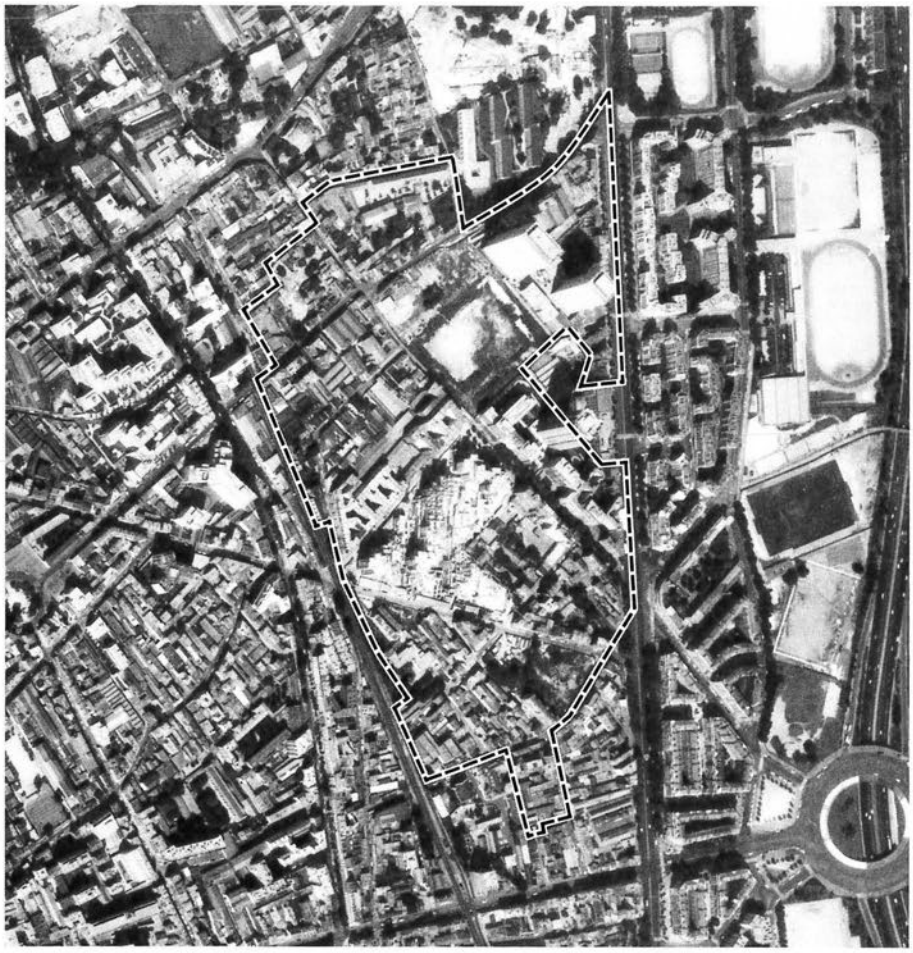
– démolition de certains immeubles dont l'importance, la solidité, l'implantation en bordure de voies existantes justifient la conservation, accompagnée ou non d'une réhabilitation ;

– hauteur encore excessive des constructions envisagées surtout au voisinage du quartier existant : par exemple, 9 à 12 étages près de la rue Courat ; 8 à 10 étages près de la rue de la Croix-Saint-Simon ;

– disposition critiquable de certains équipements publics tel qu'un espace vert public étiré le long de la ligne S.N.C.F. de Petite Ceinture, malaisément accessible, difficilement aménageable du fait de sa configuration, peu agréable par suite de son voisinage entre le passage des voies et les immeubles assez hauts (R + 10 à R + 12) qui devaient l'encadrer.

Par ailleurs, le groupement des équipements sportifs, scolaires et culturels prévus au Sud de la rue Vitruve présentait un programme global d'une très forte densité compte-tenu des disponibilités foncières et conduisait à des projets de grande complexité et de coût prohibitif. Il convenait enfin de mieux adapter le programme des équipements publics à la fois aux besoins effectifs de la population concernée et aux possibilités financières prévisibles de la Ville en ce qui concerne les opérations d'investissement.

Cette photo aérienne montre la complète rupture de l'échelle et de la trame du tissu urbain produite par les opérations déjà réalisées, et elle souligne la nécessité et la difficulté d'une redéfinition du parti d'urbanisme pour les îlots restants à aménager.



I. - L'état d'avancement de l'opération Saint-Blaise en 1979

L'aspect de la Z.A.C. Saint-Blaise, au moment où la Ville de Paris a décidé de revoir en profondeur son plan d'aménagement, est l'aboutissement de plusieurs projets d'urbanisme successifs, dont chacun a marqué pour partie le paysage de ce vaste secteur. Il en est résulté d'importants contrastes entre les réalisations des diverses périodes et entre les îlots déjà rénovés et ceux où l'action d'aménagement n'est pas encore engagée.

En raison de l'importance de ce secteur d'intervention qui interesse une superficie de 20 hectares, dont 16 hectares effectivement à rénover, une première tranche d'opération, portant sur 8 hectares, a été tout d'abord engagée dans les années 1970-1972, sur la base d'un premier plan prévoyant l'édification d'une série de tours de grande hauteur. En 1972, l'extension du périmètre opérationnel à l'ensemble du secteur s'accompagne d'une première réduction du chiffre de ces tours et de la recherche d'une plus grande variété dans la volumétrie des immeubles envisagés. Cette orientation est confirmée et accentuée en 1975 à la suite des travaux de la Commission Etat-Ville de sorte qu'un nouveau P.A.Z. est finalement approuvé au début de 1978 prévoyant la réalisation totale de 4 330 logements (et la démolition de 1 250 logements existants) ainsi que d'un ensemble d'équipements publics.

L'opération publique de restauration et de rénovation du Vieux Village de Charonne est contiguë à la Z.A.C. Saint-Blaise.

Au gré des vicissitudes de ce projet d'urbanisme, des réalisations diverses et forcément disparates étaient cependant activement entreprises.

A la fin de 1978, les réalisations immobilières, achevées ou en cours, intéressaient plus particulièrement les îlots compris d'une part entre le boulevard Davout et la rue Saint-Blaise (B1 et B2) et ceux situés de part et d'autre de la rue des Orteaux (A2 et A7). L'ensemble des immeubles habités comptait plus de 1 000 logements ; 500 logements étaient en cours d'achèvement (A. 11.1) et 1 070 logements étaient engagés.

Près de 60 % du programme de logements se trouvaient ainsi réalisés ou en cours de construction cependant que les acquisitions foncières représentaient environ 65 % de la surface des terrains à aménager. De même plusieurs équipements publics étaient ouverts (crèche du Boulevard Davout ; foyer de travailleurs migrants de la rue Vitruve) ou en cours de réalisation (école maternelle et cycle élémentaire à l'angle des rues du Clos et Saint-Blaise).

Ainsi la physionomie de la zone apparaîssait-elle très contrastée suivant les îlots et le degré d'avancement de l'opération. Le secteur Saint-Blaise se composait ainsi :

– d'un important îlot en cours d'aménagement compris entre la rue Saint-Blaise et le boulevard Davout comportant trois immeubles tours de 28, 30 et 32 étages et un ensemble de bâtiments de 7 à 19 étages réalisés ou engagés,

– d'un second îlot encadré par les rues du Clos, Saint-Blaise et des Orteaux comportant des immeubles en cours d'achèvement dont les volumes plus modulés atteignent néanmoins des hauteurs importantes (de 1 à 16 étages), et donnent un aspect de forte densité,

La partie nord de la Z.A.C. Saint-Blaise recouvre elle-même plusieurs îlots de l'ancien Village de Charonne. De nombreux bâtiments existants y font ou feront l'objet d'une action de restauration comme ces belles maisons du XVIII[e] siècle, rue de Vitruve – avant et après travaux – et rue Saint-Blaise.

– deux îlots de réhabilitation de part et d'autre de la place des Grès,
– enfin, deux îlots importants, pour lesquels aucune acquisition n'était encore engagée, circonscrits par les rues Saint-Blaise, du Clos et Vitruve (C 3) et par les rues de la Croix-Saint-Simon et des Orteaux (A 7).

Or le traitement de ces deux îlots présente une très grande importance pour l'image finale de l'opération et pour la mise en œuvre des objectifs d'urbanisme de la Ville.

L'îlot C 3, occupe une place centrale dans la Z.A.C. et se caractérise par la présence de nombreuses activités industrielles, artisanales et d'entrepôts. Un examen approfondi du secteur a permis de recenser 19 entreprises de ce type situées de part et d'autre de la rue et du passage Courat, ainsi qu'en bordure de la rue Vitruve.

L'application des dispositions de l'ancien P.A.Z. conduisait à une disparition de ces entreprises de fabrication, dont plusieurs ont expressément demandé à être maintenues ou réinstallées dans le secteur. Par ailleurs, la mise en œuvre du parti d'aménagement se traduisait par la réalisation d'un espace vert public mal situé entre la rue Courat et la voie de petite ceinture, et d'immeubles d'habitation de hauteurs excessives (9 et 12 étages près de la rue Courat).

La poursuite de l'application du P.A.Z. ancien sur l'îlot A7 provoquait d'autre part une transformation radicale de la structure de cette partie du secteur située en bordure immédiate du tissu urbain traditionnel qui s'étend au Nord de la rue d'Avron : plusieurs rues - notamment la rue des Rasselins - se seraient trouvées supprimées ; des immeubles élevés auraient enserré les équipements scolaires ; plusieurs immeubles dont l'importance, la solidité et la situation en bordure de voies militent en faveur de leur conservation auraient été détruits.

II. - Le nouveau parti d'aménagement

Le nouveau parti d'aménagement cherche à répondre à ces critiques et à traduire dans les îlots restant à aménager les grands objectifs d'urbanisme que la Ville entend désormais poursuivre dans chacune des opérations d'aménagement qu'elle mène. Quatre principes majeurs ont conduit l'élaboration du parti d'aménagement :

- maintien des activités industrielles et artisanales et modernisation de leurs conditions d'exercice ;
- réalisation d'un tissu urbain nouveau respectant les grandes lignes d'organisation et l'échelle du quartier existant, et enrichissant le réseau des espaces publics - cheminements pour les piétons, espaces de détente, de jeux et de sports ;
- conservation des immeubles qui en raison de leur densité, de leur état ou de leur caractère méritent d'être maintenus et, pour certains d'entre eux, réhabilités ;
- amélioration de la localisation des équipements, afin d'en faciliter l'accès, d'en dégager au maximum l'environnement immédiat et de les faire bénéficier de leur complémentarité (entre les équipements scolaires et les terrains de jeux et de sports notamment).

En raison de l'état d'avancement de l'opération, l'aspect général du secteur demeurera bien évidemment fortement marqué par les constructions d'une volumétrie très importante qui y ont été réalisées. Cependant, grâce à la taille et à la localisation des deux îlots qui restent à aménager, il est encore possible de recomposer la Z.A.C. Saint-Blaise dans un esprit davantage en harmonie avec la réhabilitation engagée du vieux Village de Charonne au Nord et avec les caractéristiques des autres quartiers riverains du 20e arrondissement. Pour cela il est proposé de maintenir le tracé de la plupart des rues existantes et d'organiser les constructions nouvelles – d'une hauteur modérée de 21 à 27 mètres de plafond en règle générale – autour d'espaces publics largement dimensionnés (jardin, aire de jeux et de sport), établis en cœur des îlots et reliés aux voies traditionnelles, notamment à la rue Saint-Blaise, axe d'articulation de l'ensemble du secteur, par des cheminements piétons.

A partir de ces orientations d'urbanisme, le parti d'aménagement des îlots C3 et A7, ainsi que les emplacements affectés à certains équipements, ont fait l'objet d'un réexamen complet aboutissant aux dispositions suivantes :

a) L'îlot C3

Son aménagement compris entre la voie de petite ceinture, la rue Vitruve, la rue St Blaise et la rue du Clos, a été conçu à partir de deux options principales :

Le jardin public, antérieurement implanté le long du talus de la voie ferrée, a été recentré au cœur de l'îlot et considéré comme l'élément directeur de sa composition. Sensiblement agrandi - il passe de 3 000 m² à 4 700 m² et à 8 500 m² si l'on tient compte des espaces publics piétonniers qui l'encadrent -, l'espace vert est prolongé par un mail piéton planté débouchant sur la rue du Clos et relié par des cheminements aux rues Saint-Blaise, Vitruve et Courat. La hauteur des bâtiments entourant le jardin public a été volontairement réduite à 5 ou 6 étages. Le plafond des hauteurs des constructions, fixé antérieurement à 37 mètres, a été limité à 21 mètres pour l'essentiel de l'îlot autour du jardin public et à proximité de la place des Grès, et à 27 mètres le long de la rue du Clos.

Une part prédominante a été réservée aux activités industrielles ou artisanales dans la partie ouest de l'îlot. C'est déjà à cet emplacement, et notamment de part et d'autre de la rue Courat, que se situent les principales entreprises - et les plus dynamiques - du secteur de rénovation. Certains établissements de production, situés entre cette rue et les emprises S.N.C.F. pourront être maintenus et restructurés sur place. D'autres entreprises de production actuellement implantées au cœur de l'îlot pourraient, si elles en expriment la volonté, être relogées à l'intérieur de locaux adaptés dont la réalisation est prévue au P.A.Z. de part et d'autre de la rue Courat. Pour assurer une desserte satisfaisante de ces activités, il est prévu de prolonger – avec une assiette élargie – la rue Courat jusqu'à son débouché sur la rue Vitruve.

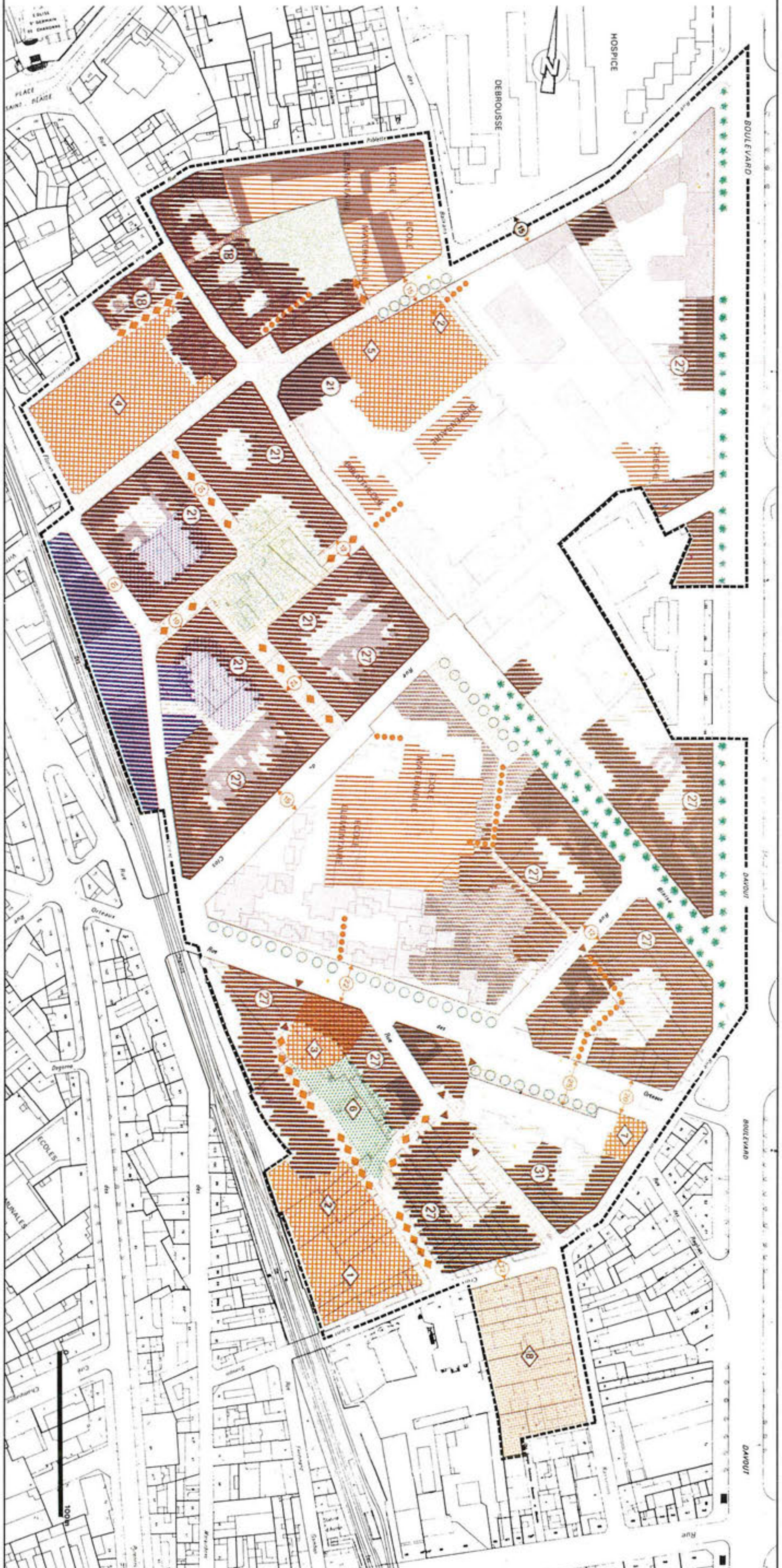
Les dispositions portées au P.A.Z. révisé permettront la constitution d'un potentiel de 10 000 m² de plancher environ affecté aux activités industrielles ou artisanales dont 4 000 m² environ de locaux existants, susceptibles d'être maintenus et restructurés. Par ailleurs, la conservation de l'ensemble des constructions importantes de la rue du Clos, telle qu'elle était prévue, a naturellement été maintenue. Il a de plus paru opportun que soient également préservés trois immeubles solides et importants, situés aux 46, 50 et 52 rue Vitruve.

Le portail intéressant de l'immeuble 46 rue Saint-Blaise, dont la dégradation interdit la conservation, sera incorporé aux constructions nouvelles à réaliser en bordure de cette voie.

b) L'îlot A7

Délimité par les rues des Orteaux, de la Croix-Saint-Simon, et la voie de petite ceinture, sur lequel était prévue la réalisation d'immeubles élevés – jusqu'à 17 niveaux - en limite de la rue des

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 18 août 1980



périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

- espaces verts
- voies, places piétonnes
- voies à créer ou à élargir
- principe de liaison piétonne
- équipements existants
- équipement sportif projeté
- équipements projetés
- ① école élémentaire et S.E.S.
- ② école maternelle
- ③ crèche
- ④ C.E.S.
- ⑤ bassin d'initiation
- ⑥ terrain d'éducation physique
- ⑦ centre d'information et d'orientation
- équipement privé d'intérêt public
- ⑧ (Hôpital de la Croix Saint-Simon)
- plantations existantes

ESPACES PRIVÉS

- immeubles conservés
- constructions récentes ou en cours
- secteur à dominante de restauration
- zone d'habitation de commerce d'artisanat et divers
- zone de constructions basses à usage de commerce et d'artisanat
- zone d'activités
- zone de constructions basses à usage d'activités
- espaces libres
- constructions à l'alignement
- voies de desserte
- passages ouverts au public
- passages couverts ou galeries
- passages sous porche
- (21) plafond des constructions

Dans la partie sud de la Z.A.C., plusieurs îlots n'ayant encore fait l'objet d'aucune réalisation permettront d'affirmer un urbanisme s'appuyant sur la trame urbaine existante – alors que les rues des Rasselins et Mouraud étaient appelées à disparaître – et l'enrichissant par l'aménagement de nouveaux équipements et espaces publics.

Orteaux considérablement élargie, cet îlot présente actuellement une sujétion importante pour la composition future du fait de la réalisation en cours d'un immeuble de 12 et 17 niveaux au Sud-Est de la rue des Orteaux.

• L'aménagement proposé se structure à partir des deux options principales suivantes :

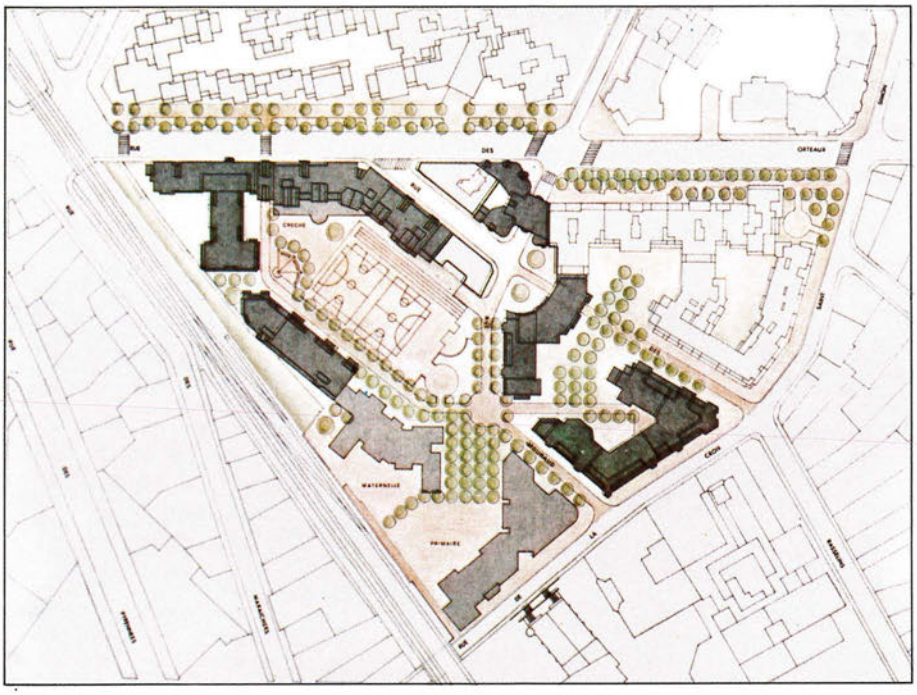
– le maintien des voies publiques traversant aujourd'hui l'îlot dont la suppression était envisagée, et la réduction de la largeur de la rue des Orteaux qui était, dans sa partie centrale, portée à 36,50 mètres;

– la création d'un important terrain de jeux et de sports (de 3 000 m² environ), au Nord-Est de l'îlot, autour duquel s'articulent les cheminements publics ouverts depuis la rue de la Croix-Saint-Simon vers la rue des Orteaux – prolongés au travers de l'îlot A.11 vers la rue du Clos et la rue Saint-Blaise - et sur la rue des Rasselins conservée. Ces cheminements donnent accès aux équipements publics scolaires dont la situation est ainsi grandement améliorée.

La conservation de la rue des Rasselins et de la rue Mouraud, agrémentées par un traitement piéton - seul le tronçon nord de la rue des Rasselins supportera un trafic de desserte - permet de retrouver une organisation de l'îlot moins compacte et mieux à l'échelle du tissu urbain environnant. Elle rend possible la conservation de l'immeuble 37 rue des Rasselins - 19 rue Mouraud.

Le tracé et le dimensionnement de la rue des Orteaux ont été recomposés de manière à éviter l'effet malencontreux qu'aurait produit une large percée venant buter sur l'ouvrage de petite ceinture. Le nouveau dessin de la voie, suivant deux axes légèrement déportés, s'appuie sur l'implantation des immeubles récents édifiés au Nord et en cours de construction au Sud, et sur l'immeuble important et solide du 88 rue des Orteaux, dont la conservation est désormais prévue (ce qui porte à 91 le nombre des logements conservés

La conservation de l'immeuble situé à l'angle de la rue des Rasselins et de la rue des Orteaux marque cette volonté de ne plus gommer systématiquement l'organisation de l'ancien quartier.



L'îlot compris entre la rue des Orteaux, la rue de la Croix-Saint-Simon et la voie ferrée de Petite Ceinture a fait l'objet, sur la base du plan d'aménagement de zone, d'une étude détaillée de plan de masse (G. Thurnauer, arch.) : les équipements – écoles, crèche – et les logements sont disposés autour d'un vaste espace central dégagé – terrain de sport – et desservis par un jeu de cheminements publics.

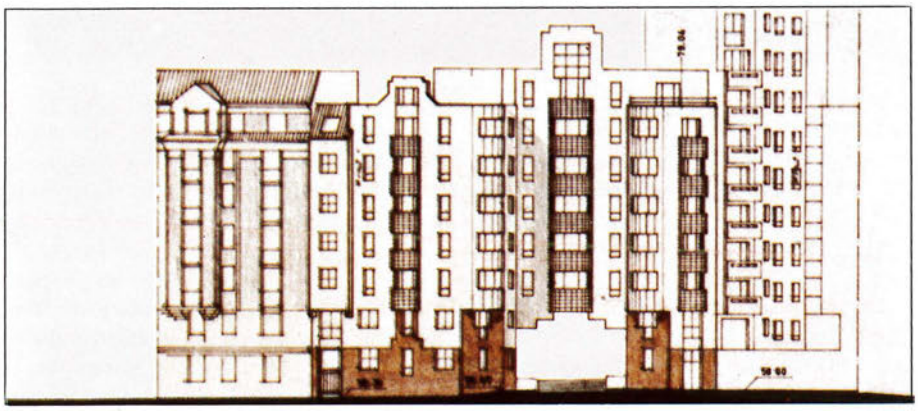
dans l'îlot A7). La rue des Orteaux, qui sera plantée, sera ainsi réduite à 20 mètres pour l'essentiel de son linéaire et à 26 mètres à la hauteur du bâtiment engagé entre la rue Mouraud et la rue des Rasselins.

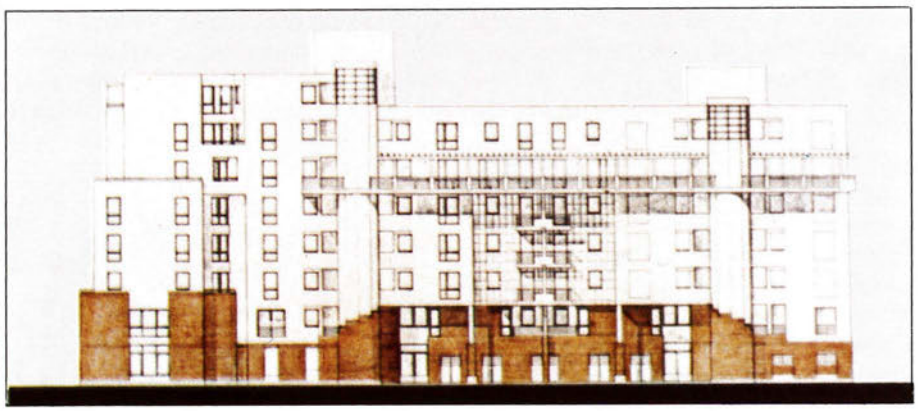
• En cohérence avec cette organisation nouvelle du tissu urbain le plafond des hauteurs des constructions a été sensiblement réduit, puisqu'il a été ramené de 37 mètres à 27 mètres, sauf à proximité de l'immeuble de 17 niveaux en cours de réalisation où il a été, par exception, porté à 31 mètres. L'épannelage des volumes bâtis a été organisé de façon à épauler et à relier cet immeuble aux bâtiments à construire sur le reste de l'îlot qui ne comporteront plus que 6 étages.

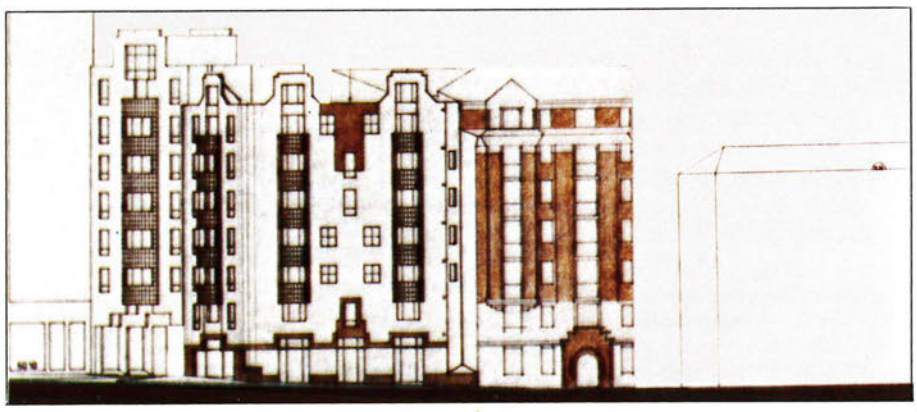
• Enfin, la distribution des équipements publics a été revue. La crèche de 60 berceaux initialement prévue dans l'îlot A11, dans un programme d'immeubles élevés, est désormais intégrée à un bâtiment desservi par la rue des Orteaux et le cheminement public piéton longeant le terrain de sports sur lequel elle sera largement ouverte. Desservis également par ce cheminement les équipements scolaires (école maternelle et école élémentaire) bénéficient des prolongements visuels sur les équipements sportifs et les voies piétonnes plantées.

c) Le sud-est de l'îlot A.11.1 et l'îlot A.11.2.

La réalisation de l'îlot A.11.1, situé entre la rue des Orteaux et la rue Saint Blaise, est, d'une façon générale, très avancée à l'exclusion du centre commercial dont l'emplacement n'est pas libéré. Celui-ci, enfermé en cœur d'îlot, ne présentait pas des conditions de desserte et de visibilité satisfaisantes. Les accès en ont donc été améliorés et leurs débouchés sur les voies publiques limitrophes affirmés. Au surplus, un volume bâti a été intercalé entre le che-

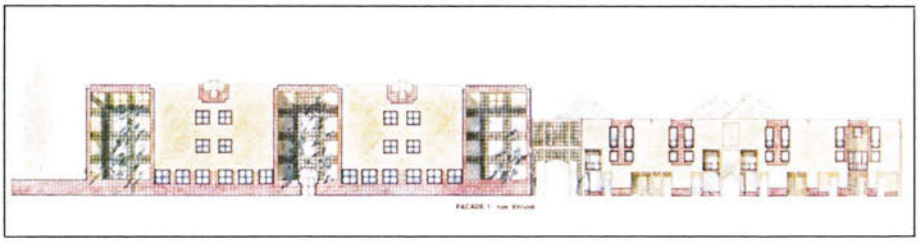


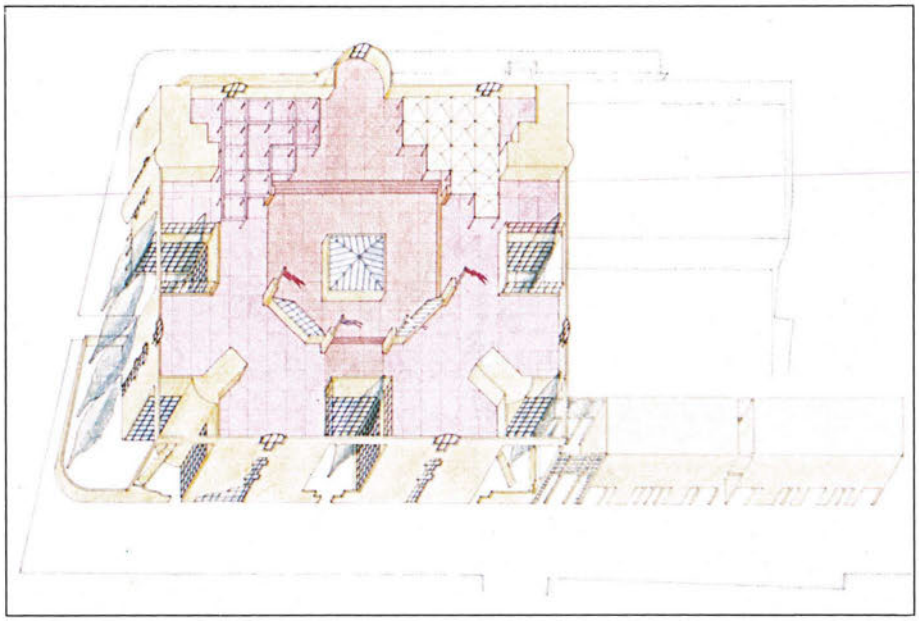




Projets de constructions dans l'îlot A 7.2 (arch., Arbousset et Chopinet ; A. Grumbach).

C.E.S. en cours de réalisation, rue de Vitruve (Bardet, arch.)





minement commercial et le fond des propriétés conservées afin de dissimuler les arrières des immeubles maintenus de la rue Saint Blaise et de composer un environnement de qualité aux activités d'animation commerciale. Les modifications apportées à l'îlot A.11.2, circonscrit par les rues des Orteaux, de la Croix-Saint-Simon et Saint-Blaise ne portent que sur le plafond des hauteurs qui a été réduit de 37 à 27 mètres.

Au total, la réduction de la hauteur des constructions, la conservation et la création de surfaces destinées aux activités industrielles et artisanales, une légère augmentation des surfaces d'espaces publics consacrées aux espaces verts et aux cheminements piétonniers se traduisent par une faible réduction du programme de logements neufs qui tombe à 3 900 au lieu de 4 330 antérieurement. Cette petite chute se trouve d'ailleurs partiellement compensée par le maintien d'un chiffre plus important d'immeubles existants.

Le programme des équipements a, quant à lui, fait l'objet d'un réexamen compte-tenu, d'une part de cette réduction appréciable du nombre des logements neufs, d'autre part des critiques présentées et des difficultés rencontrées lors de la présentation du projet de complexe d'équipements de la rue Vitruve et enfin, en raison de l'évolution des caractéristiques démographiques constatées dans le 20e arrondissement.

Pour l'enseignement pré-scolaire et élémentaire, de légères modifications ont simplement été apportées à la localisation ou à la taille du programme initialement prévu.

Au contraire, un réexamen des effectifs des centres d'enseignement secondaire dans cette partie du 20e arrondissement a permis de conclure que le C.E.S. 600 prévu rue Saint-Blaise était suffisant pour satisfaire les besoins à venir du secteur et de son environnement et, par conséquent, à renoncer au projet d'une seconde construction de ce type.

Les équipements sportifs de la rue Vitruve, qui étaient inclus dans un complexe très dense et de réalisation difficile et coûteuse, comporteront désormais un bassin d'initiation réalisé à cet emplacement et un terrain d'éducation physique de 3 000 m² inclus dans l'îlot A.7.

Les jardins publics seront agrandis et leurs caractéristiques et localisation améliorées. L'espace vert prévu à proximité de la place des Grès sera ouvert par un passage public sur la rue Vitruve ; le jardin de l'îlot C.3 sera recentré dans l'îlot et rendu facilement accessible depuis la rue Saint-Blaise ; sa superficie sera portée à 4 700 m² au lieu de 3 000 m² antérieurement.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. SAINT-BLAISE
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 3.950 logements neufs dont plus de 3.700 logements aidés et 1.000 logements conservés dont 150 à réhabiliter.

Activités industrielles et artisanales : 7.000 m²

Commerces : 13.000 m²

Equipements publics :

- Equipements scolaires
  - 3 écoles maternelles
  - 2 écoles élémentaires
  - 1 C.E.S. 600 et 1 S.E.S. 96
- Equipements sportifs
  - 1 bassin d'initiation à la natation
  - 1 terrain d'éducation physique
  - 1 plateau d'évolution annexe au C.E.S.
- Equipements socio-culturels
  - 2 crèches
  - 1 dispensaire
  - 1 bibliothèque
  - 1 foyer et des logements pour personnes âgées
  - 1 foyer de jeunes travailleurs
- Espaces verts :
  - 2 jardins publics : environ 6.500 m²

Organisme aménageur : S.A.E.M.A.R. Saint-Blaise
(Société Anonyme d'Economie Mixte d'Aménagement et de Rénovation Saint-Blaise)

ZAC BELLEVILLE

Le quartier des anciennes courtilles de Belleville, aux marges mêmes du Paris central que délimitait le « mur des Fermiers Généraux », a été absorbé par l'extension de la ville dans la deuxième moitié du XIX[e] siècle. Inséparable d'une certaine image du Paris populaire, il occupe un site exceptionnel marqué par le relief de l'une des collines les plus fortement inscrites dans le paysage de la capitale. Mais, du fait même de sa période et de ses conditions d'urbanisation, ce secteur possédait aussi un parc immobilier particulièrement dégradé et mal équipé : c'est en fonction de ces caractéristiques que « l'îlot insalubre n° 7 » y avait été délimité, voici de nombreuses années et sa résorption ainsi que la transformation de ses abords, progressivement entreprises. Plusieurs organismes ont donc reçu mandat de la Ville de Paris pour entreprendre à cette fin des opérations de rénovation : outre la SCI de la Caisse des Dépôts pour l'opération « Rébeval » (dont le remaniement du dernier îlot a été précédemment présenté) et l'Office Public d'H.L.M. de la Ville de Paris pour l'opération « Couronnes » – dont la réalisation est achevée –, un troisième intervenant, la SORENOBEL, dont l'Office d'H.L.M. est le principal actionnaire, s'est vu confier l'aménagement du secteur, dit du « Nouveau Belleville », compris entre la rue du Pressoir, la rue des Maronites, le boulevard de Belleville et la rue des Couronnes.

Par ailleurs, la Ville entreprenait elle-même la réalisation d'un important espace vert sur les flancs de la colline qui, depuis le magnifique « balcon » de la rue Piat, descend vers le cœur de la cité.

L'intervention confiée à la SORENOBEL a finalement été conçue comme s'appliquant à deux îlots géographiquement distincts et séparés d'environ 250 mètres, mais aussi par une très forte dénivellation :

– au Nord, le secteur « Faucheur-Envierges » d'environ 2,4 ha à la périphérie de l'ancien « îlot 7 » ;

– au Sud, le secteur « Bisson-Palikao » d'environ 2,6 ha qui se trouvait au contraire inclus dans le périmètre antérieur de « l'îlot insalubre »

C'est pourtant sur le premier secteur que se porteront les premières interventions dans le cadre du plan d'ensemble mis au point et approuvé en 1974-1975. Le programme retenu à cette époque par le Conseil de Paris portait sur la construction de 1430 logements dont 1200 bénéficiant d'une aide, ainsi que sur la réalisation d'un programme d'équipements publics.

En 1978, au moment où la révision de cette opération est entreprise afin qu'elle respecte le mieux possible les orientations de la nouvelle politique d'urbanisme menée par la Ville, la situation s'analyse de la manière suivante :

• La rénovation de l'îlot « Faucheur-Envierges » (îlot B) est désormais parvenue à un stade d'avancement tel que sa refonte profonde ne semble plus raisonnablement concevable : la totalité des terrains compris dans ce périmètre est devenue propriété de l'Office ou de la SORENOBEL et se trouve presqu'entièrement libérée ; la disparition, si controversée, de la Villa Faucheur est désormais accomplie ; la réalisation de la

plupart des projets formant façade sur les voies du quartier (rue Piat ; rue des Envierges) est achevée ou se trouve sur le point d'être entreprise. Même si certains de ces dossiers font l'objet de réserves, notamment du point de vue de leur traitement architectural, il n'apparait ni tout à fait souhaitable, ni tout à fait possible, de retarder la réalisation du programme de logements sociaux qui était prévu.

• La rénovation du secteur « Bisson-Palikao » (îlot A) est, au contraire, assez peu engagée : l'aménagement de cet îlot n'a en effet été concrétisé à ce moment que par l'acquisition et l'arasement du petit îlot délimité par la rue de Tourtille, la rue de Palikao et la rue Bisson. Or, l'examen des éléments du P.A.Z. antérieur et l'étude du plan masse qui l'exprimait de manière concrète conduisait à la conclusion qu'une remise en cause totale du parti d'urbanisme retenu était extrêmement souhaitable. En effet ce projet se traduisait :

– par la démolition totale des bâtiments existants, sans aucune exception et sans considération des caractéristiques (importance, solidité, degré d'équipement, nature de l'occupation, etc.) des immeubles concernés ;

– par la disparition complète des activités industrielles et artisanales dans leur implantation actuelle (un peu moins de 300 emplois), alors que de très faibles possibilités effectives de réinstallation leur étaient offertes ;

– par la suppression de quelques-uns des éléments principaux de la maille des rues du quartier, comme la rue de Palikao et la rue de Tourtille, aboutissant à gommer l'organisation si caractéristique de ce tissu pour y substituer un dispositif anonyme de grand ensemble ;

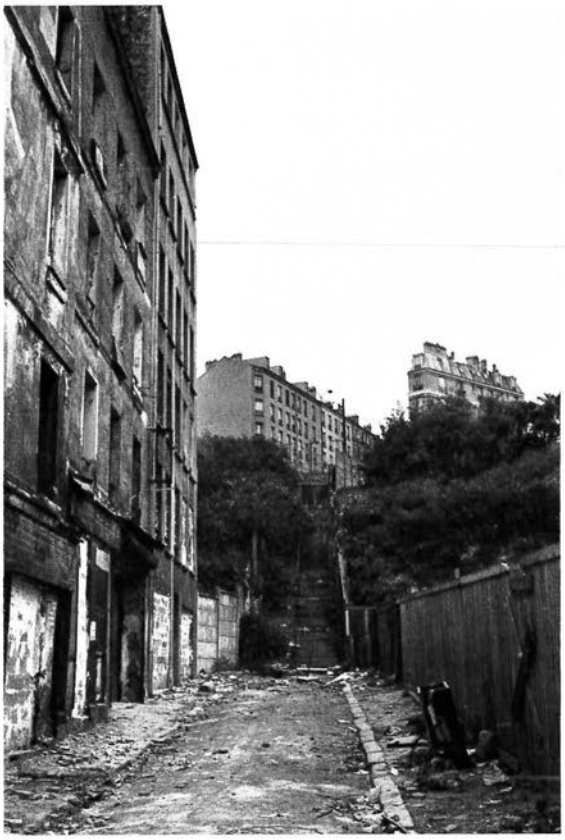
– par un alignement important sur le boulevard de Belleville, dépourvu de tout intérêt du point de vue de la circulation comme de l'urbanisme ;

– par la réalisation d'un ensemble monolithique de constructions dont la plupart comptaient de 9 à 11 étages et au cœur desquelles se trouvaient enclavés les équipements publics du secteur : c'est ainsi que l'école maternelle intégrée au pied d'un immeuble d'habitation se trouvait cernée de bâtiments de 35 à 37 mètres de hauteur ; tel était également le cas, sur la plupart de ses faces, du futur jardin public.

C'est pour remédier à ces divers défauts et répondre à ces graves critiques qu'une totale refonte des dispositions d'urbanisme concernant le secteur Bisson-Palikao réclamait d'être entreprise alors que le secteur Faucheur-Envierges ne pouvait pour l'essentiel que voir se confirmer les mesures antérieurement mises en place et déjà mises en œuvre.

Nul quartier, plus que celui de Belleville, n'évoque le Paris populaire dont ces cartes postales anciennes donnent une image sans doute un peu convenue mais parlante

Le passage Julien-Lacroix relie droit au travers la pente – dont il souligne la raideur – les quartiers du haut et du bas de la colline. Les bâtiments qui le bordaient ayant été progressivement détruits depuis la guerre, dans l'attente de la réalisation d'un jardin, il présente aujourd'hui un aspect d'abandon.



Le boulevard de Belleville, en revanche, a finalement peu changé. Sa façade d'immeubles de rapport est demeurée inachevée et s'est dégradée. Mais, il constitue, comme la rue Bisson (photo ci-contre), un espace de vie urbaine qu'il convenait, contrairement au projet initial de la Z.A.C., de ne pas destructurer ni faire disparaître.

I. Le périmètre de l'opération

L'analyse de l'îlot à aménager, tel qu'il était antérieurement délimité, et celle de son environnement ont révélé la nécessité et l'intérêt d'une double rectification du tracé de la Z.A.C.

1 – La plus importante et la plus évidente concerne la limite Nord-Est de l'opération formée par la rue Bisson. Un groupe de trois îlots, d'état très vétuste, intercalés entre les réalisations confiées à la SORENOBEL et le grand jardin dont la Ville poursuit la création, avait en effet été laissé à l'écart de toute intervention. Cette situation apparaissait d'autant moins justifiée que :

- le premier de ces îlots, situé entre la rue des Couronnes et la rue Vilin, grevé par une réserve, devait être acquis dans son entier pour former, sur une emprise de 1000 mètres carrés environ, une petite partie complémentaire du jardin, entourée de voies de circulation ;
- le second îlot, plus vaste, entre la rue Vilin et la rue Palikao comprend sur 6.300 mètres carrés plusieurs parcelles appartenant à la Ville de Paris et arasées, qui représentent près de la moitié de sa surface, et une réserve pour équipement scolaire, alors que les autres parcelles ne comportent que des immeubles très dégradés;
- le troisième îlot, entre la rue Palikao et la rue du Sénégal hormis la Synagogue de la rue Julien Lacroix, est à demi inoccupé sur 1.450 mètres carrés ; deux immeubles seulement sont susceptibles d'être réhabilités.

La situation de ces îlots particulièrement délabrés, touchés par deux réserves inscrites au P.O.S., interposés entre deux aménagements publics dont la complémentarité est évidente, aurait en tous les cas réclamé une intervention.

L'importance et l'intérêt de l'aménagement du jardin entrepris par la Ville de Paris impliquaient, à l'évidence, la transformation complète et prochaine de cet ensemble. En effet, cet espace vert dont la réalisation est déjà très engagée s'étend sur 3,8 ha environ entre les rues Piat et du Transvaal à l'Est, les rues Julien Lacroix et des Couronnes à l'Ouest. La situation élevée sur les hauteurs de Belleville, la très forte pente du terrain permettent un traitement paysager accidenté et original, qui devrait faire de ce jardin l'un des plus pittoresques de Paris, avec un belvédère offrant sur la Ville, depuis la rue Piat, un point de vue saisissant.

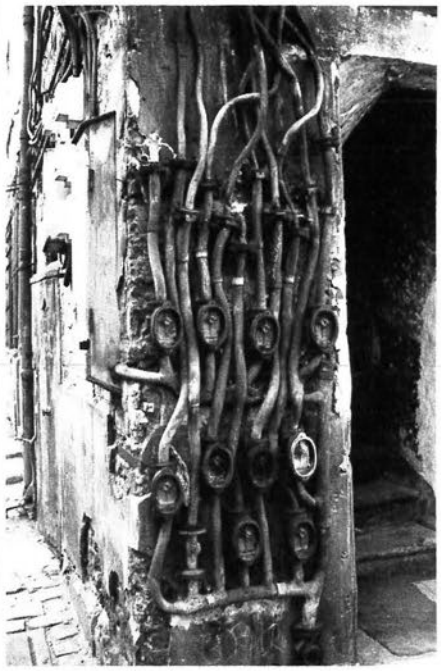
Or, dans l'état actuel des projets, ce jardin vient buter sur un front bâti très dégradé qui lui forme un fond de décor tout à fait inacceptable, et qui s'interpose devant les futures constructions de logements du secteur Bisson-Palikao. Faute d'intervention publique, le risque existait d'ailleurs de voir un jour des initiatives privées de caractère plus ou moins spéculatif tenter de confisquer à leur profit les avantages de la proximité du jardin pourtant réalisé par la Ville, alors que les réalisations conduites sous la responsabilité de la collectivité publique en resteraient au contraire relativement coupées.

C'est pourquoi, le projet nouveau propose d'étendre le périmètre du secteur « Bisson-Palikao » jusqu'à la rue Julien Lacroix, réalisant ainsi, une continuité dans l'espace de l'intervention de la Ville, tantôt au titre de l'espace vert, tantôt au titre de la Z.A.C., depuis le boulevard de Belleville, jusqu'à la mitoyenneté des immeubles 23-25, rue des Envierges.

2 - La seconde rectification du tracé de la Z.A.C. concerne la limite établie entre l'ancien secteur Bisson-Palikao et le groupe d'îlots compris entre la rue Bisson et la rue Ramponeau. Mais elle ne présente qu'une importance très limitée. Au vu d'études approfondies menées sur cet ensemble, qui comprend de nombreux immeubles d'une grande vétusté parfois attestée par des arrêtés de péril, il est apparu, en effet, que par suite, notamment, de la den-

244 - Rue Bisson, prise de la Rue des Couronnes (XX^e^) C. P.

L'état très vétuste des îlots situés au pied du futur jardin a justifié l'extension du périmètre de l'aménagement.



sité de l'occupation commerciale, la remise en valeur de cet îlot devait résulter d'une action d'urbanisme plus nuancée, faisant à la réhabilitation une plus large place qu'à la rénovation. Trois immeubles seulement (16 rue de Tourtille et 31-33-35 rue Bisson) ont donc été annexés au nouveau périmètre de Z.A.C. Ces parcelles occupées par des bâtiments vétustes se trouvaient comprises en totalité ou en partie dans l'assiette d'un projet d'élargissement de la rue Bisson ; les deux immeubles les plus importants ont déjà été acquis par la Ville à la suite des mises en demeure qui lui ont été adressées de ce fait.

Au total, ce périmètre d'extension représente 1,4 ha. Le secteur « Bisson-Palikao» d'origine couvrant 2,6 ha, le périmètre modifié du secteur sera de 4 ha. La surface totale de la Z.A.C. qui était de 5 ha (2,6 ha + 2,4 ha) devient donc de 6,4 ha, soit une augmentation d'un peu moins de 30 %. Mais il convient de noter que ce périmètre inclut dorénavant un certain nombre d'immeubles conservés qui seront, selon les cas, maintenus en l'état ou réhabilités.

La modification du tracé de la Z.A.C. offre par ailleurs l'occasion d'en revoir la dénomination actuelle qui se réfère à l'organisme aménageur et non au quartier en cause. Il était proposé de rebaptiser « Z.A.C. de Belleville » l'intervention confiée à la SORENOBEL II.

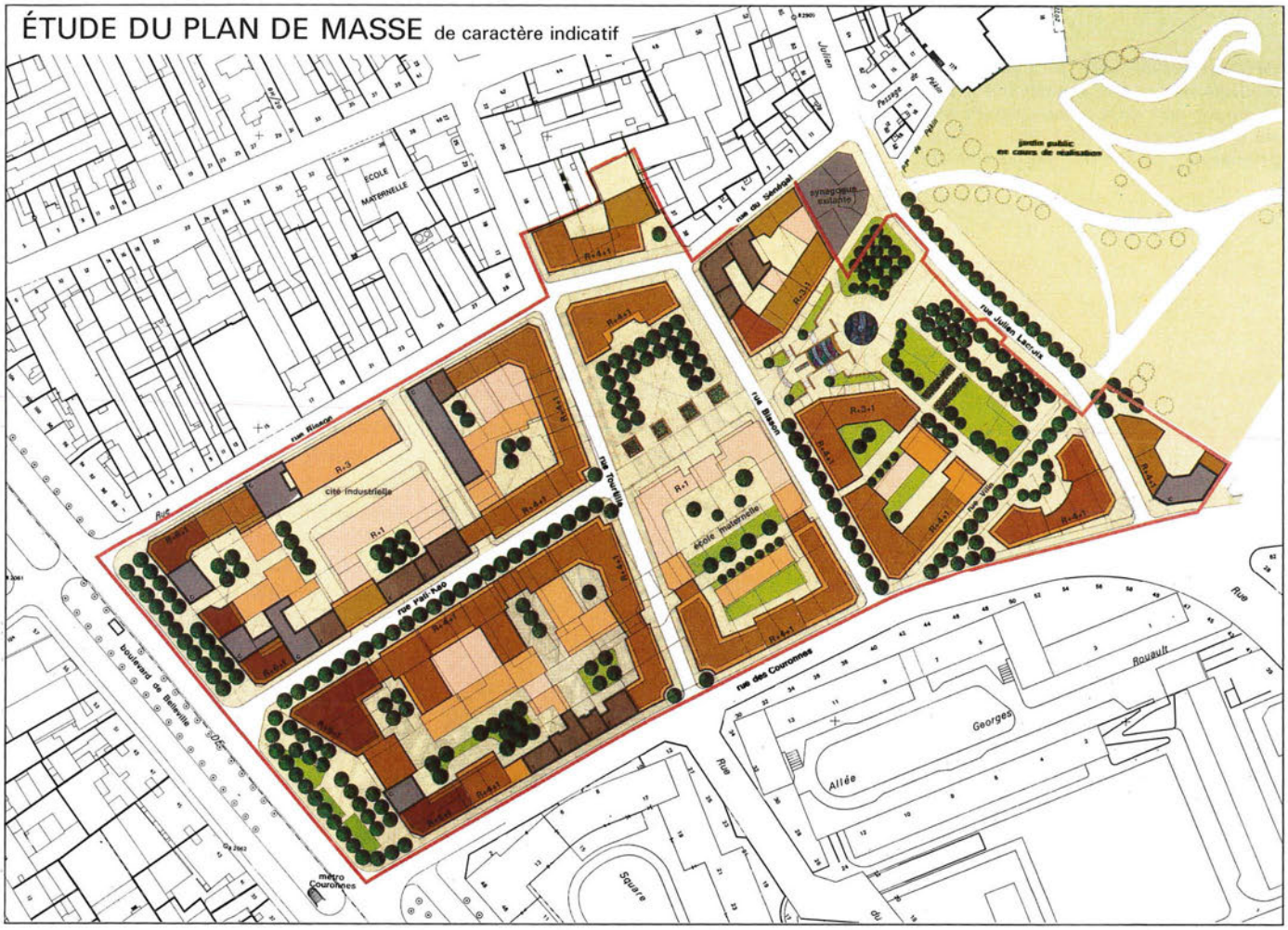
II. Le parti d'aménagement

Le nouveau projet établi pour le secteur Bisson-Palikao ainsi agrandi repose sur une conception radicalement différente du plan antérieur. Au lieu d'une réalisation niant totalement la structure actuelle du quartier et les caractères de son environnement, l'objectif est, au contraire, tout en procédant à une rénovation presque complète du domaine bâti, de tenir un plus grand compte de la physionomie de cette partie de Belleville, de son relief, de son occupation - notamment industrielle et artisanale -, de la trame de ses rues, de l'échelle de ses constructions, ainsi que des opérations voisines achevées ou entreprises, auxquelles il convient de mieux se raccorder. Le trait principal du parti d'aménagement consiste ainsi à établir toute une succession d'espaces publics – jardin, place, rues – descendant la pente du coteau depuis le panorama exceptionnel de la rue Piat jusqu'au grand axe animé du boulevard de Belleville. Mais s'il tire de la sorte avantage du paysage de ce secteur, le projet présenté cherche aussi à s'y inscrire sans rupture, grâce aux dispositions retenues pour le dessin des voies, la hauteur des constructions, et la nature de leur occupation. Ces orientations essentielles se concrétisent de la manière suivante :

1 - Il est tout d'abord cherché à souder l'un à l'autre le jardin en cours de réalisation au flanc de la colline de Belleville et le nouveau quartier à édifier. Selon les dispositions d'urbanisme jusqu'à présent retenues, un ensemble de bâtiments vétustes et de terrains vagues faisait écran entre l'opération projetée et l'espace vert dont par ailleurs les dernières tranches devaient, un jour, venir s'étendre en bordure de la rue des Couronnes et non vers le secteur à aménager. L'extension du périmètre de la Z.A.C. permet de changer ce dispositif et se justifie d'ailleurs en partie par cette volonté.

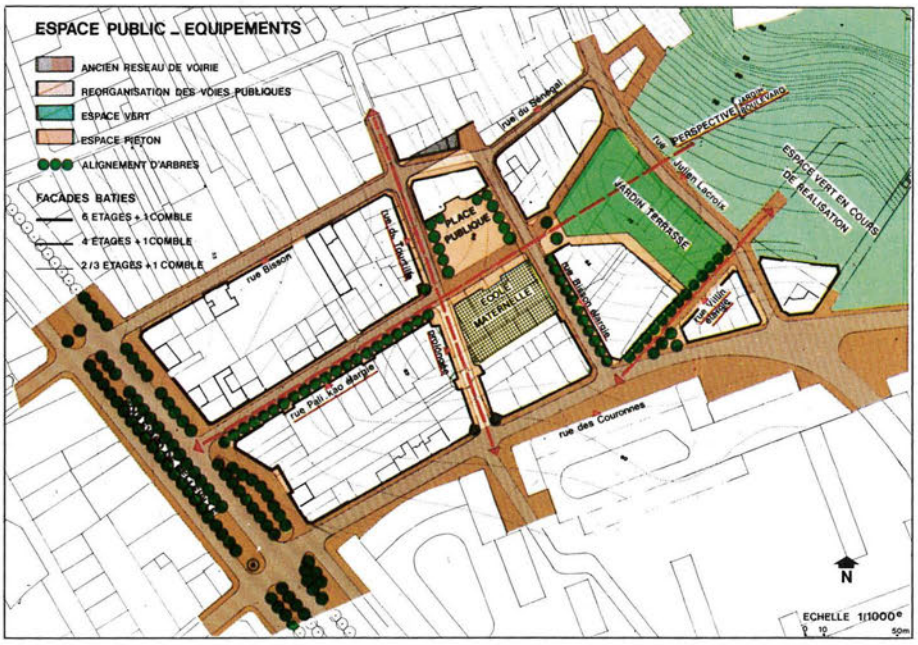
Au lieu de s'arrêter brutalement, dès le bas de la plus forte déclivité du terrain, sur le front bâti de la rue Julien Lacroix, le jardin doit désormais se prolonger sur le replat du versant, entre la partie haute de la rue de Palikao et la rue Vilin. Il s'ouvre ainsi vers l'aménagement à entreprendre et vient s'y intégrer. Au lieu d'un espace vert, en plein cœur d'îlot, cerné sur presque tout son pourtour de bâtiments de R + 10 ou R + 11, comme dans le plan antérieur, c'est une surface reliée

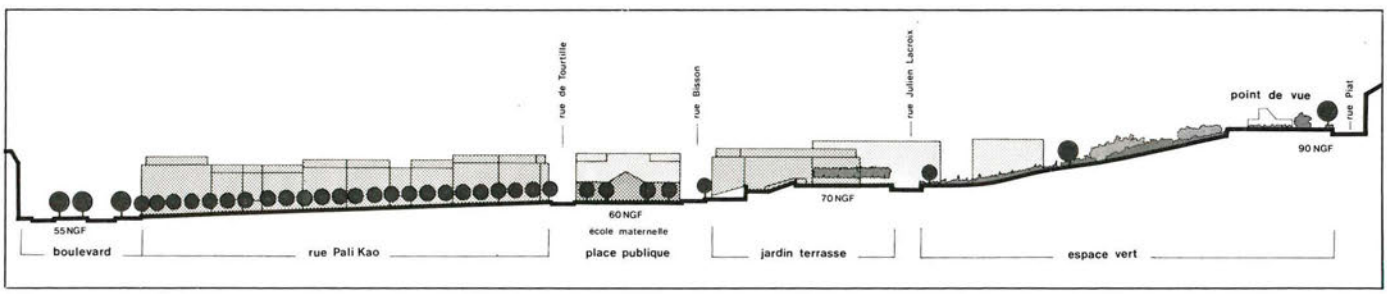
ÉTUDE DU PLAN DE MASSE de caractère indicatif



Le nouveau parti d'urbanisme pour le secteur Bisson-Palikao s'est efforcé de mettre en valeur deux éléments essentiels du site : son relief et sa trame urbaine préexistante.

Au lieu de venir buter sur le front de la rue Julien Lacroix, l'espace vert aménagé sur les pentes se prolonge par un jardin sur le replat. Une place est créée en contrebas, sur laquelle est localisée l'école. De là, la rue de Palikao, élargie, permet de gagner le boulevard, et la rue de Tourtille est prolongée jusqu'à la rue des Couronnes. Des passages intérieurs aux îlots complètent le réseau des espaces publics traditionnellement très fin dans ce quartier.





Des hauteurs du jardin, près de la rue Piat, on découvre une vue exceptionnelle sur Paris. Le jeu de murs de soutènement apparent sur la photo sera exploité dans l'aménagement de l'espace vert (photo du haut).

L'espace de la future place centrale de la Z.A.C. est dès maintenant dégagé et aère ce quartier aux voies très resserrées (photo du bas).

au grand jardin voisin, et y rattachant le quartier nouveau, qu'il est proposé de réaliser, sous la forme d'une esplanade plantée et jardinée, de plus de 5 000 m². Au contraire, sur la rue des Couronnes vers laquelle le jardin devait autrefois s'étendre, à une date lointaine puisque cette partie de la réserve n'avait pas été incluse dans la procédure d'expropriation engagée par la Ville, il a été jugé préférable d'envisager la reconstitution d'un front bâti, cette légère réduction de la réserve étant très largement compensée par l'extension du jardin vers le cœur du secteur Bisson-Palikao. Cette avancée du jardin vers le centre de l'îlot permet de ménager, tel un parvis, le dégagement et la transition nécessaires entre le paysage étendu qu'offre, en fond de décor, la descente de la colline et la façade bâtie au premier plan des constructions futures. La différence de relief entre cette sorte de terrasse et les espaces publics de caractère plus minéral, qui lui font suite dans le reste de l'opération, est absorbée par un jeu de rampes et d'escaliers qui peut être marqué d'un élément de mobilier urbain intéressant, tel qu'une fontaine.

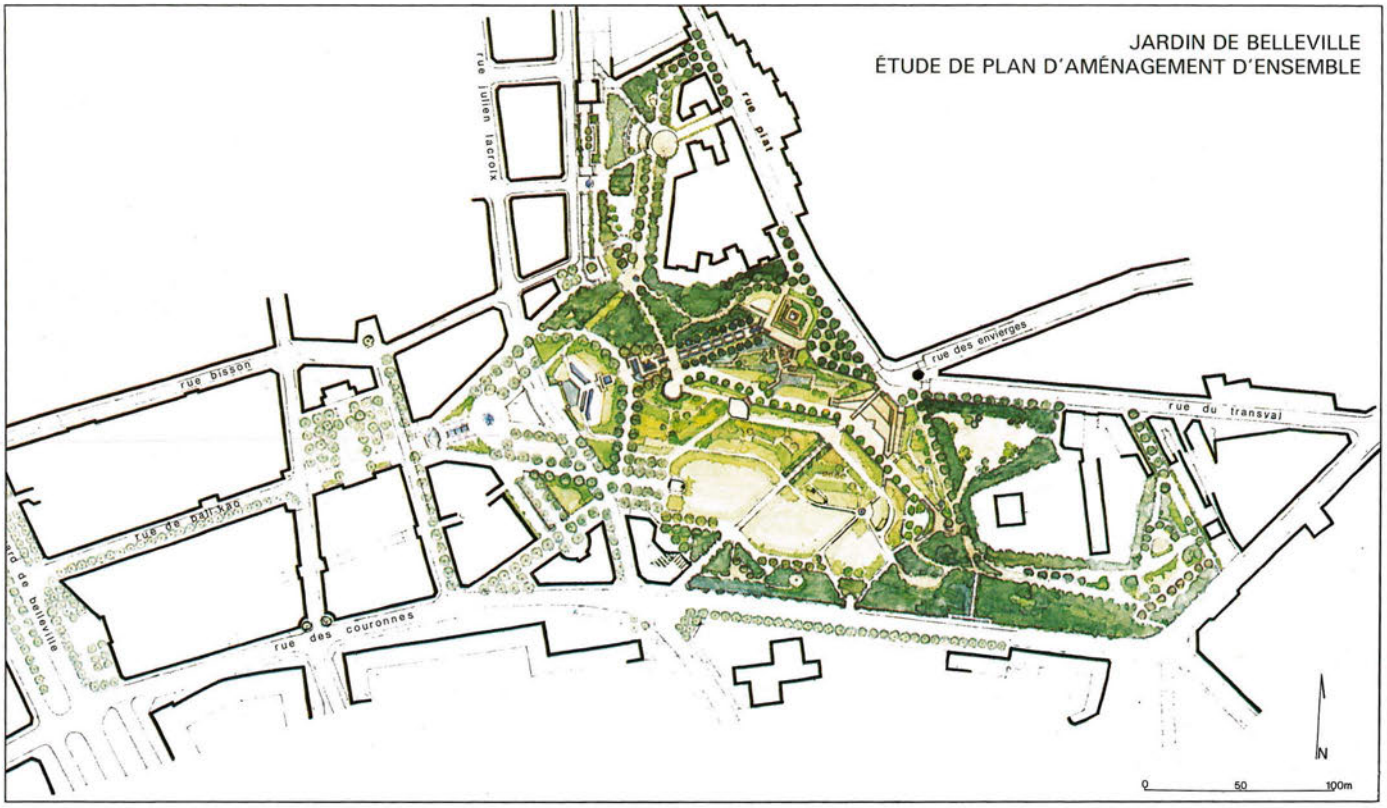
2 - L'avancée du jardin vers le centre du secteur se prolonge en effet grâce à une succession d'aménagements, principalement réservés aux piétons, et qui établissent une continuité de cheminement depuis le boulevard de Belleville jusqu'à l'espace vert :

– une petite place publique de 1 800 à 2 000 m² est créée sur une partie des emplacements dégagés par les démolitions récentes, en bordure de l'axe de la rue de Palikao et marquant son débouché vers le jardin avec le petit aménagement particulier qui y est prévu ;

– la rue de Palikao est légèrement élargie, du côté des numéros pairs, de 9 à 12 mètres et une file d'arbres peut, de ce fait, y être plantée ;

– le vaste terre-plein (près de 1 400 m²) existant le long du boulevard de Belleville est maintenu et réaménagé en faveur des piétons après la suppression de l'actuelle contre-allée ; l'ancien alignement qui prévoyait le recul de l'îlot de 6 à 22 mètres et qui était dépourvu de justification du point de vue de la circulation comme de l'urbanisme est ainsi abandonné.

3 - Sur cette armature majeure du parti d'urbanisme s'organisent les autres éléments du réseau des rues. Celui-ci respecte dans son ensemble le tracé des voies existantes, mais il est proposé de lui apporter quelques améliorations. En particulier, la rue de Tourtille est prolongée jusqu'à la rue des Couronnes afin d'assurer une meilleure relation entre l'opération nouvelle et les constructions récentes du secteur Couronnes. Ce prolongement permet, avec



JARDIN DE BELLEVILLE
ÉTUDE DE PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

la rectification du coude de la rue Bisson, de former un maillage régulier de voies de desserte délimitant quatre îlots. La réservation aux piétons de la place publique et de l'esplanade jardinée est de la sorte rendue possible. Un important accès au jardin, également réservé aux piétons, est enfin établi à partir de la rue des Couronnes et interrompt le front bâti qui doit être reconstitué.

4 - Organisées en fonction de ce dessin des espaces publics, les futures constructions sont principalement vouées à l'habitat. Le programme prévoit, à cet égard, la réalisation d'environ 70 000 m², soit de l'ordre de 780 logements neufs. Cependant, le projet n'implique pas la disparition de tous les immeubles existants : lorsque l'état de vétusté et de sous-équipement des bâtiments ne paraît pas excessif, lorsqu'ils forment par leurs dimensions ou leur groupement une entité suffisante et que leur localisation ne contrarie pas l'une des dispositions majeures du projet, leur conservation apparaît souhaitable.

Pour six immeubles, pour la plupart en bordure du boulevard de Belleville, en relativement bon état et qui disposent des principaux éléments de confort, cette mesure semble s'imposer ; pour onze autres immeubles, notamment le long de la rue de Palikao et de la rue des Couronnes, et qui réclament en tout état de cause une action de réhabilitation assez importante, une décision définitive ne peut être prise qu'au vu d'études techniques et financières plus appronfondies, auxquelles l'aménageur devra procéder avec l'appui de l'Office d'H.L.M. Au total, ces 17 immeubles conservés ou susceptibles d'être réhabilités comportent environ 300 logements, pour la plupart de petite taille, dont la disparition pourrait ainsi être évitée, si elle ne s'impose pas.

Les constructions nouvelles se raccordent à ces immeubles maintenus et s'implantent en bordure des espaces publics avec un souci d'intégration dans le paysage urbain sans bouleversement excessif d'échelle, de volume, de dessin.

Leur hauteur limitée par les gabarits et les plafonds imposés dans le règlement du P.A.Z. ne pourra guère excéder 7 étages sur le boulevard de Belleville (et exceptionnellement 8 étages de part et d'autre du n° 62), ce qui correspond à la hauteur des bâtiments voisins, 5 étages sur les rues et les places situées à l'intérieur du périmètre et 4 étages devant l'esplanade qui agrandit le jardin de la rue Piat.

Pour éviter que de longs bâtiments ne présentent un aspect trop uniforme, une variation du dessin de leur façade par le jeu des percements et l'expression de la modénature devrait être recherchée au moment de l'élaboration des projets d'architecture.

En outre, les immeubles prévus le long des cheminements publics, bordant l'esplanade plantée, feront l'objet d'une attention particulière afin d'assurer l'harmonie des volumes bâtis et des façades de part et d'autre de l'axe prolongeant la rue de Palikao vers le jardin.

Des constructions plus basses, de 2 à 3 étages, sont, à l'intérieur des plus grands îlots, desservies par des passages ouverts au public qui, sous de nouvelles formes, s'apparentent sur ce point au tissu urbain traditionnel de cette partie du XX[e] arrondissement. La succession de « cités », de cours, de petits jardins enrichit et diversifie le réseau des cheminements et des espaces libres.

5 - La réalisation de cet important programme de logements neufs s'est accompagnée cependant du souci de maintenir les activités économiques, industrielles et artisanales ou de permettre leur réinstallation et leur implantation, conformément à la politique générale adoptée par le Conseil de Paris le 27 novembre 1978.

Une récente enquête, effectuée au-

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 28 juin 1980

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

espaces verts

voies, places piétonnes

voies maintenues à créer ou à élargir

équipements

école maternelle

crèche

cycle élémentaire

cheminement piétons

alignement indicatif

ESPACES PRIVÉS

immeubles susceptibles d'être réhabilités

immeubles conservés

zone d'habitation de commerce et divers

zone de constructions basses à usage d'habitation et divers

zone d'activités

zone de constructions basses à usage d'activités

constructions à l'alignement

espaces libres

▶◀ passages sous porche

●●●●●● passages ouverts au public

▲▲▲▲▲ traitement architectural d'ensemble

voie de desserte

(21) plafond des constructions à apporter à la surface de nivellement de l'îlot

La cité Bisson sera en partie conservée – bâtiment du fond – et en partie reconstruite pour les activités industrielles et artisanales.

près des entreprises comprises dans le périmètre de l'îlot Bisson-Palikao, fait apparaître l'existence d'environ 45 installations, totalisant près de 300 emplois du secteur secondaire, localisés, en grande partie, le long de la rue Bisson.

La proposition de conserver certains immeubles et, en particulier, le bâtiment industriel de 6 niveaux, situé au n°10 ter de la rue Bisson, permet d'éviter qu'une dizaine d'entreprises comptant environ 100 emplois ne soient touchées par une mesure d'expropriation.

Les terrains contigus à cette « cité industrielle », qui supportent aujourd'hui des constructions vétustes (baraques Colet notamment), sont affectés pour l'essentiel à la réalisation de locaux d'activités. Une cour intérieure accessible depuis la rue Bisson et la rue Palikao, communiquant éventuellement avec le boulevard de Belleville, permet de desservir un programme groupé de 3 000 à 4 000 m² de planchers, dont la moitié en rez-de-chaussée.

Dans le voisinage de cette cité artisanale, 1 000 à 2 000 m² de planchers supplémentaires, destinés à des activités sans nuisances, sont intégrés au pied des immeubles d'habitation.

En plus des locaux industriels maintenus sur 2 000 m², l'ensemble de ces dispositions permet donc la réalisation de 5 000 à 6 000 m² de planchers nouveaux, destinés à la réimplantation des entreprises du secteur actuellement installées dans de mauvaises conditions ou à la venue d'entreprises extérieures qui chercheraient des locaux dans Paris.

Conformément à la politique d'ensemble décidée par la Ville de Paris sur ce point, il ne sera pas perçu de charge foncière pour ce type de constructions, sous la réserve que le montant des loyers offerts soit particulièrement modéré (de l'ordre de 150 F/m², valeur 1979) et acceptable pour les branches économiques concernées.

S'ajoutant aux activités industrielles ou artisanales, le programme de bureaux antérieurement projeté dans l'opération a semblé devoir être reconduit à la même dimension de 3 000 m². Sa réalisation prendrait la forme d'un simple immeuble qui pourrait être implanté sur le boulevard de Belleville à l'angle de la rue Palikao.

La Villa Faucheur ne présentait certes pas des bâtiments de grande qualité (photo du haut), mais son caractère aurait pu inspirer la conception des réalisations nouvelles dont les projets étaient trop engagés (photo du bas) lors de la révision du plan de la Z.A.C. pour que le parti d'aménagement de ce secteur puisse être complètement redéfini.

Enfin, des locaux commerciaux ou équipements privés (auxquels pourront s'adjoindre divers services) doivent être répartis au rez-de-chaussée des immeubles de logements notamment le long du boulevard de Belleville. Le volume global de cette catégorie de programmes serait de l'ordre de 3 000 m² de planchers.

6 - En dehors de l'agrandissement du jardin et des espaces libres, le projet prévoit, enfin, la réalisation d'un équipement public s'ajoutant aux réalisations projetées dans l'îlot Faucheur-Envierges. Il s'agit de la création d'une école maternelle de sept à huit classes.

Le plan propose de la localiser en un emplacement privilégié, au centre du quartier en bordure de la place publique et du jardin étendu. Elle peut disposer ainsi d'accès et de dégagements extérieurs éloignés de la circulation automobile. Séparée de tout autre programme bâti, l'emprise de cet équipement donne à l'Est sur la rue Bisson, à l'Ouest sur le prolongement de la rue de Tourtille et au Sud sur un passage ouvert au public, qui traverse l'îlot et délimite l'espace intérieur d'un groupement d'habitations.

Du fait même de sa conception sous la forme d'un agencement de plusieurs îlots par eux-mêmes cohérents, l'opération dans son déroulement dans le temps peut respecter un phasage, à définir par l'aménageur en accord avec la Ville, permettant d'assurer une « mise en service » progressive des réalisations projetées et de réduire les perturbations imposées aux habitants du quartier pendant la durée de cette intervention.

Toutes les dispositions qui viennent d'être décrites concernent ainsi l'îlot « Bisson-Palikao » de la Z.A.C. de Belleville, dont le plan est totalement refondu. Comme il a été dit, les règles antérieurement fixées et déjà largement appliquées concernant l'îlot Faucheur - Envierges ne pouvaient pour l'essentiel qu'être reprises dans le nouveau P.A.Z. Toutefois, à la suite notamment des observations formulées au cours de l'enquête publique sur ce document, il a été décidé de réduire le plafond des constructions nouvelles restant à entreprendre d'environ trois niveaux.

Toutefois, afin de ne pas aboutir à un épannelage arbitraire des constructions et d'intégrer au mieux à l'existant les immeubles futurs, cette réduction n'a pas été appliquée de manière uniforme : des hauteurs un peu plus importantes ont été admises à proximité des immeubles de la rue Piat ; des dispositions ont été prises pour masquer le mur pignon élevé d'un bâtiment industriel, établi sur une propriété voisine ; au contraire, à proximité de l'établissement d'enseignement, les bâtiments seront réduits à 8 étages.

Enfin, et bien que l'immeuble de 11 étages, situé à proximité de la rue Piat, dispose déjà d'une autorisation de construire, il est apparu souhaitable, afin qu'il s'intègre mieux dans ce jeu de volumes bâtis et évite de former un « accident » trop visible dans le site, d'en réduire la hauteur de deux niveaux au droit de l'immeuble de 6 étages qui borde la rue.

En définitive, les deux groupes de construction s'ordonneront de la façon suivante :

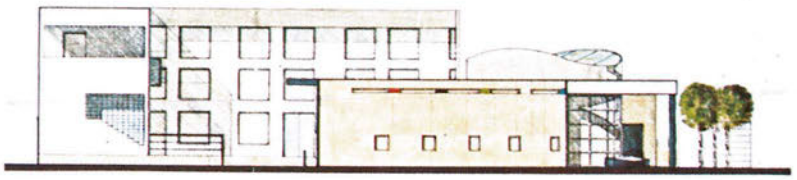
– au Nord-Est de l'emplacement, succession de bâtiments de 9 à 6 étages, l'immeuble déjà autorisé comportant 9 étages surmonté d'un niveau en retrait (au lieu de 11 étages),

– au centre de l'îlot, développement d'immeubles de 8-9 étages à 6 étages, le raccordement avec les constructions existantes de la rue Piat (12 étages) étant assuré par un bâtiment comportant exceptionnellement 10 étages.

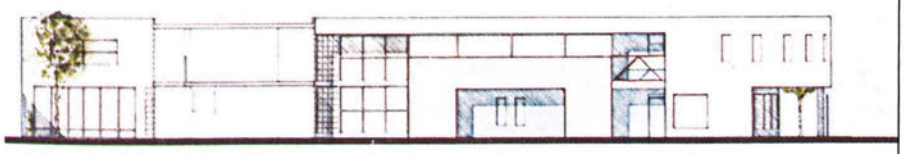
Ces mesures ont été concrétisées par des mentions au document graphique du P.A.Z. Les plafonds de hauteur des constructions, sensiblement réduits et différenciés, ressortent à 22 m en bordure de la rue des Envierges, à 33 m en cœur d'îlot et enfin à 28 m à proximité des limites de propriété.

Enfin, pour répondre à une demande, exprimée au cours de l'enquête, deux cheminements piétons ouverts au public ont été portés au P.A.Z. afin de permettre une liaison plus directe avec la rue de Belleville – et notamment l'emplacement des arrêts de transports en commun (arrêt d'autobus, stations de métro Pyrénées) –. Ces cheminements doivent être poursuivis sur deux propriétés riveraines situées hors de la Z.A.C. Afin de constituer les bases réglementaires permettant l'établissement de ces liaisons, les servitudes nécessaires seront portées au P.O.S. de Paris, à l'occasion de l'instruction d'un « train » de modifications de ce document.

Projet d'école (élémentaire et maternelle) dans le secteur Faucheur-Envierges (Dottelonde, arch.).



FACADE NORD.OUEST



COUPE CC. FACADE SUD.EST

PROGRAMME DE LA Z.A.C. DE BELLEVILLE

à la date de juin 1981

SECTEUR FAUCHEUR-ENVIERGES

Habitations : environ 700 logements aidés.

Activités commerciales et artisanales : 1.000 m²

Equipements publics :

- Equipement scolaire
  – 1 école (cycles maternel et élémentaire)
- Equipement social :
  – 1 crèche

SECTEUR BISSON-PALIKAO

Habitations : environ 800 logements dont 500 logements aidés et 150 logements à réhabiliter

Activités industrielles et artisanales : 5.000 m²

Commerces : 3.000 m²

Bureaux : 3.000 m²

Equipements publics :

- Equipement scolaire :
  – 1 école maternelle
- Espace vert
  – 3.000 m²

Organisme aménageur : SO.RE.NO.BEL.
(Société de Rénovation du Nouveau Belleville)

Z.A.C. CITROËN-CEVENNES

Dans la description de la politique d'aménagement et d'urbanisme entreprise par la Ville de Paris après la mise en place de son nouveau statut, la Z.A.C. « Citroën-Cévennes » tient une place à part. D'abord, en raison de l'importance même de cette opération, puisqu'avec la Z.A.C. Saint Charles – qui sera présentée immédiatement après dans ce numéro et qui prend place dans le dispositif d'ensemble conçu pour cette intervention – ce sont près de 42 hectares du territoire parisien, à environ 5 kilomètres du centre de Paris et en bordure de la Seine, qui sont couverts par ce grand projet. En second lieu, du fait de la procédure suivie pour son lancement : alors que de manière générale, le dossier portant création de la Z.A.C. et celui concernant l'approbation de son Plan d'Aménagement de Zone faisaient l'objet d'un examen simultané par le Conseil de Paris et d'une enquête publique conjointe, la taille même de l'opération et sa portée ont conduit à distinguer soigneusement ces diverses phases de l'élaboration du projet d'aménagement et à respecter scrupuleusement tout le minutieux processus fixé par les textes et les circulaires en cette matière. Enfin la troisième particularité de cette Z.A.C. par rapport à celles qui ont été antérieurement commentées provient de ce qu'elle ne consiste pas dans une révision plus ou moins partielle ou plus ou

moins complète de projets antérieurs, mais bien plutôt dans la mise en forme et dans la mise en œuvre d'études sur lesquelles le Conseil de Paris s'était déjà prononcé de façon favorable mais qui n'avaient pas encore été traduites de façon opérationnelle.

C'est en effet dès juin 1976 que l'Assemblée parisienne avait adopté le schéma d'urbanisme préparé par l'APUR en ce qui concerne l'aménagement des terrains Citroën acquis par la Ville et de leurs abords et demandé que cette opération soit, sur cette base, effectivement entreprise. Seule la Z.A.C. Saint Charles sur une petite partie du territoire concerné (2,2 ha environ) avait fait l'objet des premières procédures. De sorte qu'en l'occurrence, il s'est agi, non d'une révision, mais d'une relance de cette Z.A.C. marquée par les étapes successives :

– de l'approbation de sa création (délibération du Conseil de Paris du 30 mars 1978 et arrêté du Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie du 29 mai 1979).

– de l'approbation de son dossier de réalisation (délibération du Conseil de Paris du 25 février 1980 et arrêté du Préfet de Région Ile de France du 8 mai 1981).

Le schéma d'urbanisme étudié pour cette opération essentielle, choisi par l'Assemblée Municipale parmi plusieurs variantes et après plusieurs consultations du public à l'occasion d'expositions ou d'enquêtes, a déjà fait l'objet d'une importante présentation dans le numéro 17 de Paris-Projet.

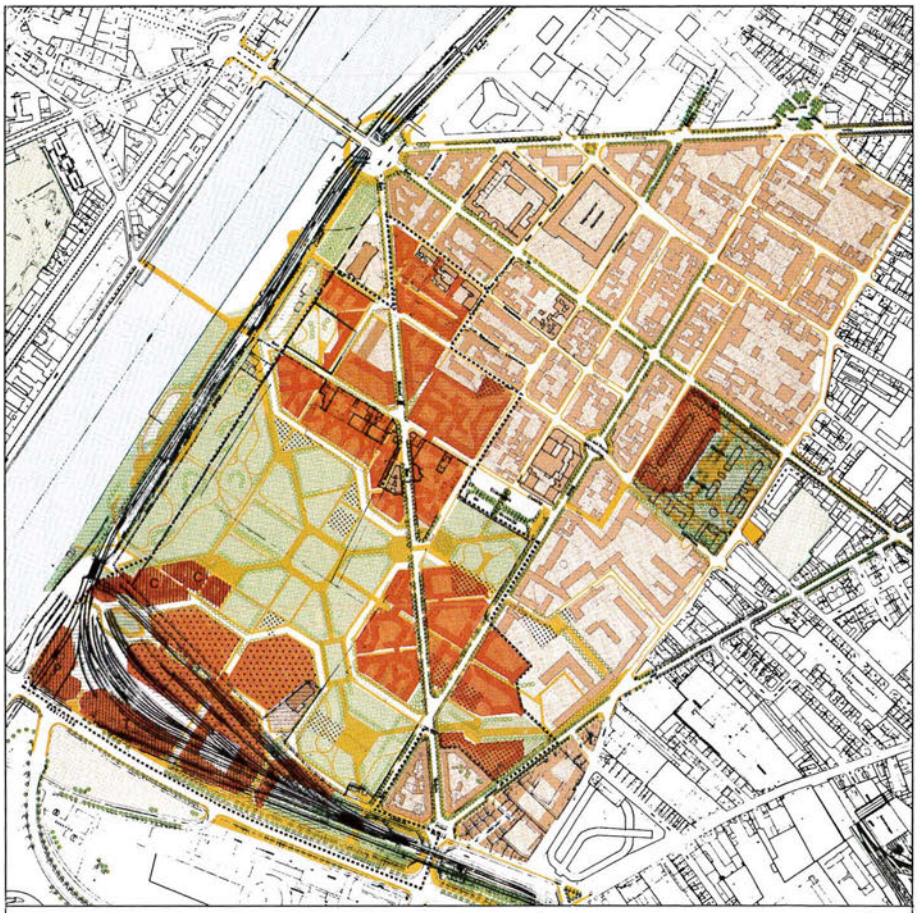
Il n'a donc pas paru nécessaire de reprendre cette longue description mais il a semblé souhaitable de limiter les développements qui suivent à un rappel succinct du parti d'aménagement avant de décrire également de manière rapide les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone.

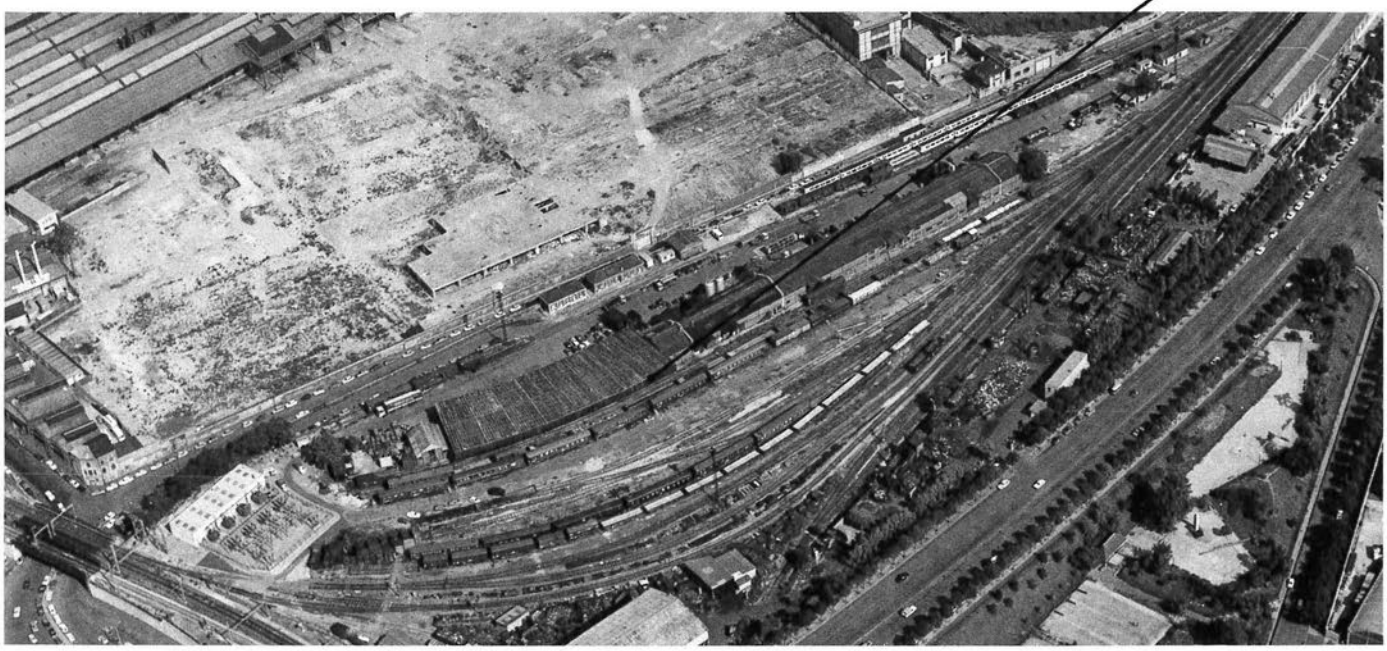
Parmi les différentes variantes proposées en 1976 – qui se définissaient notamment par la position du parc dans l'opération : groupé vers l'intérieur du 15e arrondissement ; rejeté en limite sud-ouest de la ville ; morcelé au sein d'ensembles d'habitat et d'équipements... – le parti d'aménagement n° 1 présenté ci-dessous, recueillit une nette préférence des élus et du public en raison des avantages suivants :

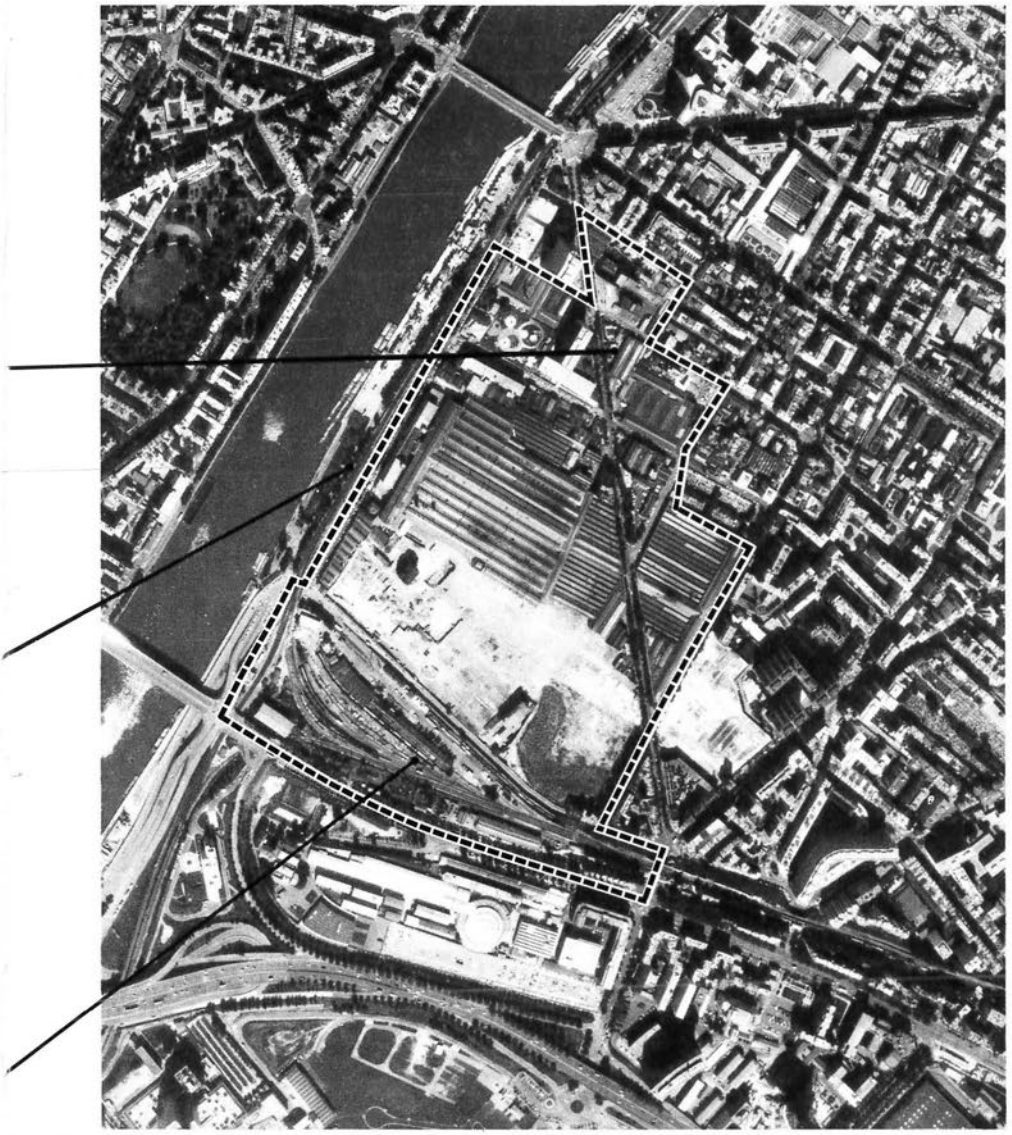
– création d'un grand parc tout à la fois fortement composé avec le site de la Seine (à l'image du Champ de Mars, de l'esplanade des Invalides ou du Jardin des Plantes) et pénétrant, par des jardins de taille plus réduite, à l'intérieur des quartiers habités ;

– possibilité de réaliser un important programme de logements dans le prolongement des axes actuels de vie du quartier et en continuité avec lui ;

– localisation, en bordure sud de l'opération, d'un ensemble de grands équipements : hôpital, bureaux, services municipaux, activités industrielles et artisanales...







Pour éviter que le quartier nouveau ne soit coupé de la ville, il était indispensable d'inclure dans l'aménagement d'ensemble les terrains situés aux abords de l'ancienne usine Citroën, comme le montrent (page ci-contre) les vues aériennes de trois des façades de l'opération : vers le nord, les ateliers municipaux (photo du haut) ; vers l'ouest, les quais, la voie ferrée et le port (photo du centre) ; vers le sud, la gare de Grenelle (photo du bas).

I – Rappel du parti d'aménagement

1. Extension du périmètre de l'opération au-delà des seules limites des terrains Citroën proprements dits.

• Certes la Ville aurait pu s'en tenir, dans une optique un peu étroite, au seul aménagement des emprises acquises auprès de Citroën – déjà vastes – (plus de 20 ha) et dont l'achat avait représenté un investissement particulièrement lourd (compte tenu des frais d'emprunt).

• Mais elle aurait traité cet ensemble un peu comme une île qui serait restée, sur trois au moins de ses « frontières », bordée de terrains peu ou mal utilisés (du point de vue de leur forme ou de leur mode d'occupation) et par conséquent coupée de son environnement immédiat, en particulier vers le Nord.

• Il a donc été décidé d'adjoindre aux terrains Citroën proprement dits :

– au Nord, le terrain Hachette (que la Ville a acquis pour 40 millions de francs environ) et les surfaces utilisées par des services municipaux (T.A.M. et S.C.A.D.*), à condition de réinstaller ces derniers dans le cadre de l'opération ;

– au Sud, les emprises de la gare de marchandises de la S.N.C.F. que celle-ci acceptait de transférer et de céder en limite des anciennes usines Citroën, comme en bordure du boulevard Victor ;

– à l'Ouest (bien que ces surfaces restent en dehors de la Z.A.C., mais en tenant compte pour sa conception de la possibilité de les réutiliser, à terme plus ou moins proche), une partie des deux bandes de terrains, parallèles au fleuve, et détenues par la S.N.C.F. et le Port Autonome de Paris.

2. Création d'un grand parc, de 13 à 14 hectares, largement ouvert vers la Seine, tout en se reliant étroitement au quartier et se composant d'un vaste espace central (d'environ 10 hectares) et de trois jardins d'échelle plus réduite. L'Etat promettait son concours financier à cette réalisation.

3. Organisation d'un tissu urbain nouveau principalement affecté au logement, en prolongement des rues existantes du quartier, mais en enrichissant cette trame par la création de voies nouvelles qui prennent en compte les principales « portes » du secteur d'aménagement : rond-point Mirabeau ; rond-point Saint Charles ; place Balard ; pont du Garigliano. La volonté d'éviter, comme dans trop d'opérations antérieures, une rupture totale des constructions futures avec leurs abords immédiats, conduisait à diversifier la morphologie du domaine bâti, à fixer des densités, pour les îlots à construire, proches de celles qui existent habituellement dans le quartier voisin, à ne pas dépasser, sauf ponctuellement, des hauteurs comprises entre 4 et 7 étages. En outre, la périphérie du parc devait être traitée de manière à assurer la plus grande perméabilité et la plus grande souplesse de relation, fonctionnelle et visuelle, entre l'espace vert et sa bordure bâtie.

4. Réalisation de quelques équipements majeurs :

– l'un d'entre eux résultait des termes

*Transports Automobiles Municipaux et Service Central d'Achats et de Dépôts.

ÉTUDE DE PLAN DE MASSE de caractère indicatif

mêmes de l'accord intervenu en 1972 pour l'acquisition des terrains, puisque la Société Citroën s'était réservée la propriété d'un terrain de 15 000 m² devant obligatoirement présenter une façade sur le Quai A. Citroën et destiné à la construction d'un important bâtiment de bureaux pour le siège social de cette entreprise ;

– le second prenait en compte le souhait de l'Assistance Publique de créer un hôpital polyvalent de 600 à 700 lits pour satisfaire aux besoins provoqués par l'inadaptation des hospices Boucicaut et Vaugirard et par les transferts de services qu'impliquent la réorganisation et la modernisation des hôpitaux Necker et Laënnec.

Ces deux grands équipements étaient localisés à la bordure Sud de l'opération, entre le faisceau maintenu des voies ferrées et la limite du parc, en des emplacements particulièrement bien desservis par les transports en commun (ligne du RER, métro et, à terme, réutilisation éventuelle de la Petite Ceinture) et par les voies routières (en particulier le Boulevard Périphérique et les Boulevards des Maréchaux), sans compter la proximité de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

5. Redistribution de la circulation automobile :

Lorsque l'aménagement des quais de la rive gauche (sur le territoire de la Z.A.C., mais en dehors des opérations directement programmées dans le cadre de l'opération Citroën-Cévennes) aura été réalisé (pour l'essentiel en souterrain), le trafic de transit sur les rues Balard et Saint Charles sera fortement réduit, de manière à donner (ou rendre) à ces voies, qui seront traitées en mails plantés, une vocation de desserte « inter-îlots et d'axes d'animation commerciale ».

II – Les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone

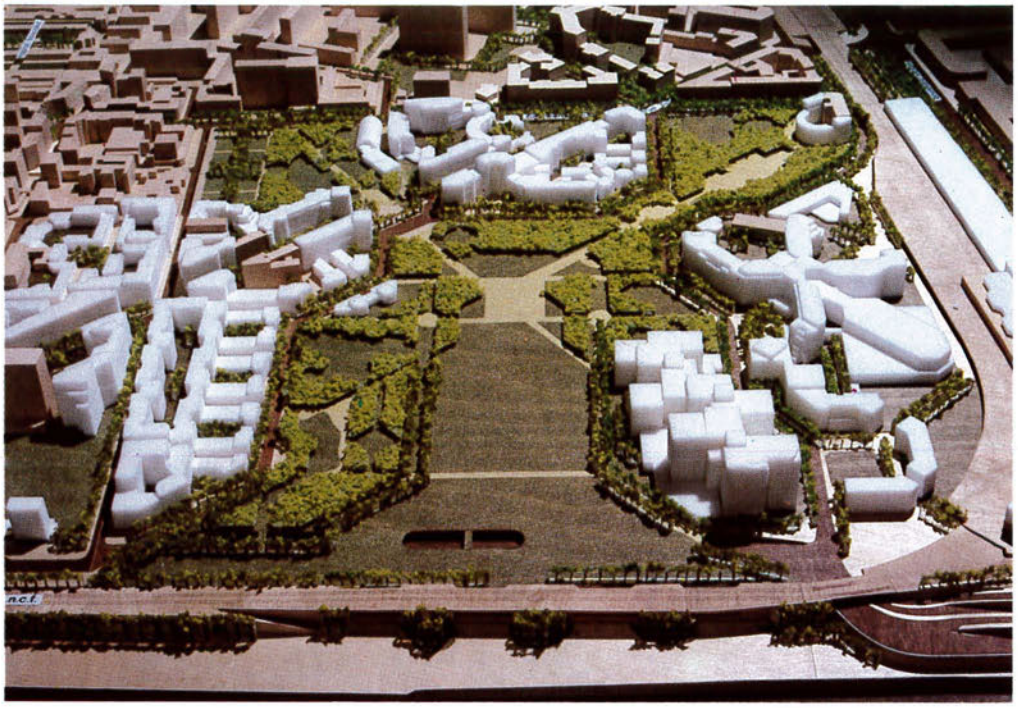
Le P.A.Z. de la Z.A.C. Citroën Cévennes traduit naturellement de manière fidèle ces diverses orientations d'urbanisme sous la forme de prescriptions juridiques. Sa mise au point, son instruction et l'établissement des documents financiers qui l'accompagnent se sont cependant traduits par un ensemble d'adaptations, d'infléchissements ou de précisions complémentaires.

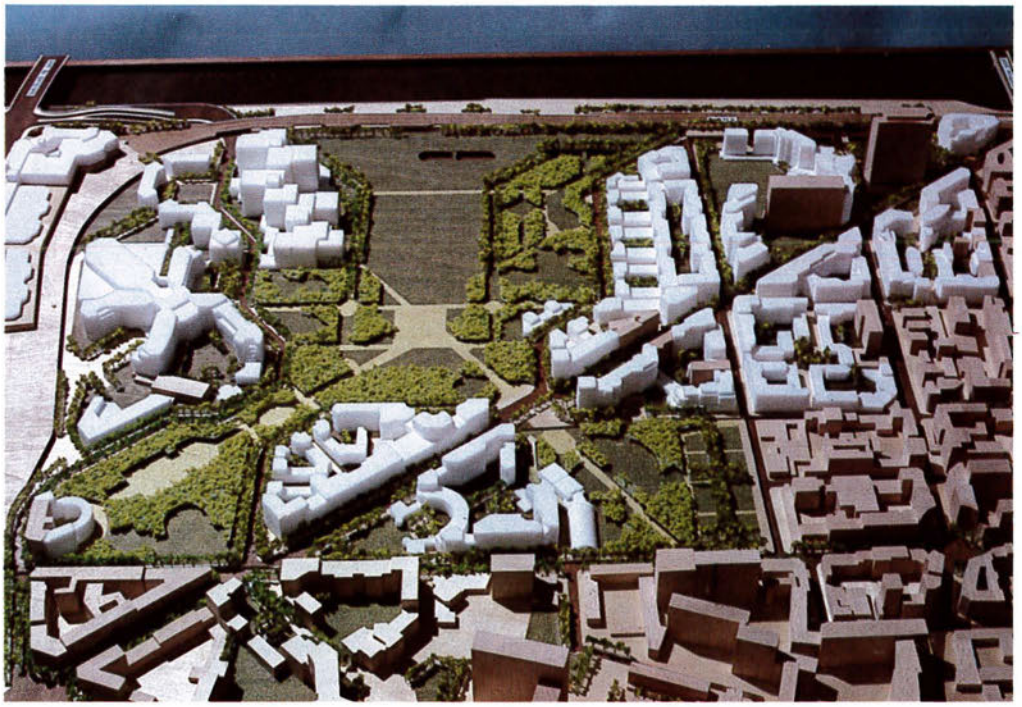
1. La construction de logements représente depuis le départ l'une des volontés d'urbanisme essentielles manifestée par la Ville de Paris. Il est admis, en effet, que l'opération Citroën-Cévennes devra comprendre un espace vert de grande dimension. Mais, alors qu'il est tenté d'enrayer la dépopulation de Paris et de créer à cette fin un domaine immobilier accessible à des familles de revenu moyen ou modeste, l'utilisation d'un aussi vaste ensemble de terrains par la collectivité locale qui en est (ou doit en devenir) propriétaire ne pouvait manquer de comprendre la réalisation d'un chiffre important de logements nouveaux.

Au terme des études de détail qui ont été menées à ce sujet et bien que la densité globale de l'opération (tous programmes confondus) doive rester très modérée (C.O.S. de l'ordre de 1,5), c'est un chiffre de 2 500 à 2 600 logements qu'il est proposé d'entreprendre.

Conformément aux engagements pris au démarrage des études sur ce secteur, la moitié de ces réalisations sera de caractère social, puisque les logements aidés représenteront de l'ordre de 122 000 m² et les logements non aidés environ 117 000 m² (dont 40 000 m² en accession à la propriété et le reste – à peu près les 2/3 – en location).

Si l'on tient compte de la Z.A.C. Saint Charles, lancée en quelque sorte





La maquette d'étude illustre les grandes lignes de composition du projet : large ouverture du parc vers la Seine ; entrée de l'espace vert à l'intérieur du quartier ; affirmation et prolongement de la trame urbaine restée inachevée.

FLEUVE
SEINE
QUAI
RUE BALARD
RUE
CIMETIERE DE GRENELLE
BOULEVARD
SQUARE
VICTOR
BASSIN D'EXPERIENCES DE LA MARINE
AVENUE
RUE LEBLANC
BALARD
ECOLES COMMUNALES

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE approuvé le 8 mai 1981

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PUBLICS

espace vert réalisé

espaces verts projetés

aménagement en faveur des piétons (rues, places...)

emprise SNCF

central téléphonique souterrain existant

voies à créer ou à élargir

alignement indicatif

principe de liaisons piétonnes

passage sous porche

voie dénivelée

hôpital

équipements projetés

équipement scolaire

C.E.S. et S.E.S. 96

crèche

gymnase, salles de sports

club de jeunes, bibliothèque

plantations existantes

ESPACES PRIVÉS

immeubles conservés

zone d'habitation, de commerce et divers

zone de constructions basses à usage d'habitation et divers

zone de bureaux et d'équipements tertiaires

zone d'activités industrielles, artisanales, commerciales et de services publics

espaces libres

plantations sur sol artificiel

constructions à l'alignement

passages ouverts au public

ouverture sur les espaces plantés

traitement architectural d'ensemble

plafond des constructions

« en avant-garde » de la Z.A.C. Citroën-Cévennes, et où les logements P.L.A. sont au nombre de 225 et les logements non aidés de 130, il est possible de constater que les indications fournies depuis l'origine quant à l'importance du programme de logements (environ 3 000) et quant à sa composition (la moitié de caractère social) ont été parfaitement respectées.

Il en est d'autant plus ainsi que la poursuite des études, compte tenu en particulier des observations recueillies au moment de la mise du dossier à la disposition du public, a conduit à augmenter le nombre des immeubles existants inclus dans le périmètre de la Z.A.C. et qui seraient conservés. Il en est ainsi par exemple des immeubles assez élevés et en bon état qui se trouvent à l'angle des rues Saint Charles et Leblanc (environ 50 logements). Il s'y ajoute certains bâtiments, également désignés par le P.A.Z. comme devant être conservés, riverains de la rue Sébastien-Mercier (environ 60 logements), de la rue Cauchy (une quarantaine), de la rue des Cévennes (environ 90), et situés à l'angle des rues Balard et Napoléon Chaix (environ 70). Sans prendre en compte l'immeuble moderne du 30 rue Balard, qui se trouve inclus dans le périmètre de la Z.A.C. en raison du remodelage des abords de cette parcelle, mais qui n'est évidemment pas touché par l'opération, c'est un total de 312 logements existants que représentent les bâtiments maintenus (dont certains peuvent faire l'objet d'une aide publique tendant à leur réhabilitation et à l'amélioration de leur équipement).

Il est ainsi possible de conclure que la place faite à la fonction résidentielle, en particulier en faveur du logement social, se trouve non seulement maintenue mais encore accentuée.

Le mode de traitement de ce tissu urbain nouveau restera de même fidèle aux indications initiales :

– hauteur des immeubles limitée à 5-7 étages en bordure des voies ;
– hauteur limitée à 3-4 étages en bordure du parc avec des dispositions réglementaires assurant la possibilité d'une très grande « transparence » des espaces intérieurs par rapport au jardin ;
– possibilités de formes architecturales différenciées notamment en ce qui concerne la définition des gabarits ; etc.

2. Les équipements publics destinés à la population du quartier, nouvelle et existante, sont naturellement la seconde composante du projet ; le P.A.Z. en précise la nature et la localisation, à la suite des discussions conduites avec les services concernés et qui ont pris en compte, tout à la fois, l'état actuel des équipements du quartier, les opérations engagées dans le cadre de la Z.A.C. Saint Charles (école maternelle de 6 classes ; crèche de 60 berceaux) et le déroulement dans le temps de l'aménagement, tel qu'il sera détaillé ci-après. Il est prévu les réalisations suivantes :
– une crèche de 60 à 80 berceaux dans l'îlot Hachette au Nord de la Z.A.C. et en première phase d'exécution du projet ;
– pour l'enseignement pré-scolaire, deux écoles de 7-8 classes chacune ; la première localisée en bordure du parc où elle bénéficie d'un emplacement privilégié ; la seconde à l'angle de la rue des Cévennes et de la rue Gutenberg, à proximité des quartiers existants qui sont, en effet, peu desservis par des établissements de cette catégorie ;
– deux écoles élémentaires de 10 à 12 classes localisées, l'une à l'angle des rues Balard et Gutenberg, l'autre vers l'extrémité de la rue des Cévennes, limitrophe de l'espace vert existant au-dessus du central téléphonique ; la première de ces réalisations, entreprise au départ de l'aménagement, pourrait, dans un premier temps, comporter un certain nombre de classes de maternelle, avant d'être entièrement affectée à l'enseignement élémentaire (par exemple, 5 classes maternelles et 7 élémentaires) ;
– un collège d'enseignement secondaire de 600 élèves situé à l'angle des rues Saint Charles et Balard. Toutefois la programmation de cet équipement n'est envisageable qu'à un avenir lointain ;
– un ensemble d'équipements sportifs (gymnase, deux salles de sport) et culturels (bibliothèque - club de jeunes), de part et d'autre du cheminement conduisant vers le parc, dans le prolongement de la rue Varet et à proximité immédiate des équipements scolaires existants ;
– enfin, une trentaine d'ateliers d'artistes venant composer un petit îlot bâti avec les immeubles qu'il est désormais proposé de maintenir à l'angle des rues Leblanc et Saint Charles et former une façade cohérente, d'aspect satisfaisant, vis-à-vis du parc.

3. Un bâtiment **de bureaux** important et prestigieux figure depuis l'origine au programme de l'opération. Au moment de l'acquisition des terrains par l'AFTRP, agissant pour le compte de la Ville de Paris, il avait été convenu en effet que la société Citroën conserverait la propriété d'une parcelle de 15 000 m², située vers l'angle Sud-Ouest de l'emprise et disposant d'une façade sur le quai. La conception de cette réalisation a fait l'objet d'études particulièrement minutieuses. Conformément aux intentions d'aménagement énoncées en 1976, la délimitation de la parcelle devant rester la propriété de Citroën a été déterminée de manière à assurer le plus large évasement du parc vers la Seine et un certain effet de « défilement » de la construction future, afin qu'elle évite tout effet de « muraille » ou de « barre », vis-à-vis de l'espace vert ; un programme de l'ordre de 60 000 à 65 000 m² était rendu possible par les dispositions initiales du projet de P.A.Z. avec la recherche d'un dégradé des volumes bâtis comprenant un élément un peu plus élevé (10 étages) à l'angle Sud-Ouest du terrain et un épannelage décroissant vers le parc (jusqu'à 4 étages).

Cet élément du programme a toutefois connu une importante évolution. D'une part, les observations recueillies au cours de l'enquête publique ont conduit à réduire à un maximum de 31 mètres au lieu de 46 m le plafond de la construction susceptible d'être réalisée à cet emplacement ce qui a corrélativement entraîné l'abaissement à 25 m et 20 m des autres volumes afin de conserver l'effet de dégradé qui était recherché. Il en résultait la diminution à 55 000 m² du programme constructible concevable. D'autre part, la nouvelle firme constituée après la fusion de Peugeot et de Citroën a finalement annoncé sa décision de renoncer à la construction de son siège social sur cette parcelle dont elle avait conservé la propriété, mais qui se trouvait incluse dans la Z.A.C. En accord avec cette Société, la Ville procède donc à l'acquisition de ce terrain dans des conditions qui ont été approuvées par le Conseil de Paris le 29 avril 1981. La possibilité définie par le P.A.Z. et suivant ses prescriptions de réaliser un ensemble tertiaire de 55 000 m² au maximum, par exemple au profit d'une organisation internationale ou d'un établissement de haut niveau, contribuant au rayonnement économique de la capitale, est cependant bien évidemment maintenue, dans le cadre et au bénéfice de l'opération.

Deux autres implantations de bureaux (de 5 000 à 6 000 m² chacune) sont également prévues par le P.A.Z. ; l'une, au Nord de l'opération, en bordure de l'îlot utilisé par le Central Téléphonique, l'autre, au Sud en bordure d'une place publique nouvelle sur la-

quelle s'ouvriraient aussi l'hôpital et l'équipement tertiaire édifié sur la parcelle autrefois prévue pour le siège social de Citroën, à un emplacement qui dispose d'une excellente desserte ferroviaire et routière. Le total formé par les équipements de bureaux restera ainsi nettement inférieur, en tout état de cause, au plafond fixé par le Conseil de Paris au début de l'opération et qui limitait à un maximum de 20 % par rapport au programme total, les réalisations de cette nature.

4. Le réaménagement des terrains à acquérir auprès de la S.N.C.F. a fait l'objet de discussions et de mises au point qui ont permis de préciser et de compléter les dispositions initialement envisagées.

– La S.N.C.F. a confirmé son accord pour céder à l'aménageur désigné par la Ville de Paris le terrain d'environ 2 ha qui borde au Sud la rue Leblanc et les emprises anciennes des usines Citroën. Ces surfaces serviront en partie à la réalisation de l'hôpital du 15e arrondissement qui comprendra de l'ordre de 650 lits (soit entre 60 000 et 65 000 m²) et occupera une superficie d'environ 35 000 m². La hauteur de ces futurs bâtiments qui feront l'objet d'un concours entre quelques équipes d'architectes ne dépassera pas 8 à 9 étages.

– La S.N.C.F. a également accepté de céder, en pleine propriété, une importante bande de terrain comprise entre le faisceau des voies ferrées et le Boulevard Victor ainsi, si nécessaire, qu'une possibilité d'utilisation du « sursol » des rails. Elle a renoncé de la sorte à réclamer la contrepartie d'un relogement de ses entrepôts à cet emplacement. Libérés de cette hypothèque, les terrains en cause se prêtent, du fait de leurs caractéristiques topographiques et de leur double desserte par le rail ou par la voirie, non seulement à la réinstallation des services municipaux transférés depuis la partie Nord de l'opération mais aussi à la réalisation d'un important programme destiné aux activités industrielles et artisanales, conformément à la politique d'ensemble qui a été engagée en faveur de ce type d'emplois.

En effet, la forte déclivité du Boulevard Victor d'Ouest en Est permet d'organiser des accès à trois niveaux différents (42,00 -NGF- vers le pont, 36,00 -NGF- rail S.N.C.F., et 31,50 -NGF- vers l'Est). Ainsi, en fonction du décaissement du sol naturel, deux niveaux de locaux d'activités peuvent être insérés et affectés notamment à des services qui y sont annexés.

5. L'aménagement d'un ensemble d'espaces verts dont 13 hectares d'un seul tenant (à peu près la taille du parc Montsouris) forme enfin le trait dominant de l'opération et son élément le plus prestigieux. La conception de ce futur jardin, qu'il s'agisse de sa fonction ou de son dessin, ne relève naturellement pas du P.A.Z., mais d'études ultérieures qui comporteront également, selon toute vraisemblance, l'organisation d'une consultation ; il était simplement du domaine du P.A.Z., au travers des règles d'implantation et de gabarit qu'il édicte pour les constructions futures qui se situeront en bordure du parc, de veiller à ce qu'il ne puisse être enfermé dans un cercle de bâtiments trop élevés et trop continus. De là les règles qui ont été commentées à l'occasion de la présentation des autres composantes du projet : des constructions basses (3 à 4 étages au maximum), et un équipement public (école maternelle) permettant de larges « transparences » vers l'espace vert, à la lisière Nord et vers l'Est ; la recherche d'un effet de « défilement » et le refus, au contraire, de tout effet de « barre » pour l'ensemble tertiaire prévu sur les terrains antérieurement conservés par la Société Citroën dont la Ville procède en définitive à l'acquisition avec l'exigence de la création, au premier plan, de terrasses plantées, prolongeant visuellement le jardin.

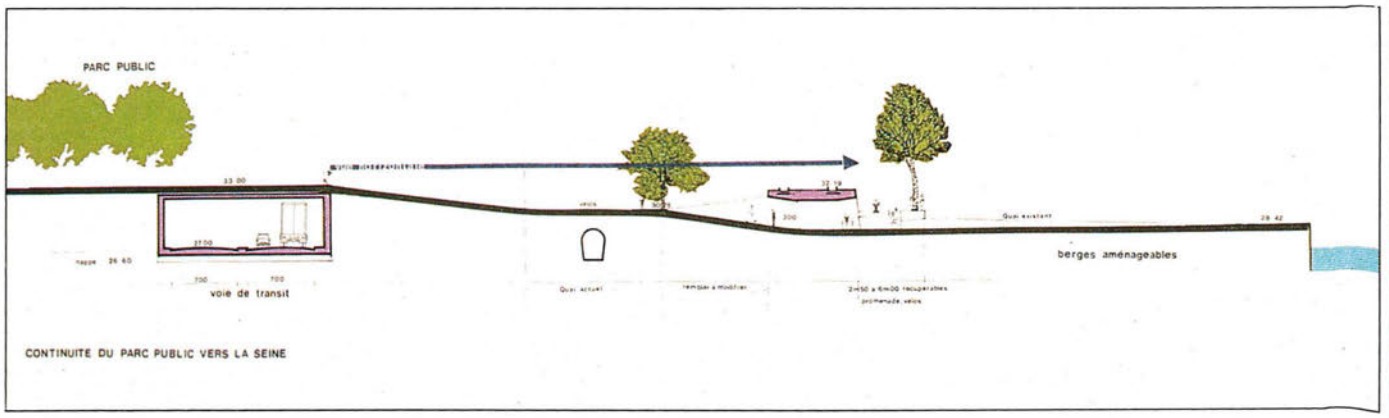
Conformément au souhait de la Commission du 15e arrondissement et à plusieurs observations recueillies au moment de la consultation du public

A la pointe sud des terrains des anciennes usines, près de la rue Saint- Charles, sera réalisé l'un des deux jardins de quartier prévus en prolongement de l'espace central du parc.

sur le dossier de la création de la Z.A.C., puis lors de l'enquête publique proprement dite, le plan d'aménagement prévoit une relation d'un seul tenant entre la partie centrale du parc et le jardin « de quartier » établi entre la rue Saint Charles et la rue Balard, grâce à la création d'une liaison directe pour le cheminement des piétons et au passage en dénivelée de la circulation automobile.

Naturellement ces dispositions seront d'autant plus faciles à mettre en œuvre dans la mesure où l'aménagement des quais de la rive gauche aura pu avoir lieu et permettra la réduction des flux de transit rue Balard et rue Saint Charles. Ainsi qu'il avait été précisé au moment de l'examen du dossier de création, l'emprise de cette importante opération de voirie – qui reste l'une des dernières de cette nature à entreprendre dans Paris, notamment pour équilibrer (rive gauche), dans le sens « sortant », les flux « entrants » (rive droite) de la voie Georges Pompidou – est géographiquement comprise dans le périmètre de la Z.A.C. Citroën-Cévennes. Mais elle ne figure pas dans les réalisations qui se trouvent engagées dans le cadre de cet aménagement, bien qu'il en tienne naturellement compte. Cet investissement sera entrepris en fonction des possibilités budgétaires de la Ville mais n'est pas inclus au programme, strictement entendu, de la Z.A.C. Celle-ci impose simplement l'obligation, lorsque la réalisation de cette infrastructure interviendra, de l'implanter au-dessous du niveau du parc et de comporter une couverture aussi large que possible, afin d'éviter au futur jardin d'être longé par un important flux automobile et de rendre possible, au contraire, l'extension de ce dernier vers la Seine, en bénéficiant de l'ouverture du site que procure toute la largeur du fleuve.

En dehors du périmètre de la Z.A.C. proprement dite, mais évidemment, liée à son aménagement, subsiste l'emprise occupée par la S.N.C.F. pour le passage de la ligne Versailles-Juvisy, devenue la ligne C du R.E.R. depuis la liaison Invalides-Orsay. Il va de soi que la disparition de cette infrastructure au-dessous du niveau du quai (comme pour la voirie automobile) constituerait une amélioration évidente du projet d'ensemble. Mais, les contraintes de raccordement au réseau ferré tel qu'il existe en aval et en amont, celles qui résultent de l'entrecroisement avec la



La coupe ci-dessus montre le principe d'aménagement de la relation entre le parc et le fleuve dans la partie sud de l'opération : la voirie est placée en tranchée, l'emprise des voies ferrées est réduite et des franchissements sont créés sous le viaduc ; des mouvements de terrain accompagnent la descente vers les berges.

La coupure qu'interposent les voies S.N.C.F. entre le terrain Citröen et le fleuve est certes profondément ressentie aujourd'hui. Mais – sans recourir à la solution extrême de la mise en souterrain de la ligne C du R.E.R., qui n'est pas envisageable à terme rapproché – il doit être possible, grâce à un traitement approprié du viaduc, des quais et des berges, d'assurer un cheminement ininterrompu entre le parc et la Seine et de ménager une continuité de paysage entre ces deux éléments.

Une telle proposition n'est pas sans exemple dans Paris. Ainsi, le promeneur ne prend généralement pas garde que la ligne de Sceaux passe au cœur de Montsouris (photo ci-contre).

voirie automobile au niveau du Pont du Garigliano puis du Pont Mirabeau, celles, enfin, que provoquerait le complet remaniement d'une ligne dont le plein fonctionnement ne peut être interrompu, ne rendent pas réaliste une telle opération, tout au moins dans le délai de réalisation de la Z.A.C.

Afin cependant d'améliorer encore la relation du futur parc avec la Seine, il est apparu possible, à la suite des discussions conduites avec la S.N.C.F., de réutiliser pour l'aménagement paysager au droit du jardin la surface occupée par l'actuel remblai des rails et par le passage d'une voie susceptible d'être déclassée. De cette manière, l'accès vers les berges de la Seine, lorsqu'elles seront partiellement libérées de diverses installations du Port Autonome, s'effectuerait sous une sorte de viaduc, de largeur réduite (environ 15 m), retrouvant de la sorte une situation assez comparable à celle qui existe au travers du Parc Montsouris.

Enfin, plus au Nord, et toujours à l'extérieur de la Z.A.C., mais en cohérence avec ses dispositions, il est prévu de maintenir l'alignement de voirie antérieur au droit de la tour « Orphée », et de créer, au débouché du Pont Mirabeau, une composition bâtie marquant la transition entre le Front de Seine et l'opération Citroën-Cévennes.

L'ensemble de ces dispositions et orientations se transcrit dans le Plan d'Aménagement de Zone : document graphique et règlement de la Z.A.C. Ces documents, tout en laissant libre la création architecturale, définissent cependant certaines règles à son expression, mentionnées ci-dessus, mais qu'il semble utile de récapituler :

– hauteur des immeubles généralement limitée entre 5 et 7 étages en bordure des voies, minorée en cœur d'îlots et en bordure du parc (3 à 4 étages), légèrement plus importante aux angles Nord-Ouest (au voisinage de la tour Orphée) et au Sud-Ouest (les terrains conservés provisoirement par Citroën ou dévolus à l'hôpital) : de l'ordre de 8 à 9 étages ;

– voies nouvelles de caractéristiques proches de celles du réseau actuel auquel elles doivent se raccorder « naturellement », sans ruptures ni contrastes excessifs ; ces espaces et cheminements publics à créer comportent en particulier une refonte du tracé de l'actuelle rue Leblanc afin d'assurer les liaisons entre le métro de la place Balard et la Gare Victor, sur la ligne Juvisy-Versailles, et la diffusion vers la future voie rive gauche, ainsi que l'aménagement d'une placette sur laquelle s'ouvrent l'ensemble tertiaire et l'hôpital et à partir de laquelle les piétons peuvent accéder directement à la Gare Victor ;

– continuité du tissu urbain en bordure des voies, plus ou moins affirmée selon les caractères de celles-ci : fortement marquée rue Balard et rue Saint Charles, de même qu'aux extrémités des futurs prolongements des principales rues existantes, mais pouvant être nuancée par des inflexions ou des retraits le long de ces voiries nouvelles ;

– traitement plus libre du domaine bâti au centre des îlots et en bordure du parc afin d'assurer la plus grande « perméabilité visuelle » et non une frontière rigide, entre l'espace vert et les bâtiments qui s'installeront à sa périphérie.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. CITROËN-CEVENNES
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 2.500 logements dont 1.350 logements aidés.

Activités industrielles et artisanales : 30.000 m²

Commerces : 7.000 m²

Bureaux et équipements tertiaires : 67.000 m²
Equipements administratifs divers : 3.000 m²

Equipements publics :

- Equipements socio-culturels
  - 1 crèche
  - 1 club pour personnes âgées et des logements réservés
  - 1 bibliothèque-discothèque
  - 1 club de jeunes
  - des ateliers d'artistes
  - des ateliers d'expression culturelle
- Equipements scolaires
  - 1 C.E.S. 600 et une S.E.S. 96
  - 1 école élémentaire
  - 1 école polyvalente
  - 2 écoles maternelles
- Equipements sportifs
  - 1 gymnase
  - 2 salles de sports
- Espaces verts
  - environ 13 hectares

Equipement divers :

- 1 hôpital de 600 à 700 lits.

Organisme aménageur : S.E.M.E.A. 15
(Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement du 15e arrondissement)

Z.A.C. SAINT-CHARLES

Cette opération, comme il vient d'être dit, constitue l'un des éléments du plan d'urbanisme d'ensemble élaboré pour l'aménagement des terrains Citroën et de leurs abords. Tout en restant en complète cohérence avec le schéma adopté par le Conseil de Paris en juin 1976, cette intervention a été entreprise en quelque sorte par anticipation sur la mise en œuvre globale de ce projet, pour des raisons tenant essentiellement à la définition des procédures en matière de Z.A.C.

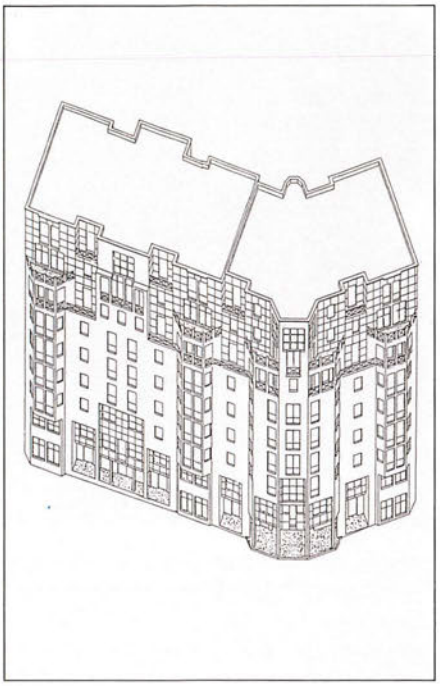
En effet, alors que le dossier de création d'une Z.A.C. portant sur l'ensemble du périmètre délimité par la délibération de juin 1976 venait d'être transmis un an plus tard le 28 juin 1977 au Préfet de Région Ile de France, un décret en date du 7 juillet 1977 modifiait de manière importante les formalités à accomplir pour la création et la réalisation des Z.A.C.; la procédure qui venait d'être engagée ne pouvait donc être menée, telle quelle, à son terme. Il est apparu alors que le lancement d'un premier élément de l'opération sur les terrains devenus libres de l'ancienne usine Saint Charles pourrait être entrepris de manière plus simple et plus rapide que celui de la Z.A.C. dans son ensemble et qu'il était donc expédient de l'en dissocier.

En effet, d'une part, les problèmes techniques et juridiques ne sont évidemment pas à la même échelle, pour les deux périmètres, de sorte que le contenu d'un dossier de création pouvait être allégé, pour une Z.A.C. limitée à cette première tranche d'aménagement de la Z.A.C. « des Cévennes ». D'autre part, les nouveaux textes prévoyaient une procédure accélérée, suivant laquelle le projet de P.A.Z. et le dossier de création peuvent être instruits conjointement par le moyen d'une enquête unique, valant mise à disposition du public du dossier de création, et enquête sur le P.A.Z. ; mais, cette procédure simplifiée ne pouvant être mise en œuvre que pour des opérations relativement peu importantes, et dont les conditions de réalisation sont déjà parfaitement maîtrisées, il semblait possible d'en faire bénéficier le programme d'aménagement du terrain de l'usine Saint Charles, et non pas la vaste opération d'urbanisme prévue sur l'ensemble de la Z.A.C. des Cévennes.

C'est en fonction de ces diverses considérations de procédure, que le dossier de création et le Plan d'Aménagement de Zone de la Z.A.C. Saint Charles ont été approuvés par le Conseil de Paris le 19 septembre 1977 et son dossier de réalisation le 24 avril 1978. Dans le même temps, comme on l'a vu, la création de la Z.A.C. Citroën-Cévennes portant sur tout le reste des terrains avait été relancée à la suite d'une délibération du Conseil de Paris en date du 30 mars 1978.

Ainsi, bien que chronologiquement la Z.A.C. Saint Charles vienne parmi les premières des opérations dont le redémarrage ou la révision a été mené à bien dans le cadre de la nouvelle politique d'urbanisme de la Ville de Paris, a-t-il paru logique de la décrire après la grande opération d'urbanisme de Citroën-Cévennes dont elle constitue, en fait, un élément et dont elle respecte le schéma d'aménagement d'ensemble.

Immeuble sur l'allée centrale (ACT Architecture : R. Bardon, P. Colboc, J.L. Philippon).



ÉTUDE DU PLAN DE MASSE de caractère indicatif

Le plan de masse, dont la réalisation est en cours d'achèvement, s'articule autour d'une allée piétonne centrale conduisant au futur parc de Citroën. De part et d'autre de cette voie, les constructions sont disposées en deux îlots principaux dégageant de vastes espaces libres intérieurs et venant marquer l'alignement de la rue Saint-Charles et de l'avenue Félix-Faure.

Élévation des immeubles en façade de la rue Saint-Charles (J.C. Bernard ; A. Ghiulamila, arch.).

I – Le périmètre

Les terrains de l'ancienne usine Saint Charles des Etablissements Citroën, acquis par la Ville et libres de toute occupation couvrent une superficie de 20 750 m² auxquels il a été adjoint des terrains municipaux enclavés représentant 4 900 m² et un terrain rue Varet appartenant à des particuliers.

L'adjonction de ces parcelles complémentaires se justifiait par la nécessité de restructurer et d'étendre deux équipements existants (plateau d'évolution et square) et d'aménager des liaisons entre la rue Varet et le groupe d'immeubles de la rue de Lourmel.

L'ensemble des terrains inclus dans le périmètre de la Z.A.C. « Saint Charles » représente, ainsi, au total 26 404 m².

II – Le parti d'aménagement

Il s'articule, bien évidemment, sur le projet établi pour l'opération Citroën-Cévennes.

L'axe principal de la composition est formé par une liaison piétonne qui s'établit en diagonale depuis l'avenue Félix Faure jusqu'au carrefour de la rue Balard et de la rue Saint Charles où se situe l'un des principaux points d'accès à l'un des jardins qui composent le futur parc et, de là, à la partie centrale de ce vaste espace vert.

Une liaison facilement perceptible, agréablement traitée, est ainsi créée entre une partie du 15e arrondissement, fortement construite au cours des récentes années, et le grand parc de 13 à 14 hectares. Un autre cheminement joint la rue Varet, et les équipements publics qui s'y localisent, à cette voie de pénétration vers le jardin.

Les constructions nouvelles de logements se disposent en îlots au bord de ces voies réservées à la circulation des piétons tout en ménageant de vastes espaces intérieurs plantés. Il est cherché à retrouver pour ces bâtiments, dont aucun ne pourra dépasser huit niveaux, une intégration à l'échelle traditionnelle du quartier environnant, alors que beaucoup de réalisations récentes présentaient une volumétrie complètement différente. Ces réalisations représentent un total de 420 logements environ dont 300 logements de caractère social, accompagnés de commerces en rez-de-chaussée. Les équipements publics prévus sont implantés en bordure des principales voies desservant l'opération : une école maternelle de 6 classes à l'angle de la rue Saint Charles et de l'un des cheminements conduisant vers le centre de l'îlot ; une crèche de 60 berceaux le long de la grande liaison piétonne diagonale qui traverse l'opération ; les équipements déjà existants et englobés dans le périmètre de la Z.A.C. sont de ce fait améliorés : le plateau d'évolution de la rue Varet est étendu sur 500 m², tandis que le petit square de l'avenue Félix-Faure peut être réaménagé et agrandi, grâce à une emprise supplémentaire de 775 m², et qu'une extension de la cour de l'école maternelle du groupe Balard est également recherchée.

Entreprise sur ces bases, l'opération de la Z.A.C. Saint Charles est désormais proche de son achèvement.

Immeuble sur la place intérieure (B. Zehrfuss, arch.).

PROGRAMME DE LA Z.A.C. SAINT-CHARLES
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 360 logements dont 230 logements aidés.

Commerces : 700 m²

Equipements publics :

- Equipements scolaires
  - 1 école maternelle
  - extension d'une cour d'école existante
- Equipement socio-culturel
  - 1 crèche
- Equipement sportif
  - extension d'un plateau d'évolution existant
- Espaces verts et voies piétonnes : 8.100m²

Organisme aménageur : S.E.M.E.A. 15
(Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement du 15e arrondissement)

Le programme de logements de l'opération a été découpé en une série d'immeubles. Afin de diversifier l'expression architecturale,il a été fait appel au concours de plusieurs équipes de concepteurs. L'unité de l'ensemble est affirmée par le soin apporté à traiter la bordure de l'espace public – et notamment à la composition des façades, de leurs premiers niveaux et de leurs couronnements – et par le respect d'une volumétrie variée mais cohérente.

Ci-dessous : – en haut, l'immeuble réalisé par l'équipe ACT Architecture (R. Bardon, P. Colboc, J.L. Philippon, arch.) souligne le changement d'axe de la voie piétonne centrale,
– en bas, le programme conçu par A. Ghiulamila, arch., marque, par l'articulation d'un jeu de corps de bâtiment, l'ouverture du cheminement intérieur sur la croisée des rues Saint-Charles et Balard.

GROS-BOULAINVILLIERS

Cette opération fait partie de celles qui étaient étudiées depuis longtemps, mais qui n'ont été réellement mises en forme et mises en œuvre que dans le cadre de la nouvelle politique d'urbanisme engagée par la Ville de Paris à partir de 1978.

Dans un arrondissement où les terrains susceptibles d'être réaménagés sont particulièrement rares, cet îlot, de plus de 2 ha, délimité par la rue Gros, la place Clément Ader, la rue de Boulainvilliers, la place du Docteur Hayem et la rue La Fontaine appelait en effet à l'évidence une intervention : 90 % de sa superficie relèvent de la propriété communale et se trouvent occupés par des installations de services municipaux qui utilisent peu et mal cet espace, particulièrement bien situé ; il s'y ajoute, à l'angle de la rue Gros et de la rue de Boulainvilliers, des constructions privées, relativement dégradées et couvertes, selon le P.O.S., par une réserve pour espace vert. Or, la rareté et le coût des terrains dans cette partie de la ville rendent particulièrement difficile d'y réaliser certains équipements publics, nécessaires à la population du quartier, ou des logements de caractère social, destinés à y maintenir une certaine diversité des résidants, ainsi qu'il est particulièrement souhaitable.

C'est pourquoi l'îlot Gros-Boulainvilliers justifiait sans aucun doute un réaménagement complet de terrains sous-occupés et comportant une majorité de bâtiments vétustes et mal équipés. Il s'agissait, par un jeu « d'opérations-tiroirs » :

- de tirer parti de la libération du terrain occupé par le dépôt des œuvres d'art de la Ville de Paris, transféré hors de l'îlot,
- pour réinstaller, dans de meilleures conditions, l'école maternelle de la rue La Fontaine, en raison de son état de

vétusté, et pour regrouper et réaménager de manière plus fonctionnelle divers locaux et entrepôts utilisés par les services techniques de la voie publique et du nettoiement,

- et dégager ainsi des possibilités pour la création d'un programme d'habitations et d'un espace vert de quartier,
- tout en permettant la réimplantation du marché volant de la rue La Fontaine, la récupération d'un programme au moins équivalent de surfaces pour les activités qui existaient dans cet îlot, et le maintien d'un grand « immeuble-barre » relativement récent, édifié aux 11-13 rue de Boulainvilliers.

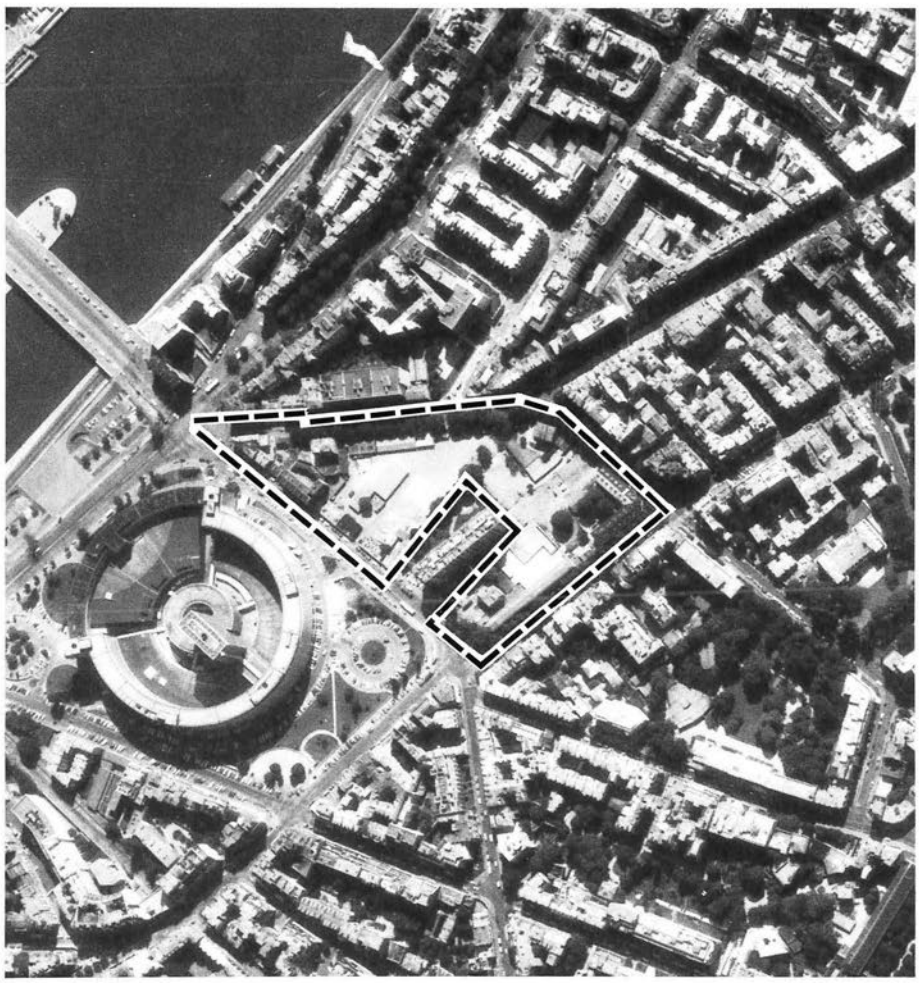
Entreprises sur ces bases, les études de cette opération ont été confiées en 1976 à un architecte, M. Taillibert, et ont fait l'objet à ce moment de premières délibérations de la part du Conseil de Paris. Cependant, les discussions ultérieures, les demandes des élus et de la Commission d'Arrondissement ont amené à un profond remaniement du dispositif initial. Il est en particulier apparu nécessaire, afin d'éviter que l'opération ne présente un caractère inachevé et ne subisse une contrainte d'aménagement particulièrement gênante pour le plan final, de ne pas maintenir hors de son périmètre l'ensemble de bâtiments en mauvais état situés à l'angle des rues Gros et Boulainvilliers, en mitoyenneté des terrains municipaux.

Dans les études d'urbanisme conduites sur l'îlot, il apparaissait en outre que la création d'un jardin public à cet emplacement particulièrement bruyant, au débouché de l'Avenue de Versailles et du pont de Grenelle, n'était guère opportune et devait être réalisée à un autre endroit. Une modification des dispositions actuelles du P.O.S. qui prévoyait une réserve pour espace vert sur ces terrains était donc, en tout état de cause, nécessaire.

C'est pourquoi, il a été finalement fait choix de la procédure de la Z.A.C., couvrant l'ensemble des emprises à réaménager de l'îlot et d'un nouveau parti d'urbanisme soumis en février 1980 à l'approbation du Conseil de Paris.

Le périmètre de cette Z.A.C. englobe l'ensemble de l'îlot à l'exclusion d'une enclave de 3 200 m² où se situe le bâtiment (11 étages) d'un aspect esthétique peu satisfaisant, mais comprenant un chiffre important d'habitants, qui a été construit il y a quelques années aux nos 11-13 de la rue de Boulainvilliers. Ainsi délimitée, la Z.A.C. représente une emprise de 18 500 m² environ.

Sur les photographies aériennes le périmètre de l'opération apparaît clairement en creux dans la trame très remplie de ce quartier dense du 16e arrondissement.



Le marché, fonctionnant dans des conditions sommaires sur les trottoirs de la rue de La Fontaine et de la rue Gros, réclamait d'être réinstallé.

Le cœur de l'îlot – vu ici du côté de la rue de Boulainvilliers – constitue, face à la Maison de la Radio, un environnement particulièrement discordant et mal utilisé qui appelle, à l'évidence, un réaménagement complet.

Le parti d'urbanisme traduit par le P.A.Z. (Plan d'Aménagement de Zone) repose sur un choix essentiel quant à la localisation dans l'îlot des deux principaux éléments du programme : l'espace vert, bordé par les équipements publics, et les logements. A partir des différents « scénarios » qui ont été étudiés par M. Taillibert et les services municipaux, il a finalement été jugé préférable d'implanter le futur espace vert dans la partie Ouest le long de la rue Gros, où il disposera de meilleures conditions d'ensoleillement et se trouvera plus facilement accessible depuis le quartier riverain, plutôt que de l'ouvrir vers la Maison de la Radio afin de fournir un soubassement planté plus important à cet édifice.

Un front bâti continu serait au contraire reconstitué le long de la rue de Boulainvilliers et viendrait former une véritable structure d'îlot, de part et d'autre du grand immeuble maintenu, aux deux angles de cette rue avec la rue Gros et la rue La Fontaine.

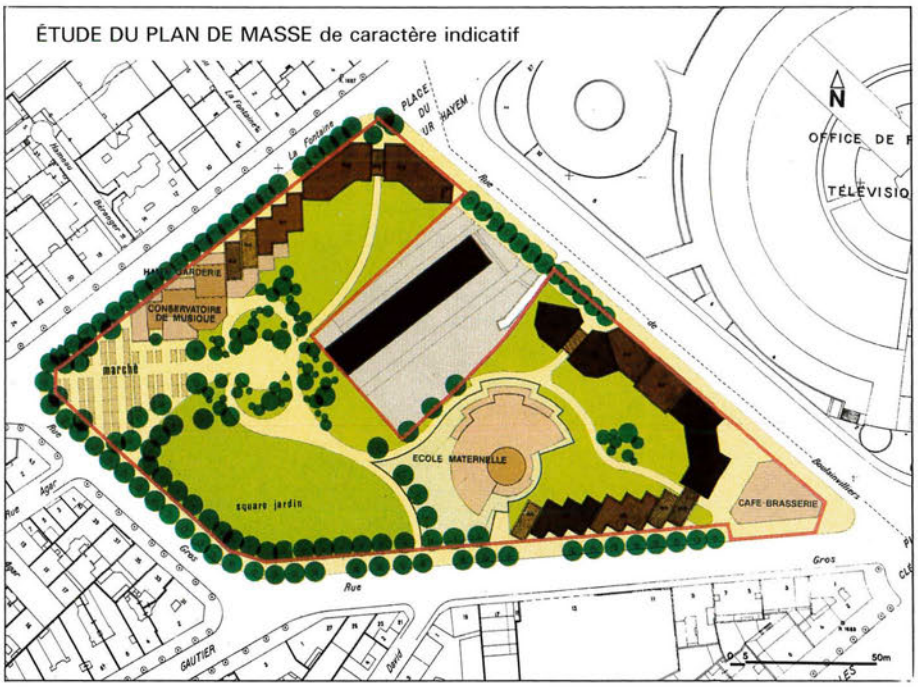
Ce parti d'aménagement se traduit, de manière plus détaillée, par les dispositions suivantes :

1. Un jardin d'environ 8 500 m² sera créé à l'Ouest de l'emprise, en bordure de la rue Gros, où il disposera de la sorte d'une très bonne exposition, et où il se trouve très facilement accessible depuis les quartiers qui se situent au Sud et à l'Ouest de l'opération. Le jardin, qui offrira un espace d'un seul tenant de bonne dimension, se prolongera à travers l'îlot pour se relier à des cheminements qui seront aménagés depuis la rue de Boulainvilliers. Ainsi, son rôle ne se limitera pas à la seule desserte des logements nouveaux, mais concernera bien le quartier dans son ensemble. L'étendue de ce jardin sera en outre, visuellement agrandie, d'une part, par les espaces libres et la cour de l'école maternelle – qui, réciproquement, bénéficiera d'excellentes conditions d'implantation en bordure

La pointe formée par les rues Gros et de Boulainvilliers participe très fortement de la composition triangulaire de la trame urbaine qui marque, sur la place Clément Ader, l'entrée de l'avenue de Versailles. La faible importance et l'état dégradé des bâtiments qui bordent cette partie de l'îlot comme son importance dans le paysage urbain ont justifié son intégration dans l'opération d'aménagement.

L'imposant immeuble de logements qui s'élève au centre de l'îlot constitue une contrainte majeure de l'aménagement qu'il contrarie par son implantation très contestable par rapport au dessin de l'îlot. Le choix d'un parti d'urbanisme ouvert sur la Maison de la Radio aurait conféré à cette construction une importance dans le paysage urbain, notamment à partir des quais de la Seine, qu'elle ne semble pas mériter.

ÉTUDE DU PLAN DE MASSE de caractère indicatif



de l'espace vert –, d'autre part, par la création d'une place publique à l'angle de la rue Gros et de la rue La Fontaine et sur laquelle sera réinstallé le marché public qui se tient actuellement, deux fois par semaine, dans des conditions malaisées, rue Gros et rue La Fontaine. La présence enfin au voisinage du jardin d'un autre équipement public, le conservatoire de musique, très bien placé lui aussi vis-à-vis de l'espace vert, achèvera de donner à ce dernier un environnement satisfaisant et qui évitera tout effet « d'encagement » de ce grand « square de quartier ».

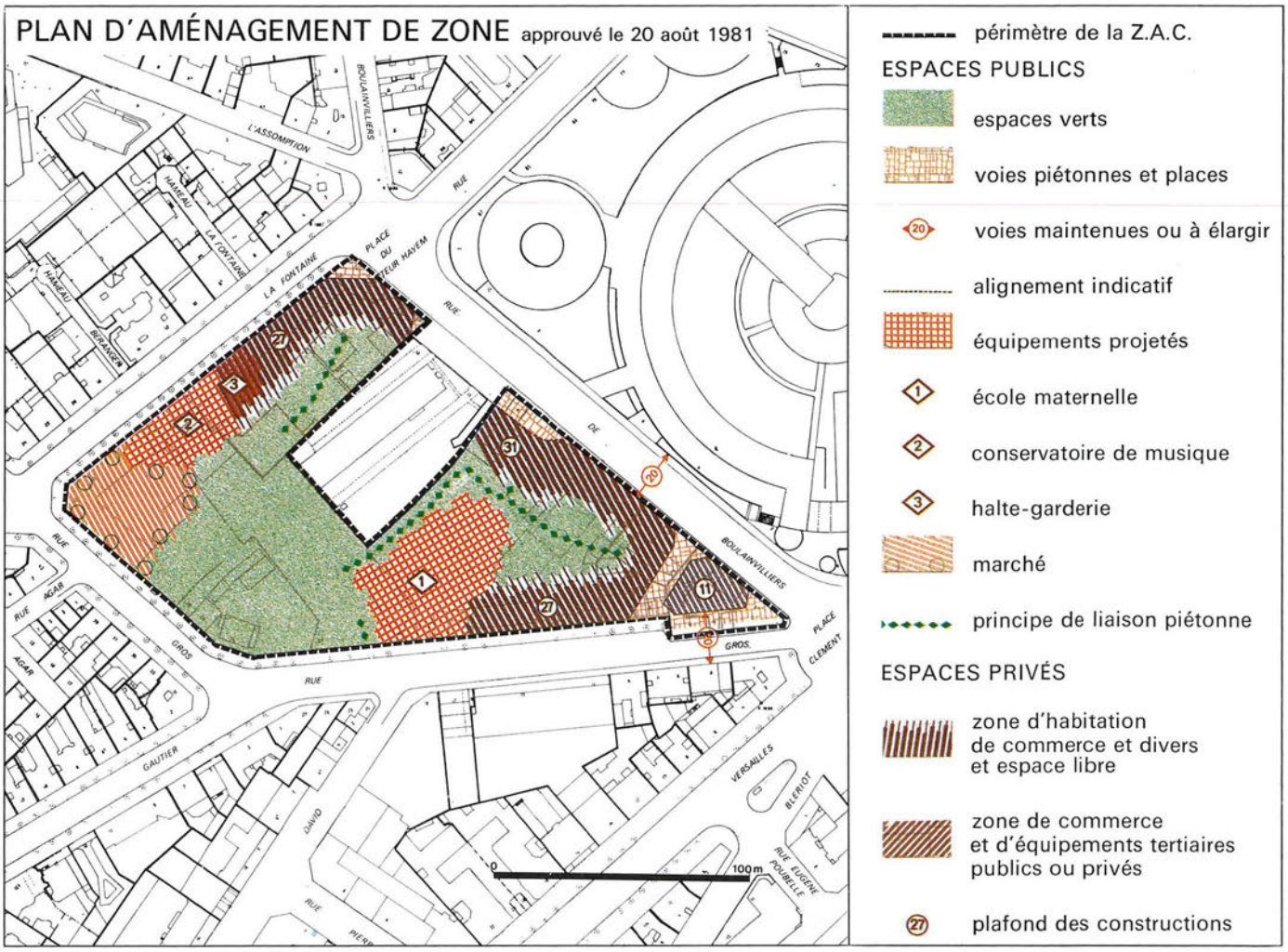
2. Les constructions nouvelles de logements se situeront principalement le long de la rue de Boulainvilliers, en essayant de retrouver sur cette voie une continuité urbaine, malheureusement interrompue par le grand immeuble maintenu, implanté perpendiculairement à la rue et qui forme une enclave dans l'îlot. Cette ligne de bâtiments se retournera sur une partie des rues Gros et La Fontaine dont elles marqueront les angles avec la rue de Boulainvilliers. Les constructions obéiront à des règles de gabarit et de plafond destinées à assurer leur intégration dans l'environnement. Les hauteurs, de 5 à 6 étages sur la rue La Fontaine et 6 à 7 étages pour les autres immeubles, respecteront un épannelage semblable à celui des bâtiments riverains ; cependant, en raison de l'environnement et de la présence de dégagements devant la Maison de la Radio, une construction un peu plus élevée mais qui ne dépassera pas 8 étages, pourra être admise rue Boulainvilliers, en vue d'assurer un raccordement architectural avec l'immeuble proche, de 11 étages (1). Dans cet ensemble de bâtiments d'habitation seront intégrés en rez-de-chaussée quelques commerces et quelques locaux d'activités liés au relogement de ceux qui existent actuellement dans l'îlot, et cherchant à créer une animation le long de la rue de Boulainvilliers, en liaison éventuellement avec la présence de la Maison de la Radio. A l'angle de la rue Gros et de la rue de Boulainvilliers sur la place Clément Ader, où la construction de logements n'est pas souhaitable du fait de la densité de la circulation automobile, un petit bâtiment de deux étages accueillerait un équipement commercial – par exemple, brasserie, restaurant – et quelques équipements tertiaires publics ou privés.

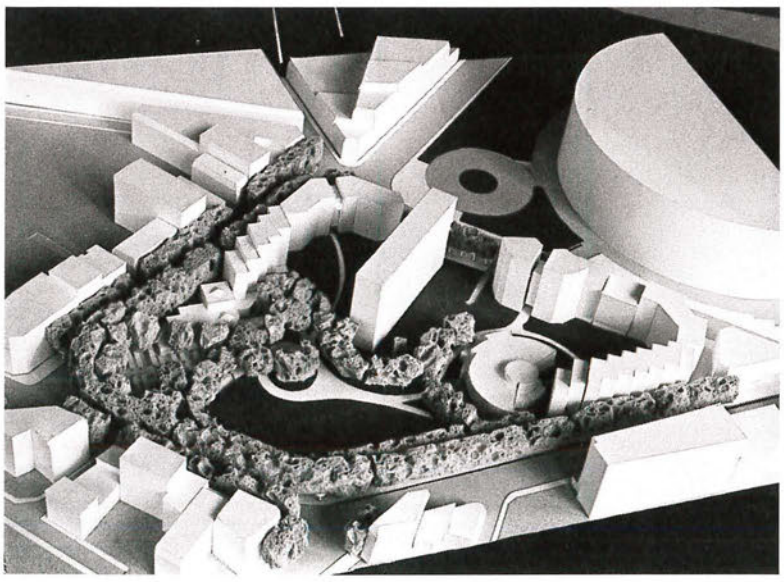
3. En dehors de la réalisation du jardin et des espaces libres utilisés par le marché, le projet prévoit un important ensemble d'équipements publics :

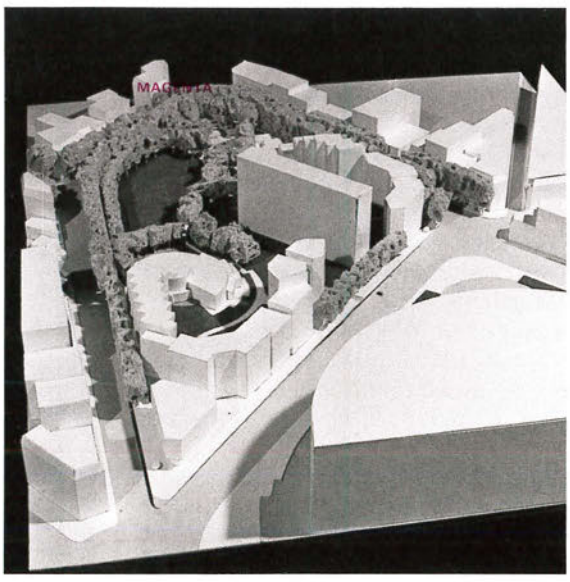
- la reconstruction de l'école maternelle de 10 classes qui fonctionne actuellement rue Gros dans des locaux vétustes et peu fonctionnels ; le plan présenté propose de la localiser rue Gros en bordure de l'espace vert, où

(1) Le projet initial prévoyait des hauteurs un peu plus importantes et c'est à la suite des observations formulées au cours de l'enquête publique que ces chiffres ont été finalement fixés.

Le contraste entre la Maison de la Radio et le mode actuel d'utilisation des terrains municipaux montre la nécessité d'un réaménagement de ces derniers, d'ailleurs envisagé depuis longtemps.







Ces vues de la maquette d'étude de M. Taillibert illustrent les principes de l'aménagement :
– l'ouverture de l'opération vers l'intérieur du quartier, soulignée par la création d'un jardin public dont l'espace dégagé est complété par celui du marché ; les équipements collectifs sont implantés en façade sur l'espace vert ;
– la reconstitution d'un front d'immeubles cohérent sur la rue de Boulainvilliers et l'aménagement de la pointe donnant sur la place Clément-Ader, où un volume bâti de faible hauteur permettra d'accueillir des activités d'animation (brasserie, commerces...).

elle pourra disposer d'accès et de dégagements extérieurs éloignés de la circulation automobile ;

• la création d'un conservatoire de musique, partiellement intégré aux immeubles d'habitation de la rue La Fontaine : cet équipement bénéficiera d'un emplacement privilégié, près de l'espace vert et du futur marché public ;

• la création d'une halte-garderie intégrée aux immeubles d'habitation ; à proximité du conservatoire de musique, cet équipement bénéficiera également d'un dégagement sur l'espace vert largement ensoleillé.

4. Du fait même de sa conception, l'opération dans son déroulement dans le temps respectera un phasage permettant ainsi :

– d'assurer une mise en service progressive des réalisations projetées ;

– de réduire les perturbations imposées aux habitants du quartier pendant la durée de cette intervention ;

– de permettre, par le biais d'opération tiroirs, le relogement tant des habitants que des activités qui se trouvent actuellement dans l'îlot.

C'est ainsi que l'opération débutera par la construction de l'école maternelle ; à son achèvement, la démolition de l'école existante permettra la réalisation de toute la partie située rue la Fontaine au Nord-Ouest de l'opération, c'est-à-dire : le conservatoire, la halte-garderie et les immeubles d'habitations et d'activités nécessaires au relogement qu'impose la démolition de toute la partie Est de l'îlot.

Parallèlement l'aménagement du marché et de l'espace vert ainsi que des immeubles rue de Boulainvilliers pourront être entrepris.

Enfin, l'opération se terminera par la reconstruction des bâtiments qui forment l'angle des rues Boulainvilliers et Gros, après la disparition des constructions vétustes qui y existent aujoud'hui.

Au total, ce sont environ 220 logements, exclusivement de caractère social et comprenant un foyer de migrants, qui pourront être réalisés dans le cadre de cette opération. Ce programme dans le 16e arrondissement est significatif de la volonté de la Ville de Paris de défendre, grâce aux opérations qu'elle peut conduire, une certaine diversité sociale dans tous les quartiers de la capitale. La réalisation d'un minimum de 2 000 m² hors œuvre de surfaces artisanales et commerciales, permettant le relogement dans l'îlot des activités existantes, témoigne d'une préoccupation analogue dans le domaine de l'emploi. Il s'y ajoute un petit ensemble d'activités tertiaires, et notamment commerciales, ne devant pas dépasser 900 m² dans le petit triangle donnant sur la place Clément Ader. Quant au programme important d'équipements publics, avec un espace vert public de 8 500 m², un marché découvert de 1 600 m², une école maternelle de 10 classes, un conservatoire de musique, etc., il marque le souci de saisir les rares disponibilités foncières qui peuvent apparaître dans un arrondissement comme celui-là pour assurer une meilleure satisfaction aux besoins des habitants. Il convient de relever enfin que les surfaces de stationnement établies en sous-sol pourraient, au-delà des seules demandes générées par les réalisations nouvelles prévues par le programme de l'opération, prendre en compte celles qui émanent des services installés dans la Maison de la Radio et en particulier de Radio France. Toutefois une solution de cette nature, si elle pouvait être mise sur pied du point de vue juridique et financier ne pourrait être envisagée que si elle avait pour contrepartie la résorption du stationnement « sauvage » ou toléré autour de cet édifice public dont il défigure les abords. Ces surfaces de garage dont l'importance ne pourrait dépasser 500 à 600 places devraient, en tout état de cause, ne pas être situées sous le jardin public.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. GROS BOULAINVILLIERS

à la date de Juin 1981

Habitations : environ 200 logements aidés.

Activités industrielles et commerciales : 2.000 m²

Activités tertiaires : 900 m²

Equipements publics :

- Equipement scolaire
  - 1 école maternelle
- Espaces verts : 8.500 m² environ
- Equipements socio-culturels
  - 1 conservatoire de musique
  - des ateliers de création
  - 1 halte-garderie
  - 1 foyer de travailleurs migrants

Equipements divers :

- 1 commissariat de police
- 1 marché découvert de 1.600 m² environ

Organisme aménageur : S.E.M.E.A. 15

(Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement du 15e arrondissement)

LYON-BERCY

Cette opération nouvelle constitue l'une des étapes et l'un des éléments de la mise en œuvre du Schéma de Secteur Seine Sud-Est, pris en considération par le Conseil de Paris en juin 1973. Elle avait fait l'objet, dans ce cadre, de nombreuses études faisant suite aux grands travaux réalisés pour le réaménagement et le développement du complexe de transport de la Gare de Lyon.

Celle-ci forme en effet dans Paris un équipement dont l'importance n'est pas à démontrer.

Le trafic des lignes de banlieue S.N.C.F. y atteint plus de 40 millions de voyageurs par an. La gare souterraine du R.E.R., récemment mise en service voit transiter dans le même temps une moyenne de 55 000 usagers. L'ouverture récente de la nouvelle gare de banlieue également souterraine permet d'assurer dans de bonnes conditions un accroissement de trafic estimé à environ 3 % par an au cours des prochaines années, à l'heure de pointe du soir. Cette double réalisation, qui facilite « l'intercommunication » entre les réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., puisque les stations se trouvent superposées, rend possible leur « interconnexion » dans le cadre du plan général qui a été adopté à cet effet, rompant avec des décennies d'isolationnisme relatif des services rendus aux usagers par ces deux grandes entreprises publiques.

Quant à la Gare grandes lignes, elle accueille actuellement plus de 17 millions de voyageurs par an et l'établissement, à l'automne 1981, de la liaison avec la Ville de Lyon par le train à

La construction de la gare commune R.E.R.-S.N.C.F. banlieue, qui a formé le tout premier élément de la mise en place du système de l'interconnexion, dégage une vaste et longue plate-forme qui a été réalisée de manière à se prêter à des aménagements nouveaux, recomposant la façade urbaine de cet ensemble.

grande vitesse (T.G.V.) renforce ce rôle : il a été récemment indiqué que, globalement, la S.N.C.F. escompte augmenter, en 1982, son trafic annuel sur l'axe Paris-Sud-Est de près de cinq millions de passagers supplémentaires. Les étapes ultérieures de mise en service du T.G.V. ne manqueront pas de prolonger cette évolution quantitative. Et celle-ci se double à l'évidence d'un profond changement dans la qualité et la nature du service rendu par le rail.

Dans ces conditions – et sans même parler des projets à plus long terme figurant au Schéma Directeur et qui concernent les modifications de tracé des lignes de métro n° 5 et n° 8 de manière qu'elles assurent la desserte de la Gare de Lyon – il est clair que l'environnement urbain de ce complexe exceptionnel de transport ne peut manquer de connaître un profond réaménagement.

Depuis longtemps, la Ville de Paris a reconnu cette évidence et s'y est préparée.

C'est ainsi que le S.D.A.U. de Paris, approuvé par Décret le 17 mars 1977, fait de la transformation de la Gare de Lyon et de ses abords l'un des points forts de la politique d'urbanisme de la capitale, l'un des principaux atouts du rééquilibrage de Paris vers l'Est et en particulier, l'un des rares secteurs qui, du fait de son exceptionnelle desserte, se prête à la réalisation dans Paris de programmes tertiaires – notamment de bureaux – alors que les règles dissuasives du P.O.S. s'y opposent sur la plus grande partie du territoire parisien.

La Z.A.C. dite « Gare de Lyon-Bercy » portant sur le réaménagement des emprises de la Gare proprement dite et de celles qui la bordent sur son flanc Sud forme le premier élément de ce dispositif. La Z.A.C. « Chalon » qui sera présentée dans les pages qui suivent et qui concerne le flanc Nord de la Gare en constituera le second.

Le chantier du passage transversal à son débouché sur la rue de Chalon.

I – Les données et les objectifs de l'aménagement

L'analyse de la situation actuelle des lieux se combine avec l'énoncé de quelques volontés essentielles d'urbanisme pour déterminer les grandes lignes du projet.

1. Les travaux menés pour la construction de la gare commune R.E.R.-S.N.C.F. sous la rue de Bercy, entre la cour Diderot et le boulevard de Bercy, ont profondément bouleversé l'aspect de ce secteur :

– une plate-forme, située au niveau des voies de la S.N.C.F., et qui constitue, en quelque sorte le toit de l'ouvrage commun de transport collectif, a été réalisée à environ 5 mètres par rapport au niveau de la rue de Bercy et se prolonge par un encorbellement continu au-dessus de cette voie ;

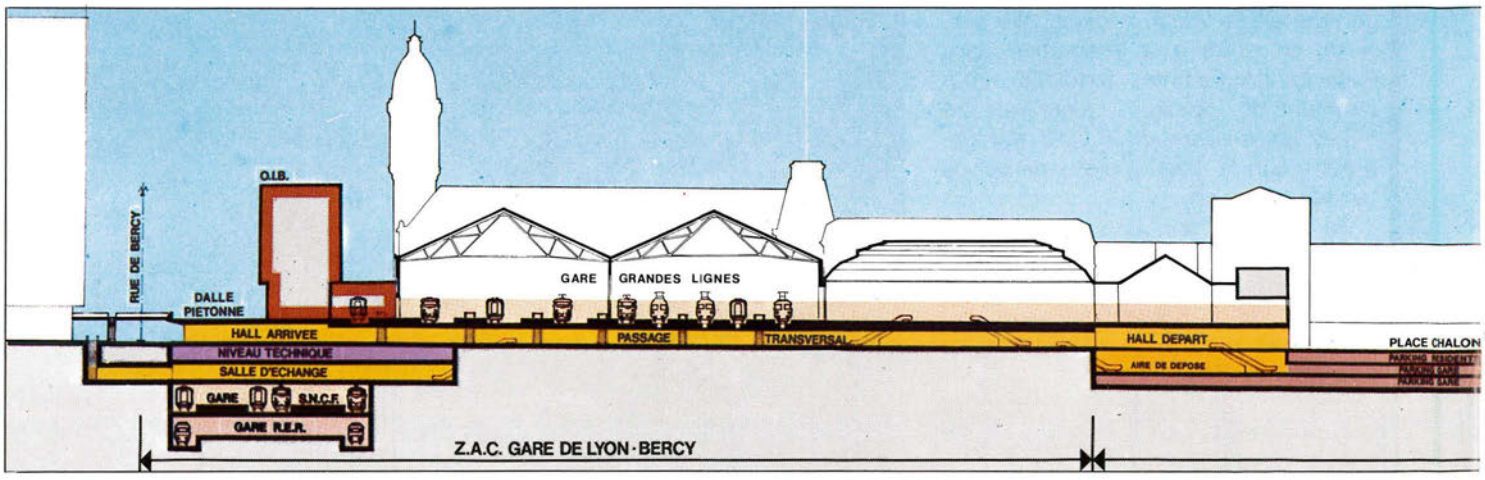
– la démolition des constructions diverses qui flanquaient autrefois la grande verrière de la Gare a mis à nu de grands panneaux aveugles bordant cet ouvrage et les structures qui la supportent ; cette sorte « d'arraché », d'un aspect navrant, ne peut à l'évidence être considéré que comme une situation transitoire de chantier.

On ne voit pas comment cette situation, avec ce grand socle inutile et cette longue forme de palissade ingrate, pourrait raisonnablement demeurer en l'état. Alors que la collectivité publique a engagé des investissements d'une telle importance sur ce secteur, alors que des réalisations privées également très considérables ont eu lieu, de l'autre côté de la rue de Bercy, sur l'îlot dit « de la Rapée », alors, enfin, que cette zone présente une telle importance dans l'aménagement de Paris et de la Région Ile de France, selon les termes mêmes des Schémas Directeurs, il n'est pas sérieusement contestable qu'une réutilisation de cet espace et une reconstitution de ce paysage urbain doivent être effectuées.

D'ailleurs, afin de les rendre possibles, les structures de la plate-forme établie au-dessus de l'ouvrage de la Gare souterraine commune ont été calculées et construites de manière à admettre des appuis et des charges de bâtiments à édifier en superstructure. De même, deux passerelles ont d'ores et déjà été établies afin de relier cette dalle aux installations des tours « Gamma » et notamment aux aires de stationnement qui s'y trouvent situées. Ces précautions ou réalisations étaient de la sorte conformes aux orientations d'ensemble approuvées pour le plan d'aménagement du secteur.

2. L'étude du remodelage de la Gare de Lyon en ce qui concerne le trafic des voyageurs grandes lignes et banlieue, compte tenu des nouveaux ouvrages créés et des nouvelles liaisons ouvertes, a fait apparaître comme indispensable la création d'un important passage transversal souterrain perpendiculaire au réseau des voies et en plein centre de leur emprise :

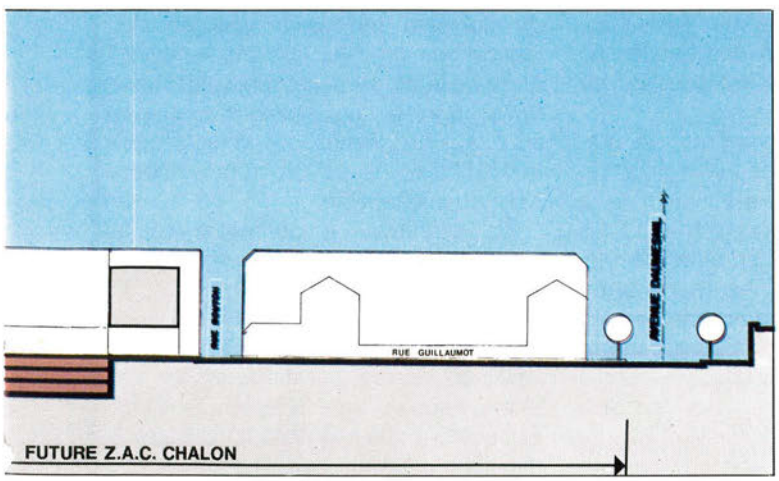
– Cette réalisation est d'abord nécessaire pour le fonctionnement même de la Gare. Son fonctionnement actuel est en effet commandé par son débouché « frontal » à l'aboutissement des voies. C'est donc sur le « mouchoir de poche » du parvis Diderot et à ses abords immédiats que viennent aujourd'hui s'accumuler – et se contrarier – la plupart des mouvements de piétons, de taxis, de véhicules particuliers, de cars, générés par un équipement de cette importance. Alors que les trains actuels mesurent de l'ordre de 400 mètres de long, les voyageurs, chargés de bagages, n'ont d'autre issue qu'en tête de

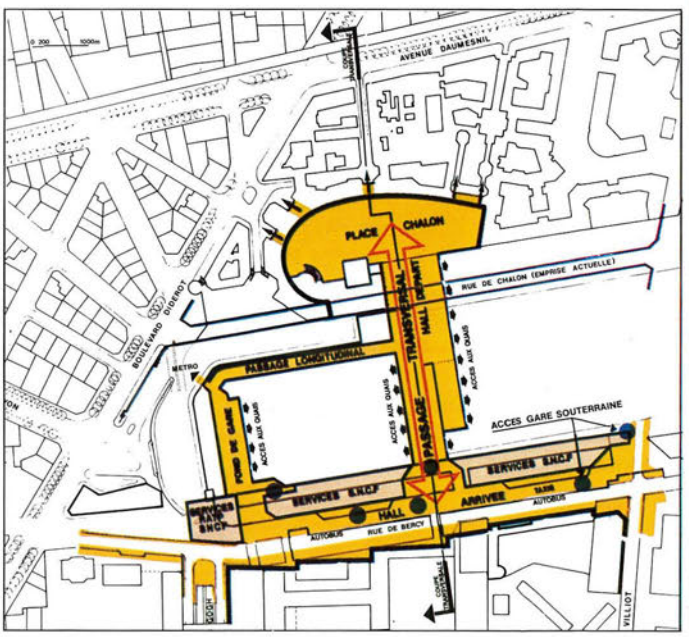


L'ouverture d'un large passage transversal au-dessous du plateau des voies de la Gare de Lyon, et à peu près en son milieu, apporte un nouvel axe essentiel à la circulation des usagers du complexe de transport en commun, en même temps qu'il permet une relation publique et directe entre les deux opérations d'aménagement prévues de part et d'autre.

quai. Le développement prévisible du trafic de la Gare, l'amélioration nécessaire du service rendu aux usagers, notamment à l'occasion de la mise en service du T.G.V., imposent d'améliorer cette situation. La solution adoptée par la S.N.C.F. consiste dans la création, au-dessous du niveau des quais, d'un grand passage transversal, équipé de nombreux services, et permettant tout à la fois une répartition des voyageurs à mi-chemin de la longueur des trains et une liaison facile et directe entre la Gare Grandes Lignes et la Gare commune R.E.R.-S.N.C.F. banlieue.

– Mais ce passage transversal est également souhaitable à l'urbanisme du quartier. L'îlot de la Rapée a connu, au cours des dernières années, un très fort développement, notamment de constructions de bureaux. Il comprend un ensemble d'habitations sociales et quelques équipements publics. Or, les emprises ferroviaires forment aujourd'hui une coupure brutale, séparant et isolant cet îlot du reste du douzième arrondissement. Le seul franchissement est actuellement offert par la rue de Rambouillet, dans des conditions de cheminement pour les piétons particulièrement mal commodes, désagréables et parfois assez peu sûres. Compte tenu de la rénovation future de l'îlot Chalon il apparaît nettement que l'axe de circulation établi au-dessous du plateau ferroviaire doit, au-delà de





L'arrivée du T.G.V. et son remarquable succès renforcent l'importance et le prestige national et international de la Gare de Lyon. Elle contribue à souligner la nécessité d'un aménagement de ses abords immédiats.

De l'autre côté de la rue de Bercy, l'ensemble de la Rapée, entrepris aux alentours des années 1965-1970, accueille de nombreuses firmes tertiaires. Par rapport à la volumétrie et au traitement caractéristiques – et souvent de qualité – de ces immeubles de bureaux, présentant sur leurs murs-rideaux leurs jeux de reflets, les réalisations projetées dans la Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy seront d'une hauteur nettement inférieure et d'une composition plus variée, plus animée, moins rigide.

sa fonction dans l'organisation de la Gare, jouer un rôle en tant qu'élément de circulation publique permanente entre la rue de Bercy et la rue de Chalon.

C'est pourquoi la Ville de Paris a reconnu légitime le principe de la prise en charge du tiers de la réalisation de cet équipement par ses soins ou par l'opération d'urbanisme à entreprendre, dans la mesure naturellement où les caractéristiques techniques et fonctionnelles de l'ouvrage lui permettraient de jouer effectivement le rôle d'un élément nouveau et particulier du réseau des cheminements publics. Dès à présent, et dans ces conditions, la réalisation de ce passage transversal a été entreprise par la S.N.C.F., et se trouve très avancée, de même que la libération à son débouché Nord d'une première emprise « mordant » sur l'îlot Chalon.

3. L'aménagement de la face Sud de la Gare de Lyon doit tenir compte enfin de la liaison à établir avec les autres parties du secteur Seine Sud-Est qui se situent plus en amont, et en conformité avec les grandes orientations décrites dans la communication au Conseil de Paris du 21 avril dernier :

– construction du Centre International des Sports de Paris à l'angle du terrain des anciens entrepôts de Bercy et aménagement d'une entrée vers le futur parc ;

– amorce d'une rue de caractère urbain, bordée de constructions de logements, de part et d'autre de la rue de Bercy après son croisement avec le boulevard du même nom ;

– rénovation et réhabilitation de l'îlot Corbineau.

De ce fait, une transition et une articulation doivent être ménagées entre la partie immédiatement contiguë à la Gare de Lyon proprement dite et ces aménagements prévus ou envisagés, grâce à la réutilisation des bandes de terrains S.N.C.F. qu'il est possible de réaffecter.

4. Ces diverses interventions ne doivent naturellement pas avoir pour résultat de compromettre l'aspect de la Gare de Lyon dans ses éléments les plus intéressants. Il est ainsi décidé, contrairement à certaines études antérieures, de conserver la grande verrière couvrant les voies. De même, le bâtiment formant la façade sur le parvis Diderot, avec la Tour de l'Horloge et le restaurant du Train Bleu – d'ailleurs classé Monument Historique – inséparables de l'image de la Gare, sera naturellement maintenu. La conservation de ces deux structures amenait presque nécessairement celle du bâtiment bordant la cour Chalon, dont l'intérêt architectural est sans doute moins évident, mais qui s'intègre convenablement dans cet ensemble. Enfin, le petit bâtiment occupé par des services de la S.N.C.F. à l'angle du boulevard Diderot et de la rue de Bercy, et dont l'implantation est gênante pour le fonctionnement du parvis, ne doit cependant pas connaître de réaménagement dans le cadre de la présente opération.

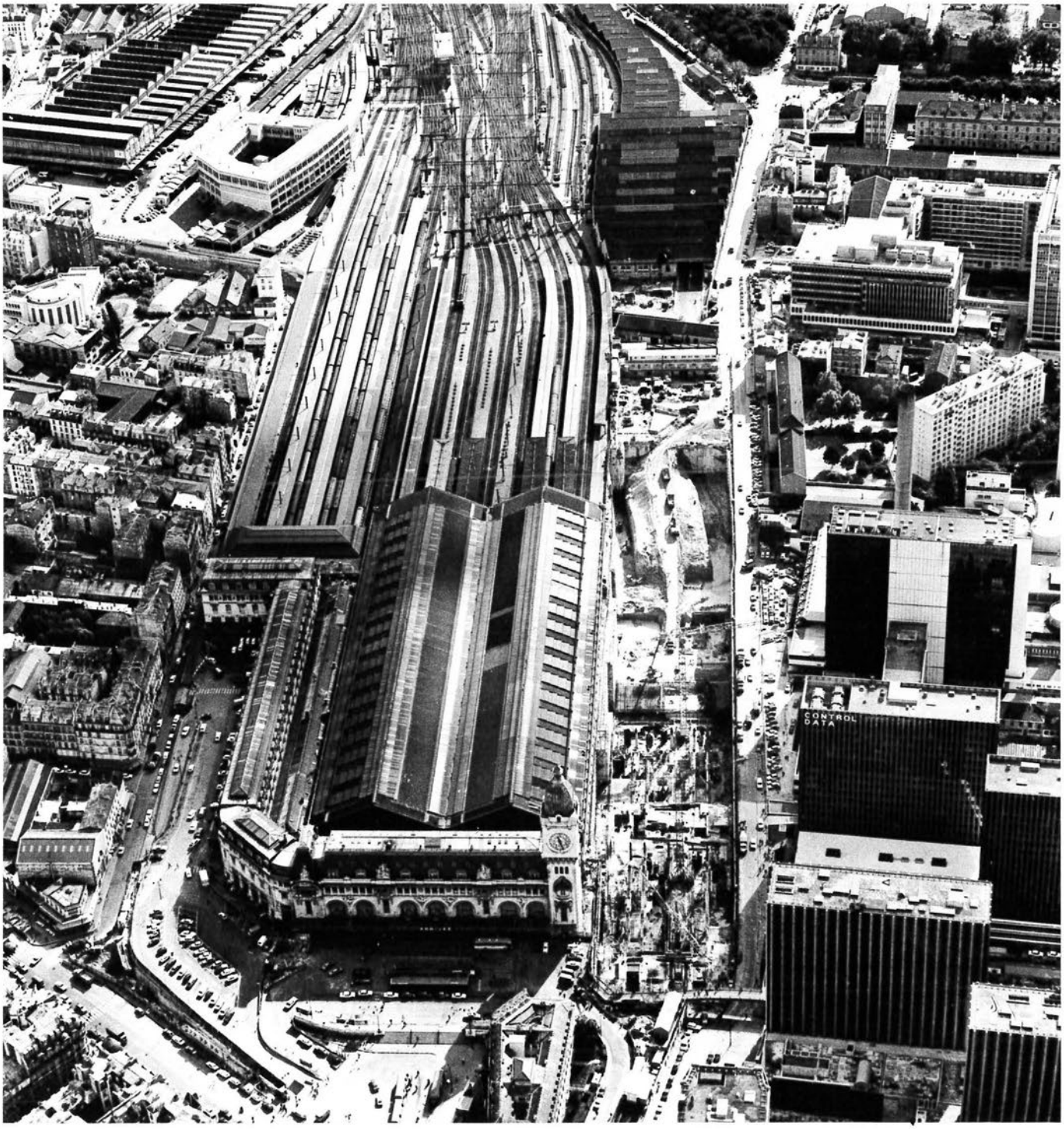
* * *

Afin d'atteindre ces divers objectifs complexes et multiples, la solution qui a paru la plus adéquate consiste dans la création d'un large périmètre de Z.A.C. englobant l'ensemble des emprises concernées par les divers éléments du projet : la Gare proprement dite ; la plate-forme dégagée au-dessus de l'ouvrage commun S.N.C.F. - R.A.T.P. le long de la rue de Bercy (au niveau 38,60 m d'après le Nivellement Général de la France) et une bande de terrain qui la prolonge jusqu'au carrefour avec le boulevard de Bercy et au pont S.N.C.F. qui enjambe cette dernière voie (au niveau 33 m NGF) ; les parties du domaine ferroviaire voisines des réalisations prévues sur ces emprises et de celle du passage transversal souterrain dont le déclassement au niveau supérieur au plateau des voies (45,60 m NGF) est, de ce fait, rendu nécessaire ou souhaitable.

En définitive, le périmètre de la Z.A.C., – qui couvre une superficie calculée hors voirie publique de 149 000 m² – est donc délimité par l'alignement du boulevard Diderot, l'axe de la rue et du boulevard de Bercy jusqu'au pont S.N.C.F., la limite Est et Nord des emprises ferroviaires à déclasser et la rue de Chalon.

CONTROL
DATA
MATTEI

Cette photo du chantier de construction de l'ouvrage commun S.N.C.F.-R.A.T.P. montre l'ampleur de l'emprise à réaménager en bordure de la gare existante. Elle se prolonge par la réutilisation des surfaces de hangars qui lui font suite jusqu'au boulevard de Bercy.



II – Le parti d'urbanisme

La morphologie particulière de la partie constructible de cette Z.A.C., qui forme une longue bande en bordure de la rue et du boulevard de Bercy, et les contraintes de diverse nature résultant du fonctionnement de ce grand pôle de transports collectifs ont commandé le choix du parti urbanistique et architectural. Il convenait de composer une véritable façade urbaine de ce côté des voies publiques, mais d'éviter la monotonie d'une barre étirée de manière continue sur plusieurs centaines de mètres et vouée au même type de fonction et d'occupation – un peu à l'image des grands immeubles qui ont encadré la Gare Montparnasse.

C'est pourquoi, il a été choisi :

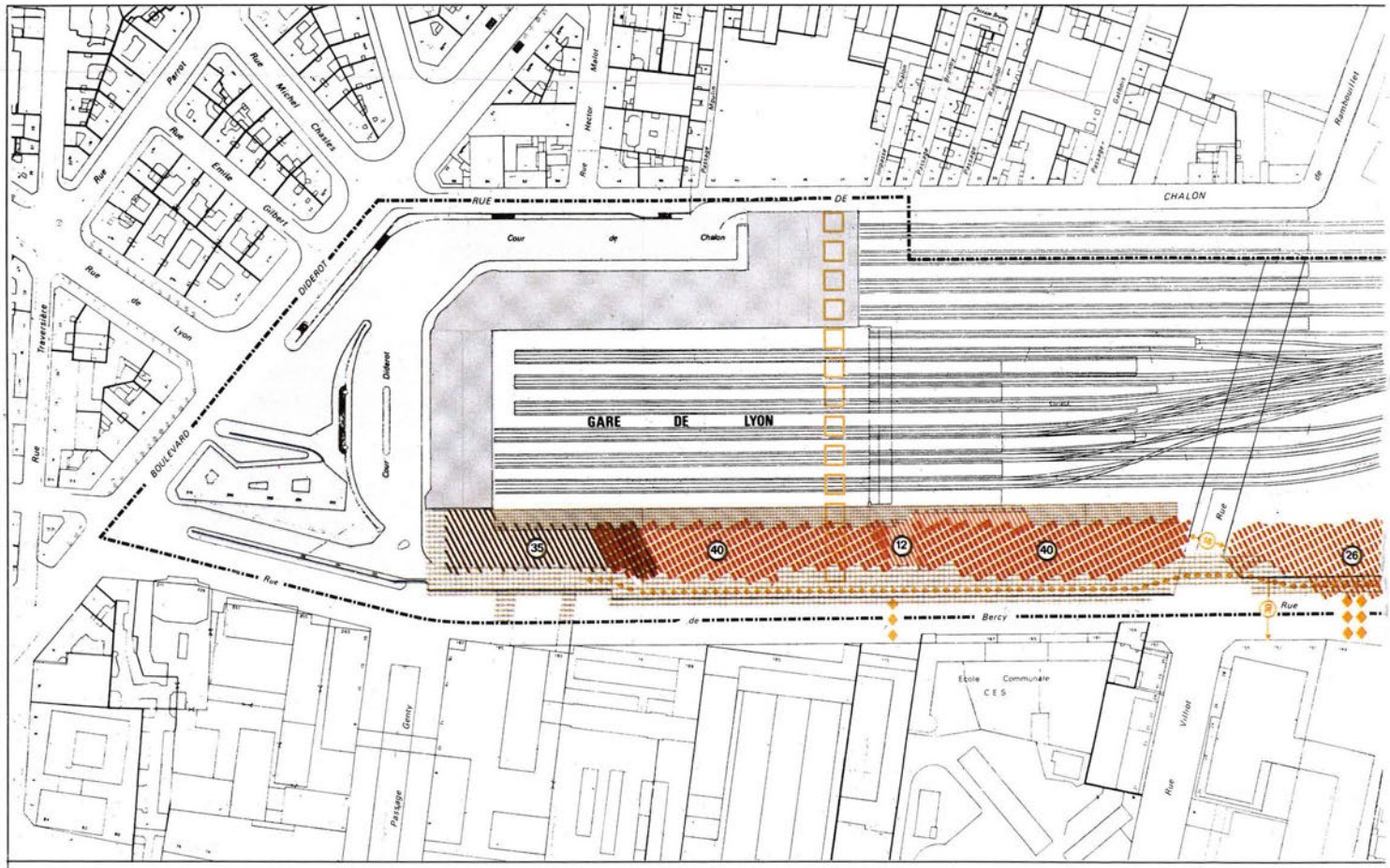
• de diversifier les programmes (contrairement à certains projets antérieurs qui reposaient presque exclusivement sur la réalisation de bureaux) et de faire se succéder, à mesure que l'on avance dans la rue et le boulevard de Bercy à partir du parvis Diderot, des réalisations diverses dont la nature se justifie par leur environnement : d'abord, à la sortie même de la Gare, un hôtel de 300 chambres environ ; puis, face aux constructions récentes de l'îlot de la Rapée, un ensemble tertiaire marqué par l'ouverture du passage souterrain ; puis un ensemble de services de la S.N.C.F. et enfin, alors que l'on approche du futur parc de Bercy et que l'on se raccorde au îlots d'habitation de Corbineau et de ceux qui bordent ou borderont la rue de Pommard, un groupe de logements ;

• de moduler de manière très sensible la composition des volumes architecturaux dans leur hauteur, leur implantation, leur traitement :

– du point de vue des hauteurs, le beffroi de la Gare de Lyon, qui atteint 66 mètres au-dessus du niveau de la rue, restera naturellement dégagé, puisque les constructions voisines ne dépasseront pas 35 mètres ; plus loin, les bâtiments à usage principal de bureaux présenteront un jeu de niveaux pouvant atteindre en certains points un plafond un peu plus élevé (40 mètres), mais nettement inférieur à celui des immeubles de l'îlot de la Rapée (près de 60 mètres), qu'il faut bien prendre en compte dans la définition du nouveau paysage de la rue ; après le croisement de la rue Villiot, avant que ne s'amorce le coude du boulevard de Bercy, le choix d'un niveau beaucoup plus bas (26 mètres) a été effectué pour les bâtiments destinés aux services S.N.C.F., de manière à créer une césure très nette dans cet ensemble ; puis, de nouveau, les constructions de logements respectent un plafond de 31 à 35 mètres, tenant compte des prospects sur les îlots voisins, et, par un jeu de niveaux successifs, peuvent atteindre

L'aspect que présentent, du fait des travaux de construction de l'ouvrage R.E.R.-S.N.C.F. banlieue, le mur aveugle de la gare, le long de la rue de Bercy, et les dégagements ouverts du côté de l'îlot Corbineau, impose à l'évidence la création d'une nouvelle façade urbaine.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE voté par le Conseil de Paris le 7 juillet 1980



périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PRIVÉS

zone d'habitation, de commerce et divers

espaces libres

hôtel

zone de bureaux et d'équipements tertiaires

- « id » - (constructions basses)

aménagement sur dalle en faveur des piétons

voie couverte

(26) plafond des constructions

ESPACES PUBLICS

immeubles conservés

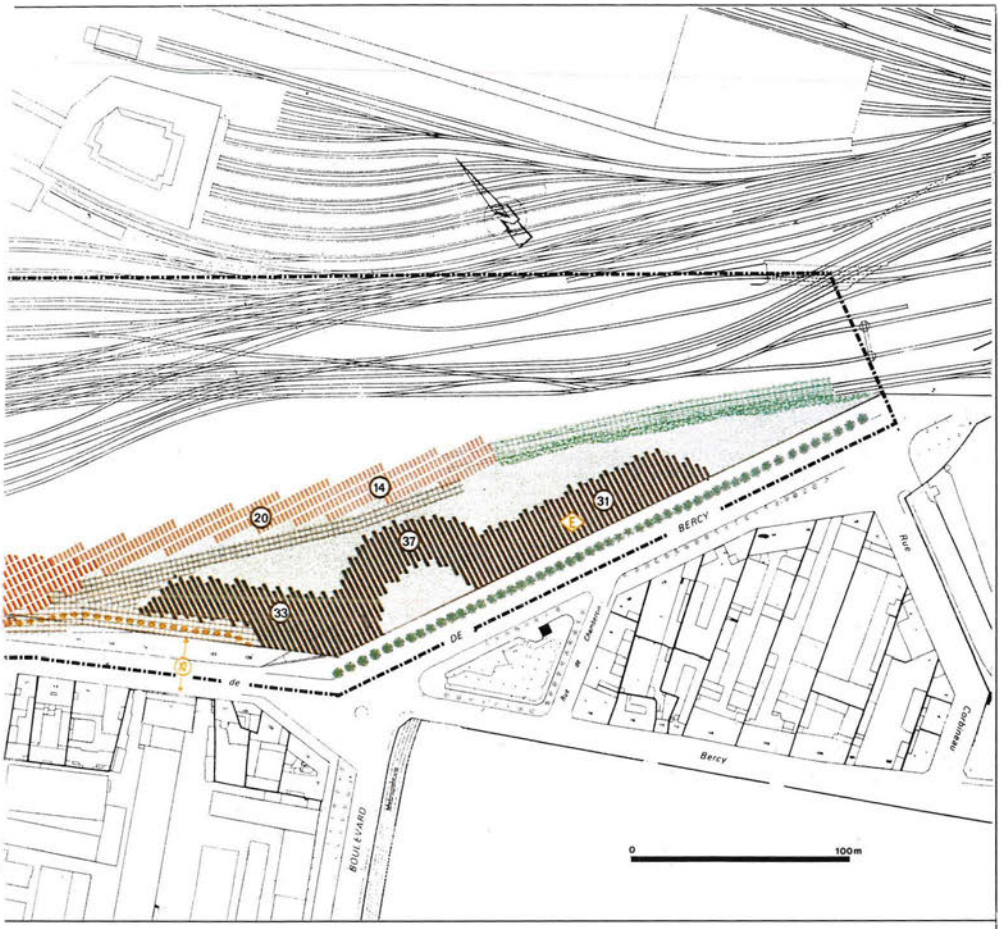
emprise SNCF

zone de services SNCF

- « id » - (constructions basses)

écran végétal

équipement d'accompagnement



voies à créer ou à élargir

passerelles à établir

passage transversal sous voies

plantations existantes

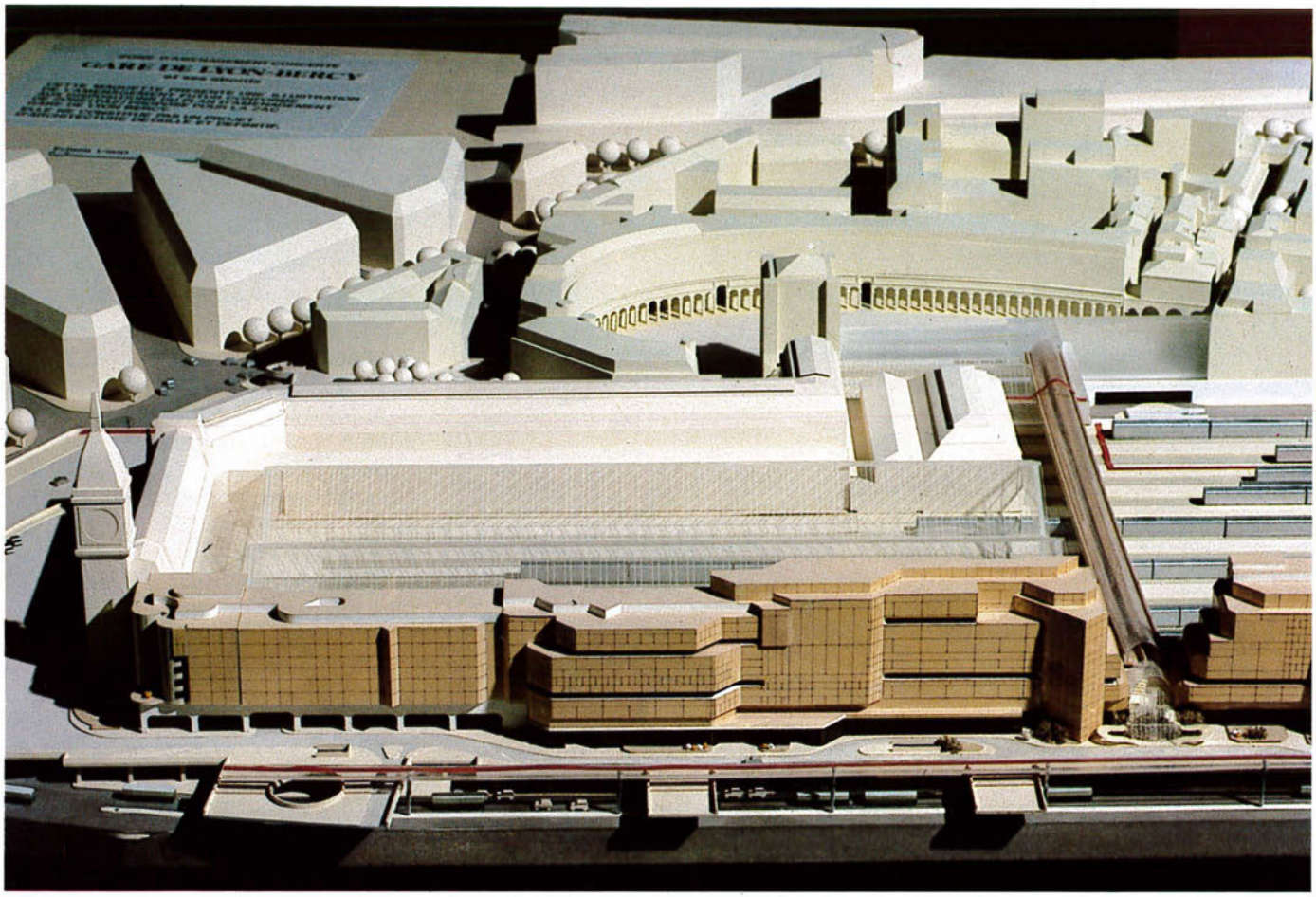
une hauteur un peu plus élevée (37 mètres) dans l'axe du boulevard de Bercy où la présence d'un volume un peu plus affirmé apparaît souhaitable ;

– du point de vue des implantations, plusieurs interruptions nettement marquées seront ménagées dans cet ensemble de constructions : près du passage transversal souterrain, dans l'axe d'un futur passage public établi au-dessus du niveau des voies et qui devrait aboutir à la place haute de l'îlot Chalon, lorsque la restructuration des emprises ferroviaires à cet emplacement sera engagée ; à la coupure de la rue de Rambouillet ; au droit de la rampe de descente d'une liaison piétonne vers la rue de Bercy ; cependant qu'à l'intersection de l'axe du boulevard de Bercy et de la grande liaison oblique menant vers le futur parc, devant le parvis du Centre International des Sports, une petite placette tirant parti de l'accroissement de la profondeur des terrains constructibles, marquera le modelé du bâtiment de logements ;

– du point de vue du traitement architectural enfin, les études préalables qui ont été établies prévoient, par un jeu de façades en saillie ou en creux, d'avant-corps ou de retraits des constructions, de donner une variété et une animation à l'aspect des constructions projetées.

Cette composition animée, marquée par des élévations de hauteur très diverse, recoupée d'interruptions ou de points bas définissant diverses séquences dans cet aménagement, devrait permettre la création d'un paysage urbain de qualité, évitant tout effet de masse et de monotonie et contrastant nettement avec les réalisations implantées de l'autre côté de la rue de Bercy, tout en tenant compte de leur présence.

Au total, depuis le parvis Diderot jusqu'au pont S.N.C.F. franchissant le boulevard de Bercy, les constructions s'ordonneront de la façon suivante :



Ces photos des maquettes (L. Arretche, arch.) établies dans le cadre du P.A.Z. de la Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy (et où figure également, dans le document ci-dessus, l'esquisse de la Z.A.C. Chalon présentée dans les pages suivantes) illustrent les principales intentions du parti retenu pour l'opération :

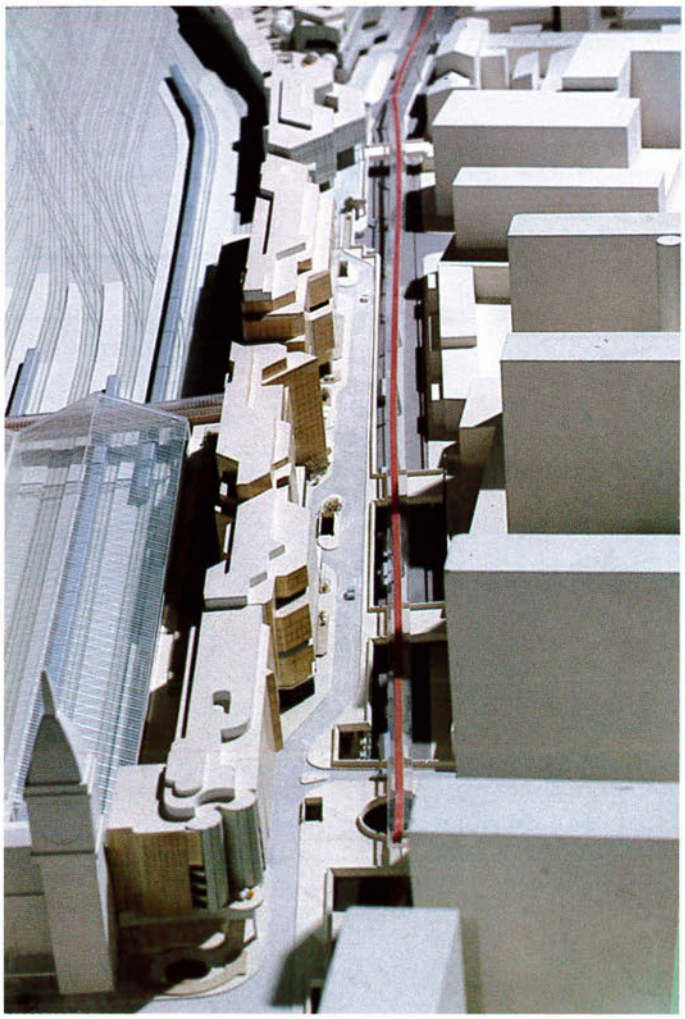
– modération des hauteurs, très inférieures à celles de l'îlot de la Rapée et qui ménagent le dégagement du beffroi de l'horloge de la Gare de Lyon, en se situant au même niveau que les façades actuelles de la gare ;

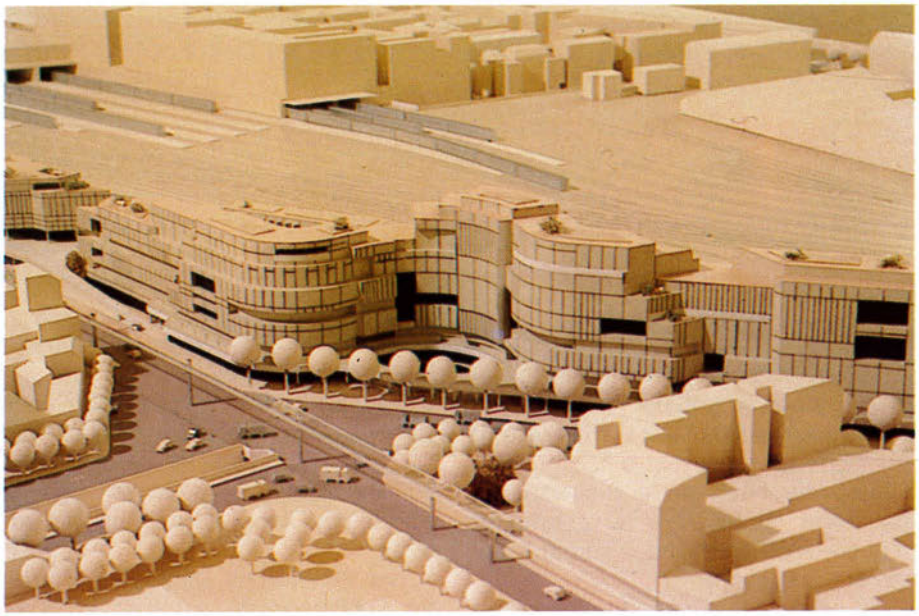
– jeu varié des implantations, des volumes, des plans verticaux, marqué de plusieurs interruptions nettement affirmées, afin d'éviter tout effet du type de celui qui a été reproché à l'ensemble de Maine-Montparnasse ;

– succession de programmes divers (hôtel, bureaux, équipements S.N.C.F., logements) ;

– ouverture du programme d'habitations vers les réalisations de Bercy, composé autour d'une petite placette plantée, à l'aboutissement de la grande perspective du pont et du boulevard de Bercy.

(photos page suivante)





• Au-dessus de la dalle de couverture des ouvrages communs R.A.T.P.-S.N.C.F., un ensemble d'immeubles composé :
– en premier lieu, d'un bâtiment de 7 étages au-dessus du rez-de-dalle, raccordé au bâtiment frontal de la Gare, dont la hauteur reste très inférieure à celle du « beffroi » de l'horloge et qui sera affecté à un hôtel de standing moyen – 2 étoiles – de 300 chambres environ (10 500 m² de plancher), en vue de satisfaire à la demande de la clientèle ferroviaire, dans un quartier où les équipements hôteliers restent insuffisants ;
– à la suite, avec une interruption fortement marquée à l'emplacement du passage supérieur projeté vers la Z.A.C. « Chalon », un ensemble tertiaire composé de deux immeubles pouvant atteindre au maximum huit étages sur rez-de-dalle et représentant 35 000 m² de plancher H.O., soit un programme sensiblement réduit par rapport au contenu de l'agrément obtenu antérieurement pour cette opération par la S.N.C.F. Les besoins en stationnement de ces bureaux seront satisfaits par l'utilisation des places disponibles du parc des tours « Gamma » situées en vis-à-vis.
• Après l'interruption de la rue de Rambouillet où seule sera maintenue la continuité du cheminement sur dalle :
– une construction d'un maximum de 4 étages sur rez-de-dalle, affectée aux services de la S.N.C.F., prolongée par un bâtiment de même destination descendant à deux niveaux, bordant le plateau ferroviaire et qui jouera en outre le rôle d'écran visuel et phonique par rapport à ce dernier. L'ensemble des installations de la S.N.C.F. comportera au maximum 18 600 m² de plancher H.O., y compris 2 000 m² de locaux de commerce et d'animation qui seront implantés sous dalle le long de la rue de Bercy ;
– après une nouvelle interruption des constructions, une suite de bâtiments, comprenant deux ailes d'inégales longueurs, reliées par un élément central en demi-cercle, ouvert sur une place basse. La hauteur très différenciée de cet ensemble varie de 7 à 10 étages, l'élévation la plus importante se situant à la convergence du boulevard de Bercy et de l'axe de composition des espaces extérieurs du Centre International des Sports de Paris et de cheminement futur vers le parc. Conformément aux orientations générales du secteur et en raison du voisinage de l'îlot Corbineau, dont la rénovation ultérieure est envisagée, et de celui du parc urbain, ces constructions seront affectées à l'habitation (370 logements correspondant à 39 000 m² de plancher H.O. environ). Cet immeuble comportera des localisations commerciales en rez-de-chaussée, ainsi qu'un équipement public à caractère social, telle une halte-garderie.

L'animation de la rue et du boulevard de Bercy sera assurée notamment par la création sous dalle de commerces aux abords des zones de circulation et de transit des voyageurs – 2 000 m² de plancher sont réservés à cet effet – ; au-delà 1 500 m² de plancher sont affectés à la réalisation, au rez-de-chaussée de l'ensemble d'habitation, de locaux commerciaux, ainsi qu'à l'équipement public social envisagé.

Le passage transversal sous les voies, élément du dispositif d'aménagement de la Z.A.C. et partiellement pris en compte par son bilan, a été réalisé au prix de travaux spectaculaires. Il débouche rue de Chalon (photo ci-contre en bas à droite), où le dégagement des espaces publics nécessaires au fonctionnement de la gare et du quartier a depuis lors été entrepris, en conformité avec la projet de la Z.A.C. Chalon qui renforce cette intention.

Les sujétions du site ont fait l'objet d'un examen approfondi.

• Les dispositions visant à l'isolement phonique des locaux d'habitation à l'égard des bruits de la circulation du boulevard de Bercy – au demeurant d'importance moyenne – seront strictement appliquées.

• En ce qui concerne le bruit résultant du trafic du chemin de fer qui s'effectue à vitesse réduite sur un plateau ferroviaire de très grande dimension et qui se concentre surtout sur les voies les plus éloignées des réalisations envisagées, deux types de mesures spécifiques ont été retenues :

– les bâtiments des services S.N.C.F., qui s'interposent le long du plateau ferroviaire, tout en respectant naturellement les règles de prospect, seront poursuivis aussi loin que les caractéristiques des voies le permettent. Au-delà, un dispositif formant écran, composé d'un masque continu vertical et d'un retour « en toit » sera implanté en bordure du domaine S.N.C.F. jusqu'à l'aplomb du pont ferroviaire franchissant la rue de Bercy.

Naturellement, l'implantation des constructions en bordure du boulevard de Bercy sera limitée de manière à éviter les nuisances possibles vers la pointe de l'îlot à l'extrémité de cet écran.

– ces dispositions seront complétées par l'obligation de procéder à l'isolement phonique des façades des immeubles d'habitation qui resteraient soumises au bruit. Les exigences opposables aux constructeurs, qui se réfèreront à des normes établies à partir de mesures en site urbain des Gares, adaptées à la situation et au trafic ferroviaire des lieux, sont portées au règlement de la Z.A.C.

En ce qui concerne la circulation automobile et en attendant la mise en place du dispositif général prévu au schéma de secteur, notamment à l'occasion de la future rénovation de l'îlot Chalon, le trafic de la rue de Bercy reste essentiellement organisé pour la desserte des riverains et pour les véhicules de transport collectif (bus et taxis) à destination de la Gare. A l'exception du programme de logements qui respectera la norme habituelle de garages, les autres éléments du projet ne comporteront pas la création de places de stationnement nouvelles et utiliseront les équipements existants, notamment dans l'îlot de la Rapée.

En ce qui concerne les piétons, et en dehors de leur passage le long de la rue de Bercy, sous le hall de la S.N.C.F. et dans le grand axe transversal sous les voies, un cheminement, admettant les accès de service et de sécurité des immeubles riverains, est établi au niveau de la dalle (environ 38 m N.G.F.). Ainsi, à partir du parvis Diderot, une voie piétonne ouverte au public se développera tout au long de la plateforme qui forme le « toit » de l'ouvrage commun R.E.R. – Gare de banlieue et se raccordera progressivement au trottoir de la rue de Bercy. Au surplus, deux passerelles – s'ajoutant à celles qui desservent actuellement les locaux et le parc de stationnement souterrain de la tour « Gamma » – seront réalisées à partir de ce cheminement, en franchissement de la rue de Bercy vers l'îlot des réalisations tertiaires « Bercy-Rapée ». La première, située au droit de la Tour Ibis, a pour objectif d'assurer des relations de plain pied entre la Gare – et les réalisations de la Z.A.C. – et les immeubles de bureaux de l'îlot Bercy-Rapée et de désenclaver les logements et les équipements de la rue Villiot. La seconde passerelle, bénéficiant du recul des constructions de l'îlot Kodak sur la rue de Bercy, permettra les cheminements des piétons depuis la Gare en direction du Sud, et notamment vers le futur Centre International des Sports. Lors du réaménagement ultérieur du secteur des « Anciens Combattants » elle ouvrira une continuité des cheminements vers le boulevard de Bercy. Le coût de ces passerelles est également pris en charge par l'opération d'aménagement.

PROGRAMME DE LA Z.A.C. GARE DE LYON-BERCY
à la date de Juin 1981

Habitations : environ 370 logements dont 160 logements aidés.

Bureaux et équipements tertiaires : 39.000 m²

Commerces : 1.200 m²

Hôtel : 11.000 m², soit 300 chambres environ

Locaux de services S.N.C.F. : 18.600 m²

Equipements publics :

• Equipement social
– 1 halte-garderie

• Equipements divers
– 2 nouvelles passerelles
– 1 passage public transversal sous la gare de Lyon

Organisme aménageur : S.N.C.F.
(Société Nationale des Chemins de Fer Français)

ZAC CHALON

La Z.A.C. « Chalon » constitue après celle de la « Gare de Lyon-Bercy » le second élément du dispositif d'urbanisme que la Ville de Paris cherche, pièce par pièce, à mettre en œuvre dans cette partie de la capitale, conformément aux lignes directrices définies par le Schéma Directeur de Paris et par le Schéma de Secteur Seine-Sud-Est.

Les motifs de cette intervention sont d'une particulière évidence et se sont affirmés, de manière de plus en plus claire, au cours des dernières années.

• Il s'agit, tout d'abord, d'assurer à la Gare de Lyon de meilleures conditions d'accès et d'environnement et de lui ménager les possibilités d'extension que requièrent le développement de son trafic et la modernisation de ses fonctions et de son mode d'exploitation ; de ce point de vue, cette opération d'urbanisme dépasse le seul niveau de l'intérêt de la Capitale, et présente une portée de caractère national, voire international : la mise en service du Train à Grande Vitesse (T.G.V.), dont les quais de départ et d'arrivée se situent précisément sur les voies les plus proches de l'îlot Chalon, illustre et accentue cet impératif et démontre de manière particulièrement claire, s'il en est besoin, cette affirmation.

• Il s'agit, ensuite, de procéder à la rénovation nécessaire de l'un des îlots les plus insalubres de la Capitale puisque, selon l'enquête effectuée en 1975, 66 % des surfaces hors œuvre des constructions se trouvaient en mauvais état ou en état très dégradé, très vétuste et insalubre et que, suivant le recensement opéré à la même époque, 32,6 % seulement des logements étaient pourvus de W.C. particuliers contre 70 % en moyenne à Paris.

C'est d'ailleurs en raison de ce double ordre de considération que le Conseil de Paris avait déjà eu à connaître de ce dossier, puisque, le 17 décembre 1976, il avait invité le Préfet de Paris à demander la création de cette Z.A.C. et approuvé les grandes orientations d'urbanisme et de programme qui lui avaient été proposées.

La réforme du statut de la Ville, la mise en place de la nouvelle Municipalité, la nécessité pour cette dernière de porter dans un premier temps son at-

tention et son effort sur la révision des opérations engagées ou sur le point de l'être, l'importance de la charge financière enfin de cette opération, ont amené à retarder quelque peu la mise en œuvre de cette ultime délibération de l'ancienne Assemblée Municipale sur un grand dossier d'urbanisme.

Mais la préoccupation d'un réaménagement de l'îlot Chalon n'a jamais cessé de figurer parmi celles de la Ville et il convenait donc d'en décider la relance.

Le projet établi reste conforme pour l'essentiel aux orientations antérieures. Toutefois la poursuite et l'approfondissement des études et leur traduction sous la forme réglementaire d'un P.A.Z. ont naturellement conduit à modifier certains éléments de ce dispositif d'urbanisme.

I – Les données de l'aménagement

A. La situation de l'îlot Chalon

Le périmètre de la Z.A.C. conserve les limites qui lui avaient été antérieurement définies et qui sont formées par le boulevard Diderot, l'avenue Daumesnil, la rue de Rambouillet et la rue de Chalon. Toutefois, alors que, comme il est désormais habituel en matière de Z.A.C., c'est l'axe des voies qui est retenu comme limite dans les trois premiers cas, la Z.A.C. projetée engloberait en totalité l'assiette actuelle de la rue de Chalon et se trouverait donc en contiguïté immédiate de l'actuel parvis de la Gare. Ainsi définies, les emprises de cette Z.A.C. couvrent environ 9 ha. Sur ce total les surfaces de voirie représentent approximativement 2,3 ha ; celles qui appartiennent aussi à la Ville de Paris (indépendamment de divers lots de copropriété) 0,5 ha ; et celles dont la S.N.C.F. détient la propriété 3,3 ha ; l'importance de ce dernier chiffre s'explique par le fait que la S.N.C.F., depuis de nombreuses années, a souhaité se réserver la possibilité d'une extension du plateau de ses voies sur une bande d'environ 40 mètres à partir de la limite actuelle de ses installations et a, par conséquent, procédé à l'acquisition d'une très large part des terrains en cause. On constate, au total, que les terrains relevant de collectivités publiques représentent près des deux tiers de la surface de l'îlot. Il s'agit là bien évidemment d'un atout important pour la conduite de cette opération.

Cet îlot se compose aujourd'hui d'un domaine bâti extrêmement dégradé, à l'exception des franges bordant le boulevard Diderot et l'Avenue Daumesnil. Il accueille une population de plus en plus majoritairement composée de travailleurs migrants en provenance d'Afrique noire. Les chiffres qui résultent des recensements récents traduisent une baisse très forte de la population de l'îlot : 4 600 en 1968 ; 3 565 en 1975, mais, compte tenu du type d'occupation actuel, on ne peut leur accorder une valeur certaine. Les logements sont nombreux : de l'ordre de 2 000, mais de très petite taille et très pauvres en équipements.

B. Les contraintes du projet

Ainsi qu'il a été souligné depuis le début, l'aménagement de l'îlot Chalon ne peut être conçu pour lui même et en lui même, et en fonction de ses seules caractéristiques propres. Il doit prendre en compte les impératifs que lui dicte la proximité de cet exceptionnel pôle de transports que forme la Gare de Lyon, à l'échelle non seulement parisienne, mais nationale et internationale. Deux exigences en découlent :

• Tout d'abord, il est nécessaire d'assurer à la Gare, sur son flanc Nord-Est, un vaste dispositif de desserte et de circulation :

– un large espace piétonnier au débouché du grand hall transversal établi sous le plateau des voies, au niveau

même de la rue, dont l'intérêt et les caractéristiques ont été commentés à propos de la Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy,

– des aires de dépose rapide pour les voyageurs se rendant à la gare (taxis, véhicules particuliers),

– des capacités de stationnement de moyenne ou longue durée pour les usagers de la gare et des équipements qui doivent l'accompagner.

Alors que s'accroît le nombre des « jours de pointe » à la gare de Lyon et que s'aggravent les problèmes que l'usager éprouve pour y parvenir ou pour s'en échapper, l'aménagement de l'îlot Chalon doit de toute évidence aider à la solution du problème.

• Ensuite, il est indispensable de **ménager la possibilité pour la S.N.C.F. de procéder ultérieurement à un élargissement du plateau des voies** sur une bande de 40 mètres mordant sur l'actuelle rue de Chalon et la frange Sud de l'îlot.

Cette extension que rend nécessaire, à terme plus ou moins éloigné le développement du trafic de la Gare de Lyon, ne peut cependant pour le moment faire l'objet d'une programmation précise dans le temps ou d'un engagement financier ferme. Elle ne peut donc figurer parmi les travaux prévus dans la Z.A.C. Chalon. Mais il n'est pas davantage possible, compte tenu notamment de l'organisation parcellaire de l'îlot et de ses conditions de desserte, de procéder à son remodelage sans intervenir sur les emprises que concerne l'agrandissement futur des voies ferrées.

Il est donc proposé de libérer ces emprises et d'y apporter les aménagements indispensables, notamment en ce qui concerne les infrastructures de voirie, mais de manière telle qu'elle réserve et, dans une certaine mesure, qu'elle prépare pour plus tard, la capacité pour la S.N.C.F. d'étendre le plateau de ses rails sur cette bordure de l'îlot.

La limite Sud de l'îlot Chalon, en bordure immédiate des voies de la S.N.C.F. et des quais qui accueillent le T.G.V., présente aujourd'hui un aspect très vétuste et destructuré.

Il faut donc que le dispositif d'aménagement soit conçu de telle sorte que les réalisations nouvelles :

• dans un premier temps, s'accommodent de l'existence d'une emprise réservée à la S.N.C.F. utilisée notamment pour le débouché des aires de dépose et de stationnement, mais sur laquelle elle n'aura pas encore procédé à l'extension de son plateau ferroviaire ;

• puis dans un second temps, se prêtent à cette réalisation, lorsqu'elle sera entreprise, avec le minimum de modification des constructions effectuées.

II – Le parti d'urbanisme

Il présente les principales caractéristiques suivantes :

• Une opération mixte combinant le maintien d'immeubles existants à une volonté de rénovation :

Le parti d'une démolition totale et d'une restructuration intégrale de l'îlot Chalon, tel qu'il avait été imaginé autrefois a été très nettement abandonné en 1976. Il apparaissait clairement en effet que tout le domaine bâti de cet îlot ne méritait pas un traitement aussi drastique et qu'il convenait d'associer la conservation et, dans certains cas, la réhabilitation d'une partie de ce domaine à la disparition complète des éléments les plus dégradés de ce tissu. Le premier choix de ce dossier, et l'un des plus importants, concerne donc la délimitation proposée à cet égard.

• Du point de vue de la conservation, il s'agit essentiellement :

– des bâtiments de bonne qualité qui forment la façade de l'îlot sur le boulevard Diderot et l'avenue Daumesnil, à peu près jusqu'à la hauteur du passage Brunoy ;

– de quelques immeubles « en retour » sur les rues Hector Malot, Jean Bouton, Guillaumot et sur le passage Gatbois ;

– de quelques édifices isolés, mais qu'aucune raison sérieuse n'impose de détruire, le long de la rue de Rambouillet ;

– enfin, des équipements publics que forment l'école primaire et le siège des commandes centralisées de la S.N.C.F.

Le Conseil de Paris avait écarté à la fin de 1976 l'hypothèse d'une réhabilitation de l'ensemble homogène de pe-

Au contraire l'avenue Daumesnil comporte dans sa partie Ouest un ensemble de constructions solides, de qualité convenable datant pour la plupart de la fin du XIX[e] siècle, et assez homogènes, malgré la construction, au cours de la décennie antérieure, d'un immeuble de bureaux (au fond de la photo) peu accordé par sa hauteur, son implantation et son style, à l'environnement existant. Ces immeubles seront conservés.

tits immeubles de 3 à 4 étages bordant les très étroits passages (environ 4 mètres de large) Brunoy et Raguinot. Il avait cependant retenu l'idée d'éviter une disparition totale de ce tissu caractéristique, qui n'est pas dépourvu d'intérêt architectural, même s'il est actuellement mal équipé, et qui offre un peu ce caractère de « maison de ville » que l'on cherche à préserver ou à reconstituer dans les « hameaux et villas » que comporte la capitale. Cette intention n'a pas été abandonnée mais la poursuite des études a conduit à en limiter et à en concentrer la traduction, autour des deux placettes hexagonales marquant ces passages, en un petit noyau assez caractéristique de ce quartier et qui peut, après réhabilitation, présenter un certain charme et un effet « pittoresque » dont on ne peut négliger l'intérêt à l'occasion de cette rénovation. Cet ensemble représente aujourd'hui de l'ordre de 150 logements, mais très exigus et peu équipés ; s'il leur est apporté les éléments de confort indispensables, ce chiffre tombera à un niveau très inférieur (de l'ordre de 40 à 50 logements). En tout état de cause, leur disparition totale ne permettrait pas de dégager une constructibilité supérieure.

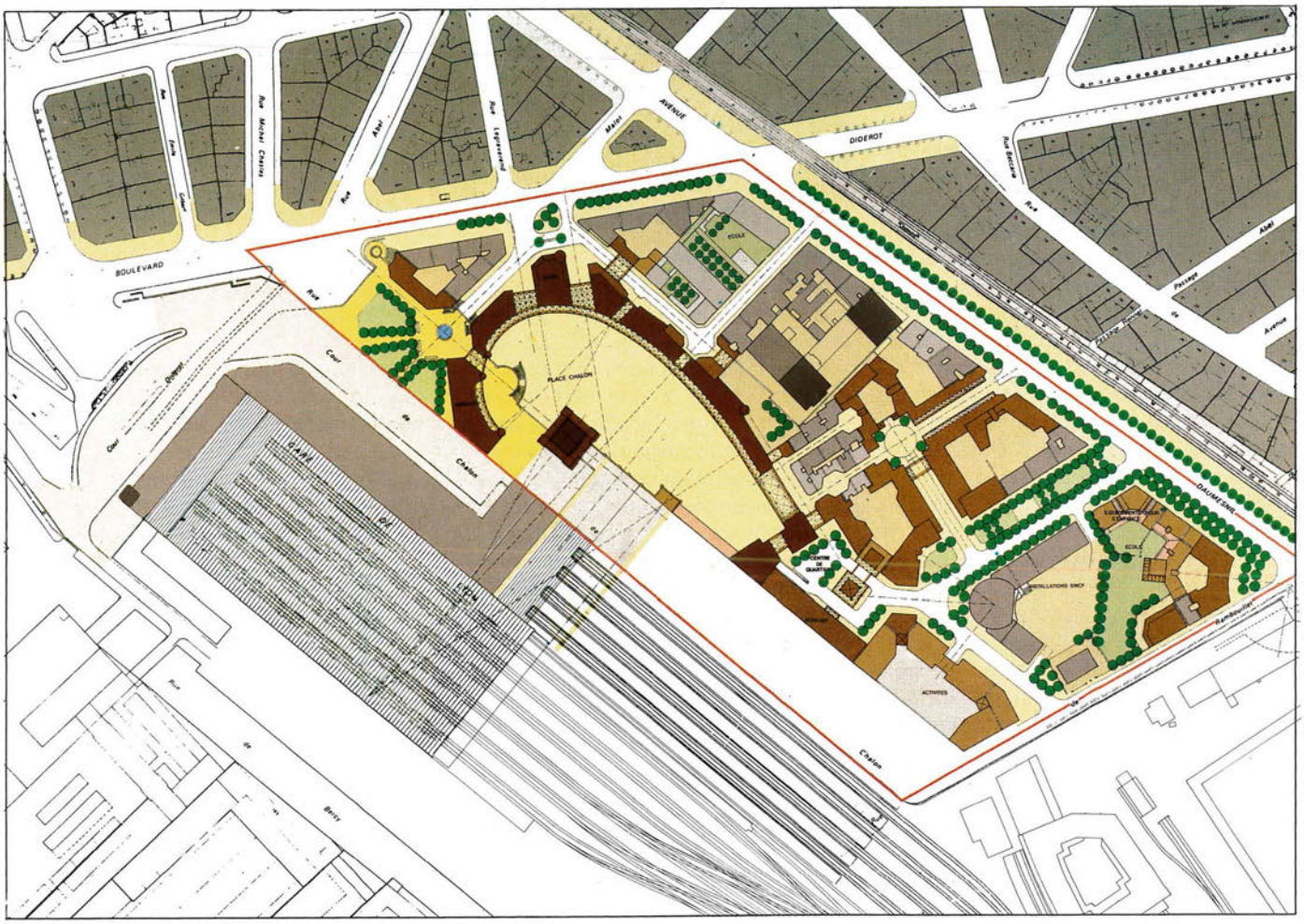
La rénovation complète du domaine bâti existant porte, au contraire, principalement sur toute la partie sud de l'îlot. Les contraintes imposées par le remodelage de la Gare de Lyon, et notamment la volonté de dégager l'espace nécessaire à l'extension ultérieure du plateau des voies, la recherche de capacités accrues de stationnement, de desserte et de cheminement des piétons sont autant de motifs qui conduisent à la démolition des immeubles, au demeurant de qualité médiocre, qui bordent la rue de Chalon jusqu'à son croisement avec le boulevard Diderot. D'ailleurs, au cours des récentes années, et en préfiguration de l'aménagement de l'îlot Chalon, la S.N.C.F. a déjà entrepris la libération d'une partie de ces emprises pour y établir un parking provisoire. Le mauvais état de la plupart des constructions actuelles conduit également à une restructuration complète de la façade de l'îlot sur l'avenue Daumesnil à partir de l'immeuble de bureaux de construction récente jusqu'au carrefour avec la rue de Rambouillet. Il est, d'autre part, nécessaire, tout en conservant la trame générale de l'îlot, d'élargir les principaux cheminements qui conduisent vers la Gare de Lyon à partir de l'avenue Daumesnil et de reprendre le tracé du passage Raguinot qui ne débouche aujourd'hui sur cette avenue que par un goulet très étroit, et surtout celui du passage Gatbois qui devrait être nettement élargi (30 mètres), et permettre la création d'une grande allée plantée.

Au total, le bilan des surfaces susceptibles d'être conservées et de celles qui seraient appelées à être démolies s'établit approximativement de la manière suivante pour ce qui concerne les parcelles occupées par des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités privées :

	Maintenues	Rénovées
Emprise au sol	12 500 m²	45 000 m²
m² H.O.	59 000 m²	90 000 m²
Logements	590	1 300

L'îlot Chalon est découpé par de très étroits passages bordés par des immeubles qui comprennent des logements particulièrement mal équipés et de petite taille. Si le tracé de ces petites voies est repris dans le plan de réaménagement, la rénovation de l'essentiel de ce tissu est indispensable.

ÉTUDE DE PLAN MASSE de caractère indicatif



Il convient d'ajouter aux surfaces conservées celles de l'école primaire (2 800 m² d'emprise et 3 300 m² de surface hors œuvre) et l'essentiel du centre de commandes du réseau Sud-Est de la S.N.C.F. (3 600 m² d'emprise et 16 000 m² de surfaces hors œuvre).

• La création d'une vaste place publique :

Cette volonté d'urbanisme forme depuis l'origine l'un des traits fondamentaux de la proposition d'aménagement présentée et l'élément majeur autour duquel s'ordonne la rénovation de l'ensemble de l'îlot.

Cette place s'établit au débouché du hall transversal de la Gare et communique de plain-pied avec lui (au niveau 33 N.G.F.). Tout le réseau des circulations piétonnes y aboutit, convergeant tant de la Gare que de l'ensemble des voies rayonnant dans le reste de l'îlot. Cette place, entièrement piétonne et à laquelle il est proposé de donner un dessin très affirmé, en forme de semi-ellipse, serait bordée d'arcades abritant des commerces et de larges porches assurant la liaison avec le quartier voisin. Elle fournirait, en l'exprimant fortement du point de vue formel, tout à la fois un nouveau parvis de la Gare de Lyon et le cœur du nouvel îlot Chalon. Un ensemble bâti continu (5 à 7 étages environ) d'immeubles d'une architecture relativement ordonnée viendrait délimiter cet espace public et serait consacré à des activités tertiaires ou à des logements, ainsi qu'à un hôtel, du côté du boulevard Diderot. Dans un souci de composition urbaine, il est également proposé de marquer le fond de cette place par un élément de hauteur un peu plus importante, mais ne pouvant dépasser une douzaine d'étages et qui constituerait, sur cette face de la Gare de Lyon, à la fois un rappel du célèbre campanile qui en marque

Le parvis Chalon de la Gare de Lyon où se situent certains des principaux accès à la Gare Grandes Lignes est aujourd'hui de dimension très réduite. Il devrait être agrandi et prolongé au-dessus de la nouvelle rue de Chalon qui donnera accès à un important parc de stationnement.

l'image et une structure susceptible tout à la fois d'accueillir certains services liés à la présence de la Gare (salles de conférences ; activités diverses) et de permettre des liaisons verticales entre les différents niveaux de l'opération et notamment entre la place nouvelle et le parvis Chalon-Diderot.

Sur cet espace central, dégagé au cœur de l'aménagement, vient déboucher tout le réseau des cheminements qui découpent l'îlot profondément recomposé, mais à partir de la trame ancienne du quartier, et principalement réservés à la circulation des piétons. Ces diverses rues et impasses, ponctuées de « placettes », constituent un ensemble de voirie d'un dessin traditionnel, rayonnant vers la place nouvelle et offrent avec elle un contraste d'échelle et d'espace dont il peut être tiré un parti intéressant sur le plan architectural et urbain.

• Le remodelage du reste de l'îlot :

Les options déjà décrites engagent naturellement, de façon déterminants l'essentiel du dispositif d'urbanisme pour les autres parties à reconstruire de l'îlot Chalon. La conservation de certains immeubles, la création de la place, le respect de la structure générale de l'îlot conduisent à un parti d'implantation assez simple des constructions futures, en bordure de la maille des voies publiques existantes ou à créer, et prenant en compte leurs caractéristiques. Les immeubles nouveaux respecteront donc la volumétrie générale de l'environnement : un peu plus élevés (5 étages) le long de l'avenue Daumesnil, où il convient de reconstituer une façade urbaine, de hauteur plus réduite (3 étages) en bordure des rues et passages menant vers la grande place. La partie Est de l'îlot réclame toutefois un remodelage plus fondamental. Mais, cette partie de l'opération, plus libre par rapport à l'existant est également plus contrainte par le futur. Il lui faut en effet être conçue de manière à réserver l'opération d'extension du plateau ferroviaire, mais aussi à s'accommoder de la période plus ou moins longue pendant laquelle cette opération ne sera pas encore réalisée, et enfin à se prêter sans problème excessif au remodelage qui sera nécessaire à ce moment.

Il est donc proposé :

– de réserver la bande « dite des 40 mètres », concernée par cette extension future du faisceau des voies ferrées, où serait simplement aménagée une aire servant à la desserte et aux services de la S.N.C.F. La couverture de cet ensemble par le plateau S.N.C.F. dans une phase ultérieure de la modernisation de la Gare de Lyon doit simplement être ménagée ;

– de créer, en bordure de cet espace et tourné vers le futur quartier, un ensemble bâti continu, de hauteur moyenne où pourraient trouver place des activités de caractère tertiaire liées à la Gare, éventuellement certains programmes particuliers de logements (par exemple pour le personnel de la S.N.C.F.) et, en tout cas, un ensemble de locaux destinés à des entreprises industrielles et artisanales ;

– de dégager une petite placette formant une articulation entre ces réalisations, parallèles au faisceau des voies, et l'ensemble du dispositif de l'îlot qui

Certains éléments des placettes hexagonales qui marquent les passages Brunoy et Raguinot paraissent mériter d'être conservés et réhabilités, afin de conserver le noyau le

plus intéressant et le plus représentatif de l'ancien tissu de cet îlot appelé à une profonde rénovation.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE voté par le Conseil de Paris, le 17 novembre 1980.

périmètre de la Z.A.C.

ESPACES PRIVÉS

- zone d'habitation, de commerce et divers
- hôtel
- zone d'activités
- zone de bureaux d'équipements tertiaires et de services
- - « id » - (constructions basses)
- espaces libres

- constructions à l'alignement
- passages couverts ou galeries
- passages sous porche
- (21) plafond des constructions à rapporter à la surface de nivellement de l'îlot
- passage ouvert au public
- immeubles conservés

ESPACES PUBLICS

- zone de services SNCF existants
- extension de la gare et des voies SNCF
- aménagement en faveur des piétons au niveau des rues
- - « id » - au niveau du parvis de la gare
- passage transversal
- (19) voies à créer ou à élargir
- alignement indicatif
- passage sous porche
- aires souterraines de services et de stationnement

plantations existantes

équipement existant

équipements projetés

1 équipements scolaire et sportif
équipement pour l'enfance

2 extension d'équipement

3 équipements administratifs

voie souterraine

lui est perpendiculaire, ainsi qu'avec la grande place publique ; des équipements nécessaires au quartier (du type bureau de poste ; centre de Sécurité Sociale, etc.) pourraient y être implantés.

Quant aux équipements publics de la Ville, scolaires et sociaux, il a semblé que leur meilleure localisation, afin qu'ils soient utiles non seulement au futur îlot Chalon mais aux parties voisines du 12e arrondissement, était formée par l'angle de l'avenue Daumesnil et de la rue de Rambouillet.

• Une organisation nouvelle des infrastructures de voirie :

L'approfondissement des études qui avaient été antérieurement décrites au Conseil de Paris a conduit sur ce point à une évolution substantielle des conceptions initiales. L'extension future des installations ferroviaires, la création de la place au débouché du large passage transversal établi au-dessous du plateau des voies ont bien évidemment pour effet la disparition de l'actuelle rue de Chalon. Dans les indications du schéma antérieur, celle-ci avait donc été reconstituée en la décalant d'environ 40 mètres et en lui conférant un tracé souterrain, de manière à ménager une liaison piétonne directe entre la place et le passage transversal. Celui-ci forme en effet non seulement le principal axe de fonctionnement de la Gare dans son état futur mais aussi une liaison de caractère public entre l'îlot de la Rapée et l'îlot Chalon et, au-delà, le cœur du 12e arrondissement. Pour atteindre dans les meilleures conditions cet ensemble d'objectifs, il est finalement apparu plus judicieux de dissocier davantage et dans l'intérêt de la Ville, comme dans celui de la S.N.C.F., la desserte de la Gare proprement dite de celle de l'îlot Chalon rénové.

Le schéma de circulation, qui, à ce stade de la procédure, ne présente naturellement qu'un caractère indicatif, mais que les dispositions réglementaires du P.A.Z. rendent possible sans l'imposer ni interdire toute variante, repose donc sur les principes suivants :

• En ce qui concerne la desserte de la Gare de Lyon, il est proposé :

– de créer sous la grande place publique centrale un parc de stationnement d'environ 800 places destiné aux usagers de la S.N.C.F. pour une courte ou une moyenne durée (les besoins de garage des constructions bordant cette place ovale devraient également trouver leur satisfaction dans la réalisation de cet équipement qui, sur trois niveaux, offrirait ainsi un total de 1 150 places) ;

– de dégager, en bordure même des installations ferroviaires actuelles, une aire d'accueil, largement dimensionnée, et se prêtant à toutes les formes d'accès à la Gare au niveau des rues actuelles (taxis ; voyageurs accompagnés ; voyageurs avec bagages ; autocars, etc.). A partir de ces espaces situés approximativement aux niveaux 33 et 28 N.G.F., il sera possible aux usagers, soit de gagner le parking précédemment évoqué, puis de rejoindre à pied, au moyen de circulations verticales, le passage transversal ou les autres niveaux de l'aménagement, soit de quitter la gare par la rue de Rambouillet vers l'avenue Daumesnil ou vers les quais rive droite ;

– d'assurer, bien évidemment, l'accès et le débouché de ce parc de stationnement et de ces aires d'accueil :

• l'arrivée s'effectuerait du Sud, à partir du passage établi sous le parvis Diderot de la Gare de Lyon en prolongement du passage Genty et, à long terme, du pont devant dédoubler le pont d'Austerlitz ; du Nord, à partir de la rue Hector-Malot ;

• la sortie aurait lieu sur une voie située dans la « bande des 40 mètres » et réservée pour les besoins actuels et futurs de la S.N.C.F. ; montant progressivement jusqu'au niveau du sol,

elle déboucherait à l'intersection de la rue de Rambouillet sur un carrefour sans feux, considérablement élargi par rapport à la situation actuelle, et à partir duquel un « éclatement » de ces flux de circulation serait possible : soit vers le Nord-Est par la rue de Rambouillet, mise en sens unique, pour rejoindre l'avenue Daumesnil ; soit vers les quais rive droite ; soit vers la rue de Bercy, le long du flanc Sud de la Gare de Lyon pour les taxis venant se « recycler » pour prendre en charge les usagers débarquant des trains,

• le fonctionnement de la part du parc de stationnement réservée aux constructions d'hôtel, d'équipements tertiaires et de logements, riveraines de la place, implique en outre la création d'un accès spécifique à partir de la rue Hector Malot et d'une sortie vers le débouché de l'actuel passage Raguinot ;

– de permettre une intégration convenable de ces réalisations d'infrastructures à leur environnement ; à cet égard, il est proposé de couvrir la voie d'accès aux aires de desserte et de stationnement de la Gare par une dalle située au même niveau que l'actuel parvis Chalon (38 N.G.F.) et l'agrandissant de manière très notable, bien que la présence d'un bâtiment nouveau soit indispensable pour refermer et affirmer la composition urbaine de la place. Cette sorte de grande terrasse, établie à environ 5 mètres au-dessus de la place ovale et communiquant avec celle-ci par un jeu de rampes et d'escaliers, peut permettre à la S.N.C.F. de prolonger, sous verrière, les grands halls de la gare actuelle, en prévision de la future extension du plateau ferroviaire qui rendra indispensable un tel aménagement.

Ce principe d'organisation de la desserte de la gare dont il convient de répéter qu'il ne s'agit pas d'arrêter dès à présent les dispositions détaillées, mais qui ne pouvait pas ne pas être évoqué à l'occasion de ce projet de la Z.A.C. Chalon, puisqu'il en conditionne plusieurs des éléments, a pour effet principal, de créer au flanc Nord-Est de la

←

Une première opération engagée par la S.N.C.F. rue de Chalon a permis de dégager un parc de stationnement de surface à l'endroit de la future place. Cette intervention urgente a en quelque sorte constitué une première phase de mise en œuvre de l'aménagement général de l'îlot. A l'avenir, la circulation et le stationnement des véhicules s'effectueront en sous-sol et le passage public transversal débouchera sur un vaste espace piétonnier qui formera le principal parvis de la nouvelle Gare de Lyon.

Gare de Lyon un très vaste parvis sur deux niveaux : celui de la grande place au niveau des rues ; celui de la « terrasse » Chalon supérieure d'environ 5 mètres au précédent. La Z.A.C. « gare de Lyon-Bercy », précédemment commentée, s'organisait quant à elle en fonction d'une affectation prioritaire de la rue de Bercy aux divers modes de transport collectif (taxis et autobus) desservant la Gare.

Il est clair de la sorte que, la Gare de Lyon, autrefois enserrée, pour ne pas dire étouffée, dans le tissu urbain qui l'environne, pourra trouver, grâce au concours de la Ville, les espaces qui sont nécessaires à son développement et à son fonctionnement, au-delà des seuls grands ouvrages souterrains qui y ont été récemment réalisés.

Ce nouveau dispositif d'aménagement et de circulation maintient une possibilité d'accès automobile depuis le parvis Diderot et par là vers le parvis Chalon. Cependant, sans préjuger des mises au point qui devront résulter d'études de détail, il est clair que ce complet remodelage de la Gare avec la réalisation de l'ouvrage commun S.N.C.F. banlieue-R.E.R. le long de la rue de Bercy, l'ouverture du passage transversal sous les voies, la création de la grande place publique et de son parc de stationnement souterrain, sont autant de facteurs qui devraient limiter principalement l'usage de cette faculté, pour ce qui concerne surtout le parvis Chalon, à des cas particuliers (handicapés, personnalités, etc.), ou à des circonstances exceptionnelles (périodes de pointe, incident de circulation, etc.). La réalisation d'une trémie permettant depuis le débouché du passage sous le parvis Diderot d'accéder au parvis Chalon, plutôt que de gagner les aires de dépose et le parc de stationnement sous la place, n'est donc pas exclue ; elle pourrait d'ailleurs trouver place hors de la Z.A.C. Chalon, sur les emprises actuellement affectées à la S.N.C.F. qui se trouvent, il est vrai, incluses dans la Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy. Quoiqu'il en soit, il est certain que cette possibilité, qui doit faire l'objet d'études techniques complémentaires, ne devrait présenter qu'une importance secondaire par rapport aux dispositions de desserte de la Gare qui ont été précédemment décrites.

• En ce qui concerne la desserte du futur quartier Chalon, elle s'organise à partir de trois « boucles » directement branchées sur la voirie publique qui entoure l'opération :

– La première est créée à partir de la voie nouvelle qui s'appuie sur le passage Gatbois et se retourne ensuite pour déboucher sur la rue de Rambouillet. Cette boucle permet un accès permanent au petit centre de quartier situé au Sud-Est de la place Chalon et offre des possibilités d'accès éventuelles aux rues avoisinantes aménagées en faveur des piétons dans tous les cas où cela est nécessaire.

– La seconde utilise les rues Guillaumot et Jean Bouton et permettra notamment d'assurer la desserte arrière des bâtiments qui forment le fond de la place Chalon.

– La troisième est constituée de la partie de la rue Hector-Malot conservée dans le projet et d'une voie située sous la dalle couvrant la voie d'accès au parking et permettra le retour des véhicules sur le boulevard Diderot.

• La préservation des perspectives d'avenir :

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, le parti proposé a été conçu de manière à rendre possible l'aménagement futur par la S.N.C.F. de l'élargissement du plateau des voies, même si elle n'y procède pas immédiatement. Mais il s'accorde également, non seulement avec des opérations en cours dans la zone

PROGRAMME DE LA Z.A.C. CHALON
à la date de juin 1981

Habitations : environ 480 logements dont 260 aidés

Activités industrielles et artisanales : 3.500 m²

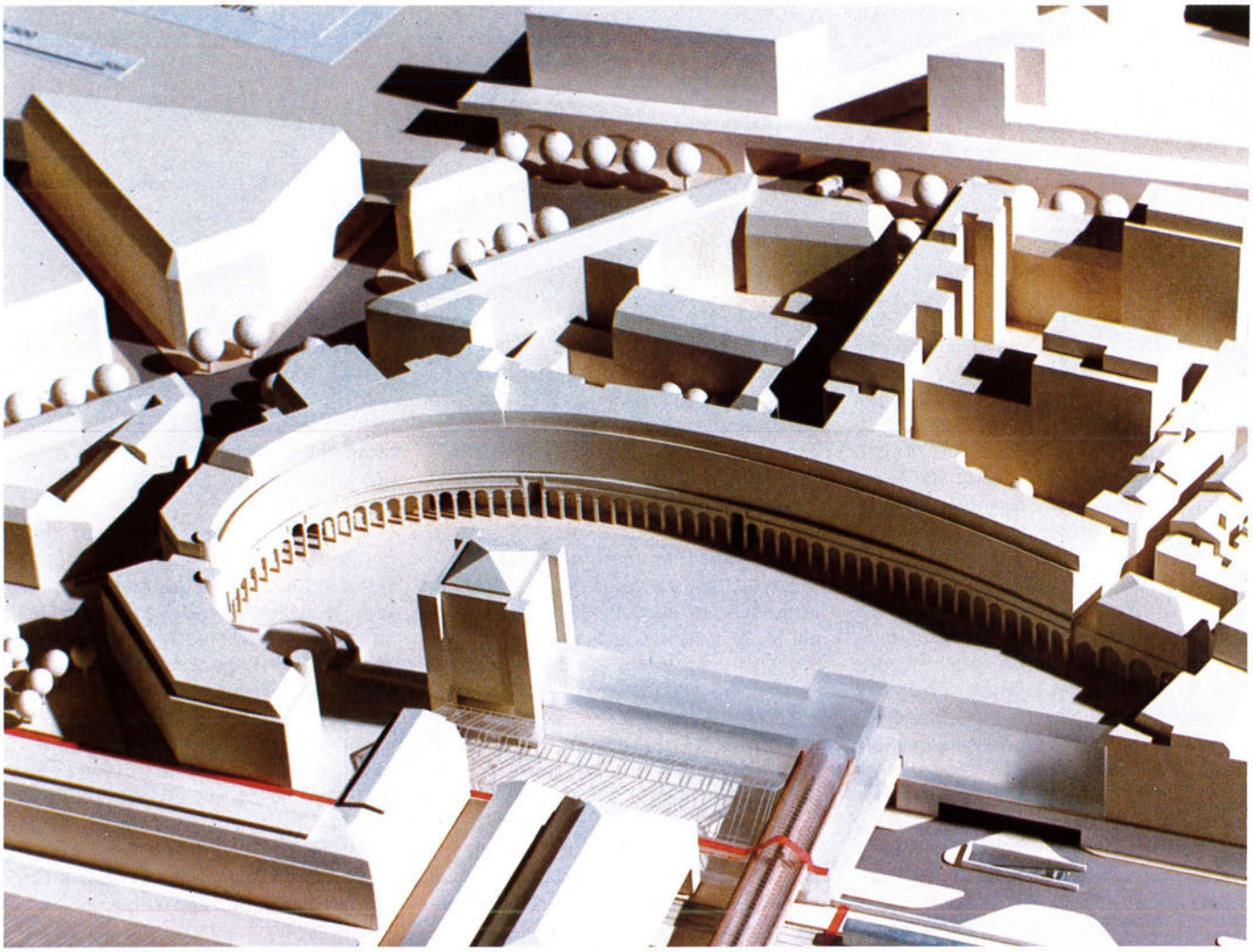
Commerces : 4.000 m²

Bureaux et activités tertiaires : environ 15.000 m²

Equipements publics :
• Equipements scolaires
– 1 école élémentaire
– extension d'une école élémentaire
• Equipements socio-culturels
– 1 crèche
– 1 foyer de migrants
– 1 gymnase

Equipement divers :
– 1 hôtel (300 chambres)

Organisme aménageur non encore désigné.



voisine, comme celle de la réalisation du passage souterrain transversal de la rue de Bercy jusqu'à la rue de Chalon, ou de l'ouvrage de voirie sous le parvis Diderot, mais avec des perspectives de plus grand avenir, telles que la création d'un passage au-dessus des voies (à la cote approximative de 45 N.G.F.), selon les indications d'ensemble du schéma adopté par le Conseil de Paris le 19 décembre 1975. Par lui-même, ce plan n'y contraint évidemment pas, mais il n'interdit pas, tout au contraire, l'éventuelle mise en œuvre, à plus long terme, de telles intentions.

Le programme de cette opération s'établit donc de la manière suivante (en surfaces hors œuvre) :

• Logements : de l'ordre de 48 000 m², soit environ 500 logements, auxquels s'ajouterait un foyer pour migrants d'environ 120 lits.

Ces logements seraient répartis en :

– logements P.L.A. : de 250 à 270
– logements non aidés : de 220 à 230.

A ces constructions nouvelles s'ajoutent les bâtiments conservés, qui représentent, très approximativement, 600 logements, parmi lesquels une centaine environ devront, sans doute et sous réserve d'une étude plus poussée, être réhabilités.

Le foyer de migrants dont le P.A.Z. n'a pas à définir dès à présent la localisation précise sera réalisé à l'emplacement de l'un des programmes destinés au logement aidé. Il sera, d'ailleurs, conçu suivant la formule des « unités de vie », de façon à être éventuellement reconvertible en appartements traditionnels.

Ces chiffres révèlent une certaine « dédensification » de l'îlot, puisqu'il comportait un nombre plus élevé de logements (de l'ordre de 2 000). Une telle constatation ne peut surprendre, puisqu'il s'agissait bien, notamment, de remédier à un degré excessif d'occupation de cet îlot. Mais il convient d'en limiter la portée ; car les logements maintenus ou les logements nouveaux prévus au programme n'ont, bien évidemment, rien à voir avec ceux qui disparaissent, du point de vue de leur taille et de leur équipement. De sorte qu'il est possible d'affirmer que les surfaces globales destinées à l'habitat ne connaissent pas de recul à l'occasion de cette opération, mais qu'une très grande amélioration qualitative de cet habitat résulte de l'intervention projetée.

Le relogement des actuels occupants de l'îlot sera naturellement effectué selon les exigences qu'imposent à cet égard les textes législatifs et réglementaires. La construction, au sein de la Z.A.C. elle-même, d'un foyer pour travailleurs migrants, ainsi que les possibilités offertes par l'ensemble des équipements existants ou futurs et notamment par ceux qui relèvent du B.A.S., offrent une large gamme de possibilités qui sont de nature à résoudre cet aspect particulier du problème.

• Hôtel : particulièrement indispensable aux abords d'un pôle de transport tel que celui de la Gare de Lyon, il de-

←

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Chalon propose la création d'une vaste place piétonne de forme elliptique au débouché du passage public créé au-dessous des voies. Vers cette place, qui pourrait être bordée d'arcades, convergent tous les cheminements traversant l'îlot et qui reprennent en l'élargissant la trame des anciens passages.

La terrasse haute du parvis Chalon domine cet espace et se prolonge par l'agrandissement du hall de la Gare. Un petit campanile reprenant le thème illustré par l'actuelle façade de la Gare de Lyon peut compléter cette composition et lui donner une image caractéristique.

vrait appartenir à une catégorie relativement élevée (3 ou 4 étoiles NN) et se situera en bordure de la nouvelle place, vers le boulevard Diderot ; indicativement, il pourrait comporter 300 chambres, soit de l'ordre de 10 000 m².

• Commerces : ils se situent soit sous les arcades bordant la place (environ 2 500 m²), soit le long des rues, où ils présentent davantage le caractère de commerces desservant leur environnement (de l'ordre de 1 500 m²).

• Bureaux et activités tertiaires : les qualités actuelles de desserte de la Gare de Lyon du point de vue régional, national et international justifient, à l'évidence, la réalisation d'équipements tertiaires qui s'y trouvent liés. Même en tenant compte des constructions envisagées dans la Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy (environ 40 000 m²), la création sur cette face de la gare d'un programme de l'ordre de 10 000 à 15 000 m² de cette nature apparaît comme tout à fait raisonnable – et sans doute timide –. On peut rappeler qu'un agrément ministériel avait été autrefois délivré pour l'opération prévue le long de la rue de Bercy, et qu'il portait sur 60 000 m², au sens de cette réglementation qui prend surtout en compte les mètres carrés utiles. Ainsi l'addition des réalisations projetées le long de la rue de Bercy, et dans le cadre de la Z.A.C. Chalon, n'aboutit-elle pas à un chiffre très différent de celui auquel il avait été donné accord par la Préfecture de la Région d'Ile de France comme par la D.A.T.A.R. L'évolution de la conjoncture ne devrait, en outre, que conforter ce type de position.

Il n'est guère d'endroits qui aient autant de bons motifs que les abords de la Gare de Lyon pour accueillir les activités tertiaires : 10 000 m² environ pourraient, de la sorte, être affectés aux bureaux et 5 000 m² à des réalisations diverses (équipements administratifs ; locaux d'animation ; salles de réunions...). La S.N.C.F. pourrait en particulier souhaiter disposer de certains de ces espaces ou d'une partie de ces surfaces. Il n'est pas exclu qu'il en soit ainsi, principalement pour ce qui concerne le « campanile », de même que pour le bâtiment venant refermer la composition de la place au niveau de la dalle Chalon, ou pour les constructions formant façade en bordure de la bande de 40 mètres réservée pour un aménagement ultérieur.

Mais, quelle que soit la conclusion finalement adoptée sur ce point, c'est bien la fonction tertiaire, au sens le plus large du terme, qui doit être accueillie dans les espaces et selon les limites que définit le P.A.Z.

• Activités industrielles et artisanales : Compte tenu de la disparition progressive, avant même toute intervention de rénovation, des entreprises de fabrication qui existaient autrefois dans l'îlot Chalon, la création de nouveaux locaux d'activités a été prévue par le P.A.Z. Elle s'effectuerait selon les conditions désormais habituellement pratiquées en matière de Z.A.C. (charge foncière nulle ; plafonnement du loyer sur la base de 150 F/m² à la fin 1978). Une surface d'environ 3 500 à 4 000 m² hors œuvre, accordée aux emprises ferroviaires et à la future extension du plateau des voies serait affectée à ce type d'installations.

• Equipements publics : Compte tenu des besoins de l'îlot après sa rénovation et de la situation de son environnement, le programme suivant a été prévu :

– un équipement scolaire de 5 classes (maternelles ou élémentaires),

– un équipement pour l'enfance (crèche ou halte-garderie),

– un équipement sportif (gymnase de 20 × 15).

Ces trois équipements seraient localisés vers l'angle Sud-Est de l'îlot et pourraient former un petit ensemble de réalisations municipales s'ouvrant sur l'avenue Daumesnil comme sur la rue de Rambouillet.

Il s'y ajouterait :

– l'agrandissement sur 150 m² environ (300 m² H.O.) de l'école primaire de la rue Jean Bouton, souhaité depuis longtemps et qui pourrait permettre la réalisation d'un réfectoire ;

– un centre administratif de quartier, d'environ 1 000 m² H.O., qui pourra accueillir des services municipaux, mais aussi des bureaux ouverts au public (Sécurité Sociale, P.T.T., etc...).

Ce programme d'équipements a été défini en tenant compte de la population future de la Z.A.C., des équipements existant à proximité, mais aussi de la nécessité d'un certain recentrage des équipements du 12e arrondissement, qui s'opèrera à la faveur du lancement possible de nouvelles interventions dans cet arrondissement, notamment sur des terrains actuellement affectés à la S.N.C.F. (Gare de Reuilly ; emprises aux abords de la rue Montempoivre ; Ligne de la Bastille ; Gare de marchandises de Bercy).

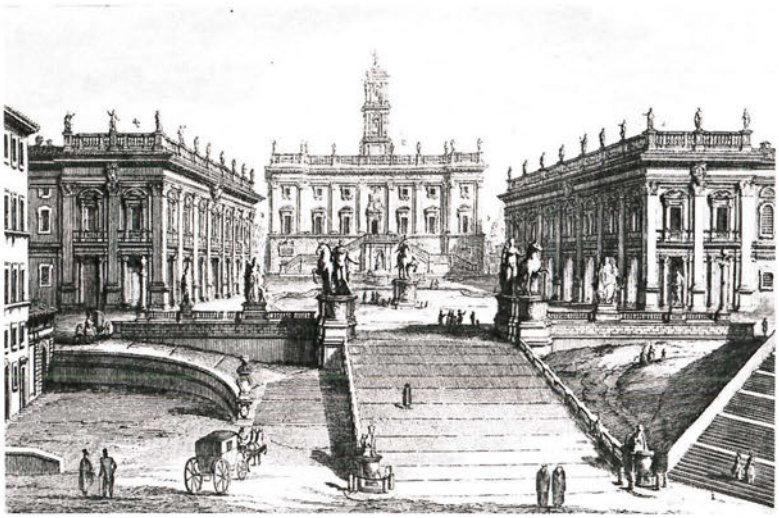
Le principal effort de la Ville de Paris qui le partage avec la S.N.C.F., porte toutefois sur le développement des espaces publics et, en particulier la création de la place centrale sous laquelle s'établit le parc de stationnement, l'aménagement d'une dalle haute (38 m N.G.F.) en contiguïté du parvis Chalon, l'élargissement de la voirie parcourant l'îlot, notamment sur l'actuel passage Gatbois.

Au total, l'ensemble du programme bâti prévu par l'opération représente de l'ordre de 83 000 m² H.O. Si l'on tient compte du maintien d'environ 57 000 m², on constate que la densité moyenne (de l'ordre de 1,65) est particulièrement raisonnable à proximité d'un équipement de l'importance de la Gare de Lyon. Elle serait en tout cas inférieure à celle qui existe aujourd'hui (de l'ordre de 1,90). Compte tenu des droits acquis, aucun versement au titre du P.L.D. ne serait nécessaire.

Prochain numéro :

PARIS-ROME

La protection et la mise en valeur des quartiers anciens et du patrimoine architectural.



Paris et Rome, deux villes jumelées et deux des capitales les plus riches du monde en monuments, en quartiers, en sites historiques.

"Paris-Projet" publiera dans ce numéro spécial un ensemble d'articles - chacun en français et en italien - exposant les aspects de la politique conduite en faveur de la préservation et de la mise en valeur de ce patrimoine, dans l'une et l'autre cité.

Le Maire de Rome, M. U. Vetere, et le Maire de Paris M. J. Chirac, ont accepté de donner leur patronage à cette publication et d'y exposer leurs conceptions en ce domaine.

Le sommaire comprendra également les principaux articles suivants :

. ROME

- les projets pour la remise en valeur du centre historique; la ville des papes et la ville du XIX[e] siècle,
- le plan de mise en valeur de la zone archéologique des Forums Impériaux.

. PARIS

- le plan de sauvegarde et de mise en valeur du Marais,
- le plan de sauvegarde et de mise en valeur du VII[e] arrondissement,
- l'immeuble et l'espace urbain du XIX[e] siècle.

SOMMAIRE DES 20 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

N° 1 **épuisé**

PAGES

Editorial 1
Les Halles 2
Les transformations à travers les siècles, F. Loyer 4
Un marché a disparu 16
Schéma d'aménagement 21
Restauration et réhabilitation .. 35
Les Banques et Assurances dans Paris 40
La circulation en 1990 46
Bibliographie 54

N° 2 **épuisé**

PAGES

Paris, ville de bureaux ?
Editorial : J. Beaujeu-Garnier .. 4
Les bureaux à la conquête de Paris 7
La capitale, place forte de l'administration 31
La crise des «villes-bureaux» aux Etats-Unis : J. Amalric..... 38
Le plan de sauvegarde du Marais 42
L'ordinateur au service de l'aménageur : J. de Barrin 75
Dix ans d'effort d'équipement de la Ville de Paris : P. Reverdy 79

N° 3 **épuisé**

PAGES

Le sous-sol de Paris et l'urbanisme 9
1 - L'héritage de l'histoire 10
2 - Les équipements souterrains de la cité moderne ... 17
3 - Dimension future d'une politique d'aménagement de la Capitale ? 35
4 - Débat sur les perspectives de l'urbanisme souterrain .. 59
La Ville de Paris devant le VI^e plan : réflexion sur le financement des investissements : Paul Reverdy 68
Coup d'œil sur le mobilier urbain de la Capitale 79
Les Champs-Elysées : Propositions pour un aménagement 86

N° 4 **épuisé**

PAGES

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

N° 5 **épuisé**

PAGES

Paris 71-75 : le 6^e Plan ... 6 à 25
Débat au conseil de Paris . 26 à 39
Gares du Nord et de l'Est : dynamique d'un jumelage 40 à 49
L'aménagement de Francfort : exemples de l'étranger (J. Beaujeu-Garnier) ..... 50 à 61
Le Marché aux Puces : un monde composite ..... 62 à 77
Mouffetard : la fin d'une menace ..... 78 à 85

N° 6 **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 parisien 66
Les visiteurs de Paris 76
L'aménagement de Paris sous Napoléon (J. Tulard) ... 82
L'urbanisme impérial 84
L'architecture de l'Empire ... 91
Les problèmes édilitaires 107

N° 7 **épuisé**

	PAGES
Le Centre Beaubourg	6
La conception de l'opération	8
Le concours d'architecture	15
Le projet lauréat	48
L'évolution du projet	52
Paris : des habitants en transit ?	62
Exemple de l'Etranger : **Japon : les centres commerciaux des grandes gares**	68
La conception du réseau ferré de Tokyo, par L. Sato	70
Les équipements commerciaux souterrains de Tokyo et Osaka, par la SEGECE	76
Les Halles : une exposition	90

N° 8 **5 F**

	PAGES
Le forum des Halles	8
— les données d'aménagement	12
— à la recherche d'une vocation perdue	24
— une consultation décisive	45
Débat	52
Pour les autobus dans Paris	60
La formation des grands magasins de Paris	80

N° 9 **5 F**

	PAGES
La voie express rive gauche : Le tronçon Notre-Dame	6
— La communication du Préfet	9
— La délibération du conseil	25
— Le tracé des diverses variantes	27
— Du pont d'Austerlitz au pont de la Tournelle	32
— Les maquettes des variantes 1 et 3	
— Coupe sur les trois propositions	56
— Variante n° 1, recherches pour un aménagement	62
Japon : les voies rapides à Tokyo	64
— Des caractéristiques précises	69
— Toute une série de facilités	71
— Les résultats	74
La Seine pour un transport en commun ?	75

SOMMAIRE DES 20 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

N[os] 10-11 — **8 F**

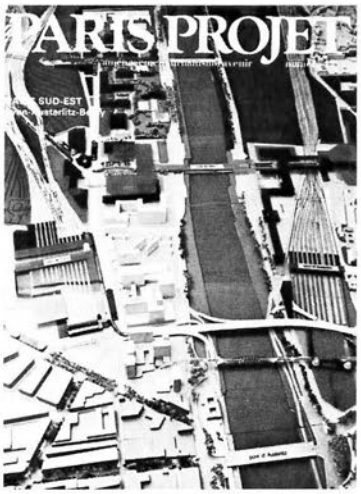
PAGES

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

N° 12 — **8 F**

PAGES

Le schéma de secteur Seine Sud-Est 8
des atouts pour un aménagement 14
la justification d'un aménagement 24
le programme de l'aménagement 28
les objectifs de l'aménagement 36
Les docks de Londres 86



N[os] 13-14 — **10 F**

PAGES

Le règlement du P.O.S. et le paysage de Paris 4
Les éléments constitutifs du paysage parisien : la rue, l'îlot, la parcelle 8
L'évolution des formes urbaines au travers des règlements traditionnels 24
Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris : le règlement de 1967 36
L'élargissement de la conception de mise en valeur du paysage parisien :
du Paris historique au Paris constitué 48
Les apports nouveaux de la réglementation du P.O.S. 66
L'amélioration des déplacements aux abords de la gare Saint-Lazare 90
Une zone pour les piétons à l'Opéra 126
Paysage urbain et perspectives automatiques 138

N[os] 15-16 — **20 F**

PAGES

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

N° 17 — **15 F**

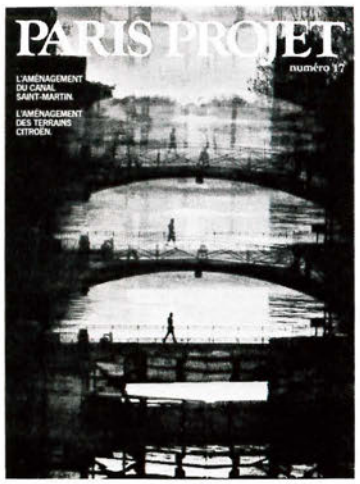
PAGES

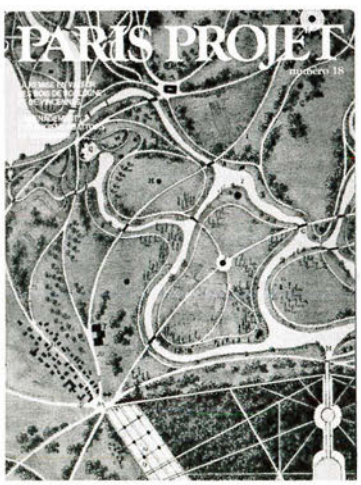
L'aménagement du canal Saint-Martin. 4
Un canal en question. 8
Les atouts du site et les problèmes du quartier 20
Le plan de mise en valeur ... 36
L'aménagement des terrains Citroën 64
1. La définition du périmètre de l'opération 68
2. Les programmes et leurs principes de localisation 72
3. Le choix d'un parti d'aménagement. 75
4. Les conditions et le phasage de réalisation 90
5. Prolongements ultérieurs et extérieurs de l'opération 98
A propos des passages. ... 108

N° 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'Haussmann .. 18
Les projets de réhabilitation .. 34
Le Bois de Vincennes
Les étapes d'une évolution. .. 24
L'intervention d'Haussmann .. 28
Les projets de réhabilitation .. 66
L'aménagement des anciens Abattoirs de Vaugirard 106
Le terrain, son site et ses abords 113
Le plan d'aménagement. 122
Les premières étapes 138



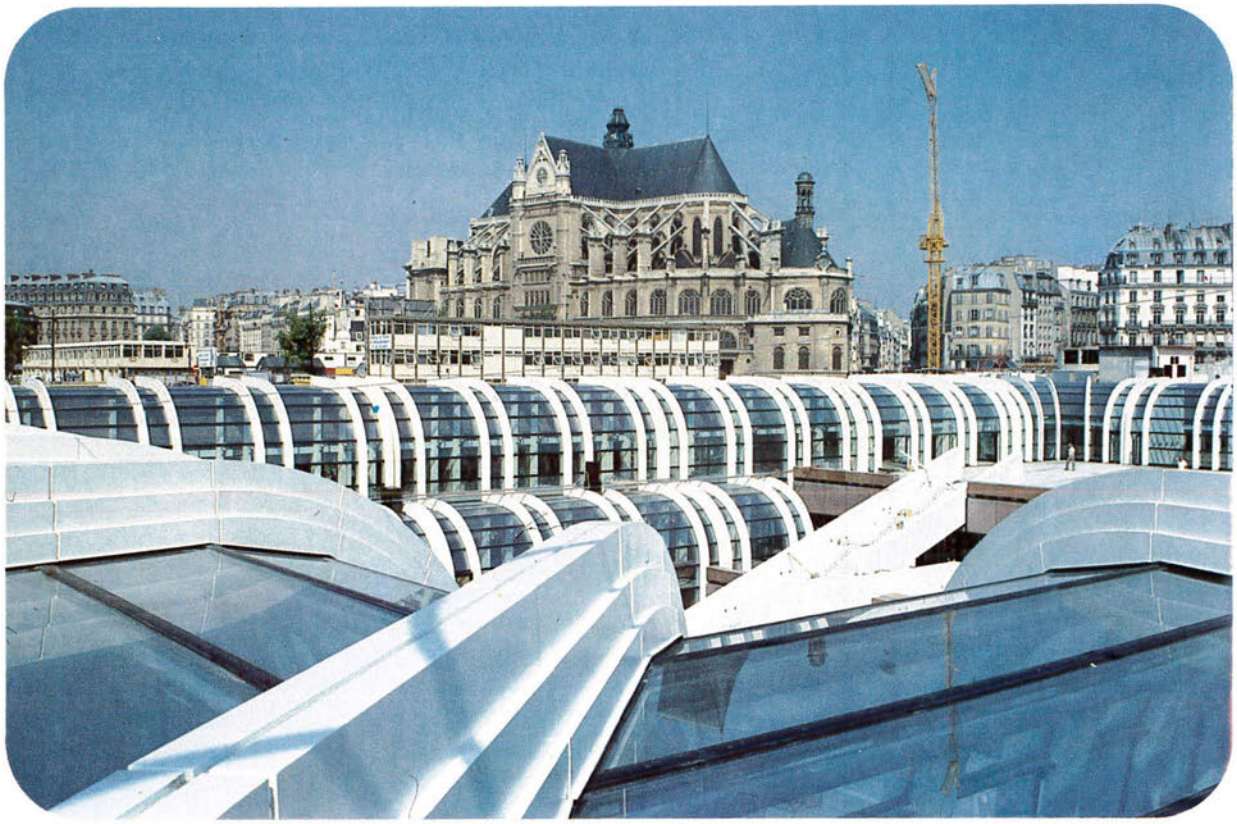


N° 19-20 **30 F**
PAGES

SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

Le diagnostic 9
Les objectifs 67
Les directives d'aménagement et d'urbanisme 99
1. Orientations de politique urbaine 101
2. Actions d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie 127
3. Infrastructures de transport 165
La première phase de mise en œuvre du parti d'aménagement 175

LES HALLES



S.E.M.A.H.

Société d'Économie Mixte d'Aménagement, de Rénovation
et de Restauration du Secteur des Halles.

40-42 rue Saint-Denis, 75001 Paris.
Tél. : 260.35.85

Parisienne Parisiens...

Ce journal est le vôtre.
Il tente de mieux
vous informer
des transformations
de votre quartier,
des grands projets
pour Paris,
des multiples services
que vous pouvez trouver
dans votre ville.

« Ville de Paris »
paraît chaque mois
et est mis en vente
chez tous
les marchands
de journaux.

abonnez-vous

Photo Abron

Nom .....
Prénom .....
Adresse .....
.....
.....
Code Postal ..... Ville .....

Par an, 11 numéros : 50 F

Par chèque bancaire, mandat-carte, chèque postal ou virement postal (CCP n° 17-697-82 G Paris), à l'ordre de :

ASSOCIATION POUR L'INFORMATION MUNICIPALE
HÔTEL DE VILLE, 75196 PARIS RP
Abonnements-diffusion. Tél. : 277-15-40, poste 46 01.

parce qu'en 1990 62% des hommes vivront dans des villes...

vous lirez

METROPOLIS

premier mensuel international
de planification urbaine

8, rue de la Cossonnerie - 75001 Paris - France

UNE PARTICIPATION ACTIVE A LA VIE DE PARIS

- La réhabilitation du Passé

Le Louvre
Le Claridge
L'hôtel de Mortagne

- L'adaptation de la Ville au mœurs et coutumes nouvelles

Le Parc des Princes
Le Palais des Congrès
Le Forum des Halles
La salle Pleyel

- L'amélioration des Moyens de Transports

Liaison SNCF "INVALIDES-ORSAY"
Gare RATP-RER "CHATELET LES HALLES"

- La construction d'ensembles immobiliers

Zac St Charles
Zac St Blaise
Zac des Amandiers
Rue Mathis

BOUYGUES

GRANDS TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES
GRANDS EQUIPEMENTS
BATIMENT

S.A. au capital de 206 000 000 de Francs
381, avenue du Général-de-Gaulle – 92142 Clamart
Tél. : 630.23.11 – Télex 250637 F

l'enfant dans la ville : comment aménager son espace ?

– Alors les enfants, ça va? on s'amuse bien?
– Ça va M'sieur. Nous on joue drôlement bien avec tous ces trucs...

Le métier, la passion de Xavier de La Salle, c'est justement d'inventer des "trucs" avec et pour les enfants afin qu'ils puissent profiter de leur lieu de vie, et qu'ils s'y sentent bien. Depuis dix ans, tandis que s'aggrave la distance entre la ville et ses exclus, Xavier de La Salle avec ses amis du "Group Ludic" démontre qu'il est possible de s'y prendre "autrement" dans la manière de **concevoir la relation de la ville, de l'espace à l'enfant.**

Ce livre analyse à travers les expériences de cette équipe, les contraintes que les animateurs rencontrent sur le terrain. Mais surtout il met au jour des méthodes de conception et d'animation des espaces de jeux, proposant des solutions à ceux qui ont à connaître, au cours de leur pratique professionnelle, le problème de l'aménagement des loisirs (institutions scolaires, architectes, aménageurs).

Espaces de jeux - Espace de vie, par Xavier de La Salle, préfacé par Noël Mamère.
120 pages - 18 x 26 - broché - 75 F. Collection "Les pratiques de l'espace". Éditions Dunod.

dunod

Dépôt légal : 1er trimestre 1982
Directeur de la publication : Pierre-Yves Ligen

Numéro d'inscription
à la Commission Paritaire : 47.785

Imprimé en France (istra) Strasbourg
N° d'ordre : 1/03014K