

PARIS PROJET

NUMERO 29

*L'AMENAGEMENT
DU SECTEUR
SEINE RIVE GAUCHE*





PAVILLON DE L'ARSENAL



CENTRE D'INFORMATION, DE DOCUMENTATION ET D'EXPOSITION
D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

21, boulevard Morland 75004 Paris - Métro Sully Morland - Renseignements: 42.76.33.97
Jours et heures d'ouverture: Exposition du mardi au samedi de 10h30 à 18h30, le dimanche de 11h00 à 19h00

PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

REVUE PREPAREE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR) ASSOCIATION DECLAREE

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR

Président : M. Jacques CHIRAC, Maire de Paris

MEMBRES

LA VILLE DE PARIS REPRESENTEE PAR :

M. Camille CABANA, Adjoint au Maire chargé de l'Urbanisme
MM. Philippe CHAIX, Jacques DOMINATI, Alain HUBERT,
Bernard ROCHER, Jacques TOUBON, Jean-Louis VIDAL, Conseillers
de Paris - M. Pierre VERBRUGGHE, Préfet de Police
M. Alain GRELLETY BOSVIEL, Directeur de l'Aménagement urbain.

LE DEPARTEMENT DE PARIS REPRESENTE PAR :

M. Guy MAILLARD, Directeur Général du Département de Paris.

LA REGION ILE-DE-FRANCE REPRESENTEE PAR :

M. Pierre-Charles KRIEG, Président du Conseil régional
ou son délégué, Mme Jacqueline NEBOUT, M. Alain BILLON,
Membres du Conseil régional d'Ile-de-France.

L'ETAT REPRESENTE PAR :

M. le ministre de l'Intérieur représenté par le préfet, commissaire de
la République de la région d'Ile-de-France et du département de
Paris ou son délégué,
M. le ministre de l'Economie, des Finances et du Budget
ou son délégué,
M. le ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la
Mer ou son délégué,
M. le ministre de la Culture, de la Communication, des Grands
Travaux et du Bicentenaire ou son délégué.

REVUE PARIS PROJET

Directeur de la publication : Nathan STARKMAN

Diffusion : Myriam BERTHIER

Adresse : 17, boulevard Morland, 75181 Paris Cedex 04

Tél (1) 42.71.28.14 CCP 31308-15 La Source -

Atelier parisien d'urbanisme

REGIE PUBLICITAIRE :

Editions Bres 30, rue Bergère, 75009 PARIS - Tél (1) 47.70.23.01

Pour ce numéro :

Conception et coordination : André LORTIE, en collaboration avec

François GRETHER. Assistant : Philippe SIMON

Documentation : Myriam BERTHIER, Philippe SIMON

Assistance technique : Pavillon de l'Arsenal

Reportages photographiques : APUR, Quentin BERTOUX, SEMAPA

Conception graphique et mise en page : Pierre DUSSEY ECRAN/PAPIER

Dessin informatique, suivi de réalisation : Patrick GALAS

Secrétariat de rédaction : Muriel NEMEROVSKI

Photogravure : QUADRILASER, Orléans

Flashage : FLASH EDITING, Paris

Imprimerie : NEO-TYPO, Besançon

COUVERTURE :

Pierre DUSSEY, photographie de Quentin BERTOUX

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

© Atelier parisien d'urbanisme, Paris 1990.

Dépôt légal : octobre 1990

EXPOSITION SEINE-RIVE GAUCHE

PAVILLON DE L'ARSENAL - ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Ce numéro de Paris Projet est publié simultanément
à l'exposition « Seine rive gauche » présentée au Pavillon de l'Arsenal
du 5 octobre au 25 novembre 1990

Commissariat et scénographie :

André LORTIE, assisté de Philippe SIMON

Graphiste : Pierre DUSSEY

Réalisation des maquettes :

EPI, Wim JANSSEN, Christian SCHULLER

Reportages photographiques : APUR, Quentin BERTOUX, SEMAPA

Photographies aériennes : Institut géographique national

Réalisation des documents photographiques : Photon SA

Les commissaires de l'exposition remercient à titre personnel :

Christian BRET, Claude EVENO, Bruno FORTIER, Pierre SCHALL

Le PAVILLON DE L'ARSENAL et l'ATELIER PARISIEN D'URBANISME

remercient :

C. BAI, M. BELLA, M. BERTHIER, O. BIGARD, P. BOUNY,
A.M. BOURLON, E. CARISÉ, J. COCARDON, C. COLOIGNER, J. CYRILLE,
G. FOURNIGAU, P. GALAS, F. GAZEAU, F. GRETHER, E. GUILLAUT,
L. HUTTEAU, J. KOMENDA, D. LEFEVRE, A. LEGRAND, F. LHENAFF,
V. LOUZOUN, J.-P. MARQUETTE, P. MICHELONI, O. NICOLAUD,
D. PLANCKE, A. PONCEAU, E. SATCHI, P. SORLIN, C. TANT,
P. VAUCHERET, N. VERGRUCHT, J.-P. VITALI

et plus particulièrement,

Le Service technique du génie civil et des aménagements intérieurs
de la Direction de l'architecture, Mairie de Paris,

la SEMAPA,

et tous les architectes dont les prêts ont permis la réalisation de
cette exposition.

PARIS PROJET

L'AMENAGEMENT
DU SECTEUR
SEINE RIVE GAUCHE



L'opération d'aménagement Seine rive gauche dépasse, par sa portée, le seul cadre parisien. C'est la région Ile-de-France tout entière qu'elle concerne, la place qu'elle occupera dans l'Europe et le monde de demain.

Le site est exceptionnel : 130 ha dans la capitale, qui longent, sur plus de 2,5 km, la Seine, fleuve nourricier chargé d'Histoire.

Paris se métamorphose. Paris enrichit chaque jour davantage son extraordinaire patrimoine architectural de nouveaux monuments. Elle ouvre de nouveaux chantiers et se doit, dans la grande mutation actuelle, de préserver l'essentiel.

Paris est la plus humaine des grandes capitales, c'est là ce qui la distingue des autres grandes villes du monde. Je souhaite que longtemps encore le passant puisse dire, avec George Sand : «Je ne sais pas de ville où la rêverie ambulatoire soit plus agréable qu'ici.»

Préserver une certaine qualité de vie est une priorité absolue. Aussi ai-je voulu que le projet Seine rive gauche, avec ses immeubles d'habitation en bord de Seine, privilégie la convivialité.

Dans une complète harmonie, les bureaux jouxtent les commerces et les logements, chaque composante — avec son génie propre — exprime sa faculté d'animation et de vie urbaine. Dans le prolongement du Quartier latin émerge un espace culturel de dimension internationale, avec la Bibliothèque de France, la Cité des arts et industries graphiques, une université, ainsi que des ateliers et des locaux pour les artistes. Sur les bords de la Seine, un nouveau paysage apparaît : les constructions, de hauteur modérée, étagées depuis la rive, soulignent la pente douce des collines du 13^e arrondissement.

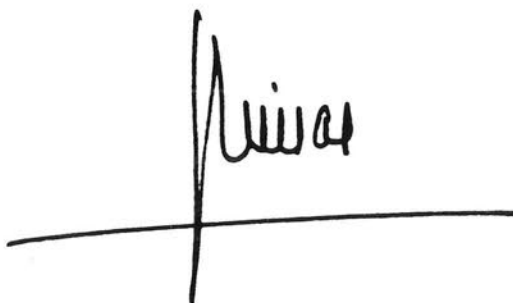
Un réseau de communication performant, conçu avec la volonté de limiter la présence de l'automobile dans la ville, assurera d'excellentes liaisons avec le reste de la capitale et sa région.

Tourné vers le Levant, ce projet participe à l'effort de rééquilibrage mené avec succès par la Ville et la Région depuis plusieurs années.

Paris change de visage, alliant dans la qualité tradition et modernisme.

Je forme le vœu que l'opération Seine rive gauche participe bientôt, avec caractère, au charme de la capitale.

JACQUES CHIRAC
Maire de Paris

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be 'Chirac', is written over a horizontal line.

L'opération Seine rive gauche résume la quintessence des problèmes auxquels est aujourd'hui confronté l'urbanisme parisien.

Paradoxalement, cette ville, qui connaît aujourd'hui une stabilité démographique que bien des grandes cités pourraient lui envier, doit d'abord faire face à des enjeux quantitatifs.

Même si l'objectif n'est ni l'augmentation de la population, ni l'accroissement de l'emploi, l'offre de meilleures conditions d'habitat et d'activité est une nécessité connue. La demande de logements reste très forte et les exigences en termes d'espace et de confort accrues. Mais, le phénomène est tout aussi réel en ce qui concerne les activités. Le parc de bureaux nécessite une modernisation qui se traduit par des besoins d'espace croissants. Il ne saurait — bien entendu — être question de prétendre satisfaire tous ces besoins et ceux qui naissent de la forte attraction que Paris exerce sur les investisseurs étrangers. Nos ressources foncières ne permettent pas d'envisager un objectif aussi ambitieux. Nous devons cependant veiller à conserver à notre capitale les moyens de jouer le rôle économique qui doit être le sien. De ce rôle dépendent beaucoup la place de l'agglomération en son entier et celle de la France en général, dans le concert mondial.

Dans le domaine des déplacements, la demande est aussi en constante augmentation. Malgré les spectaculaires améliorations des vingt-cinq dernières années, les réseaux de transports restent surchargés. Mais, déjà, le réseau TGV déverse sur Paris des millions de voyageurs supplémentaires posant à l'urbanisme parisien un redoutable problème d'accueil et d'insertion de ces nouveaux flux.

Paris doit faire face à ces besoins. Il ne saurait cependant être question d'y sacrifier la qualité de la ville, son patrimoine ou son paysage que nous défendons depuis treize ans avec ténacité.

L'opération Seine rive gauche sera la grande aventure urbaine de la décennie 1990. Elle devra traduire des ambitions — parfois contradictoires — que nous venons de définir. Elle doit le faire en s'accommodant de contraintes lourdes. Intégrer une grande gare apte à accueillir demain les lignes des TGV ; accueillir des équipements majeurs comme la Bibliothèque de France, l'université, la Cité des arts et industries graphiques, équipements assurément prestigieux, mais consommateurs d'espaces et générateurs de mouvements. Construire des logements nombreux, spacieux et confortables, et assurer la desserte de l'ensemble par les transports en commun et par l'automobile.

Il faut aussi valoriser ce site aujourd'hui ingrat mais si plein de richesses. Créer de toutes pièces une nouvelle façade de Seine ; construire trente hectares de sol artificiel au-dessus des installations ferroviaires ; pratiquer une greffe délicate entre les quartiers traditionnels du 13^e arrondissement et ce nouveau quartier, concilier l'amenité et la modernité.

Selon l'angle de vue, l'opération Seine rive gauche pourra paraître déterminée par la puissance des infrastructures, ou par la force des monuments et des grands tracés, ou encore par son échelle mesurée, par la qualité de son ambiance et de son environnement.

Mais cette diversité n'est-elle pas, en fin de compte, le signe de la densité et de la complexité d'une ville authentique ?

CAMILLE CABANA
Adjoint au maire de Paris
Chargé de l'urbanisme



La chance et l'atout de Seine rive gauche est d'être ancré dans Paris, en bord de Seine, à quelques minutes du centre historique de l'agglomération. Ce projet se situe pratiquement là où Paris est né, et possède, dans son programme, tout ce qui a fait le rayonnement de la capitale. Il est d'emblée un projet d'importance internationale, et fait du 13^e arrondissement qui l'accueille l'arrondissement phare de la capitale pour la prochaine décennie. Quand on parlera de Paris qui se développe, de Paris qui se renouvelle, de Paris qui invente, on parlera de Seine rive gauche. C'est une chance, un défi et une responsabilité.

L'urbanisation des quartiers d'Austerlitz, de Tolbiac et de Masséna correspond au développement d'une ville, là, en bord de Seine. Mais d'une ville qui a un nom : Paris. Les quartiers anciens étouffent souvent dans leurs limites historiques ; ici Paris, d'un coup, prend un grand bol d'air et réalise tout ce qu'il n'est plus possible de réaliser ailleurs : des logements bien sûr, plus de 5 000, pour 15 000 nouveaux habitants, dont les deux tiers seront réservés à ceux qui ne peuvent accéder au marché libre ; 900 000 m² de bureaux, parce que les Parisiens ont besoin d'emplois et que Paris entend conserver son rang de grande place internationale ; enfin, et surtout, de grands équipements culturels, avec notamment la Bibliothèque de France — qui sera la première bibliothèque du monde de langue française, un projet que j'ai souhaité voir construire ici et au succès duquel je reste attaché —, une nouvelle université ainsi qu'une Cité des arts graphiques. Seine rive gauche, c'est le Quartier latin qui franchit ses vieilles barrières et prend un nouveau souffle.

Avec Jacques Chirac, le maire de Paris, nous ne voulons ici ni cité dortoir, ni cité financière, mais des quartiers dont on dira : « C'est Paris. » J'ai la conviction que le mélange étroit des fonctions urbaines — l'habitation, le travail et la culture — que nous avons inclus dans les plans, sera source de développement, de réussite et de convivialité pour les futurs quartiers. Seine rive gauche, entraînant dans son sillage le développement des rues limitrophes, puis, de proche en proche, l'ensemble de cette partie de la capitale, modifiera la perception que certains peuvent avoir de notre arrondissement, notamment du fait

des quartiers construits dans les années 60. Puisse ce projet être le révélateur de la modernité des aspirations de sa population.

Le développement des transports, inscrit dans le projet avec METEOR, le RER, la ligne de métro n° 10, jouera un rôle de soutien important. Il résoudra le vieux problème de la desserte du sud de l'arrondissement pour lequel tant se sont battus.

Seine rive gauche va permettre au 13^e arrondissement, comme n'importe quel 6^e, 7^e ou 15^e arrondissement, d'avoir sa façade et son accès aux berges de la Seine. La démolition des Magasins généraux dans ce contexte est une évidence. Nous aurons des promenades sur les quais et une belle avenue partant d'un pont de la capitale et filant dans la profondeur de nos quartiers, offrant une perspective, une esplanade et l'animation d'un boulevard.

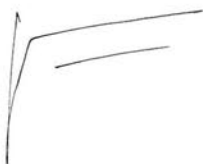
J'ai le sentiment que les plus intéressants bâtiments industriels du secteur, réhabilités, transformés en campus éducatif et culturel, auront un grand succès. La communauté artistique du 13^e arrondissement, notamment celle du 91, quai de la Gare, déjà présente dans le site, a suffisamment de talent et d'imagination pour en faire quelque chose de tout à fait exceptionnel.

Ce projet, c'est vrai, est une chance pour notre arrondissement. Qui eût pu, il y a seulement cinq ans, parier sur la remise en valeur des terrains d'Austerlitz, de Tolbiac et de Masséna ? Aujourd'hui, la réalité est déjà là. Les voies ferrées maintenues seront couvertes. Le 13^e arrondissement coupé de la Seine retrouvera le fleuve. Depuis le sud de la rue du Chevaleret, on rejoindra la nouvelle avenue pour descendre en pente douce vers les quais. La terrasse de la Bibliothèque de France, espace de près de 6 ha vaste comme la place de la Concorde, rejoindra directement le parc de Bercy par une passerelle franchissant les voies de circulation et la Seine.

Au fond, je crois que pour rien au monde les habitants du 13^e ne voudraient que Seine rive gauche se développât ailleurs que dans leur arrondissement. C'est une chance pour nous dans le 13^e, de voir ici s'affirmer à la fois la qualité de la vie et l'aménité, une ville à l'échelle humaine et la vitalité de la métropole internationale qu'est la capitale de la France.

JACQUES TOUBON

Adjoint au maire de Paris. Maire du 13^e arrondissement



« Du reste ce quartier, qui avait plutôt l'air suranné qu'antique, tendait dès lors à se transformer. Dès cette époque, qui voulait le voir devait se hâter. Chaque jour quelque détail de cet ensemble s'en allait. Aujourd'hui, et depuis vingt ans, l'embarcadère du chemin de fer d'Orléans est là, à côté du vieux faubourg, et le travail. Partout où l'on place, sur la lisière d'une capitale, l'embarcadère d'un chemin de fer, c'est la mort d'un faubourg et la naissance d'une ville. Il semble qu'autour de ces grands centres du mouvement des peuples, au roulement de ces puissantes machines, au souffle de ces monstrueux chevaux de la civilisation qui mangent du charbon et vomissent du feu, la terre pleine de germes tremble et s'ouvre pour englober les anciennes demeures des hommes et laisser sortir les nouvelles. Les vieilles maisons croulent, les maisons neuves montent.

Depuis que la gare du railway d'Orléans a envahi les terrains de la Salpêtrière, les antiques rues étroites qui avoisinent les fossés Saint-Victor et le Jardin des Plantes s'ébranlent, violemment traversées trois ou quatre fois chaque jour par ces courants de diligences, de fiacres et d'omnibus qui, dans un temps donné, refoulent les maisons à droite et à gauche ; car il y a des choses bizarres à énoncer qui sont rigoureusement exactes, et de même qu'il est vrai de dire que dans les grandes villes le soleil fait végéter et croître les façades des maisons au midi, il est certain que le passage fréquent des voitures élargit les rues. Les symptômes d'une vie nouvelle sont évidents. Dans ce vieux quartier provincial, aux recoins les plus sauvages, le pavé se montre, les trottoirs commencent à ramper et à s'allonger, même là où il n'y a pas encore de passants. Un matin, matin mémorable, en juillet 1845, on y vit tout à coup fumer les marmites noires du bitume ; ce jour-là on put dire que la civilisation était arrivée rue de Lourcine et que Paris était entré dans le faubourg Saint-Marceau. »

Victor Hugo, les Misérables, Tome I

SOMMAIRE

Préfaces

- 5 Jacques Chirac, *Maire de Paris*
- 6 Camille Cabana, *Adjoint au maire de Paris, chargé de l'urbanisme*
- 7 Jacques Toubon, *Adjoint au maire de Paris, maire du 13^e arrondissement*

Introduction

- 10 Avant propos, *Nathan Starkman*
- 11 Une démarche ouverte, *François Grether*

LE QUARTIER DE LA GARE

ÉTAT DES LIEUX

- 16 Interprétation d'un site, *APUR*
- 22 Une terre d'urbanisation tardive, *Bernard Rouleau*
- 28 Promenade architecturale, *Bernard Marrey*

TOLBIAC, BERCY

TERRITOIRES ET PROJETS

- 36 Conquête d'un espace, *APUR*
- 42 Le dépassement des frontières, *Jean-Pierre Le Dantec*
- 49 Consultations et études 1982-1983
- Exposition universelle 1989
- Jeux Olympiques 1992
- Banlieues 89

AUSTERLITZ, TOLBIAC, MASSENA

TRACÉS ET TECHNIQUES

- 64 Plan de ville, *APUR*
- 70 La ville et son double, *André Lortie*
- 76 Park Avenue et Grand Central City, *Jean Castex*
- 80 Un boulevard sur un canal, *Christiane Blancot*
- 85 La ville et le train : les retrouvailles, *Jean-Marie Duthilleul et Michel Jaouen*
- 89 Consultations et études 1987-1988
- Consultations 1987
- Consultations 1988
- Projet Athena

SEINE RIVE GAUCHE

IMAGE ET PAYSAGE

- 102 Propositions en perspective, *APUR*
- 110 Entre ciel et fer, *David Mangin*
- 116 La Bibliothèque de France, *Dominique Perrault*
- 120 Une ville du XXI^e siècle, *Joseph Belmont*
- 123 Consultations et études 1989-1990
- Consultations 1989
- Options d'aménagement 1989-1990

LE PROJET

- 142 Paris pour l'avenir, *Nathan Starkman*
- 145 Documents de synthèse
- 160 Une ambition pour la ville, *Alain Grellety Bosviel*
- 164 Au service d'un grand projet, *Thérèse Cornil*
- 167 Le programme

INTRODUCTION

Le 15 juin 1990, le Conseil de Paris a approuvé le projet d'aménagement de la ZAC Seine rive gauche.

Cette décision marque une étape importante dans la préparation d'une nouvelle opération d'une exceptionnelle ampleur, dans Paris.

Le site faisait déjà l'objet d'études au début des années 70. Il était alors, en partie, compris dans le vaste secteur Seine sud-est qui s'étendait sur les deux rives et pour lequel un schéma d'ensemble avait été adopté en 1973. Depuis cette période, Paris et la région ont profondément évolué. Ces changements ont influencé les idées et les projets qui se sont succédé pour la rive gauche de la Seine, surtout depuis les années 80. C'est en fait il y a un peu plus de trois ans, après que l'hypothèse de la tenue des Jeux olympiques de 1992 à Paris eut été écartée, que les options se sont précisées et qu'ont été engagées les études qui ont abouti au projet actuel.

La portée de ce projet est très grande ; il doit permettre à Paris d'améliorer sa compétitivité dans le contexte actuel de concurrence des grandes capitales internationales ; il doit aussi contribuer à la construction d'une ville et d'une région plus équilibrées. Ces deux objectifs prennent toute leur valeur au moment où s'engage la révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France.

Les études ont été animées par les équipes de la Direction de l'aménagement urbain et de la Direction de la voirie de la Ville de Paris, de la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris (SEMAPA), de la SNCF et de l'APUR, avec les conseils de Joseph Belmont, président de la Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques et de Georges Mercadal, président du Plan construction et architecture. Bien d'autres partenaires publics — Services de la Ville, RATP, Assistance publique, etc. —, et privés y ont contribué. Plusieurs bureaux d'études ont été interrogés. De nombreux architectes ont

également été consultés pour donner leur avis ou formuler des propositions.

L'intérêt de Seine rive gauche justifie que Paris Projet lui consacre, dès ce stade des études, un numéro particulier. Sa publication coïncide avec une exposition présentée par le Pavillon de l'Arsenal et l'APUR, simultanément à l'enquête publique de l'opération d'aménagement.

L'élaboration du projet est présentée autour de quatre grands thèmes, correspondant aux différents chapitres de la revue, qui abordent successivement : l'histoire du site et son état actuel ; la délimitation progressive de l'opération en rapport avec ses principaux objectifs ; la mise au point des grands tracés ; la définition de l'image et du paysage futurs. Pour chacun de ces thèmes, les options retenues sont expliquées, les propositions et les consultations antérieures rappelées ; un regard « extérieur », celui d'un auteur qui ne fait pas partie de l'équipe d'études, est également présenté, dans l'esprit d'ouverture à de nombreuses contributions qui a présidé aux travaux. Ce mode d'exposé peut, par moments, paraître répétitif ou réducteur, par exemple quand il focalise telle ou telle proposition sur un seul thème, alors que la plupart des aspects des futurs quartiers y sont traités. Mais il permet de simplifier la relation d'un travail important et très divers et de bien rendre compte de toute la richesse des réflexions effectuées.

Enfin, le dernier chapitre de la revue évoque de façon synthétique les grandes orientations du projet d'aménagement approuvé.

Si les études ont déjà été abondantes, en raison même de l'ampleur et de la complexité du projet, elles sont très loin d'être achevées. C'est un cadre qui est proposé pour le déroulement de l'opération ; la délimitation des espaces publics, la localisation des programmes, les règles de construction traduisent, comme pour toutes les opérations d'urbanisme conduites à Paris, une vision des futurs

quartiers. Mais elles laissent un champ très large à l'imagination. Les dimensions de l'opération, les nombreuses données qui restent à préciser font que, logiquement, ce champ est ici plus vaste que dans les interventions engagées au cours des dernières années, sur des espaces beaucoup plus réduits. D'autres études nombreuses seront donc nécessaires pour donner son visage à Seine rive gauche. Paris Projet aura l'occasion de les exposer.

Je souhaite enfin, avant de clore cette introduction, évoquer la mémoire de Nicolas Politis, directeur de l'APUR jusqu'à mars 1989 et défenseur convaincu de ce grand projet. C'est sous sa responsabilité que l'Atelier en a entrepris les études. Il a également vivement encouragé le développement des consultations d'architectes. Il a donc été l'initiateur d'une large part des travaux présentés ici, qui ont abouti au projet d'aménagement de Seine rive gauche.

Nathan STARKMAN

N D L R : Les textes qui ouvrent les différents chapitres de la revue ont été établis par l'Atelier parisien d'urbanisme (Nathan Starkman, André-Marie Boursin, François Grether, François L'henaff, Pierre Micheloni et Olivier Nicoulaud) à partir de l'ensemble des études effectuées. Ils s'appuient sur de nombreuses sources, en particulier les documents de la Direction de l'aménagement urbain de la Ville de Paris (préparés notamment par Jacques Marvillet, Jacques Frémont et Denis Alkan).

UNE DEMARCHE OUVERTE

Le projet de Seine rive gauche apparaît à un moment où de nombreuses grandes villes européennes affichent leurs ambitions illustrées par des plans, des images et des réalisations parfois spectaculaires.

Ces propositions traduisent une même volonté de promotion et de développement ; en revanche, elles présentent des différences de conception manifestes dans leurs objectifs, leurs principes et les moyens de leur mise en œuvre. Elles relancent également le débat sur l'urbanisme et ses moyens d'action. Depuis vingt ans, les méthodes d'élaboration des projets urbains sont partout mises en question et renouvelées. Après que les certitudes des années 1960-1970 se soient dissoutes, des approches plus prudentes se sont répandues. Mais aujourd'hui la compétition entre métropoles et l'importance des enjeux suscitent des projets «forts».

Il apparaît ainsi utile d'évoquer ici quelques réflexions techniques sur la préparation d'une intervention particulièrement significative pour Paris.

CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES	Tout d'abord, la transformation de très vastes espaces, en bordure de la
----------------------------------	--

Seine dans le 13^e arrondissement, ne peut être regardée comme le simple aménagement de terrains peu ou mal utilisés à l'intérieur de quartiers existants. Il s'agit d'une extension urbaine qui concerne la capitale dans son ensemble et, au-delà, la métropole de Paris. A proximité immédiate du centre-ville et, simultanément, au contact d'immenses espaces périphériques encore peu développés, ce site allongé au bord de la Seine ne peut être urbanisé sans l'ambition d'une certaine exemplarité.

La manière de conduire les études, dès le départ, agit sur leur contenu et sur les phases ultérieures ; conception et figuration prédéterminent le projet, sa mise en œuvre et le devenir des futurs quartiers.

Un plan de masse indiquant les programmes, les constructions et les espaces peut donner dès l'origine une simulation des résultats visés. Mais ce dessin imposé risque de devenir un carcan pour des réalisations complexes et nécessairement longues, à moins qu'il ne soit sans cesse désavoué et révisé.

A fortiori, une «composition formelle», une «pièce urbaine» qui définit un cadre architectural très précis ne peut accepter les évolutions ultérieurement souhaitables et s'offre à l'expression particulière de multiples composantes de l'aménagement.

Les approches plus floues ne paraissent pas non plus

adaptées aux dimensions du site, à ses caractéristiques et aux contraintes techniques qui s'y exercent.

Un «schéma d'intentions» figurant de grands objectifs par des symboles graphiques ou un «programme» établissant un contenu chiffré détaillé, même accompagnés d'images plus ou moins expressives, demeurerait trop simplificateurs ; ni l'un ni l'autre ne pourraient prendre en compte les enjeux d'espace, et les impératifs de la production bâtie domineraient les autres aspects de la conception. De tels documents ne pourraient pas non plus exprimer clairement les choix soumis aux élus, au public et aux différents acteurs concernés.

L'élaboration du projet ne peut donc suivre ces voies ; elle doit être adaptée au caractère exceptionnel de l'opération.

ETAT EXISTANT ET GESTION URBAINE FUTURE	L'absence de théorie urbaine reconnue ou de vision idéale partagée entraîne une dispersion des savoir-faire. Chaque
--	---

aménagement est ainsi l'occasion d'une recherche spécifique et mieux accordée à sa situation particulière.

Le devenir du secteur Seine rive gauche dépend pour une part de l'état actuel de ces espaces et de leur contexte, à condition d'en interpréter les données et les évolutions. Cette approche indispensable fait l'objet des deux premiers chapitres de la revue.

Ultérieurement, les options retenues devront nécessairement se concrétiser par une division des espaces, qui contribue à leur utilisation et leur qualification, et facilite leur gestion dans la continuité du tissu de la ville et dans la durée. Il faut rendre possibles les substitutions de programmes, et favoriser l'invention de formes urbaines et architecturales. Toutefois, la condition préalable est d'établir les relations nécessaires entre l'existant, le parti d'aménagement, la définition du statut des sols, l'étude et la mise en œuvre des réalisations et leur gestion. Des notions simples de forme et de fonction — distinguant notamment espaces de voies publiques et emprises privées — fournissent un cadre commun qui permet de partager clairement les rôles et les responsabilités.

Cette approche technique n'exclut ni l'imagination ni la poésie.

OUVERTURES DU PROJET	Dès le départ, les objectifs soulignent la nécessité d'«ouvrir»
-------------------------	---

l'opération par rapport à son environnement tout en y accueillant des programmes variés.

Cette volonté est étendue à l'ensemble de la démarche d'étude afin d'éviter toute solution de repli et

pour rechercher au contraire toutes les améliorations possibles :

- L'ouverture de la conception a consisté à faire appel, à chaque phase d'étude, à des contributions d'inspirations différentes. A partir d'objectifs clairement définis, des consultations de concepteurs (résumées dans les fiches d'études des différents chapitres) ont été organisées et ont alimenté plusieurs débats dans le but de préparer les choix successifs.

- L'ouverture des espaces à réaliser permet de relier les parties du projet entre elles et avec l'ensemble de la ville. Elle s'exprime par les parcours, échappées visuelles, perspectives et formes des continuités spatiales, lisibles et fortes, qui dépassent la juxtaposition des éléments existants et des réalisations futures.

- L'ouverture à des programmes très divers (qui ne peuvent être connus dans leur détail a priori) assure une grande mixité des réalisations aux plans social et économique. Le but est de réunir les usages et les pratiques qui participent à la communauté de la ville, dans le cadre des équilibres définis avec le programme d'ensemble de l'opération et par rapport aux documents d'urbanisme à plus grande échelle.

- L'ouverture du processus d'aménagement dans la durée est également préservée afin d'accepter les variations, adaptations et compléments intéressants qui se présenteront inévitablement à une aussi grande échelle.

Les plans et les règles ménagent, dans cet esprit d'ouverture, de larges plages de liberté pour que les prescripteurs de programmes et les maîtres d'œuvre puissent faire valoir leurs points de vue et leurs apports particuliers. Les qualités ou le caractère innovant des propositions pourraient être des critères de sélection exprimant l'ambition du projet.

HIERARCHIE DES CHOIX

Cette démarche ouverte implique, en revanche, des exigences. Elle suppose

que les options soient nettement hiérarchisées. Les choix qui portent sur l'organisation de l'ensemble du secteur — le dessin des infrastructures, le traitement des quais, la création d'une avenue nouvelle au-dessus du chemin de fer —, puis ceux dont les effets se répercutent fortement et éclairent la formation ultérieure du projet — la Bibliothèque de France, la gare d'Austerlitz — précèdent chronologiquement les autres décisions.

En résumé, deux approches complémentaires alimentent l'élaboration du projet :

- Le dessin du « plan de ville » (objet du 3^e chapitre

ci-dessous) s'apparente aux pratiques de lotissement. Il apporte une réponse générale aux questions de fonctionnement et de faisabilité et permet d'accueillir les projets partiels qui se précisent au fur et à mesure du déroulement de l'opération.

- La conception du paysage (objet du 4^e chapitre ci-dessous) propose des solutions de cohésion, des orientations à grande échelle sans prédéterminer trop tôt les types d'édifices à construire.

La hiérarchie des options qui caractérise l'élaboration du projet se retrouve dans le caractère plus ou moins contraignant des règles et des prescriptions qui le traduisent.

Les principes retenus pour l'organisation d'ensemble, les tracés et le paysage des quartiers futurs s'imposent. Ils doivent entraîner l'adhésion comme des « évidences » et être capables d'affronter la durée. C'est à partir du support qu'ils dessinent qu'apparaissent des possibilités d'interprétation ouvertes à de multiples concepteurs et utilisateurs.

NOUVELLES REFERENCES

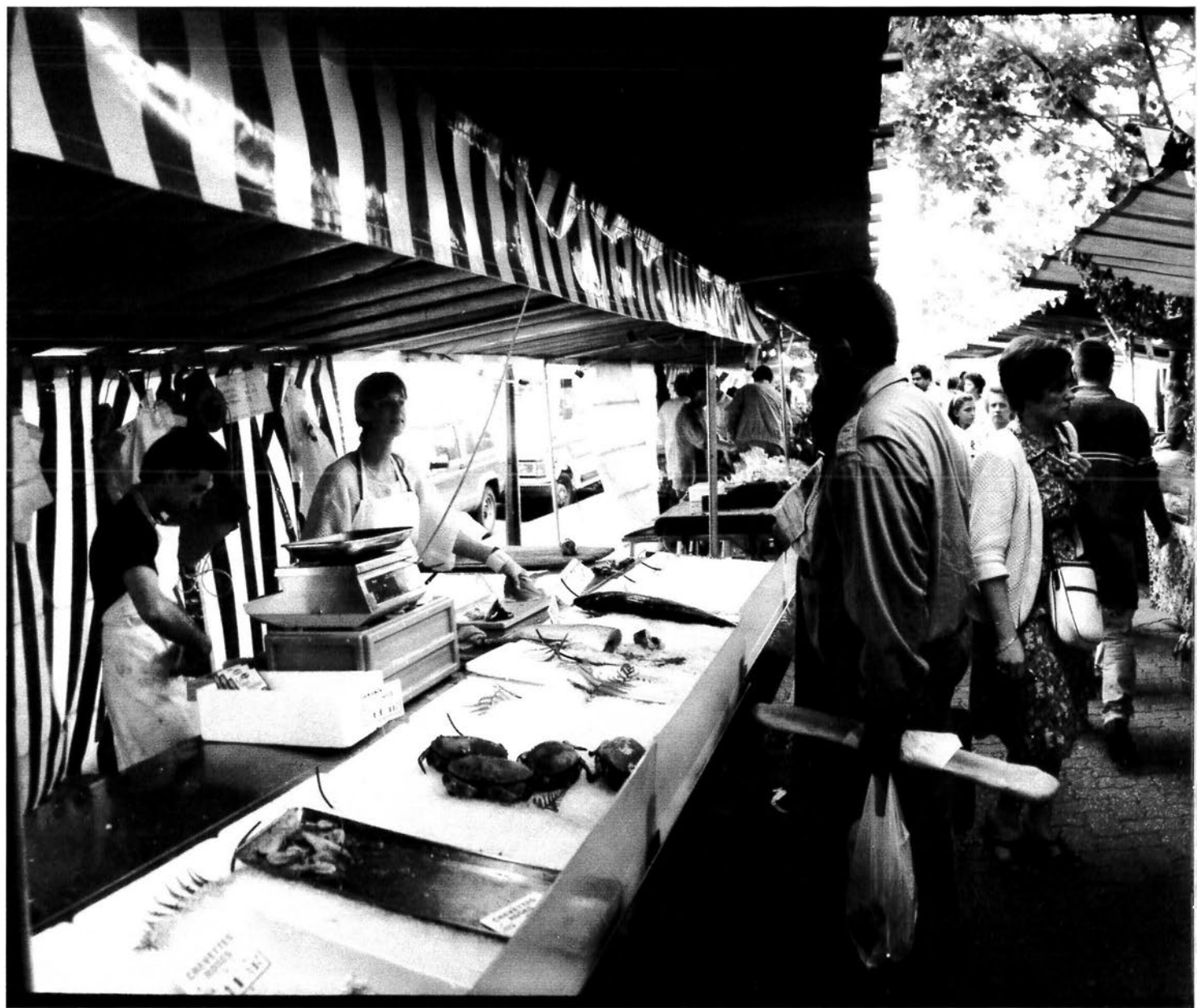
Malgré son importance, Seine rive gauche ne peut être considérée isolément, comme une œuvre limitée à son périmètre administratif. Elle tire en effet une grande part de sa force des qualités et des potentialités du 13^e arrondissement, de Bercy, du Quartier latin et d'Ivry. Réciproquement, elle ouvre des possibilités nouvelles pour tous ces espaces et bien au-delà.

Certains grands thèmes du projet renvoient, en effet, plus loin. Les rapports de la ville avec son fleuve ou avec ses réseaux de chemin de fer sont à l'ordre du jour dans beaucoup d'autres cités, avec les mutations d'anciens ports, de gares et de zones industrielles périphériques. La création de nouveaux centres d'activités tertiaires et leur insertion dans la ville sont également des préoccupations communes à de nombreuses métropoles.

Dans une situation qui change rapidement, la volonté affichée par Paris de constituer un tissu urbain dense, mixte et vivant, face aux fortes tendances d'évolution en sens contraire, apparaît comme une position constante inspirée par les qualités mêmes de la capitale, mais aussi comme un défi pour demain.

Sur toutes ces questions, Seine rive gauche doit apporter des réponses contemporaines et susceptibles de faire référence ; elles devront en même temps prolonger et renouveler la logique séculaire du développement de Paris.

François GRETHER





LE QUARTIER DE LA GARE
ETAT DES LIEUX

INTERPRETATION D'UN SITE

Un projet urbain est le plus souvent regardé pour l'image et le contenu qu'il propose. Mais, pour l'éclairer, il faut en exposer les interrogations initiales. Par quel territoire les options sont-elles déterminées ? Pourquoi une intervention publique est-elle décidée, aujourd'hui plutôt qu'à une autre date ? La compréhension des espaces urbains, l'analyse des lieux, de leurs acquis et de leur intérêt, impliquent aussi une réflexion sur leur contexte géographique, les logiques de leur formation et de leur destinée.

ENTRE FLEUVE,	GRANDS SERVICES AUX
ROUTE ET	FRANGES DE LA VILLE.
CHEMIN DE FER	A 1500 m de Notre-
	Dame, le pont

d'Austerlitz face au Jardin des Plantes apparaît comme le point où l'observateur qui suit, rive gauche, le cours descendant de la Seine, découvre Paris. Là se rencontrent la voie d'eau, la route qui longe ses larges courbes, l'axe rectiligne des voies ferrées et la gare. Plusieurs itinéraires s'ouvrent vers les différents quartiers centraux. En sens opposé, c'est à cet endroit que commencent l'étendue des banlieues dispersées, les industries, les bribes de faubourgs, les zones d'habitation tronçonnées par les boulevards liés aux anciennes enceintes et les grandes infrastructures au service de la partie centrale de l'agglomération.

Pièces annexes du Quartier latin, avant-postes ou rejets, cinq grands établissements publics sont interposés entre des mondes différents. La plupart occupent des dizaines d'hectares et chacun remplit une fonction éminente dans un cadre architectural bien particulier : la Pitié-Salpêtrière, centre hospitalier universitaire moderne avec ses jardins et monuments historiques ; le port de la gare, ses quais et les immenses Magasins généraux ; le Jardin des Plantes, le Muséum, sa grande galerie et sa ménagerie ; les facultés de Jussieu qui, à la place de l'ancienne halle aux vins, forment la plus grande concentration d'étudiants en France ; le chemin de fer

d'Austerlitz et la belle halle où s'entrecroisent les grandes lignes du Sud-Ouest, les stations du RER et du métro.

Ces équipements puissants, repliés sur eux-mêmes en raison de leurs utilisations spécifiques, sont accolés dos à dos, sans rapport entre eux. Cette addition d'enclos s'oppose, comme un très large obstacle physique, à la croissance des tissus urbains habités.

SPECIALISATION D'UN TERRITOIRE. Derrière la gare d'Austerlitz, les terrains de plaine parcourus par les voies de communication ont été voués aux transports lourds et à l'approvisionnement de la capitale : gares de marchandises, entrepôts permettant les transbordements entre fleuve, fer et route, usine des eaux, tri postal, matériaux de construction, Grands moulins, société d'air comprimé...

L'ensemble du site est formé en bandes approximativement parallèles, mais qui convergent en fait selon un angle très aigu, pointé vers la Cité et progressivement évasé vers l'extérieur. Lit du fleuve, berges, voies des quais, grandes emprises, faisceau ferré, rue du Chevaleret et ses bordures se succèdent comme des couches allongées venant latéralement buter sans transition dans le pied des collines urbanisées.

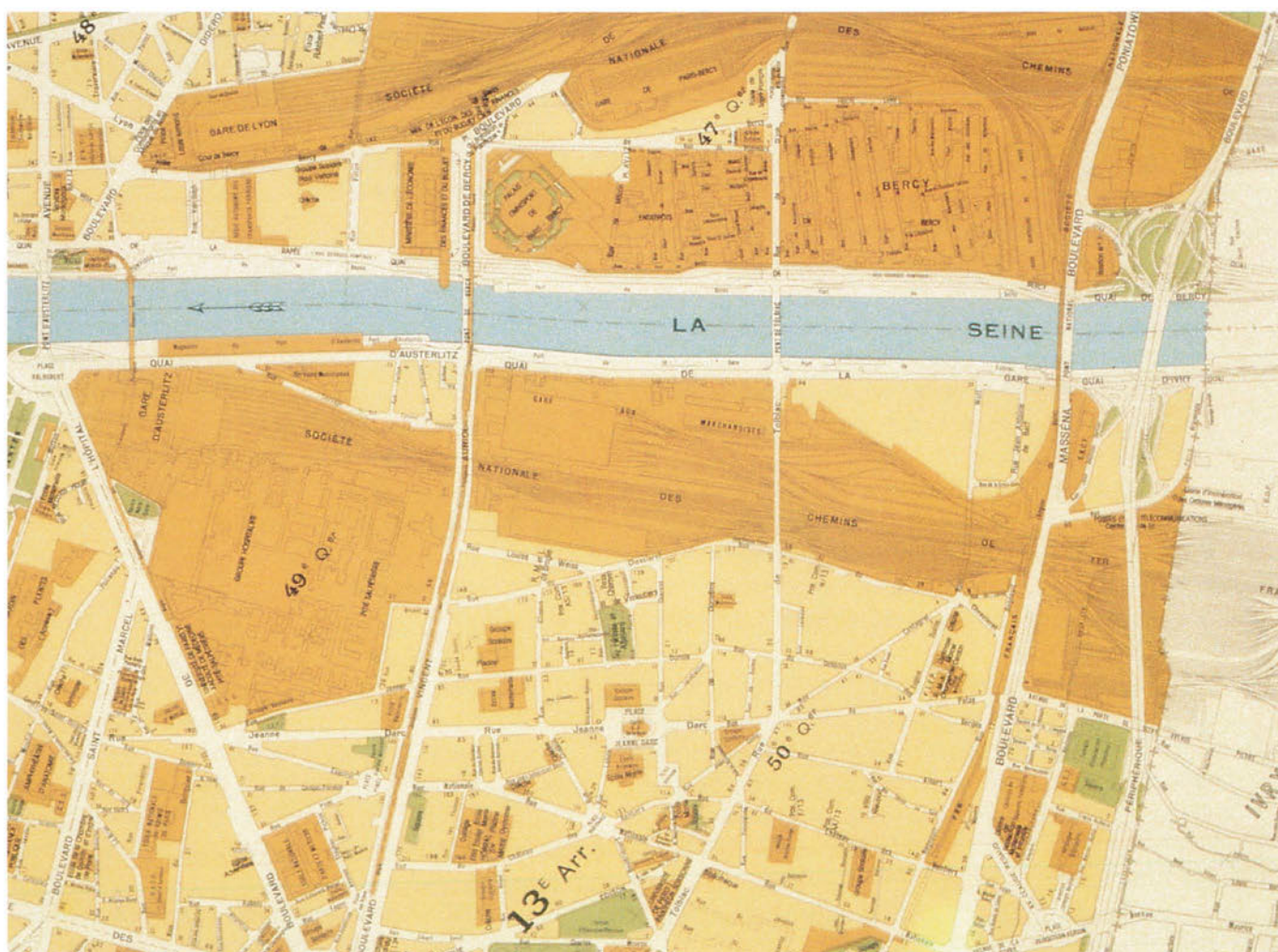
Le secteur s'est constitué comme les coulisses de la ville. L'ampleur des emprises ne facilite pas, au premier abord, la compréhension de leurs caractéristiques communes : chaque terrain, affecté à une activité spécialisée, est organisé selon des contraintes fonctionnelles ; les configurations sont principalement déterminées par les accès, par la voie d'eau et par le fer ; les espaces semblent dilatés, sans complexité ; les dimensions des parcelles sont immenses ; les propriétés sont réparties sur plus d'une centaine d'hectares entre la SNCF, la Ville de Paris, l'Assistance publique, le Port autonome et les Grands moulins de Paris.

Les constructions, peu nombreuses, sont extrêmement hétérogènes : grands volumes horizontaux des halles et entrepôts, masses des bâtiments industriels, verticales des silos, petits édifices divers. Dans un univers consacré à



Le site vu depuis Ivry, enclavé entre le fer et l'eau

Le plan du sud-est de Paris met en évidence les emprises publiques



l'utilitaire, quelques rares immeubles de logements s'interposent le long de certaines voies.

Les ouvrages d'art sont présents partout : la rue Watt, semi-souterraine, deux lignes de métro aériennes boulevard Vincent-Auriol et boulevard de l'Hôpital, douze ponts ou viaducs. Les qualités architecturales des éléments existants sont inégales ; certains présentent un grand intérêt.

Tous ces critères font ressortir une forte différence entre les tissus parisiens plus ordinaires et le secteur, nettement délimité, qui couvre environ 130 ha, une superficie supérieure à celle du 3^e arrondissement.

UN	CROISSANCE ET STABILITE.
ARRIERE-PAYS	Les données géogra-
AU CENTRE DE	phiques de la vallée de la
L'AGGLO-	Seine et les installations
MERATION	techniques mises en
	place au XIX ^e siècle

forment une conjonction si forte et efficace que les transformations qui accompagnent ailleurs la croissance de Paris semblent ici sans effet. Les emprises sont progressivement exploitées, complétées, renforcées dans leur spécificité. Pas de renouvellement ; les terres agricoles ont été occupées par de premières installations qui demeurent sans aucune stratification historique.

Services publics et grandes activités liées aux transports ont constitué ici l'une des première « zones industrielles », avant même que ne s'expriment explicitement les thèses sur la spécialisation des fonctions urbaines (zoning). Alors que, ailleurs, la ville s'étend de plus en plus vers l'extérieur autour des voies d'accès, les communes voisines du secteur, Ivry et Vitry, accueillent ici d'autres grands équipements techniques (usine des eaux, usine de traitement des ordures, etc.) et d'autres grandes entreprises de stockage et de production.

La vaste zone d'arrière-gare dispose ainsi d'une possibilité d'expansion naturelle : elle se prolonge linéairement, autour de la voie d'eau et du rail, contourne les faubourgs existants, quelques cultures maraîchères, et ne rencontre pas de limites dans la direction qui va du centre vers la périphérie.

Le pont haubané du boulevard périphérique est franchi, comme la limite intercommunale, sans interrompre un ensemble territorial homogène. Cette spécialisation d'un vaste espace continu est renforcée par la grande stabilité des établissements restés longtemps en retrait de la valorisation des espaces environnants, hors du marché foncier.

DECALAGE ET DISPONIBILITE. Aujourd'hui, la continuité des espaces urbains a éclaté.

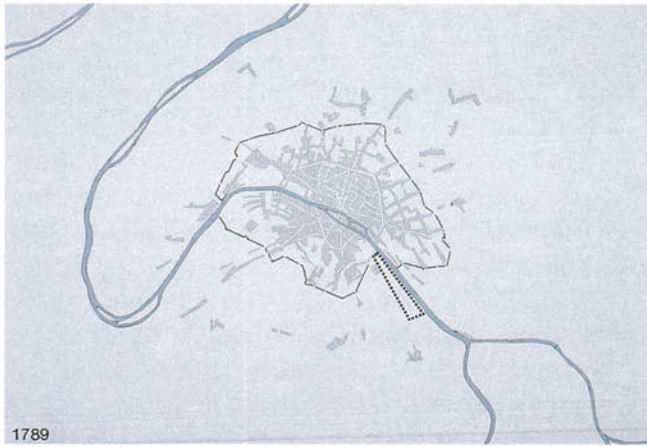
Au large du secteur, figé dans sa première forme, tout change. Créteil, Evry, Melun, Marne-la-Vallée et peut-être même demain Orléans participent à une même conurbation, étendue en peu de temps. Les espaces qui, avec la gare d'Austerlitz, ont été constitués aux abords de la ville, se révèlent être soudainement enserrés en plein centre de l'agglomération. Le tissu industriel a progressivement quitté les quartiers voisins. Les circuits de production et de distribution se sont profondément modifiés. Dans bien des cas, il n'est plus utile de faire transiter les marchandises devant le nouveau ministère des Finances. Les regroupements d'activités ont perdu de leur importance ; sans grandes relations les unes avec les autres, elles sont moins attachées à leur implantation. Les nécessités de modernisation ont réduit les effectifs employés et conduisent souvent à des transferts.

Une certaine vacuité de l'espace se développe. Tout alentour, sous la pression croissante des demandes et des besoins, le centre-ville se renouvelle et s'étend sur les anciens faubourgs. L'utilisation moins intense des emprises d'Austerlitz, Tolbiac, Masséna, semble anachronique au regard des évolutions récentes. Quelques nouvelles réalisations éparses sont apparues. Logement rue de Bellievre, hôtel boulevard Vincent-Auriol, locaux d'activités et bureaux sur le quai et en bordure du périphérique. Des ateliers de créateurs ont récupéré d'anciennes structures, rue Edmond-Flamand et dans les anciens bâtiments frigorifiques de la SNCF.

La désuétude de l'occupation de ces terrains n'est qu'une appréciation d'ensemble ; chacune des activités présentes répond isolément à certains besoins précis : transport de voyageurs, tri postal, messageries, matériaux de construction. Comme dans la plupart des situations urbaines dont la transformation paraît globalement souhaitable, la disponibilité des espaces n'est pas totale, ni simultanée en tout point. Un réaménagement appelle, cas par cas, une préparation particulière.

DIMENSIONS	L I A I S O N S
TERRITORIALES	METROPOLITAINES.
ET ENJEUX	Plusieurs grands réseaux
URBAINS	de déplacements organi-
	sent, desservent et décou-

pent les espaces étudiés et les relient à l'ensemble urbain qui les entoure. En premier lieu, la Seine avec ses berges et ses quais marque la permanence de Paris. Mais les qualités des berges du centre-ville restent à promouvoir en amont du pont d'Austerlitz. Par ailleurs, l'attrait de l'eau pour les citadins se renforce et les rapports entre la ville et son fleuve sont, sans doute, à l'aube d'un profond renouvellement.



Seine rive gauche dans l'urbanisation de Paris, à la fin des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles

Le site, les centres d'affaires et leurs interconnexions



Le boulevard Masséna et le périphérique participent à la grande figure qui ceinture Paris et sur laquelle débouchent toutes les grandes voies d'accès. Au voisinage de l'échangeur d'Ivry, ces boulevards traversent un *no man's land*. Les artères traversantes, qui correspondent au rythme espacé des ponts, boulevard de l'Hôpital, boulevard Vincent-Auriol, rue de Tolbiac, longent ou surmontent les vastes emprises des activités ferroviaires et industrielles avant d'atteindre la partie dense du 13^e arrondissement et de se prolonger au-delà dans le réseau de la ville.

Le chemin de fer impose une direction précise qui s'échappe vers Ivry, les villes de la Loire et le massif Central. Les lignes de RER et de métro y ajoutent leurs différents caps. Il est prévu que ce système de liaisons soit amplifié, ici, par de nouvelles réalisations, conçues dans un cadre plus vaste. Ainsi la ligne de métro METEOR passant par Bercy et Tolbiac, le pont Charles-de-Gaulle accompagné d'un transport hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz. Les correspondances et les ruptures de charge doivent aussi être améliorées.

Toutes ces infrastructures tiennent une place déterminante dans l'espace et imposent de grandes orientations géométriques et un compartimentage des terrains. Elles s'entrecroisent en renforçant l'intérêt de certains lieux et se répartissent sur plusieurs niveaux, au sol, en tunnel, en ponts et viaducs.

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT. Le territoire unifié par le quai de la Gare peut être un lieu privilégié pour le développement de la capitale. Il occupe une position décisive pour participer au rééquilibrage, recherché depuis longtemps, de Paris vers l'est. Vaste — 130 ha — proche du centre ancien de la ville (2 km entre Notre-Dame et Austerlitz), bien desservi, ouvert sur la Seine sur toute sa longueur, ce secteur appelle un projet qui apporte, avec de nouveaux quartiers établis le long du fleuve, une nouvelle grande composante pour l'aménagement de Paris.

Plusieurs hypothèses d'interventions sont susceptibles d'orienter les transformations futures vers différents principes de projets.

La confrontation de l'existant et de réalisations disparates correspondrait au plus simple réalisme, celui du coup par coup. Il n'y a qu'un pas à franchir entre l'étrange poésie des territoires industriels obsolètes et l'image, parfois magnifiée, de la ville comme entrelacs et chaos, enchevêtrement d'objets architecturaux et de réseaux techniques. Entrevue autour du boulevard Masséna, cette perspective n'exclut ni les effets réussis, ni les collisions douloureuses. Mais les «villes impossibles» qui en résultent, dispersées et dérégées, comportent de multiples inconvénients.

Le report des plus lourdes contraintes donnerait, bien sûr, des facilités pour concevoir un projet d'ensemble. Repousser plus loin la gare d'Austerlitz libérerait des ter-



rains de grande valeur ; mais le déménagement d'un tel complexe, attaché à d'autres réseaux, engagerait d'énormes moyens et de longs délais. En outre, la logique qui oppose espaces urbains devant la gare et zone spécialisée à son arrière risquerait d'être seulement translatée.

L'actualisation et la remise en ordre des principales structures qui ont déterminé l'état existant offrent une autre voie. Reconvertir le système ferroviaire, les rives de la Seine, les voies existantes, exploiter leurs possibilités latentes, définir leur utilité à venir, compléter leurs réseaux, sont autant de moyens pour définir des perspectives claires et tenter de retourner une situation défavorable

UNE PROBLEMATIQUE POUR LE PROJET D'AMENAGEMENT.
L'analyse détaillée du site débouche ainsi sur des questions importantes auxquelles le projet devra répondre :

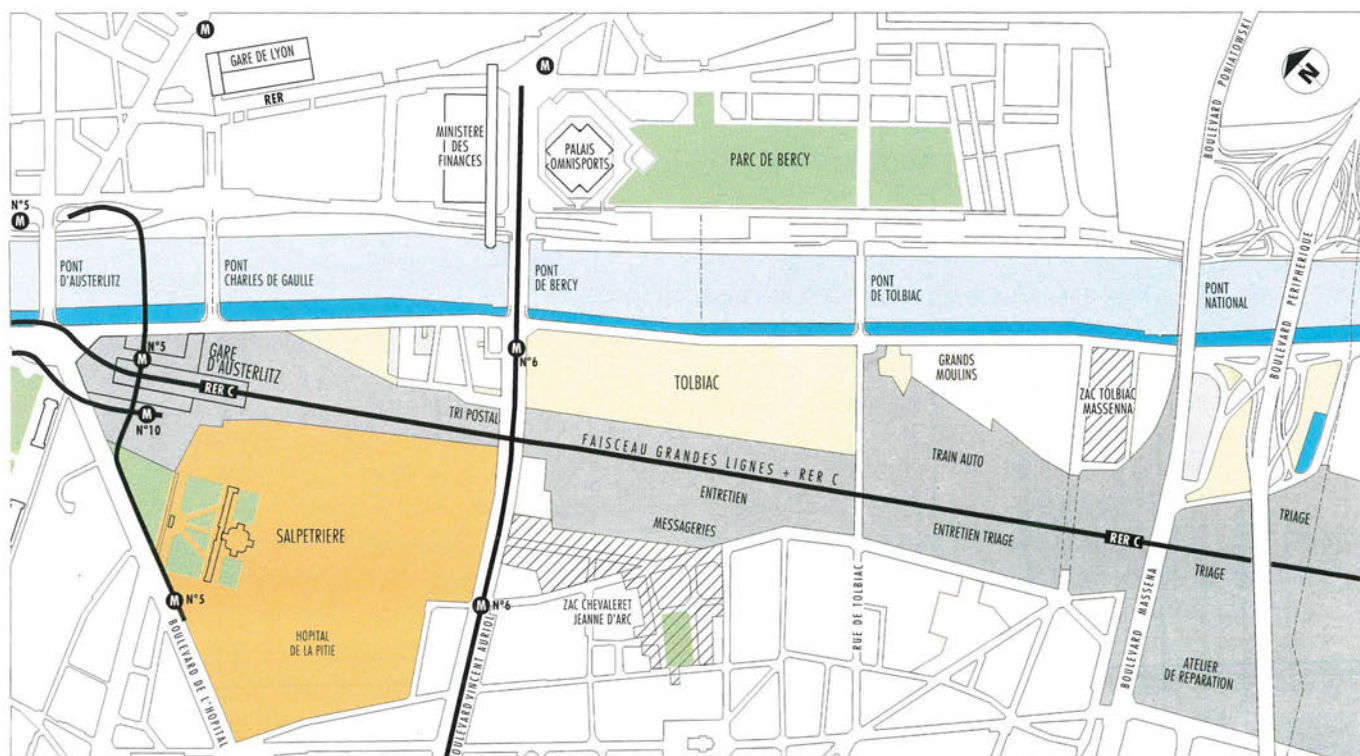
— dans cet espace particulier, quels programmes implanter ?

— quelle conception urbaine retenir, et, surtout, une même conception urbaine peut-elle embrasser dans sa totalité le territoire considéré, ainsi que ses relations avec le contexte large de l'agglomération ?

— comment traiter les rapports avec le fleuve, avec le fer, avec la commune riveraine d'Ivry ?

— s'agissant d'une opération très ambitieuse, est-il possible d'initier une nouvelle forme de développement urbain cohérent, adapté à une longue durée de mise en œuvre ?

A la frange du 13^e arrondissement, s'opposent le parcellaire résidentiel serré et celui de l'industrie très lâche



UNE TERRE D'URBANISATION TARDIVE

B E R N A R D R O U L E A U

A l'endroit même où la Seine vient aborder le quartier de la Gare et pénètre dans Paris, elle apparaît, plus que partout ailleurs, particulièrement large. Et les rives qui l'encadrent, également basses et profondes, forment une sorte de symétrie qui n'existe qu'ici. Aussi contribuent-elles à composer ce paysage ample et magnifique que ferme à l'horizon la silhouette de Notre-Dame.

Du boulevard Masséna au boulevard de l'Hôpital, la plaine d'Ivry, qui ouvre largement le quartier sur la rivière, occupe donc un site tout à fait remarquable et forme une bande continue dont la largeur varie entre 400 et 600 m. Le terrain est plat : les altitudes oscillent entre 35 et 38 m au nord, 33 et 36 m au sud. Le coteau commence nettement à partir de la rue du Chevaleret et sa pente très forte, qui culmine à plus de 60 m au niveau de la rue du Château-des-Rentiers et du boulevard Masséna et qui se prolonge plus atténuée vers le nord, contribue à démarquer et à individualiser la plaine elle-même. Partout ailleurs, le quartier se caractérise par une montée continue vers son sommet, à 64 m, entre la rue Bobillot et l'avenue d'Italie, aux abords mêmes de la place et de la Butte-aux-Cailles.

Ce cadre est lui-même nettement délimité vers l'ouest par l'ancienne vallée et l'ancien méandre de la Bièvre. Le quartier de la Gare forme une sorte de plateau, dont l'avenue d'Italie marque à peu près l'épine dorsale, avec des retombées assez marquées vers l'ouest, le nord et l'est. Le développement urbain de Paris, particulièrement tardif dans ce secteur, n'a été finalement qu'une lente prise de possession de ce site contrasté où, à l'évidence, de nombreux tracés de rues ont été calqués sur le relief. Dans le sens de la plus grande pente, ce sont les boulevards de l'Hôpital et Vincent-Auriol, les rues de Tolbiac et du Château-des-Rentiers et la plupart des transversales à la rue du Chevaleret. Les rues Clisson et Baudricourt occupent exactement l'axe d'une ancienne vallée, tandis que la rue du Chevaleret marque nettement le pied du coteau sur la plaine.

Terre de contrastes où se délimitent nettement des secteurs bien définis, surtout lorsqu'ils ont dû composer avec de fortes pentes, la Butte-aux-Cailles, le coteau, la vallée de la Bièvre. Ces contrastes ont marqué les étapes de l'occupation du sol et, plus tard, de l'urbanisation. C'est notamment de part et d'autre de la basse vallée de la Bièvre qu'on voit se mettre en place, dès le début du XVII^e siècle, deux grands ensembles qui vont marquer tout le développement ultérieur de la ville à la jointure des quartiers actuels. Le Jardin des Plantes, la vallée de la Bièvre et l'enclos de l'hôpital général de la Salpêtrière, ainsi que le marché aux chevaux qui se trouvait à l'emplacement du boulevard Saint-Marcel, tout cet ensemble a formé jusqu'au milieu du XIX^e siècle une barrière incontournable à l'extension de Paris vers le sud-est. A leur périphérie, et sur la Bièvre elle-même, de l'avenue des Gobelins à la Seine, s'étaient spontanément formés des bas quartiers dont les photos de Marville nous montrent encore, vers 1860, l'aspect étonnamment rural. Aujourd'hui, seuls se sont maintenus le Jardin des Plantes et la Salpêtrière, mais les secteurs intercalaires, de part et d'autre des boulevards Saint-Marcel et de l'Hôpital, qui ont éventré mais désenclavé le quartier, Paris les a conquis lentement, laborieusement. Et, tout récemment encore, sur le cours même de la Bièvre, rue Poliveau.

VIE AGRICOLE ET CHEMINEMENTS ANCIENS

Les développements successifs de Paris vers le sud-est, au-delà du boulevard Vincent-Auriol, sont restés très tardifs

encore, et on peut s'étonner que, sur le plateau lui-même, ne se soit jamais constituée d'agglomération avant le début du XIX^e siècle. Au contraire, le quartier de la Gare, de la Seine à la Bièvre, est resté entièrement vide d'habitants. Mais c'est peut-être justement à cause de ces deux cours d'eau qui le flanquaient de part et d'autre que l'exploitation du sous-sol y a pris une extension particulièrement importante. Dès le XVII^e siècle, c'est par des puits, sur le

plateau même, qu'on extrayait la pierre en de multiples endroits, comme l'attestent les plans terriers de l'époque. Le développement considérable des galeries d'extraction souterraines, pratiquement sous tout le plateau, de la place d'Italie au boulevard Masséna, aura marqué durablement tout ce quartier. A la fragilisation évidente et encore actuelle du sol, il faut ajouter le fait que la présence de nombreuses carrières à ciel ouvert créait des zones douteuses, des ruptures de pente brusques, des « fosses », qui étaient autant de refuges et de repaires et dont certains existaient encore au milieu du XIX^e siècle.

Le quartier de la Gare conserve donc un caractère essentiellement rural jusqu'à une époque récente. Tout le plateau (entre la rue de Tolbiac et le boulevard Vincent-Auriol) était couvert de cultures. On y sème de façon continue de l'orge, de l'avoine, du seigle, plutôt que du blé qui nécessiterait une année de jachère. Les puits d'extraction du sous-sol sont nombreux, dans le secteur où se croisent aujourd'hui les rues de Domrémy et du Dessous-des-Berges. Tandis que, de loin en loin, se dresse la masse sombre des remises à gibier.

Mais au pied du coteau, le long de la Seine, la plaine d'Ivry, c'est la zone la plus fertile. Les cultures de légumes, pois, haricots, et aussi les céréales, blé, orge, avoine, seigle, y alternent avec les prairies artificielles. Ces prairies font le pendant avec les pâturages qui couvrent, à l'autre extrémité du quartier, les pentes de la vallée de la Bièvre. Ici se trouvent la plupart des moulins à vent du quartier. Le coteau, bien exposé à l'est, est, quant à lui, entièrement occupé par la vigne qui s'étend de la rue de Domrémy jusqu'à Ivry, aux lieux-dits du Haut et du Bas-des-Chamaillard.

Le plateau est traversé du sud au nord, d'Ivry vers Paris, par des chemins de terre qui sont aujourd'hui la rue Albert Bayet, la rue du Château-des-Rentiers (le « vieux chemin d'Ivry »), les rues Dunois et du Chevaleret. Certains sont même des axes de cheminement importants. L'avenue d'Italie a été tracée au XVI^e siècle à l'époque de la création du château de Fontainebleau. Et c'est sur ce « grand chemin de Villejuif » que se situe le relais de poste de « la Maison blanche » qui restera jusqu'à la fin du XVIII^e siècle la seule construction existant dans tout ce secteur. Mais on continue à utiliser aussi la voie ancienne, la vieille route gauloise qui, depuis la rue Mouffetard, se prolonge par l'avenue des Gobelins et l'avenue de Choisy. C'est la route de Lyon et de l'Italie.

Si déshérité soit-il, ce secteur est donc, par sa position même, un lieu de passage naturel très ancien, l'accès à Paris du sud-est par la rive gauche. Et cette vocation de passage est encore renforcée par la voie des berges elle-même qui est certainement aussi ancienne que la route

gauloise, ne serait-ce que par sa fonction de chemin de halage, mais qui a toujours été soumise aux aléas que lui impose sa proximité immédiate du fleuve. Mais c'est bien vers ce passage le long des berges que les premiers bâtiments de l'hôpital général de la Salpêtrière ont été primitivement établis, largement ouverts vers la Seine et non, comme aujourd'hui, vers le nord. Ensemble déjà imposant au XVI^e siècle, beaucoup plus encore aujourd'hui, leur implantation originelle tend à montrer que la circulation du côté de la rivière était déjà importante à cette époque.

UNE VOCATION FLUVIALE, LA GARE

Si le secteur reste d'abord une terre de culture et d'élevage jusqu'au début du XIX^e siècle, le contact immé-

diat avec la Seine, autre voie de déplacement et de transport, devait tôt ou tard lui conférer une vocation particulière. Cette mise en valeur du rôle des voies d'eau a été l'une des caractéristiques les plus marquantes de la politique urbaine de la ville de Paris dans les années 1810-1820. De cette politique découleront la création et l'aménagement des grands secteurs d'entrepôts de la Villette, de la Halle-aux-Vins et de Bercy. Mais c'est ici, dans cette plaine d'Ivry que, dès 1764, pour décongestionner le trafic fluvial très intense dans Paris, on décide d'établir un port fluvial capable de recevoir « plus de 650 grands bateaux d'approvisionnement ». Cette gare d'eau, qui va donner son nom à tout le quartier, était prévue sous forme d'un bassin semi-circulaire dont le diamètre était constitué par le quai de la Gare formant digue et ouvert à chaque bout par un chenal étroit, pour les entrées à l'amont, pour les sorties à l'aval. Le (demi) périmètre du bassin devait être planté d'arbres. Ce projet, qui est connu avec précision par les gravures de l'époque, reçut un début d'exécution. Il employa même, à certains moments, plus de deux mille ouvriers dont six cent cinquante étaient logés sur place. L'ensemble se situerait aujourd'hui au débouché du boulevard Vincent-Auriol sur le pont de Bercy. A la fin du XVIII^e siècle, l'ouvrage avait été abandonné et seules quelques traces de la partie réalisée figurent sur le plan de Roussel de l'an IV.

PREMIERS CLOISONNEMENTS, PREMIERS HABITATS

Entre 1785 et 1790, la création de l'enceinte des Fermiers Généraux a séparé de Paris le futur quartier de la Gare et la

formation ultérieure du boulevard de la Gare (futur boulevard Vincent-Auriol) jusqu'à la Seine en 1818, qui a permis d'achever la rocade des Fermiers Généraux, a donné le coup de grâce à cette réalisation au lieu de relier ce bassin



Carte des chasses du début du XIX^e siècle (doc. DAU/Ville de Paris)

Le plan topographique du secteur sud-est de Paris met en valeur les grandes composantes géographiques du site : la plaine basse et profonde, le coteau et le plateau



à la place d'Italie comme l'avaient prévu les projets primitifs. La mise en place du mur va rapidement entraîner la première urbanisation du quartier. A partir de la barrière d'Italie vers la Seine, le mur laissait primitivement hors de la ville l'ensemble très vaste et entièrement clos que constituait déjà l'hôpital de la Salpêtrière. C'est ainsi que fut créé, de part et d'autre, le boulevard de l'Hôpital où le mur comportait deux ouvertures dont celle dite des Deux-Moulins, au carrefour des rues Jeanne-d'Arc et Esquirol. A partir de cette barrière, on voit alors se former le long de la rue Esquirol un faubourg qu'on appellera d'abord le «hameau des Deux-Moulins» du nom du lieu-dit, puis à partir de 1806, le «village d'Austerlitz». Limité d'abord à quelques maisons, il s'est peu à peu développé vers le sud jusqu'au moment où, en 1812, on a décidé de créer un nouveau boulevard planté d'arbres, celui-là même qui avait été prévu pour aboutir sur la gare fluviale : le boulevard de la Gare. Nouvelle limite de Paris, il longe la Salpêtrière par le sud et réintroduit dans la ville le hameau des Deux-Moulins.

Mais ce faubourg a continué à se développer au-delà du nouveau boulevard et de la nouvelle barrière (des Deux-Moulins) le long d'un chemin de terre qui deviendra bientôt la rue Nationale. A cette époque, le quartier de la Gare reste encore très peu bâti. Des constructions s'élèvent peu à peu le long du quai, de la rue du Chevaleret et du boulevard de la Gare. C'est-à-dire le long des principales voies de passage. En 1840 est créé «l'embarcadère du jardin des Plantes» qui deviendra la gare d'Austerlitz. La voie ferrée, qui relie d'abord Paris à Corbeil, est tout naturellement mise en place sur la plaine même, entre la rue du Chevaleret et le quai. L'opération, qui peut paraître, à l'origine, sans grande importance, va transformer la plaine en une énorme barrière nord-sud et verrouiller totalement l'ouverture du quartier vers l'est, vers la rivière. A peu près au même moment, de 1841 à 1843, l'enceinte fortifiée est construite au sud où elle enferme la plaine à son tour.

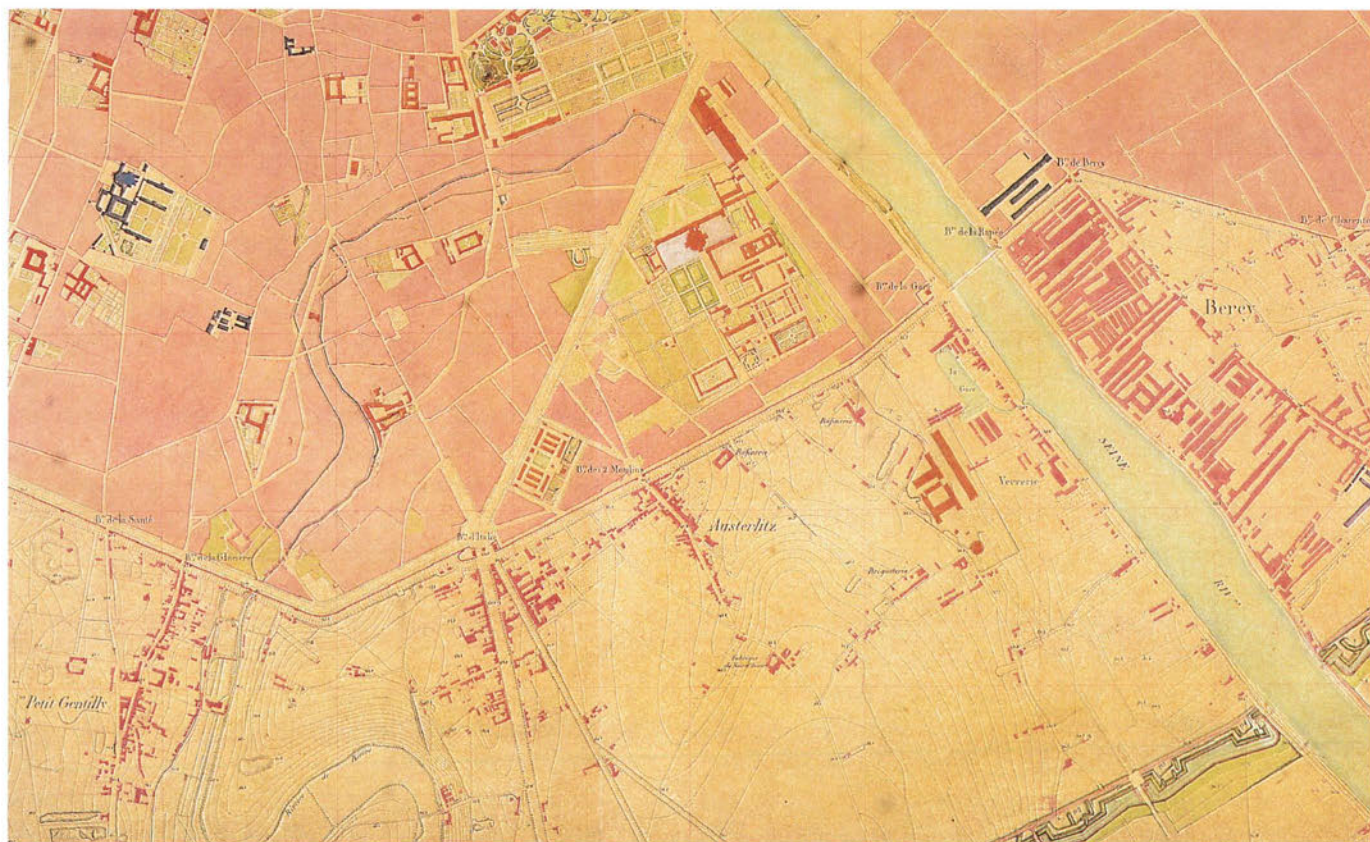
L'enceinte forme un haut talus couvert d'herbe qui deviendra vite le lieu de détente dominical favori des parisiens les plus proches et que longe, à l'intérieur, un boule-

Cet extrait du plan de l'enceinte de Paris, dessiné par le Génie

militaire, fait apparaître, dès 1840, les grandes emprises

foncières qui conforment le site et contribuent encore aujourd'hui à son enclavement (Doc. Mission des plans reliefs)

d'hui à son enclavement (Doc. Mission des plans reliefs)



vard militaire planté d'arbres. Très élargi, après 1920, il deviendra le boulevard Masséna. De l'avenue de Choisy au quai, le rempart lui-même comporte six avancées bastionnées sur un fossé extérieur que limite le talus de contrescarpe. Trois portes sont aménagées dans le rempart, sur le passage des avenues d'Ivry et de Choisy et du quai, ainsi que deux poternes, l'une entre la rue du Chevaleret et la rue du Dessous-des-Berges, qui n'est encore qu'un chemin de terre, l'autre pour le passage de la voie ferrée.

Le secteur se trouve ainsi complètement verrouillé vers le sud et séparé du reste de la commune d'Ivry. On va voir alors s'établir, le long du quai, des usines, des fabriques et des entrepôts. La symétrie devient alors totale entre la rive gauche et la rive droite où se forme l'enclos également très délimité, très fermé, des entrepôts de Bercy. Symétrie des activités de stockage, du pont National au pont d'Austerlitz, la vocation industrielle de Paris s'affirme ici pour longtemps. Les industries se répandent aussi le long du boulevard de la Gare, par exemple la raffinerie Say, au 73, près de la rue Nationale. Le long de la rue du Chevaleret s'implantent les ateliers du chemin de fer et les bâtiments d'une gare des marchandises ainsi que des fabriques le long de la rue du Château-des-Rentiers et de la rue Nationale, des avenues d'Ivry et de Choisy (chocolat Menier, produits chimiques, fabriques de noir animal, de toiles cirées...). Mais surtout, dans les années 1840, se met en place l'usine à gaz qui occupe tout le terrain entre l'avenue de Choisy, les rues Charles-Moureu et Georges-Eastman : on y aménagera plus tard le parc de Choisy.

En 1860, quand le quartier est annexé à Paris, il est encore occupé dans sa plus grande partie par des terres de culture. Mais ce sont les nouvelles implantations industrielles qui attirent, seules, une population ouvrière, de plus en plus concentrée le long de la rue Nationale, des avenues d'Italie et de Choisy, et des boulevards qui sont les principaux axes du développement urbain..

UN URBANISME SELON HAUSSMANN

A partir de 1854, le secteur compris entre les rues de Domrémy, du Château-des-Rentiers, Clisson et Dunois, au lieu-dit «la cerisaie Saint-Marcel», lui aussi entièrement occupé par les cultures, va faire l'objet d'une opération d'urbanisme importante. Haussmann cherche à rééquilibrer Paris vers l'est et le sud-est. A l'endroit même où le plateau accuse un replat vers le nord, on trace une grande place rectangulaire dont le site n'est pas sans analogie avec celui de la place d'Italie. Il sera utilisé pour implanter et mettre en valeur une église, Notre-Dame-de-la-Gare, construite de 1855 à 1864, et qui couronne l'ensemble. L'opération vise en même temps à

imposer à tout le quartier, hors des anciens cheminements ruraux existants, un nouveau centre administratif et religieux, rôle spontanément tenu jusqu'alors par la rue Nationale. Autour de la nouvelle place, on bâtit des écoles, mais les rues qui en partent se bâtiront très lentement. Dans l'axe de l'église, on trace la rue Jeanne-d'Arc, destinée à être aussi l'axe de tout le nouveau quartier.

Mais la circulation d'est en ouest, du quai vers l'avenue d'Italie, restait très difficile. La rue de Tolbiac a fait partie des grands desseins d'Haussmann pour désenclaver et relier les nouveaux quartiers annexés. En fait, elle a été réalisée en plusieurs étapes à partir de 1863 et c'est seulement en 1892 qu'elle sera amenée jusqu'au quai de la Gare par un véritable talus surplombant les voies ferrées, sur lequel prend appui un viaduc. Cette rocade n'est donc devenue que dans les dernières années du siècle une voie de circulation importante, comparable aux avenues d'Italie et de Choisy, en même temps qu'elle attirait la construction.

Au début du ^{xx} siècle, les voies ferrées, les ateliers et les entrepôts de la gare d'Austerlitz occupent déjà toute la plaine entre la rue du Chevaleret et la Seine. Au sud de la rue de Domrémy, le coteau, que traverse la rue Jeanne-d'Arc jusqu'aux «fortifs», a conservé encore un grand nombre de ses anciennes parcelles de vignoble sur lesquelles se sont bâtis des ateliers et des entrepôts qui épousent leur forme étroite et allongée. Les rues actuelles sont déjà toutes en place et se construisent aussi. Mais, hormis le long de la rue de Tolbiac, les constructions ne sont jamais très élevées : beaucoup de terrains ne sont que d'anciennes carrières rebouchées. Les petits cabanons se multiplient au milieu de jardins minuscules. Le terrain n'est pas cher mais, malgré tout, n'attire guère pour y vivre, sinon pour y travailler. Les entrepôts et les industries utilisent la main-d'œuvre locale.

La vie elle-même reste canalisée le long de quelques voies seulement, les avenues de Choisy et d'Ivry, la rue Jeanne-d'Arc, au sud de l'église, la rue Nationale. Avec ses arbres et ses immeubles 1900, la rue de Tolbiac apparaît comme les Champs-Élysées du quartier. Mais dans les intervalles s'étendent encore de vastes espaces vides ou peu bâtis comme l'usine à gaz de l'avenue de Choisy, le dépôt de pavés entre la rue Baudricourt et la rue de Tolbiac. En face, entre la rue Nationale et l'avenue d'Ivry, c'est la gare des marchandises des Gobelins. Plus au sud, le chemin de fer de ceinture traverse tout un bas quartier de maisons basses et de pavillons, de petits jardins entourés de grillages, d'ateliers et d'entrepôts, aux limites de Paris.

Quand les infrastructures du métro aérien se mettent en place boulevard de l'Hôpital, avec la traversée de la gare d'Austerlitz en surplomb et le boulevard Vincent-

Auriol, un paysage nouveau commence à se former. Avec le viaduc de la rue de Tolbiac dominant la plaine, les ponts suspendus sur la Seine, le pont National — qui est le plus long de Paris avec ses 240 m — le double viaduc du pont de Bercy, l'univers minéral que forme l'enchevêtrement des voies ferrées, le quartier de la Gare, du nord au sud, est devenu l'un des quartiers de Paris où le métal a le plus envahi et submergé la ville. Et il lui confère une atmosphère un peu dure, une ambiance de série noire dont certains écrivains ont cherché plus ou moins heureusement à démontrer au contraire la poésie singulière et qui contraste étrangement avec ce bas quartier qui l'entoure.

Mais à partir de 1920, une grande partie du quartier va se transformer. C'est d'abord la suppression des fortifications et la mise en place du boulevard Masséna et des immeubles HBM. Avec la rue de Tolbiac et le boulevard, la circulation intérieure, autrefois uniquement nord-sud, désenclave le quartier d'est en ouest. La nouvelle politique urbaine en matière de logements sociaux et d'équipements sportifs va trouver dans ce secteur, jusqu'alors particulièrement déshérité, son terrain d'élection. Des immeubles sociaux, encore facilement reconnaissables par leurs volumes élevés et compacts, leurs façades en brique, leur disposition générale autour d'une cour intérieure (presque) fermée sont construits rue de Tolbiac, rue Jeanne-d'Arc, rue Nationale, rue Sthrau et entre l'avenue Edison et la rue du Château-des-Rentiers. C'est aussi dans les années 30 que sont construits à la place de la cité Jeanne-d'Arc, qui est une courée de chiffonniers, les immeubles compris entre les rues du Docteur-Charles-Richet et du Docteur-Hutinel.

LES TEMPS DE LA RENOVATION

Depuis la dernière guerre, le quartier a continué à faire l'objet de transformations et d'opérations d'urbanisme qui sont parmi les plus importantes effectuées dans Paris, en tout cas parmi les plus étendues. Aménagement de terrains de sport, construction du lycée Claude-Monet et, surtout, opération de rénovation du secteur des Deux-Moulins. L'ancien faubourg de la rue Nationale était formé de maisons assez basses dont la plupart dataient du milieu du XIX^e siècle ou même de ses débuts. Quartier très dense, très commerçant, très vivant, il était devenu depuis longtemps très pauvre et très dégradé. Le secteur à rénover comptait un tiers d'ouvriers sur 6 200 habitants dont 1 400 vivaient en hôtels meublés. Il y avait environ 240 boutiques le long de la rue Nationale et, alentour, des établissements industriels.

La rénovation a totalement modifié le secteur, les voies, qui ont été élargies, voire retracées, les immeubles,

reconstruits en retrait, bref, le paysage et les conditions de vie. La rue Nationale actuelle n'a plus rien de commun avec celle qui l'a précédée, sinon le même métro aérien en toile de fond. Les petites maisons basses ont partout disparu, notamment le long du boulevard de la Gare, itinéraire favori d'une population qui ne dépassait guère la place d'Italie et pour laquelle l'avenue des Gobelins, plus lointaine encore, avait symbolisé, en un temps, le Paris chic et brillant. Partout se dressent maintenant des immeubles élevés, immeubles-tours, immeubles-rideaux, séparés par de grands espaces verts aménagés. Entre la rue Nationale et la rue Dunois, comme au sud de la rue de Tolbiac et jusque vers les portes de Choisy et d'Ivry, les tours de trente-cinq étages dominent maintenant le paysage, avec leurs rampes d'accès, leurs escaliers roulants et leurs galeries marchandes intérieures, et font oublier que ce quartier est tardivement resté l'un des moins évolués, l'un des moins urbanisés de Paris.

Tout cela a entraîné de profonds bouleversements pour la population traditionnelle du quartier qui a dû souvent émigrer plus loin, vers le 14^e arrondissement et jusqu'à Vitry. Le secteur compris entre les rues Dunois et du Chevaleret est resté plus tardivement protégé de la rénovation, avec son habitat peu dense et ses petites entreprises artisanales et industrielles.

Aujourd'hui, le quartier de la Gare est devenu, plus qu'aucun autre, une terre de contrastes, avec ses secteurs anciens de plus en plus réduits et ses ensembles nouveaux, appelés à se développer encore. Mais la vie urbaine de tous les jours, celle des rues et des boutiques, déjà très délimitée autrefois, a vu ses axes et ses pôles se modifier et se déplacer, par le jeu des opérations de rénovation. Si la vie s'est profondément transformée autour de la rue Nationale, elle s'est aussi nettement déplacée vers l'avenue d'Ivry. Mais partout, la population résidente a changé en profondeur et notamment la population active. Les activités offertes par le quartier évoluent elles-mêmes et — fait significatif — des établissements de secteur tertiaire ont commencé à s'établir au sud, notamment rue Regnault.

Paradoxalement, la plaine elle-même, par la mainmise précoce et presque totale du chemin de fer, est restée la partie la plus figée du quartier. Depuis le XIX^e siècle, le quai ne s'est jamais vraiment urbanisé malgré quelques essais de lotissements très limités. Paris, sur les bords de la Seine, semble encore s'arrêter au pont de Bercy. Et la persistance de cette vocation industrielle et d'entrepôt du quai d'Austerlitz et du quai de la Gare apparaît maintenant, de plus en plus, comme une gageure dans un des plus beaux sites fluviaux du Paris intra-muros.

B. R.

PROMENADE ARCHITECTURALE

B E R N A R D M A R R E Y

Sur la place Valhubert, la gare d'Austerlitz marque comme une porte, placée de biais, donc relativement discrète. Elle fut construite, en plein XIX^e siècle, comme les autres gares parisiennes, à la lisière de ce qu'était la ville ; le nombre des voyageurs était alors limité, et la banlieue inexistante.

Ce ne sera plus le cas en 1904, lorsque l'on percera l'arrière de la gare pour faire passer le métro par cette entrée triomphante, où la ville affirme sa prééminence ; elle est le contrepoint de l'un des plus beaux viaducs métalliques, réalisé sous la direction de Maurice Koechlin (le concepteur de la tour Eiffel), avec l'architecte Jean-Camille Formigé pour les parties décoratives. C'est un chef-d'œuvre de légèreté, dans lequel la décoration souligne l'élan qui lui permet de franchir la Seine d'une seule portée de 140 m, record parisien toujours non détrôné, à partir d'une rampe hélicoïdale sur la rive droite, conçue, elle par les Entreprises Daydé & Pillé.

La halle de la gare tient par l'une des plus belles fermes Polonceau qui aient été réalisées : une articulation à six bielles qui lui permet de franchir 51,20 m sans point d'appui intermédiaire ; c'est un dispositif simple, économique et léger d'arbalétriers et d'entrants, qui permet d'équilibrer les poussées à moindre frais (ingénieur : Louis-Charles Sévène, Atelier du Creusot). Elle signifiait aussi l'importance croissante du trafic ferroviaire : l'embarcadère construit en 1837 ne suffisait plus à la demande. C'était, déjà, la transformation des rapports de la ville et du fleuve.

Jusqu'à l'avènement des chemins de fer en effet, la quasi-totalité des transports de marchandises se faisait par eau ; d'où la halle aux vins à l'emplacement de la faculté des Sciences (Jussieu) et les entrepôts en amont, à Bercy. D'où aussi les Grands moulins de Paris qui, encore au début des années 20, construisent entre le fleuve et les voies ferrées qui desservent la Beauce et une partie de la Brie. Faut-il

voir un symbole dans le fait que la Seine, pour une fois à peu près droite, s'ouvre à l'horizon pour baigner Notre-Dame, haut-lieu de la consécration du pain et du vin ?

Le monde s'est laïcisé, l'activité portuaire a été peu à peu rejetée du centre, le fleuve muré entre deux quais, en attendant d'être coupé de la ville par les hautes murailles des Magasins généraux.

Dès son origine, le quartier avait été marqué par les rejets de la ville. Au milieu du XVI^e siècle, les fournisseurs des armées y avaient installé une fabrique de poudre, dont la matière première, pour les trois quarts, était le salpêtre. Un siècle plus tard, sur les plans de Le Vau, on y bâtit un hôpital-dépôt de mendicité, plutôt chargé d'abriter les mendiants, de bon ou de mauvais gré. Il garda le nom de la fabrique, et encore trente ans plus tard, quand on lui adjoignit une prison pour femmes.

Les temps évoluant, on n'enferme plus les mendiants, mais c'est à leur hébergement que l'Armée du Salut demanda à Le Corbusier de répondre sur un terrain situé à peine 1 km plus loin, et qui deviendra la cité-refuge en 1933, première expérimentation de «la machine à habiter» collective. Tout près, la rue Watt passe sous les voies ferrées dans un clair-obscur assez sinistre qui a fait le bonheur des cinéastes. A chaque pas, on s'attend à découvrir, entre deux éclairs de trains, le sourire sardonique du «Troisième homme». Déjà avant que le chemin de fer n'existe, la rue s'appelait de la Croix-Jarry ; du nom de la croix élevée à la mémoire d'un homme qui y avait été assassiné.

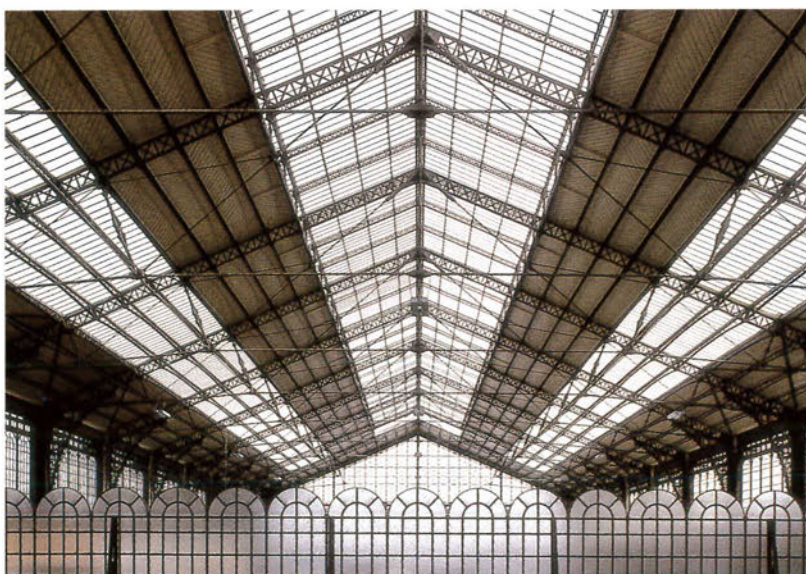
Encore deux cents mètres et l'on franchit la ceinture des maréchaux au-delà de laquelle on a logé les services techniques du régiment des pompiers de Paris dans ce qu'il faut bien appeler une caserne, grande fille de la machine à habiter déjà vue. Avec l'âge (elle date de 1973), l'idée a pris des rondeurs ; mais celles-ci sont encore



Maurice Koechlin, ingénieur, et Jean-Camille Formigé, architecte, le viaduc d'Austerlitz



La pénétration du métro aérien dans la halle d'Austerlitz



Louis Renaud, la halle de la gare d'Austerlitz, 1869

Les Magasins généraux forment un écran entre le quai d'Austerlitz et la Seine

La chapelle Saint-Louis par Libéral Bruant se dresse au cœur de l'ensemble hospitalier de la Pitié-Salpêtrière, qui occupe l'une des plus vastes parcelles de Paris (près de 30 ha)

Fabrice Dusapin et François Leclercq, immeuble de logements rue de Bellière, 1987





1



2

1 et 3. Les Grands moulins constituent un des ensembles marquants du site Seine rive gauche

2 et 4. La rue Watt et, à proximité, l'Armée du Salut par Le Corbusier (1929-1933), bien que plus discrets, forment une succession également caractéristique

3



4



Le métro aérien et le pont de Bercy, dont le doublement à l'identique est actuellement en cours

Le viaduc de Tolbiac, surplombant les emprises de la SNCF



fermes, bien dessinées, et dominant avec une superbe certaine le tissu environnant. Plus loin, un peu perdu dans les circonvolutions autoroutières, l'hôtel industriel récemment terminé par Dominique Perrault, répond dans sa transparence à l'anoblissement sémantique de ce que l'on appelait, un peu bêtement sans doute, des ateliers. Du bel objet minimaliste, il sera intéressant de voir l'appropriation qu'en feront les utilisateurs.

Par-ci, par-là, des îlots de logement se sont nichés dans les vides, comme cet immeuble 1900 qui marque l'angle du quai d'Austerlitz avec le boulevard de la gare. Sous son aile, protectrice ô combien puisqu'il abrita cinquante ans durant un médecin de quartier dévoué à son voisinage, Dusapin et Lelercq ont lové un petit immeuble dont le dessin et la courbure intriguent et séduisent.

L'acier est fort présent en ces lieux avec ces trois grandes œuvres que sont l'usine de la SUDAC (1891), le pont de la rue de Tolbiac (1895) et le viaduc du boulevard périphérique (1969). On doit la Sudac à un polytechnicien viennois, Victor Popp, qui, voulant unifier l'heure des multiples pendules parisiennes, résolut de les relier à un réseau d'air comprimé qui, chaque minute, donnerait l'impulsion nécessaire au déplacement de l'aiguille. Jugé archaïque, le système a été abandonné et l'heure des pendules municipales est redevenue aléatoire. La halle de la Sudac demeure, dans la simplicité de sa charpente et la transparence de ses vitraux.

Quant aux deux ponts qui traversent les voies ferrées, ils sont étonnants, et pour la même raison : le manque de place entre les voies pour disposer de points d'appui. Celui de Tolbiac est un pont console symétrique à deux balanciers, ce qui signifie que la poutre centrale, s'appuyant sur les deux piles, les dépasse chacune de 12 m, ses extrémités servant d'appui aux deux poutres latérales ; il franchit ainsi 162 m sur deux appuis et deux culées. Celui du périphérique, dont les deux piles axiales supportent au moyen de quatre câbles un tablier de 320 m de longueur, laisse courir quatre files de véhicules de part et d'autre de l'axe. A leurs conducteurs, on pourrait rappeler le mot de Jean Mambrino : « Si notre vie était le pont ? Si en dessous coulait le temps ¹ ? »

B. M.

1. Jean Mambrino, *Le Mot de passe*, Granit, 1983.



1. Victor Popp, la SUDAC, 1891

2. Jean Willerval, assisté de Prvoslav Popovic et Alain Lecocq, la caserne de pompiers du boulevard Masséna, 1973

3. Dominique Perrault, hôtel d'activités rue Bruneseau, 1990







T O L B I A C , B E R C Y
T E R R I T O I R E S E T P R O J E T S

CONQUETE D'UN ESPACE

Le périmètre de Seine rive gauche forme un long triangle effilé appuyé sur la Seine et qui s'évase de la place Valhubert au boulevard périphérique. Cette forme géométrique simple n'a pas eu au départ des études son évidence actuelle. C'est progressivement qu'au lieu de multiples opérations partielles envisagées, et parfois engagées, s'est imposée l'idée d'une intervention d'ensemble.

UN DEVELOPPEMENT PLUS TARDIF SUR LA RIVE GAUCHE

Les deux rives de la Seine, à l'amont du pont d'Austerlitz, présentent de nombreux caractères communs. Leur site, leur histoire, la présence du chemin de fer isolant les bords du fleuve de la profondeur des quartiers ; les fonctions de transport, d'entreposage et d'industrie ; la prépondérance des terrains publics.

Malgré ces ressemblances, les deux rives se distinguent par le rythme de l'urbanisation, plus précoce sur la rive droite.

Au XVIII^e siècle déjà, dépôts, jardins, folies et hôtels particuliers bordent la rue de Bercy. L'espace descendant vers la berge est divisé en longues parcelles, transversales au cours de la Seine, qui se prêteront ensuite à l'accueil d'activités et d'immeubles. Le développement est plus lent sur la rive gauche parce que les terrains y sont plus éloignés du centre actif de la ville, situé de l'autre côté du fleuve longtemps difficile à traverser ; de plus, des grandes emprises font obstacle à l'ouest : le Jardin des Plantes, les hôpitaux de la Salpêtrière et de la Pitié. La gare d'Austerlitz vient s'y ajouter avant le milieu du XIX^e siècle ; les équipements ferroviaires et les industries forment progressivement un barrage complet côté Seine.

La poursuite de l'urbanisation et le développement considérable des réseaux de transports ont encore accentué ces traits spécifiques et le décalage avec la rive droite.

La rive gauche demeure ainsi une grande zone de

services à l'arrière de la ville : industrie et entrepôts y occupent de vastes unités foncières, la voirie est peu développée, les secteurs habités restent limités aux abords de la rue du Chevaleret.

LES ANNEES 70 UN PROJET GLOBAL, FOCALISE SUR LA RIVE DROITE

Dès 1965, le premier schéma directeur régional constate l'essoufflement des activités au sud-est de Paris. L'idée est alors clairement exprimée, pour ce secteur, d'un dessein d'urbanisme d'une certaine envergure, surtout autour de la gare de Lyon, «dans l'environnement de la multiple croisée des moyens de transport».

L'opération de bureaux Bercy-Rapée — entre la rue de Bercy et la Seine — engagée à la fin des années 60 à partir du plan de Jean Dubuisson, répond directement à cet objectif. Le parti d'aménagement retenu — des tours d'une cinquantaine de mètres sur un socle de trois niveaux — reflète les tendances de l'urbanisme et de l'architecture du moment.

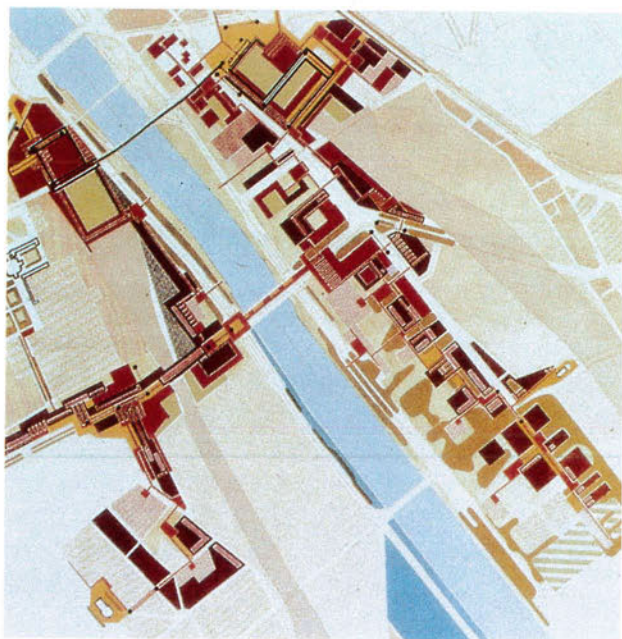
A la gare de Lyon, les travaux de la première ligne du RER (ligne A est-ouest) sont entrepris. La voie express Georges-Pompidou est achevée en 1967, le boulevard périphérique ouvert dans cette section en 1969.

En 1973, la publication du «Schéma de secteur Seine sud-est¹» affirme la volonté de la Ville de Paris d'inscrire dans un cadre global les transformations de toute cette partie de son territoire. Les orientations en sont reprises dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de la Ville de Paris adopté en 1977², après le SDAU régional de 1976.

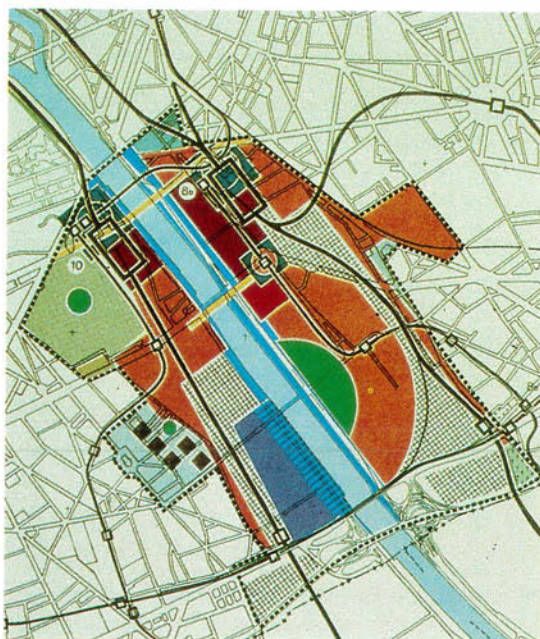
Ces trois documents soulignent déjà l'importante contribution que peut apporter le sec-

1. Cf. *Paris Projet* n° 12. «Paris Sud-Est.»

2. Cf. *Paris Projet* n° 19-20. «Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris.»



1

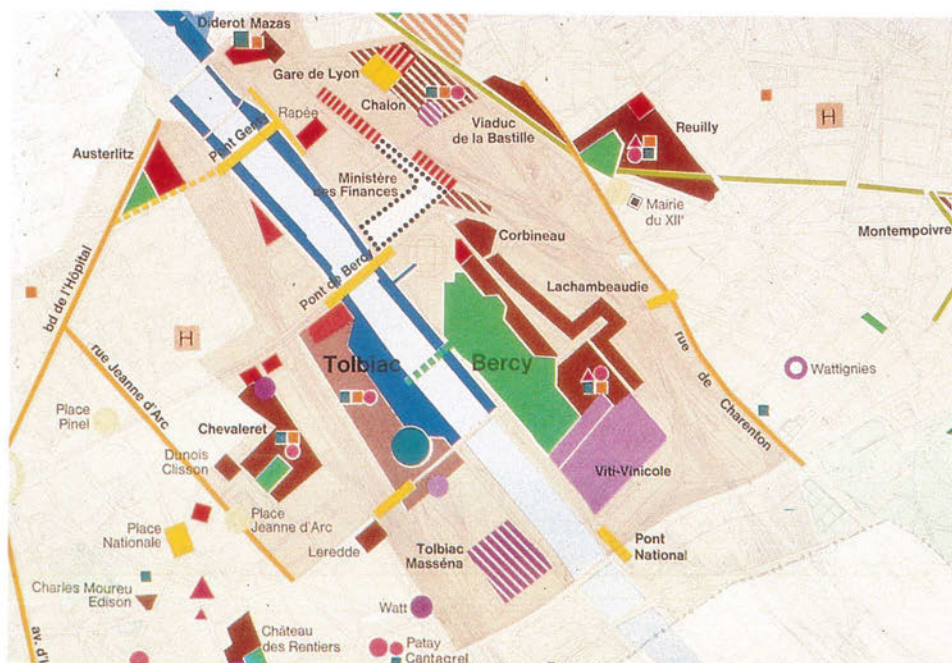
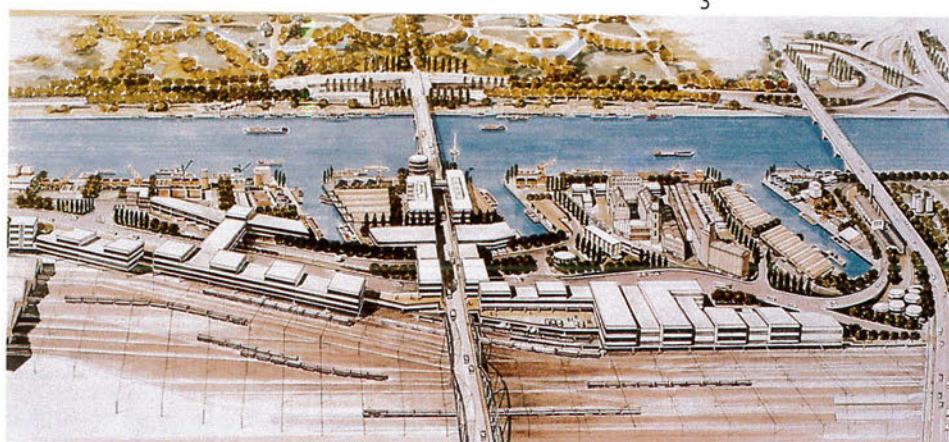


2

3

1. Schéma de secteur Seine sud-est, 1973. Le développement de la rive gauche est contenu en aval du pont de Bercy

2 ET 3. Le Schéma directeur d'aménagement urbain de la Ville de Paris de 1977 ajoute au même dispositif une zone industrielle et portuaire en amont du pont de Tolbiac



Plan programme de l'est de Paris, 1983. Un nouveau quartier remplace la gare de Tolbiac

teur au rééquilibrage vers l'est souhaité pour Paris, et pour l'ensemble de la région. Les grandes options d'urbanisme proposées concourent à la création, autour du fleuve, de toute une nouvelle partie de la ville, dans la diversité de ses composantes :

- sur la rive droite, le pôle tertiaire de la gare de Lyon est renforcé ; plus au sud, de nouveaux quartiers doivent se développer jusqu'au fond des emprises de Bercy, autour d'un parc longé par les quais de la Seine ; un grand équipement, dont le programme n'est pas encore connu — est prévu sur le boulevard de Bercy ;

- sur la rive gauche, un nouvel ensemble tertiaire est projeté autour de la gare d'Austerlitz ainsi que des programmes associant logements et bureaux autour de la rue de Tolbiac et de la rue du Chevaleret. Au sud, de vastes emprises restent cependant vouées aux transports et à la création, au bord de la Seine, d'une vaste zone d'activités artisanales industrielles et portuaires. La construction d'une ou de plusieurs darses est même, un moment, envisagée ;

- de puissantes infrastructures doivent desservir ces réalisations et les relier à l'ensemble de la ville : le pont de Bercy est élargi ; un nouveau pont joint les gares en doublant le pont d'Austerlitz. Cet ouvrage est prolongé, sur la rive droite, par une voie aboutissant boulevard Diderot (la rue Van-Gogh qui sera rapidement achevée) et, sur la rive gauche, par une voie rejoignant le boulevard Saint-Marcel après avoir traversé la gare d'Austerlitz ;

- des améliorations considérables des transports en commun sont également prévues ; ce sont, outre le RER A : la déviation de la ligne de métro n° 5 pour la faire passer gare de Lyon et ainsi relier les deux gares ; la création d'une nouvelle branche sur la ligne n° 8 pour irriguer Bercy à partir de la Bastille ; la remise en service de la Petite ceinture désaffectée depuis 1934 ; enfin, sur la rive gauche, le prolongement de la ligne n° 10 au-delà de la gare d'Austerlitz pour desservir le centre du 13^e arrondissement.

Les documents d'urbanisme des années 70 expriment donc une vision dissymétrique de l'avenir des deux rives. A Bercy, la ville doit s'étendre jusqu'aux boulevards extérieurs, occupant tout l'espace compris entre les emprises SNCF et la Seine, et mordant même sur la frange des terrains ferroviaires ; les programmes sont ambitieux et comprennent de grands équipements attractifs. Sur la rive gauche, les objectifs sont bien plus modestes, le développement doit rester contenu autour des débouchés des ponts. La mutation des activités n'est envisagée que de façon très partielle, la vocation de zone d'industrie et de transport est confirmée.

LA RIVE DROITE DEMARRE ³

La fin des années 70 et le début de la décennie 80 voient la transformation

de la rive droite se concrétiser par un enchaînement continu de réalisations, suivant les orientations du schéma directeur.

La gare de Lyon restructurée accueille le RER A puis le train à grande vitesse (TGV). Deux zones d'aménagement concerté sont lancées pour refondre ses abords gare de Lyon-Bercy et Chalon (1980)⁴. Le Palais omnisports de Bercy vient occuper l'espace prévu au SDAU ; conçu par les architectes Andrault et Parat, lauréats d'un concours, il est inauguré en 1984 ; c'est le premier grand équipement d'animation ouvert à l'est de Paris. Un concours est également organisé pour la conception du Ministère des Finances (1982) confié aux architectes Chemetov et Huidobro.

Les options d'aménagement des emprises des entrepôts de Bercy et de leur environnement immédiat sont arrêtées (1983) puis traduites par deux nouvelles ZAC : Corbineau-Lachambeaudie (1984) et Bercy (1987). D'autres opérations publiques importantes sont conduites à proximité, notamment le réaménagement de l'îlot Diderot-Mazas (1984) à la tête du pont d'Austerlitz, la ZAC Reuilly (1985) sur l'ancienne gare de marchandises, au nord du faisceau des voies de la gare de Lyon, et la création de la promenade Bastille-bois de Vincennes (1986).

Progressivement, la rive droite se voit dotée de toute une série d'équipements majeurs : la gare, le Palais omnisports et le Ministère des Finances déjà cités, mais aussi l'Opéra Bastille (inauguré en 1989) et, à Bercy, le parc et le Centre d'affaires international des vins et de l'agro-alimentaire qui seront prochainement mis en chantier.

La rive gauche demeure nettement moins active ; cependant, plusieurs interventions importantes y sont entreprises : la ZAC Tolbiac-Masséna (1981) à dominante d'activités créée sur d'anciennes emprises industrielles achetées par la Ville de Paris le long de la Seine et autour de la rue Watt ; la ZAC Chevaleret-Jeanne d'Arc (1984) à dominante d'habitation en grande partie sur des terrains SNCF au sud des voies ferrées ; la réorganisation de l'hôpital de la Salpêtrière se développe en vis-à-vis de cette dernière opération, de l'autre côté du boulevard Vincent-Auriol. Simultanément se poursuivent les études de restructuration de la

3. Cf. *Paris Projet* n° 19-20. «L'aménagement de l'est de Paris.» La plupart des opérations mentionnées ici y sont décrites en détail.

4. La date citée est celle de l'approbation des projets par le Conseil de Paris qui marque un premier aboutissement des études. La création de la ZAC a lieu en général dans l'année suivante.

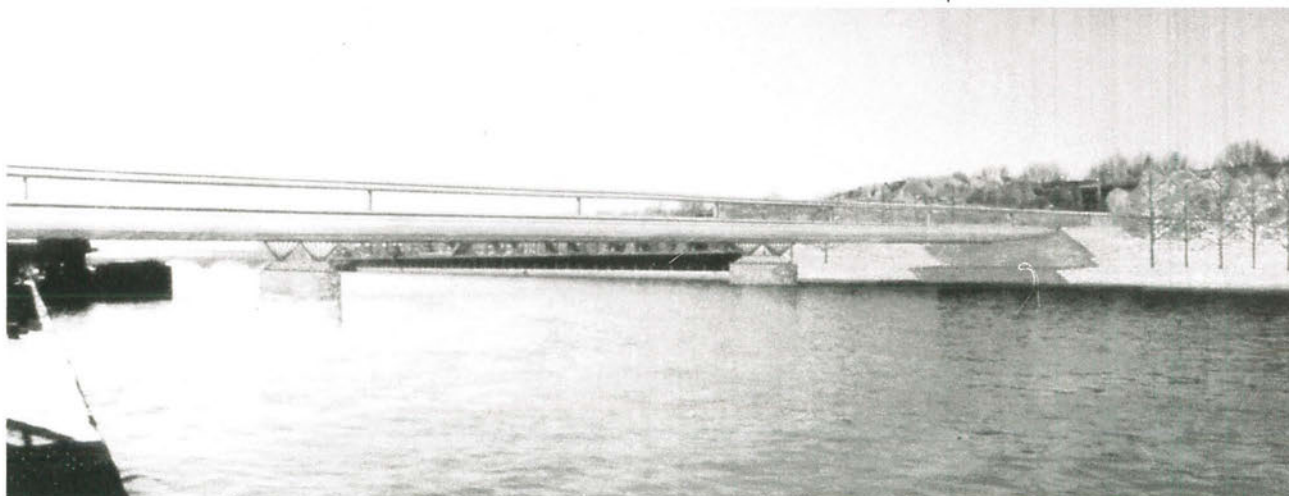


1. Maquette d'étude, 1987. Rive gauche, les projets apparaissent fractionnés

2. Le boulevard de Bercy, le Palais omnisports, le ministère des Finances et la silhouette du 13^e arrondissement

3. Hôtel industriel de la ZAC Tolbiac-Masséna, LRD architectes

4. Arretche, Karinsky, architectes, le pont Charles-de-Gaulle



gare d'Austerlitz, liées à celles de sa traversée routière ; la solution d'un passage en viaduc au-dessus des quais se dégage.

Il n'y a donc pas de conception d'ensemble pour ce côté de la Seine, mais une série de projets exploitant des opportunités foncières ou tirant parti des liaisons lancées depuis l'autre rive.

LA RIVE GAUCHE EMERGE

Les projets de l'Exposition universelle de 1989 puis des jeux Olympiques de 1992

viennent modifier la perception de ce site.

L'idée d'implanter dans Paris l'Exposition universelle appelle l'utilisation des espaces libres existants les plus vastes. Bercy s'impose. Pour étendre ce territoire, la SNCF accepte de transférer la gare de marchandises de Tolbiac située de l'autre côté de la Seine, face au Palais omnisports et au parc. 18 ha supplémentaires — dont 5 en sur-sol, au-dessus d'installations ferroviaires — pourraient ainsi être dégagés.

Fin 1983, après l'abandon du projet d'exposition, la Ville de Paris publie le «Plan programme de l'est de Paris», document-cadre destiné à concrétiser le rééquilibrage en faveur des arrondissements de l'est. Ce plan maintient l'option de libérer la gare de Tolbiac qu'il affecte à des logements, à des bureaux et à un équipement majeur, à définir encore une fois (même si une vocation sportive est suggérée).

Le projet d'accueillir les jeux Olympiques d'été de 1992 (étudié en 1984-1985) reprend le principe de réunir les deux parties d'un même site : Bercy et Tolbiac. La candidature de Paris n'est finalement pas retenue mais, en 1986, la SNCF confirme son accord pour céder à la Ville les 13 ha de la gare de Tolbiac.

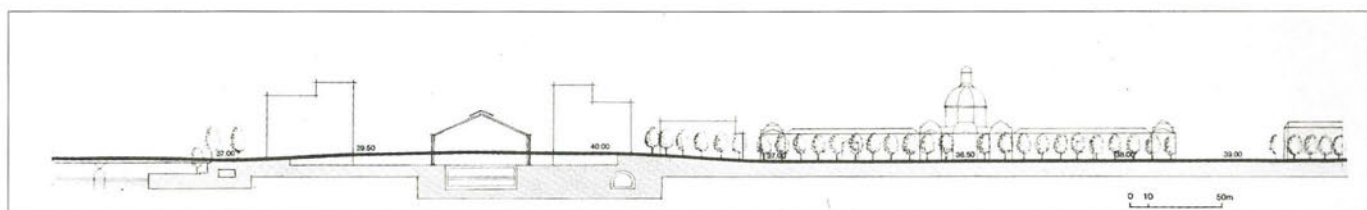
Les études effectuées pour ces deux grandes manifestations (résumées par les fiches des pages 49 à 60) et pour le Plan programme de l'est de Paris ne permettent pas seulement d'acquérir une grande emprise remarquablement placée ; elles révèlent aussi le potentiel de développement sur la rive gauche.

Des espaces importants y apparaissent susceptibles de mutations. C'est le cas pour les terrains SNCF en raison de la réduction des activités de transport de marchandises, mais aussi avec le recul prévu du trafic de la gare d'Austerlitz, dû au report à Montparnasse des lignes TGV vers le sud-ouest. C'est le cas également pour les installations des Grands moulins de Paris qui examinent l'éventualité d'une reconstruction sur une emprise réduite.

Le contexte foncier et immobilier renforce l'intérêt et la faisabilité économique de telles transformations. Les terrains disponibles sont rares à Paris et à proximité ; les besoins de desserrement, c'est-à-dire d'augmentation de la surface par habitant ou par emploi, sont importants ; c'est le cas pour l'habitation, mais aussi pour les bureaux qui (pour les programmes en blanc) ne sont plus soumis, depuis avril 1985, à l'agrément des services de l'Etat. La

La terrasse du parc de Bercy et la passerelle vers la Bibliothèque de France

Profil de la rue entre le pont Charles-de-Gaulle et le boulevard Saint-Marcel



demande est donc forte, surtout sur les espaces aussi bien localisés.

Les études d'aménagement qui ont été menées ont remis en évidence l'intérêt exceptionnel de ce site, proche du centre de Paris et bordé par la Seine. Les premières options d'urbanisme esquissées ajoutent à ces qualités : l'ouverture sur le fleuve est mise en avant ; une passerelle (inscrite au Plan programme de l'est de Paris) située à mi-distance entre les ponts de Bercy et Tolbiac doit rejoindre directement le parc de Bercy ; des liaisons vers le 13^e arrondissement sont ébauchées. Un nouveau projet de desserte par les transports en commun se dessine. Le SDAU envisageait de modifier trois lignes de métro, solution complexe et onéreuse qui n'avait pas été retenue comme une priorité régionale. Une ligne unique est désormais imaginée pour desservir les gares d'Austerlitz et de Lyon, les deux rives de la Seine et le centre du 13^e arrondissement.

L'ampleur des terrains concernés et des projets qui se préparent appelle un développement cohérent ; il faut considérer ce site comme un tout. Dès 1987, les études conduites par l'APUR embrassent tout le territoire compris entre la Seine et les voies ferrées, de la place Valhubert au boulevard Masséna. C'est ce périmètre qui est retenu dans la délibération du Conseil de Paris qui engage en mars 1988 la procédure préalable à une nouvelle opération d'aménagement.

UN SITE RECONNU

L'importance majeure de l'opération s'affirme très nettement au cours des années 1988-1989. Le débat sur l'aménagement futur de l'Ile-de-France a été relancé ; dans ce cadre, un consensus se dégage sur l'importance stratégique des espaces entourant la Seine au sud-est de Paris et au-delà, le long du fleuve. Ce secteur «Seine amont» comprend de très vastes emprises susceptibles d'être réaménagées ; il peut apporter une contribution décisive à la revitalisation de tout l'est de l'agglomération ; sa pointe dans Paris lui donne une chance de bénéficier de l'image et de l'attraction de la capitale. Cette situation justifie des programmes plus ambitieux associant des logements et un important ensemble tertiaire.

En 1988, le maire de Paris propose d'accueillir sur les terrains de l'ancienne gare de Tolbiac la Très grande bibliothèque dont le président de la République a décidé la construction. Cette décision enrichit encore les qualités du site en lui donnant une composante culturelle et un prestige particulier.

Parallèlement, les réflexions sur les transports en commun se sont accélérées ; il est urgent en effet de

répondre à la saturation croissante de la ligne A du RER. Une nouvelle ligne de métro automatique, METEOR, est définie ; venant de l'ouest, elle dessert Bercy, Tolbiac, le centre du 13^e arrondissement, et rejoint la Petite ceinture. Deux autres projets importants complètent le maillage du secteur par le réseau des transports publics : la création d'une liaison hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, et le déplacement de la gare du RER C, de façon à le mettre en correspondance avec METEOR. Enfin, la possibilité de prolonger la ligne n° 10 parallèlement à la Seine est réservée.

Ces options nouvelles, qui font l'objet d'un accord de l'Etat, de la Région Ile-de-France et de la Ville de Paris, se traduisent par l'adaptation des schémas directeurs de Paris et de la Région.

D'autres décisions d'envergure viennent renforcer encore le poids de l'opération. Après qu'eut été examinée en 1988 la possibilité de déplacer vers le sud-est la gare d'Austerlitz, la SNCF modifie sa conception de l'avenir de cette gare ; elle y étudie la possibilité d'accueillir les TGV pour faire face à l'accroissement prévisible du trafic des gares de Lyon et Montparnasse. Austerlitz redevient une gare de première importance dont le trafic pourrait doubler à l'horizon de la fin du siècle. De nouveaux projets d'équipements publics s'ajoutent au programme : une université, la Cité des arts graphiques (qui associe enseignement et locaux pour les entreprises de cette branche), le ministère de l'Intérieur, les services de la Région Ile-de-France.

Le périmètre de l'intervention, désormais nommée Seine rive gauche, trouve ses limites actuelles : il englobe l'ensemble des emprises ferroviaires et s'allonge jusqu'à la limite d'Ivry ; il s'accroît également sur les franges de l'hôpital de la Salpêtrière et de la ZAC Chevaleret-Jeanne-d'Arc pour assurer la cohérence avec les aménagements contigus.

En moins de dix ans, la conception de l'opération à mener sur la rive gauche s'est ainsi complètement renouvelée. D'une juxtaposition de «têtes de pont» prolongeant les interventions de la rive droite, elle est devenue l'élément fort d'une vaste entreprise de redéveloppement à l'échelle de la région.

Elle influencera sans doute demain l'évolution de la rive droite, inversant ainsi la logique qui a longtemps prévalu. La décision récente de prolonger la terrasse du parc de Bercy en couvrant la voie Georges-Pompidou est peut-être la première illustration de cette tendance nouvelle. Le parc s'étendra jusqu'au site de la Seine, puis trouvera par la passerelle une liaison directe avec la terrasse de la Bibliothèque de France et tous les nouveaux quartiers.

LE DEPASSEMENT DES FRONTIERES

J E A N - P I E R R E L E D A N T E C

Il existe encore dans Paris quelques terri-
toires dont l'accomplissement semble indéfiniment différé — stagnant, au cœur de la ville, dans un état de déshérence qui à la fois attire et impatiente. Et provoque d'étranges rêves, un peu comme ces femmes hésitant jusqu'à la vieillesse sur le seuil de la beauté, comme celle dont Malcolm Lowry écrivait qu'elle «avait gardé toute la fraîcheur d'un visage capable aussi bien de s'effondrer et de partir en cendres».

Le site qui s'étend de la gare d'Austerlitz au boulevard Masséna, le long de la Seine, est de ceux-ci. Cette pointe qui s'allonge sur 2,7 km, coincée entre le fleuve et les voies ferrées, n'est guère pour l'instant qu'un îlot difficilement pénétrable d'entrepôts et de magasins voués au stockage de marchandises côté rail et côté eau.

La gare elle-même, dans son état actuel, a le plus grand mal à affirmer sa présence. Seule des grandes gares parisiennes à avoir conservé la disposition des embarcadères du XIX^e siècle — les arrivées et les départs séparés par une halle centrale —, elle paie cette originalité de disparaître complètement, place Valhubert, face au Jardin des Plantes, là où elle devrait être créatrice d'espace et de mouvements urbains, derrière un austère bâtiment administratif. Heureusement, un peu de fantaisie est dispensée par les allées et venues fracassantes du métro aérien qui, traversant la Seine sur l'élégant viaduc de Formigé, donne au voyageur une vision fragmentée, poétisée par la vitesse et l'altitude, de ce lieu morose. Et le dépose tout près du ciel de la grande nef de verre et de métal qu'on aperçoit à peine de l'extérieur. La halle d'Austerlitz, pourtant, compte parmi les plus monumentales qui furent construites à cette époque — gigantesque au point qu'elle servit, durant le siège de Paris en 1870, d'atelier de fabrication et de stockage pour les ballons-poste stratosphériques qui rattachaient la capitale au reste du pays.

La façade principale, côté départ, est privée de tout débouché visuel sur la Seine par les entrepôts alignés le long du fleuve, qui transforment le quai d'Austerlitz en une

sorte de tunnel de bruit où le malheureux piéton sent une voûte sombre de vrombissements et de gaz d'échappement se refermer sur lui. Il lui faudra parcourir près d'un kilomètre (en se bouchant à la fois le nez et les oreilles, s'il y arrive) avant que la perspective se dégage sur le fleuve, aux abords du pont de Bercy, lui offrant finalement un bel aperçu du bâtiment-pont des Finances. Mais les quais bas sont toujours inaccessibles, occupés par les installations du Port autonome de Paris.

Arrivé au pont de Tolbiac, notre obstiné promeneur sera tout de même récompensé, et doublement : il lui est enfin possible de pénétrer, sur sa droite, dans l'épaisseur de cette zone qui s'est jusque-là refusée à ses regards avec le dédain d'une Mecque de banlieue. Et cette entrée, il la fera en empruntant le célèbre pont dans sa partie métallique qui, même en plein soleil, n'arrive pas à se départir de ce côté sinistre qui fait tout son charme. Là, il marquera peut-être un temps d'arrêt, déconcerté par les étranges couleurs dont on a cru bon de badigeonner les poutrelles, dans l'intention louable, peut-être, mais à contresens, de leur donner une allure «ludique» et décorative.

A sa gauche, il laissera le grand château-fort des anciens entrepôts frigorifiques de la SNCF, nouvellement percé de fenêtres par de provisoires occupants, les artistes du 91, quai de la Gare, qui devraient être relogés après sa disparition dans les forteresses voisines des Grands moulins de Paris. (A moins que, intrigué par la présence massive de cette surprenante bastille, par ses murailles puissantes et sa tourelle en poivrière, il ne s'aventure à l'intérieur, découvrant un univers de couloirs sombres où les pas résonnent, de fresques «taggées» et d'énormes machineries rouillées dignes de la demeure de Frankenstein.)

Puis, s'engageant finalement sur le pont qui enjambe un estuaire de rails et de terrains vagues, se laissera bousculer par le vent du large, presque plus étonné d'apercevoir, sur l'autre rive, une rangée de maisons qu'on dirait alignées le long d'un port, et, plus loin, les coursives et



Les allées du Jardin
des Plantes

ponts en décrochements du paquebot Cantagrel, la Cité du refuge construite dans les années 30 par Le Corbusier.

C'est tout près de ce bâtiment de haut bord, au carrefour en étoile surplombé par la butte du Château-des-Rentiers, que débouche la plus mélodramatique et la plus poétiquement lugubre rue de Paris, la rue Watt. Partiellement recouverte par les voies ferrées, c'est d'abord une sombre galerie rayée de lumière, jalonnée de piliers et d'anciens réverbères, appelant le crime et les mauvais coups, où fut perpétré, parmi bien d'autres sans doute, l'assassinat du chiffonnier anarchiste de *Brouillard au pont de Tolbiac*, le plus fameux des Nouveaux mystères de Paris de Léo Malet. Si l'on emprunte le trottoir haut qui la borde d'un côté, on peut toucher du doigt les stalactites de calcaire qui pendent du toit de rails et, avec un peu de chance, s'offrir la sensation unique de passer sous un train, à quelques dizaines de centimètres des roues d'acier, sans le moindre dommage.

Plus loin, la rue Watt se normalise et ramène sur le quai de la Gare, peu avant le périphérique, juste en amont de l'emplacement où sera construite la Bibliothèque de France. Tout est si abandonné et rapiécé à cet endroit que, sans l'échangeur qui signale la frontière, bien malin qui pourrait dire si on est encore à Paris, ou déjà en banlieue.

UNE	Là se situe sans doute
URBANISATION	une des raisons de ce
CONTRAINTES	délabrement : car la
	banlieue qui jouxte ce

quartier déshérité, c'est Ivry, et non Boulogne ou Saint-Cloud. Ivry-la-Rouge, ou l'ex-Rouge (existe-t-il encore des banlieues rouges ?), en tout cas pas le plus excitant des territoires pour investisseurs, semble-t-il.

L'histoire du site confirme du reste l'ancienneté de cette indétermination. Longtemps campagne marécageuse où serpente la Bièvre, puis quartier des tanneurs et des teinturiers à l'atmosphère viciée par des émanations fétides, il n'accède qu'au milieu du XVIII^e siècle à un début d'urbanisation avec le transfert, en 1634, de l'Arsenal de Paris, qui y prend le nom de Salpêtrière (en référence au salpêtre qui sert à la fabrication de la poudre). Le bâtiment sera ensuite remplacé par un hospice et hôpital pour femmes, construit sur des plans de Le Vau, qui deviendra au début du XIX^e siècle un lieu fondamental de la psychiatrie moderne, avec Pinel puis avec l'École de neurologie de Jean-Martin Charcot.

En 1764, l'aménagement d'une « gare d'eau » est entrepris sur le quai, en amont de la Salpêtrière. Ce port de marchandises, conçu pour accueillir plus de 500 bateaux, ne sera jamais achevé, mais le quartier y aura

gagné un nom — bien antérieurement, donc, à la construction de l'embarcadère du chemin de fer d'Orléans, sous Louis-Philippe.

La création d'une autre institution de premier plan précise toutefois, dès le XVII^e siècle, l'inscription de l'option scientifico-universitaire du quartier : le Jardin des Plantes, organisé sous Louis XIII par Guy de La Brosse qui y établit des chaires de botanique et de pharmacie, abrita les travaux des plus célèbres naturalistes français, de Tournefort à Cuvier en passant par Buffon et Geoffroy Saint-Hilaire. Ce haut lieu des sciences naturelles contribue donc, ainsi que la Salpêtrière, à affirmer une vocation ancienne qui paraît trouver son aboutissement avec l'implantation du « Nouveau Quartier latin » dans le réaménagement du site.

ENTRE VILLE	C'est à la fin des années
ET REGION,	60 que l'on commence à
LE DESTIN	entendre parler, sous
DES FRANGES	l'égide notamment de
	Paul Delouvrier, de

« rééquilibrage vers l'est parisien ». Thème qui se concrétise hors Paris avec le développement de Marne-la-Vallée, en contrepoids à celui de la Défense.

Dans un premier temps, tandis que se multiplient les projets du genre Front de Seine sur la rive droite, les techniciens de l'urbanisme parisien et les architectes ne voient guère le site de Tolbiac que comme un terrain morcelé dont on pourrait, ici ou là, reconquérir et reconstruire un fragment. Cela malgré le schéma de secteur Seine sud-est, qui considère Bercy et Tolbiac comme complémentaires et formant un site unique. Les séquelles de cette période, qui dure jusqu'à l'orée des années 80, sont représentées surtout par des hôtels industriels, lourds comme celui du 25, quai de la Gare, où dont l'implantation hasardeuse trahit l'absence de pensée cohérente sur la zone, tel celui, nettement plus intéressant, de Dominique Perrault, ficelé dans un écheveau de bretelles de raccordement.

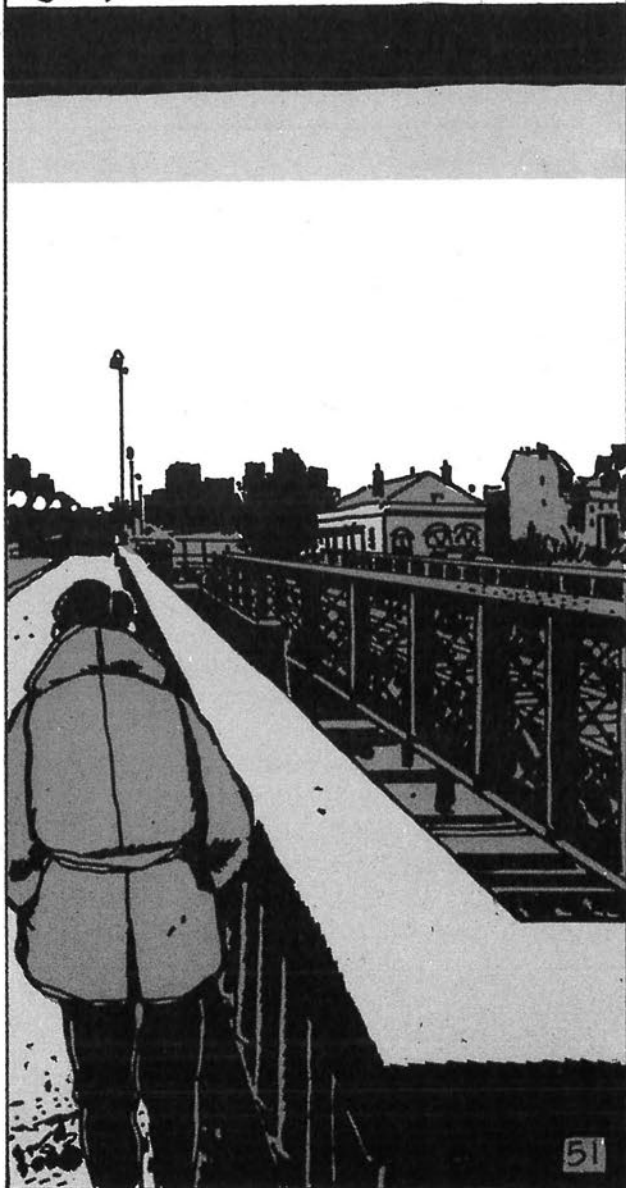
Cependant, avec le projet avorté d'Exposition universelle en 1989, quelque chose change dans les regards. Le secteur Bercy-Tolbiac est en effet un des deux principaux lieux choisis avec, à l'ouest, les terrains Citroën. Les deux rives participent d'un même projet, fendu par le fleuve et isolé symétriquement du reste de la ville par les voies ferrées. La difficulté de libérer certains terrains à temps pour tenir des délais, les coûts importants de l'opération amènent à l'abandon du projet, en juillet 1983. Mais, les projets plus ou moins utopiques élaborés à cette occasion aideront à imposer plusieurs idées, déjà évoquées parfois par les plans précédents : entre autre celle de restituer les berges de la Seine aux piétons, celle d'une nouvelle liaison

Nestor Burma, promenade solitaire à Tolbiac ; Léo Mallet et Tardi, BROUILLARD AU PONT DE TOLBIAC/© Casterman

Je traversai devant les bâtiments de la C^{ie} de l'air comprimé et descendis le boulevard.



... jusqu'à la station du chemin de fer de ceinture.



entre les deux rives, et plus généralement l'intérêt d'une vision d'ensemble sur le secteur.

De l'autre côté du fleuve, les grands travaux progressent déjà à bonne allure. En juillet 1984, alors que le Palais omnisports fonctionne depuis cinq mois, le chantier du Ministère des Finances démarre. On lance un concours pour le réaménagement des entrepôts de Bercy en jardins, qui sera gagné par Bernard Huet.

La candidature de Paris aux jeux Olympiques d'été de 1992, présentée en novembre 1984 par la ville avec le soutien du gouvernement, sera l'occasion d'un nouvel approfondissement de la réflexion sur le quartier, puisque le site Bercy-Tolbiac est cette fois encore retenu. Côté Tolbiac, le projet prévoit la localisation d'infrastructures décisives : un stade nautique, une partie du village olympique et les centres de presse, qui doivent ensuite être reconvertis en immeubles d'habitation et de bureaux. Malgré l'attrait présenté par cette implantation intramuros — «les stades à la sortie du métro» — le CIO élit Barcelone.

A la reprise des études sur ce secteur, en 1987, il en restera que le site dit Seine-sud-est sera définitivement considéré non plus comme un patchwork de terrains disparates, mais comme un territoire unique à traiter avec cohérence, des deux côtés du fleuve.

Cette reconquête est aussi portée par le changement de climat résultant de la sortie progressive de la crise, et par l'accélération de la compétition entre les grandes villes européennes, favorable à l'éclosion d'images fortes et de grands projets.

LA VOCATION D'UN QUARTIER

Dès lors, les réflexions
d'ensemble sur le site
se multiplient, porteuses

de nouvelles questions.

Une revitalisation véritable de ce territoire est-elle possible sans son désenclavement complet, lequel supposerait la disparition des voies ferrées, c'est-à-dire le rejet de la gare d'Austerlitz vers le boulevard périphérique ? L'hypothèse n'est pas absurde, puisque Austerlitz semble sur le déclin depuis que Montparnasse a été choisi comme terminal des TGV Atlantique. Mais quelle vocation, préalablement à tout choix de cet ordre, pourrait être retenue pour ce nouveau quartier ainsi réunifié ? Une « cité du commerce et de l'industrie », comme l'idée en est un moment avancée, pourrait-elle initier pareille définition ?

Le problème de l'implantation de la Bibliothèque de France, qui cherche dans Paris un terrain assez vaste dans un site assez noble, relance le débat. La Ville de Paris pro-

pose à l'Etat de mettre à la disposition du projet sept hectares de l'ancienne gare de Tolbiac. D'autres idées sont agitées. L'une d'entre elles reprend l'idée antérieure de déplacer la gare d'Austerlitz, d'y placer ce nouvel équipement aussi gigantesque que prestigieux qui deviendrait le pivot d'un nouveau Quartier latin unissant de grandes institutions universitaires déjà existantes — facultés des Sciences de Jussieu, Muséum et CHU de la Pitié-Salpêtrière — à une « nouvelle Sorbonne » construite à Tolbiac ? Séduisante, mais peu réaliste, en raison de l'opposition de la SNCF qui tient à garder ses réserves foncières dans Paris, fait valoir qu'un des avantages du chemin de fer sur l'avion est de permettre aux voyageurs de débarquer en pleine ville et que, en tout état de cause, l'effacement de la gare d'Austerlitz n'est en rien irrémédiable. Cette hypothèse est donc rejetée, au moins dans sa version maximaliste. Elle a cependant des traits communs avec la solution adoptée : on ne recule pas la gare, mais on s'arrange pour passer sur les voies et effacer de la sorte la coupure entre le versant Seine et le versant ville du quartier ; et si la Bibliothèque de France est implantée à Tolbiac, la création dans son orbite de la nouvelle Sorbonne viendra renforcer une vocation intellectuelle et universitaire du quartier que personne ne conteste.

Mais dès lors que Paris reconquiert l'est de sa rive gauche, font remarquer certains intervenants, comment écarter une interrogation brûlante constamment éludée : et après ? Jusqu'ici, la banlieue commençait à Austerlitz. Bientôt, de nouvelles grandes infrastructures, de nouvelles institutions prestigieuses, de nouvelles implantations de sociétés et... de nouveaux habitants repousseront cette limite beaucoup plus à l'est. Le temps ne sera-t-il pas venu, alors, de penser les conséquences d'une telle mutation, autant dire d'élargir la réflexion au Paris extra-muros ? Depuis des dizaines d'années, les meilleurs esprits s'échinent à expliquer cette évidence que le grand urbaniste jardinier Jean-Claude-Nicolas Forestier énonçait déjà en... 1906 : « L'erreur est venue en partie de ce que l'on s'est arrêté à ne considérer que ce Paris arbitrairement déterminé par des limites artificielles, les fortifs » (*Grandes villes et système de parcs*). Les fortifs ne sont plus. A quand l'effacement du périphérique ?

UN PEU PLUS A L'EST ?

« La forme d'une ville
change plus vite, hélas,
que le cœur d'un mortel. »

Cette pensée nostalgique de Baudelaire pourrait se soutenir d'une foule d'exemples. Tant il est avéré qu'un quartier oublié par les aménageurs peut, à l'abri des grues et des démolisseurs, gagner en charme et en convivialité à force de rapiéçages peu concertés. Et tant il est démontré aussi,



Les tours du quartier
Italie vues depuis la
gare d'Ivry

Le boulevard péri-
phérique à la limite
de Paris et de la
commune d'Ivry



depuis Haussmann, que les opérations de rénovation violente pensées à grande échelle se payent par de la mise en ordre et de la spéculation générant trop souvent de la froideur.

Le risque n'est pas mince, par conséquent, de voir se reproduire sur les quartiers de Seine rive gauche, dans une autre forme évidemment, un enchaînement de «grands gestes» accouchant d'un nouveau front de Seine high-tech. Mais ainsi va le monde, le progrès et notre vision de la ville sans cesse renouvelée. Tantôt l'œil prend de la hauteur pour balayer de grands espaces, déceler des unités de territoire et des potentialités indécélables sans ce recul : gare alors aux vertiges démiurgiques porteurs de «compositions» extravagantes ou despotiques. Tantôt, avertie de ce danger ou contrainte par des raisons d'économie, la vision se foca-

lise au contraire sur les lieux nettement circonscrits, aux fins d'y établir des relations à l'échelle du corps dans ses déplacements : attitude plus sage parce que moins prophétique, mais toujours menacée par la frilosité.

La fin des années 80 a vu la renaissance, dans tous les pays développés, des grands projets urbains enterrés par la crise et les leçons tirées de l'urbanisme disciplinaire des Trente Glorieuses. Sans doute est-ce nécessaire. Trop de friches urbaines étaient tombées dans un sommeil stérile, y compris dans Paris, que l'avenir impose de réanimer. Mais ce serait une régression d'oublier à nouveau l'histoire, comme si le génie de l'Europe n'était pas de toujours s'y revivifier.

J.-P. L. D.

Le viaduc d'Austerlitz ; Léo Mallet et Tardi, BROUILLARD AU PONT DE TOLBIAC/© Casterman



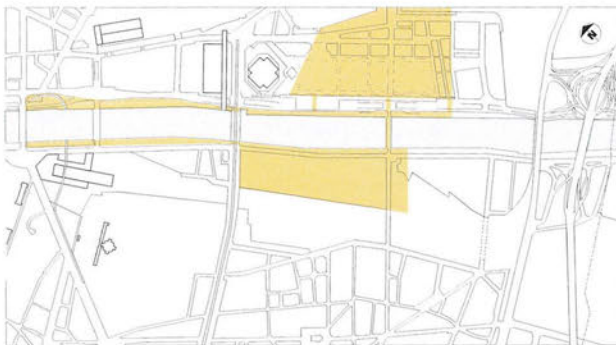
Décidée en septembre 1981, l'**EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1989** est imaginée comme une manifestation dans la ville, tournée vers la Seine. Une première étude de faisabilité dégage deux sites principaux, en limites sud-ouest et sud-est de Paris. Ils seraient reliés par la Seine et par un nouveau moyen de transport empruntant la Petite ceinture sud. Ces deux grands espaces ont déjà fait l'objet de projets sur une grande partie de leurs surfaces :

- à l'ouest le secteur de la ZAC Citroën est étendu sur les emprises de la plaine de Vaugirard. Si le plan de la ZAC est déjà approuvé, sa réalisation n'est alors que très peu engagée ;
- à l'est le secteur de Bercy est augmenté, de l'autre côté de la Seine, des terrains de la gare de Tolbiac, dont le départ est envisagé pour la première fois.

Le site est ainsi défini doit accueillir, côté Bercy (20 ha), un ensemble d'installations temporaires abritant des activités ludiques, et, côté Tolbiac (18 ha), les pavillons thématiques, bâtiments définitifs entourés d'un vaste jardin.

Le schéma esquissé prévoit un renforcement des liaisons entre les deux rives et les axes bâtis perpendiculaires à la Seine sont affirmés. L'aménagement se poursuit par un traitement puissant des berges et des quais, bordés de constructions jusqu'au bassin de l'Arsenal.

Ce schéma est approfondi par la Mission de préfiguration de l'Exposition qui développe dans ce but une série de propositions. Son travail est interrompu le 5 juillet 1983, par la décision de l'Etat de décommander l'événement.



Exposition universelle de 1989



Jeux Olympiques de 1992

C'est au même désir de situer l'essentiel de l'événement à l'intérieur de l'agglomération urbaine que répond le dossier de candidature de la Ville de Paris pour les **JEUX OLYMPIQUES DE 1992**.

Il est imaginé à nouveau de transférer la gare de marchandises de Tolbiac pour créer, tout près du cœur de Paris, un ensemble majeur : Bercy-Tolbiac.

Outre le Palais omnisports — en chantier — ce site doit accueillir d'importants programmes à réaliser :

- côté Tolbiac, le centre de presse et le stade nautique ;
- à cheval sur les deux rives, le village olympique et le secteur international, espace de rencontre majeur.

Ces réalisations nouvelles, définitives, sont utilisées pour les Jeux quelques semaines seulement.

Le parti d'aménagement d'un quartier entourant le parc est déjà fixé dans ses grandes lignes pour Bercy. Pour Tolbiac, l'APUR, chargé de l'étude des sites olympiques parisiens, consulte deux architectes.

Les études du Grand Paris menées par l'équipe de **BANLIEUES 89** de 1983 à 1985 ne s'appuient sur aucun projet effectif dans la capitale. Elles avancent une hypothèse audacieuse : le report des gares — en particulier Lyon et Austerlitz — au niveau du boulevard périphérique.

MISSION DE PREFIGURATION 1983



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Architectes
JEAN-CLAUDE DROUIN,
ATELIER D'URBANISME
DE L'AGGLOMERATION
DE TOURS
MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

Le parti d'aménagement du site est de l'Exposition universelle prenait en compte, pour le traitement de la rive gauche, la structure métallique de la gare de marchandises. L'impressionnante halle, dégagée, pouvait servir de parapluie aux expositions et activités (notamment culturelles) caractérisant les «Chemins de la liberté». La suppression de la travée transversale nord renforçait l'unité et augmentait les surfaces d'accueil de l'entrée principale. Cette structure intéressante, vue du dessous, ne l'était pas en façade. Des constructions lui étaient donc accolées, en particulier sur les pignons (activités de services et coordination).

Les pavillons d'entreprises, implantés en vis-à-vis de la Seine, étaient traités en gradins d'où l'on pouvait contempler les spectacles nautiques. La grande place servait d'articulation entre la halle, constituant elle-même un forum couvert, et le quartier d'habitation. Elle était bordée principalement de commerces, de cafés et de restaurants (aux rez-de-chaussée).

Le nouveau quartier devant préfigurer l'habitat de l'aube du troisième millénaire, des études minutieuses devaient être entreprises (au plan de l'urbanisme, de l'architecture, du génie civil, etc.). Si, par souci de clarté et compte tenu de l'échelle d'étude, le plan proposé apparaissait simplificateur, on pouvait d'ores et déjà avancer quelques principes :

— mêler les fonctions et ne pas s'en tenir à l'entrecroisement des zonages (avec des immeubles séparés d'habitations ou de bureaux ou d'équipements), mais intégrer autant que possible ces

fonctions au sein de chacun des îlots ou constructions. Ainsi, l'implantation de commerces ou équipements au rez-de-chaussée avec des bureaux et/ou des habitations aux étages pouvait faciliter une animation permanente. Dans les immeubles à prédominance de logements, on pouvait également insérer aux étages quelques équipements de voisinage (minigarderies, locaux de réunions et de services communs) ;

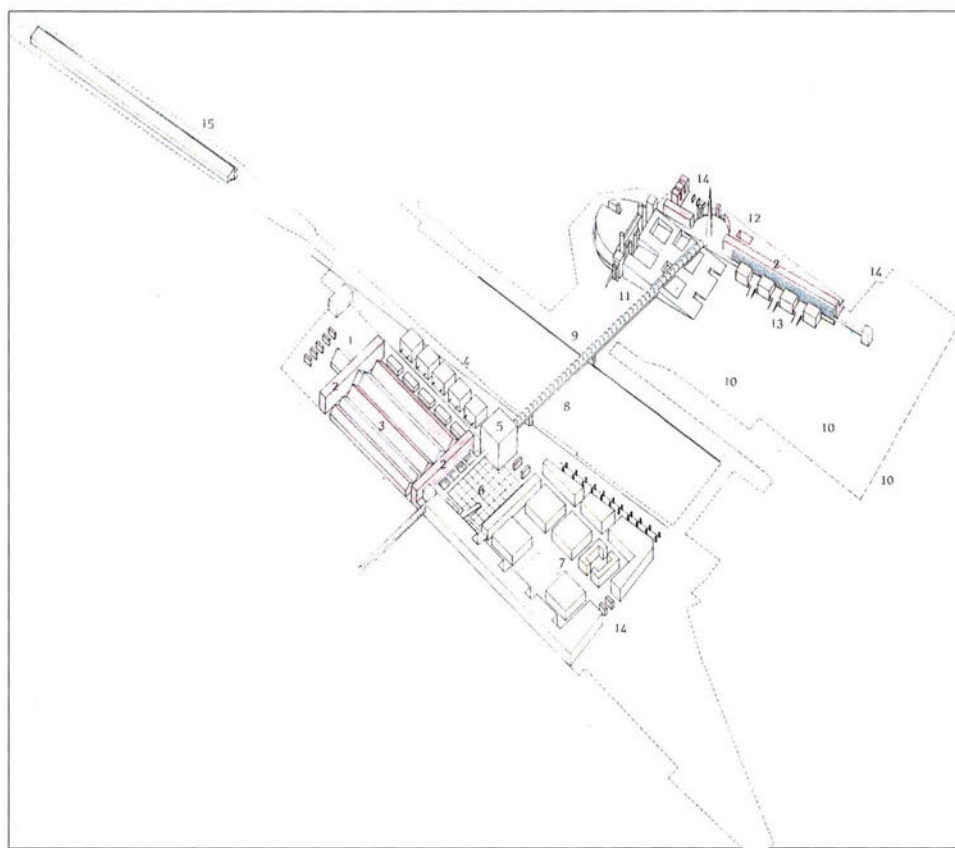
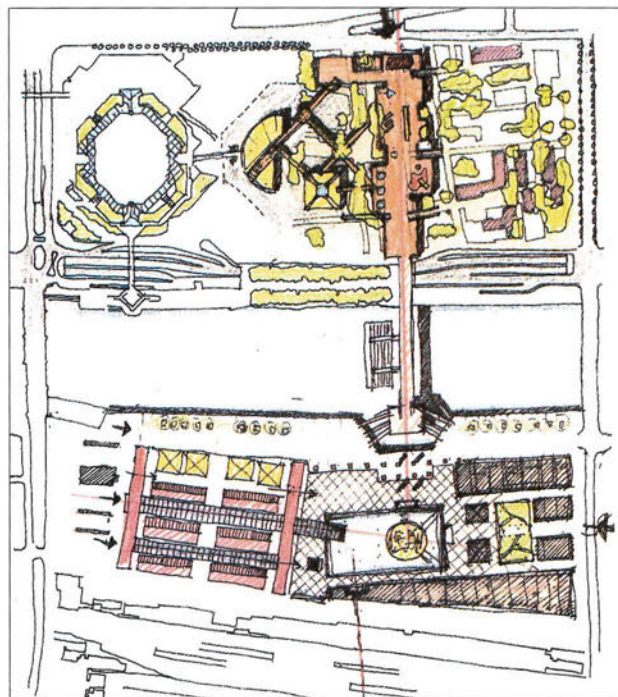
— réaliser des îlots relativement denses et de hauteur homogène s'inspirant du tissu urbain ancien (R + 5, R + 6) ;

— faire appel à une architecture contemporaine utilisant des techniques et matériaux de pointe (politique de composants). Etudier les possibilités d'évolution des logements (surface) et leur confort ;

— profiter de la déviation du boulevard de la Gare pour enterrer les aires de stationnement et voies de desserte du quartier d'habitation ;

— développer la télédistribution et toutes les techniques nouvelles de communication.

J.-C. D., 1989



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Architecte
ANTOINE
GRUMBACH**

**MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

Assisté de Pierre Caillot,
Didier Gallard,
Milka Milatovic,
Bernard Nicolas

L'Exposition universelle de 1989 était une occasion exceptionnelle pour un travail en profondeur sur la ville. Non seulement une occasion d'y fabriquer le lieu privilégié d'un événement intense et éphémère, mais également celle de

concevoir, à partir de là, l'urbanisation de l'ensemble de ce secteur de Paris laissé pour compte.

Les délais très courts impartis pour cet aménagement ne permettaient pas d'envisager la couverture des voies ferrées qui desservent les gares de Lyon et d'Austerlitz. Aussi n'était-il pas souhaitable d'imaginer une large composition perpendiculaire à la Seine, dans l'esprit de celles de la Concorde ou du palais de Chaillot, qui aurait difficilement trouvé un débouché au-delà des frontières du chemin de fer.

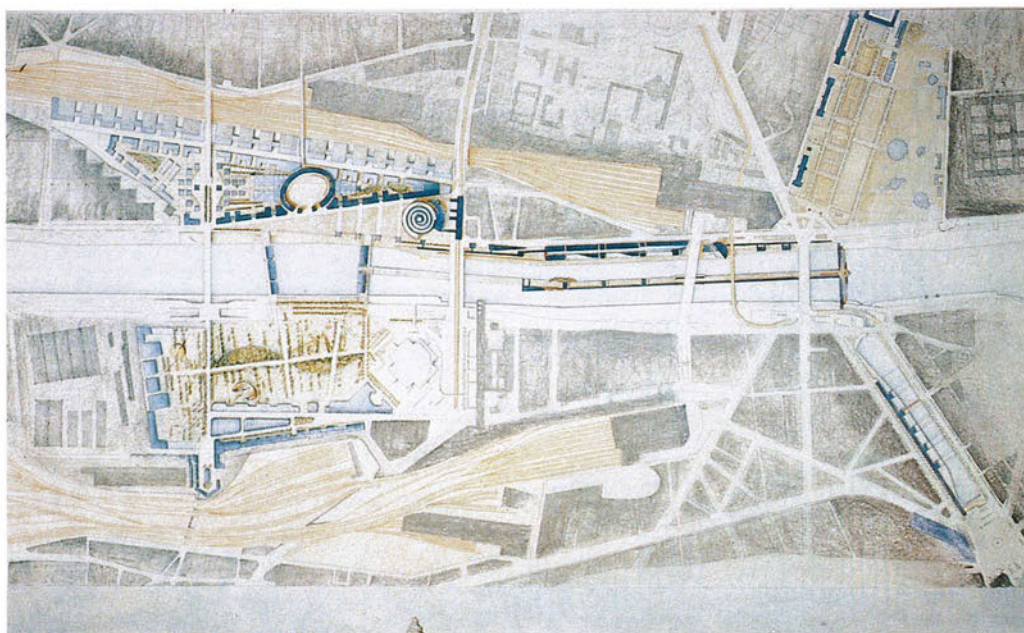
C'est plutôt l'idée d'une pièce urbaine qui s'imposait. Une pièce traversée par un fleuve

et divisée en un quartier, côté Tolbiac, et un parc, côté Bercy. Une pièce embrassant les deux rives dans un traitement unique.

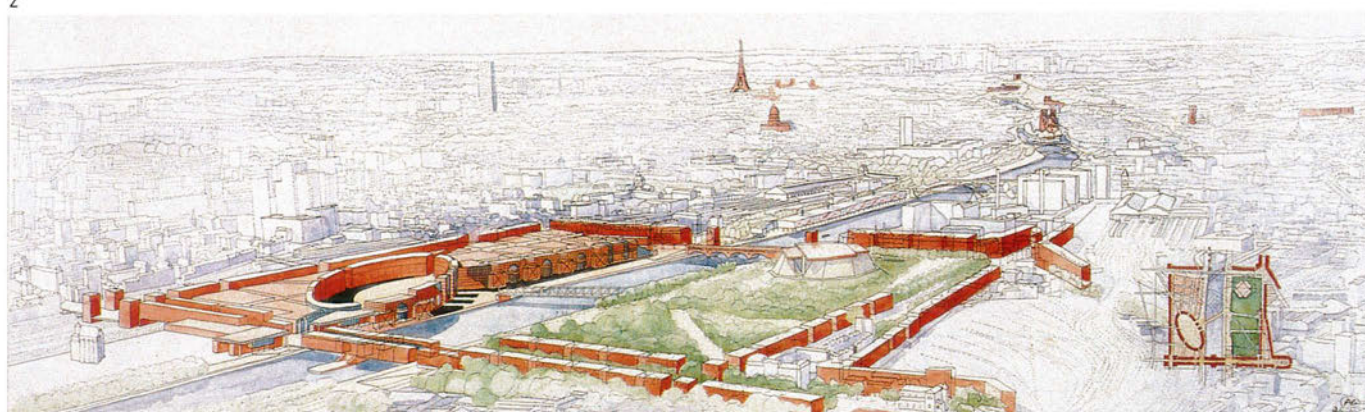
Rive gauche, les pavillons de l'exposition auraient constitué une façade construite sur la Seine, greffée en profondeur à une place publique de forme elliptique. Cette place des Libertés, réalisée comme un immeuble dans le cadre de l'exposition, aurait été par la suite lentement englobée par l'urbanisation du quartier, pour ultimement être perçue comme un vide fédérateur. La viabilisation indispensable à l'implantation des pavillons de l'exposition aurait en effet été

conçue comme l'infrastructure nécessaire à la reconstitution subséquente du quartier. (1)
La réduction du terrain de l'exposition à la rive gauche uniquement devait cependant modifier ces prémices. Cette nouvelle donnée nous amenait dans un second temps à réfléchir sur les interconnexions du secteur avec son environnement proche et lointain. Tirer l'exposition vers le centre de Paris, vers la Bastille ainsi que le 13^e arrondissement devenait non seulement le gage de sa réussite en 1989, mais également celui du succès du nouveau quartier une fois l'événement clos. (2)

A. G., JUIN 1989



1
2



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Architecte
OMA-
REM KOOLHAAS**

**MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

avec Elia Zenghelis,
Kees Christiaanse,
Wilem-Jan Neutelings,
Ron Steiner, Alex Wall,
Stéfano De Martino,
architectes

L'informatique était le sujet principal de la proposition. Les expositions universelles ayant toujours servi de bulletin de santé sur l'état de la modernité, la coïncidence des moyens de communication et de contenu était ici essentielle.

L'évolution de ces moyens — de l'information à l'informatique — montre un développement vers le mobile et l'intangible et l'importance sans cesse accrue des «systèmes».

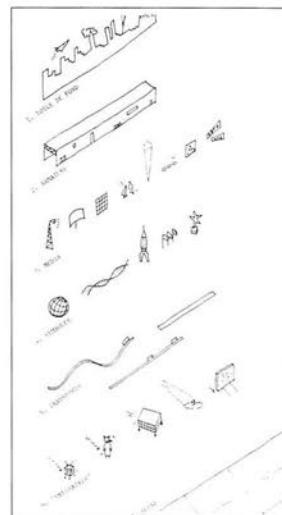
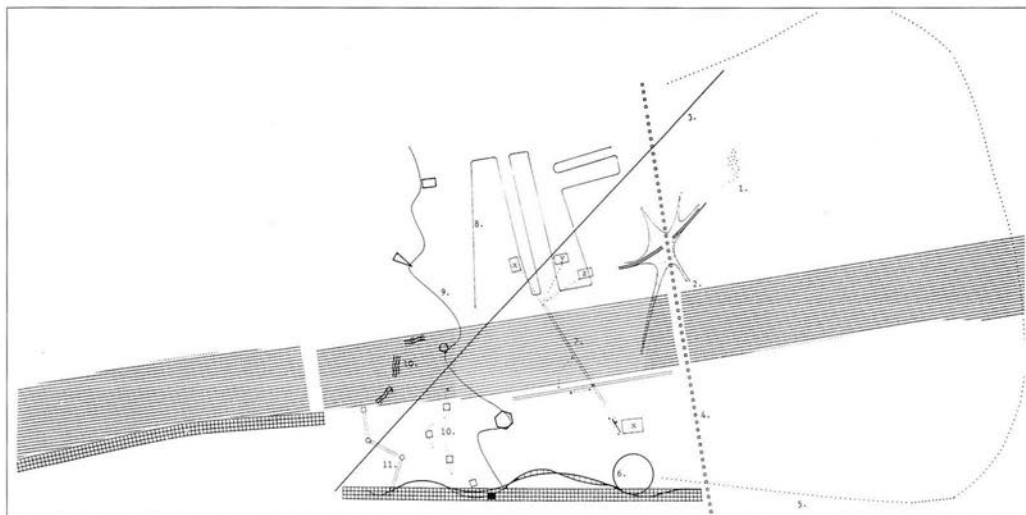
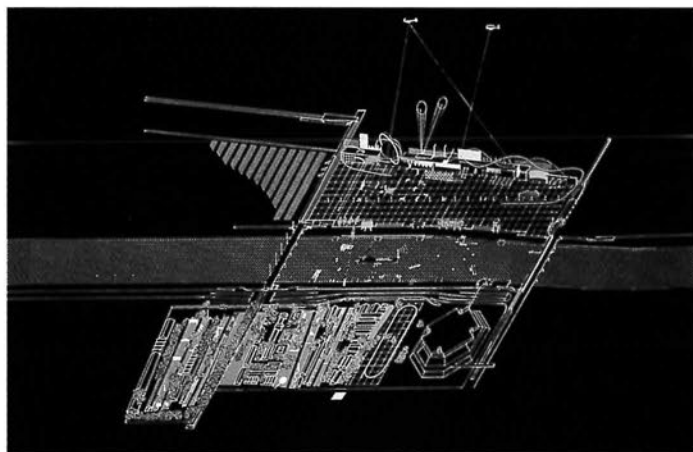
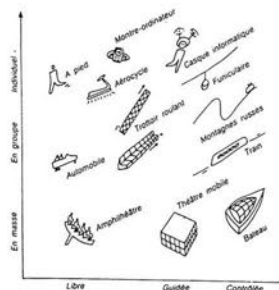
Il ne s'agit donc plus de présenter les thèmes dans des situations fixes, traditionnelles et explicites, mais d'émettre des messages qui puissent être reçus de manière plus divertissante, plus efficace, moins rigide et de créer des situations dynamiques : de concevoir un champ plutôt qu'un édifice.

Le travail de l'OMA a consisté, d'une part, en une étude détaillée du site est qui est constitué de trois éléments : Tolbiac, la Seine, Bercy ;

d'autre part, en une exploration de l'informatique comme moyen de leur unification, autour de quatre thèmes de réflexion. Le premier concerne l'évolution des media, de l'objet traditionnel aux formes invisibles de l'informatique ; le deuxième, les moyens possibles de parcourir, d'expérimenter et de consommer le programme ; le troisième, les différentes méthodes d'implantation du programme ; le quatrième touche au système des transports et à leur application éventuelle aux autres thèmes.

Le plan présenté ici propose une mise en place de ces transports rendus thématiques ou programmiques.

OMA, 1985



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Architectes
IONEL SCHEIN,
PAUL VINCENT**

**MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

«Quand rien ne change ce sont
les hommes qui meurent.»

La Seine tranche et fédère Paris
tout à la fois. Les ponts de Bercy
et de Tolbiac délimitent un plan
d'eau ; ils relient deux territoires
qui s'ignorent et forment un
même site urbain !

Rive droite Bercy, aujourd'hui
chantier, demain jardin ; rive
gauche Tolbiac, aujourd'hui terri-
toire SNCF, demain lieu de liesse,
de vie collective et de rassem-
blement. Lieu habité autrement,
vécu autrement.

Bercy sera libéré des voitures et
vivra de ses pulsions naturelles.
Les différences des niveaux et la
linéarité des parcours seront ins-
crites dans le jardin, recevant le
pont urbanisé et la fête.

D'un pont Mirabeau à un autre
(Tolbiac), les piétons-visiteurs de
l'expo 89 voudront connaître
Paris, son histoire et son peuple.

Ils prendront possession des par-
cours logiques, prendront leur
temps pour traverser l'espace
urbain et flâneront d'un pont à
l'autre !

La reconstruction du pont de
Tolbiac s'inscrit dans la logique de
l'urbanisme parisien et dans celle
de l'Exposition 89.

Pont de Tolbiac : franchir la Seine,
prendre la Seine, voir la Seine,
être vu depuis la Seine, fêter la
Seine, accueillir la Seine, valo-
riser la Seine, urbaniser la Seine.
Transformé ou non, reconstruit ou
non, habité ou non, le pont de
Tolbiac deviendra signe. Il est

alors indispensable d'en multi-
plier l'usage.

Le Ministère des Finances,
le POPB, le jardin de Bercy s'har-
moniseront avec les sites de
l'Exposition 89. Le pont de Tolbiac
urbanisé : trait d'union entre les
deux territoires du site est.

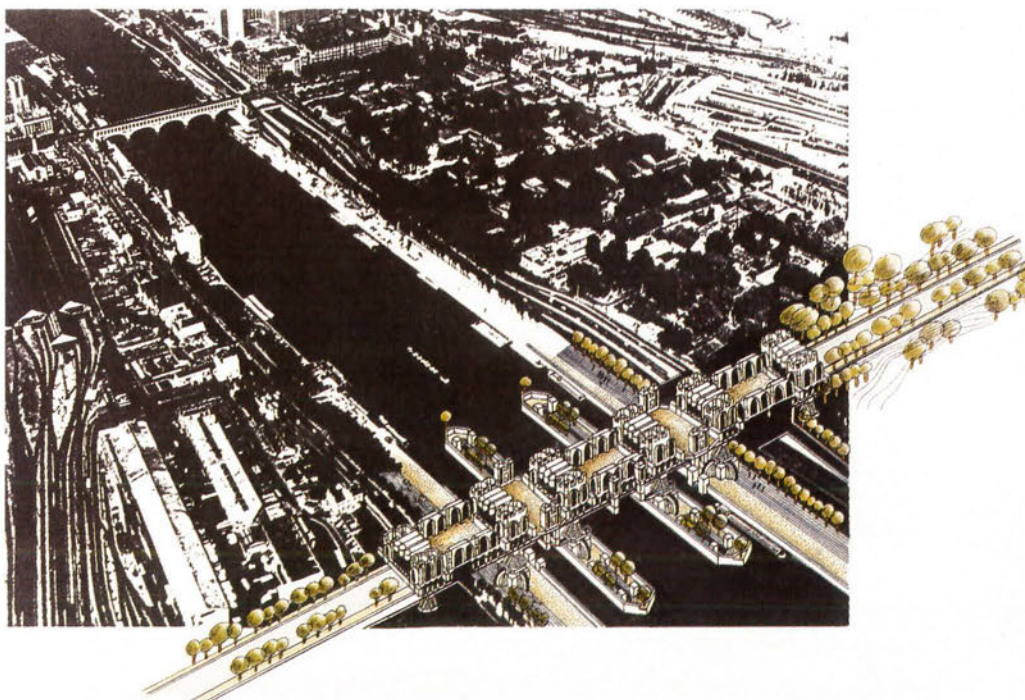
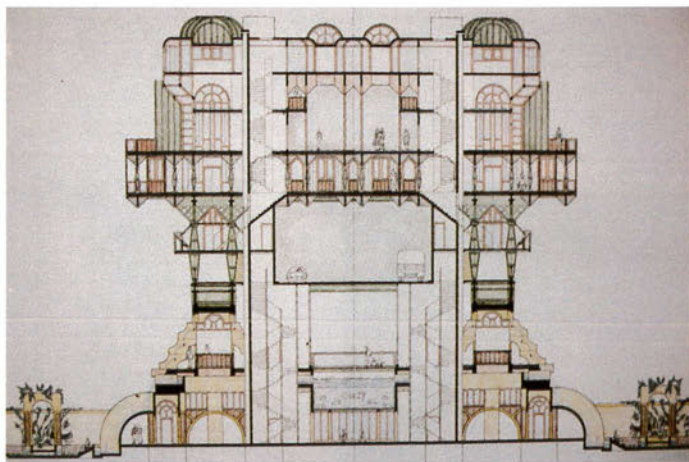
Les piles du pont de Tolbiac urba-
nisé et leurs prolongements ; le
tablier receptacle des circulations
mécaniques ; les territoires du
pont de Tolbiac urbanisé, recep-
tacles d'activités multiples et
diversifiées, pendant et après
l'Exposition 89 ! Ainsi apparaît à
l'évidence l'utilité du pont de
Tolbiac urbanisé.

Il ne s'agit pas d'une prouesse
architecturale, il s'agit de créer
des conditions autres d'une con-
vivialité non encore éprouvée dans
un espace urbain autre lui aussi ;
la lecture attentive de ce plan per-
met de révéler la maison privilé-
giée réalisée par le pont de Tolbiac
urbanisé, entre les deux terri-
toires du site est. Ce sont deux
placettes couvertes — jardins sus-
pendus et lieux de rencontres —
qui provoquent et maintiennent
cette liaison, devenue organique.

Le pont de Tolbiac urbanisé est un
ouvrage fou et raisonnable. Le
pont de Tolbiac urbanisé à l'oc-
casion de l'expo 89 deviendra une
pratique urbaine dans Paris de
l'an 2000. Mais le pont de Tolbiac
urbanisé appartient à la fête de
89, appartient aux visiteurs de 89,
appartient à ceux qui feront l'his-
toire en 89, appartient à ceux qui
feront le parcours initiatique
entre les deux sites, appartient à
un nouveau mode de consom-
mation du temps et de l'espace
urbains.

Vouloir mettre en valeur les deux
rives du site est séparément sans
occuper, sans habiter, sans ani-
mer le pont de Tolbiac, c'est
appauvrir tout le site est, c'est le
soumettre à la ségrégation et
refuser le lieu de la fête. Déjà, en
1878, Gustave Eiffel concevait un
pont urbanisé... refusé ! Alors,
renouveler l'injustice du refus en
1989 serait dommage et domma-
geable pour Paris !

I. S. et P. V., AVRIL 1983



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Concepteurs
FRANÇOIS SEIGNEUR,
JEAN NOUVEL**

**MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

avec Pierre Soria,
Jacques Le Marquet,
consultants
assistés de Séverine Stoffel,
Dominique Alba,
Anne Lambrichs,
Antoinette Robain,
Jean-Jacques Raynaud,
Louis Tournoux et
Pierre-Martin Jacot

Quel meilleur endroit que la ville, lieu social d'expérience et d'imagination, d'information et de confrontation, pour que s'expriment l'homme et la liberté? Par cette évidence, nous avons pris le parti d'un scénario possible où s'affrontent et se complètent les nécessités d'une Exposition universelle — «Chemins de la liberté pour

le troisième millénaire» — et celles d'une ville et d'un quartier.

Symbolique et représentative des recherches les plus avancées et préfigurant l'avenir, l'Exposition universelle de 1989 propose par ses thèmes porteurs — droits de l'homme, solidarité — une conscience politique du monde moderne et de son avenir.

Inscrite dans un tissu urbain historique, son implantation pourrait être un formidable point de départ aux recherches sociales et urbaines, à de nouvelles structures d'architecture et d'habitation évolutives, stratifiées, partagées.

L'édification de bâtiments thématiques est mise de côté au profit d'un nouveau quartier parisien, imaginé et construit autour de l'ensemble des thèmes proposés : liberté d'expression, communication, religions, ethnies, communauté politique, science, nature, éducation, arts et spectacles, etc. Technologie

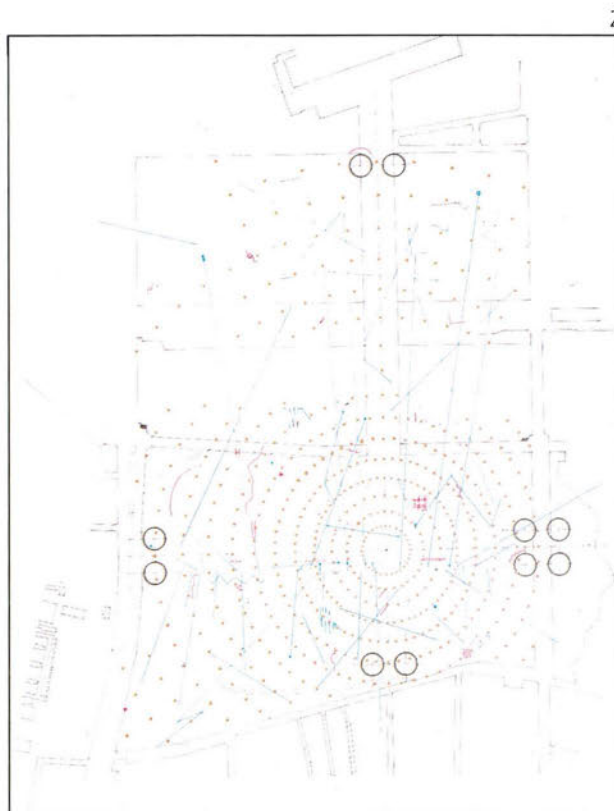
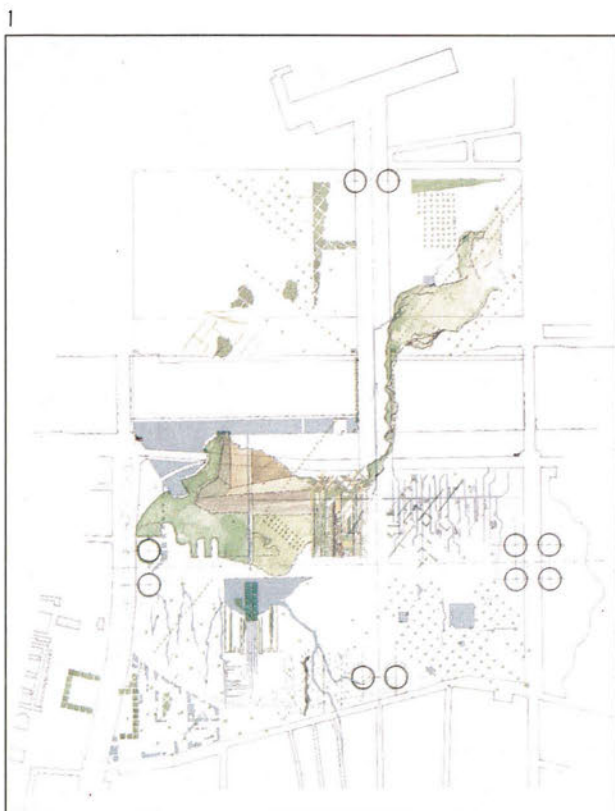
douce et recherche dirigent et orientent l'enchaînement des espaces construits, leur nature et leur sens.

Le monumental n'est pas un ou plusieurs bâtiments éphémères et formels, mais la ville et son quartier devenu lieu d'expérience et d'avenir, reflet urbain de notre savoir et de nos utopies.

Mise en chantier dès que possible, l'Exposition universelle «Chemins de la liberté pour le troisième millénaire» accueillerait le public dans l'état de son avancement. Simple étape dans l'élaboration du nouveau quartier, elle serait le terrain de l'état de nos connaissances aussi bien que de nos contradictions, de notre technologie et de notre capacité à de réelles libertés.

F. S., AVRIL 1982

(1. RESEAU VERT ET RESEAU D'EAU ;
2. ECLAIRAGE, SONORISATION ET TELECOMMUNICATION.)



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**Architecte
CLAUDE VASCONI**

**MISSION DE
PREFIGURATION 1983**

LE SITE

L'étude portait sur le site compris entre le pont de Bercy et le pont de Tolbiac, qui correspond approximativement à celui retenu récemment pour la réalisation de la Bibliothèque de France.

Ce site était l'un des sites capables de l'Exposition universelle, qui s'échelonnaient sur un parcours le long de la Seine intra-muros, depuis les terrains Citroën jusqu'à Bercy.

LE PROGRAMME

Le programme consistait à réunir 5 pavillons thématiques (sans que les thèmes en soient précisés) de 15 000 m² de surface développée chacun (soit 75 000 m² au total), et d'une hauteur libre de 12 à 15 m.

LA PROPOSITION

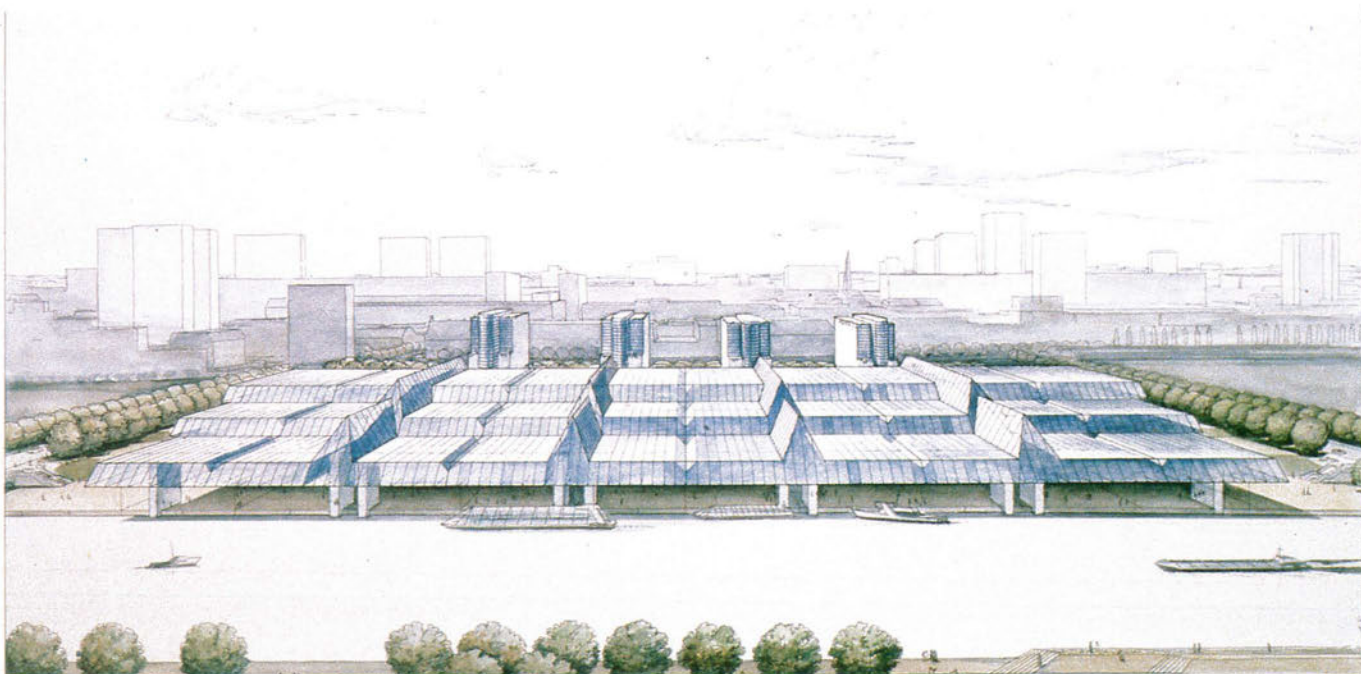
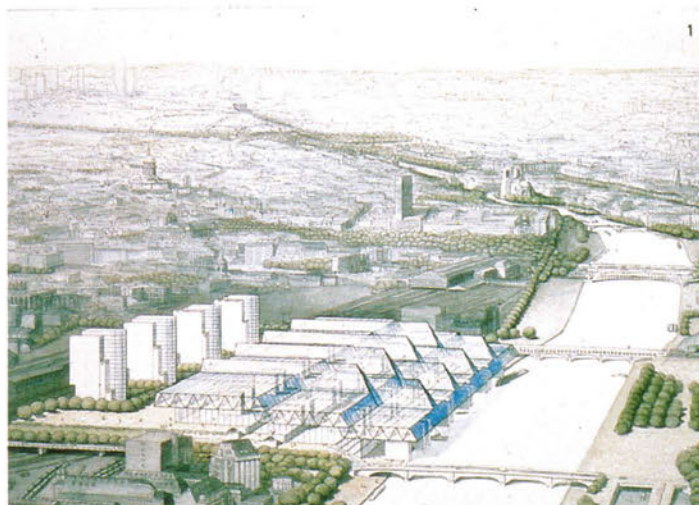
Il m'avait semblé qu'au lieu de juxtaposer 5 pavillons à thème, 5 bâtiments distincts, il y avait lieu d'associer 5 espaces sous un même et immense palais des glaces. Un grand palais, un nouveau Cristal Palace, dont les lignes de force viennent épouser, accompagner, signifier les berges de la Seine. Un palais dont les gradations viennent en douceur et progressivement prendre position jusque dans l'eau.

Ces 5 modules de 15 000 m² sont entrecoupés de vastes nefs

vitrées, qui correspondent à autant de lignes d'irrigation dotées d'escalators, d'escaliers. De vraies galeries de distribution, ajoutant à la lisibilité globale, et ponctuées par l'adjonction à ce Cristal Palace de 4 tours de logements, situées en prolongement des nefs d'irrigation sur le parvis orienté plein sud.

Un ensemble détonnant, moderne, transparent, dans lequel on pouvait aussi pénétrer depuis les quais, grâce à la navigation fluviale restaurée sur la Seine.

C. V., JUIN 1990



**EXPOSITION
UNIVERSELLE DE 1989**

**ETUDES APUR
1982-1983**

Parallèlement aux consultations conduites par la Mission de préfiguration de l'exposition, l'APUR poursuit ses réflexions sur le site est, selon des principes qui seront repris après l'abandon du projet. A Bercy, les schémas déjà établis pour le projet d'aménagement en préparation sont maintenus : un grand parc le long de la Seine est entouré par le Palais omnisports au nord-ouest, par une frange construite nouvelle au nord-est et, au sud, par un ensemble bâti autour de la cour Saint-Emilion conservée.

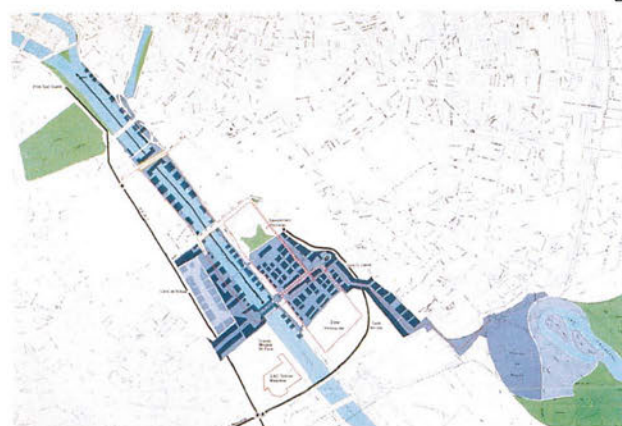
Côté Tolbiac, une esplanade triangulaire, qui longe le fleuve en s'évasant vers le sud, répond au parc de Bercy ; elle peut être bordée par les pavillons thématiques de l'exposition. La trame

des voies est orientée perpendiculairement à la Seine, vers le quartier Chevaleret. Le terrain s'élève en pente douce vers les collines du 13^e arrondissement, de façon à pouvoir ultérieurement franchir les voies ferrées par des couvertures ; à ce stade seul un passage piétons est prévu. Une rue arrière de desserte est reliée à la rue Sauvage rétablie et s'interrompt sur la rue de Tolbiac au sud-est. L'épannelage des constructions ne dépasse pas 25 m afin de maintenir à cet endroit le velum des quartiers voisins, également adopté le long du parc de Bercy. Le plan programme de l'Est de Paris (1983), puis le projet établi pour les jeux Olympiques de 1992, reprendront en grande partie ce dispositif.

[1 ET 2. PREMIERES ETUDES DE FAISABILITE DE L'EXPOSITION, 1982 ; 3. BERCY-TOLBIAC, ETUDE APUR, 1983.]



1
2



3



JEUX OLYMPIQUES DE 1992

Architecte
JEAN-PIERRE BUFFI

Consultation
APUR 1985

Assisté de
Pascal Chombart de Lauwe,
Jean Lamude

Pour nous, l'hypothèse des jeux Olympiques est prétexte à constituer un nouveau quartier de logements en rééquilibrant la rive sud de la Seine, non construite dans ce secteur.

Le périmètre d'étude suscite une réflexion autour du fleuve tenant compte du futur parc de Bercy, dont l'aménagement est

le résultat d'un concours au niveau européen.

Le lieu majeur d'intervention se situe rive gauche, du côté de la gare d'Austerlitz ; dans notre proposition, l'ensemble des voies de chemin de fer n'est pas recouvert, tandis que l'hypothèse d'un front bâti maximum a été retenue après discussion avec l'APUR.

Le principe d'organisation urbaine adopté joue essentiellement sur un type d'immeuble en U à cour ouverte. Cela donne une profondeur visuelle depuis la Seine vers l'intérieur de la première strate bâtie et permet au plus grand nombre de ces logements, par le développé des façades intérieures, de profiter d'une vue sur la Seine.

Le quai rive droite se reconstitue au même moment, bordé par une terrasse du type de celle des Tuileries, qui met en scène l'espace entre fleuve et parc.

Pour relier le 13^e arrondissement, le franchissement des voies se fait suivant un axe nord-sud par un pont piétonnier menant à une place en terrasse au droit du quai.

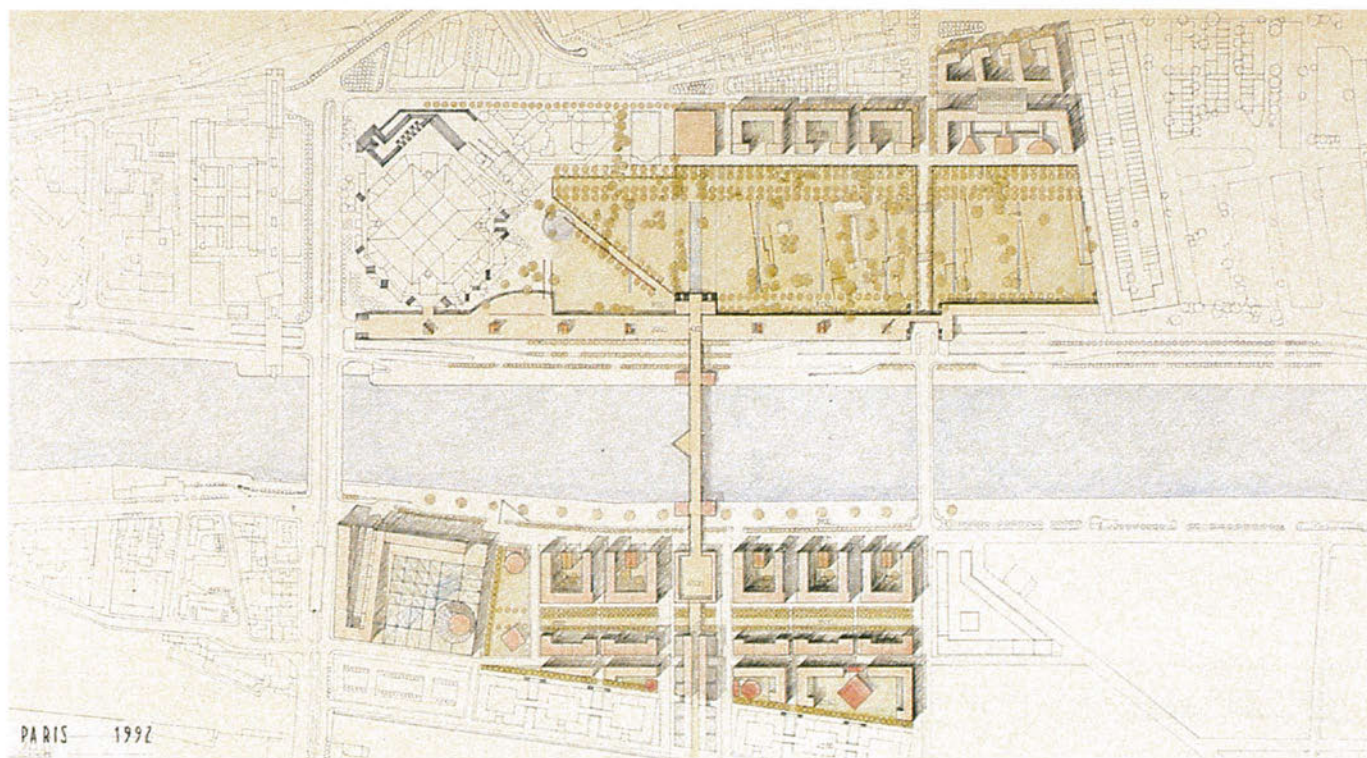
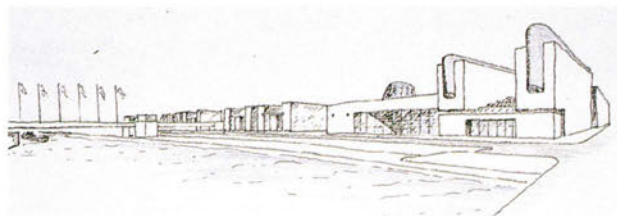
L'ensemble des constructions s'organise autour d'un mail central comprenant des commerces en rez-de-chaussée, et assurant le retournement interne du projet sur une deuxième série de bâtiments également ouverts, intégrant des équipements de quartier dans de vastes cours intérieures.

Une dernière strate de logements forme une sorte de falaise introvertie, à cause des nuisances du chemin de fer sur des cours intérieures plus fermées.

La monumentalité de ce quartier périphérique est assurée par des équipements et des bureaux, en réponse au Palais omnisports de Paris-Bercy, le long du métro aérien.

Pour dépasser cette limite apparemment infranchissable de la ville, entre le fleuve et le 12^e arrondissement, notre but a été d'exprimer et d'amplifier la profondeur par une stratification serrée, sorte de feuilleté nécessaire pour mesurer l'épaisseur physique du nouveau quartier.

J.-P. B., AVRIL 1990



Les nouveaux quartiers de Bercy et de Tolbiac, situés de part et d'autre de la Seine, offrent l'opportunité de créer un ensemble urbain dans la tradition parisienne. Cet ensemble doit se référer à la Seine à l'instar des couples Champ de Mars-Trocadéro, Invalides-Grand Palais, Chambre des Députés-Concorde et Institut-Louvre. Chacun de ces couples contribue à réunir les deux rives, si bien que la Seine forme un tout à l'échelle de la capitale. Un tout cependant scandé, articulé, différencié. Ces couples identifient Paris à son fleuve et structurent les quartiers qui le bordent. Cette structuration rejoint, par le réseau des avenues issues de ces ensembles monumentaux, le réseau des boulevards. Là, elle trouve un relais où elle se ressource et se renforce pour diffuser au-delà des boulevards. Les quartiers de Tolbiac et de Bercy présentent la même opportunité. Constatons cependant que, s'ils offrent la possibilité de créer une centralité le long du fleuve, leur situation enclavée entre les voies ferrées (gare de Lyon et gare d'Austerlitz) et le périphérique restreint la possibilité de diffusion de cette centralité.

Il est donc nécessaire de constituer fortement ces quartiers comme un ensemble embrassant la Seine afin que, à l'issue de leur réalisation, ils assument leur rôle majeur dans le projet de rééquilibrage de Paris. Ce n'est qu'ultérieurement, quand les possibilités techniques le permettront ou quand la libération de ces emprises (voies ferrées) s'effectuera, que ces nouveaux quartiers s'ouvriront pleinement sur les quartiers contigus de Daumesnil et de la place d'Italie.

C'est dans une perspective de reconquête des berges de la Seine que ce plan a été pensé, et dans le souci de réunir les deux quartiers de Tolbiac et de Bercy en un quartier unique dont le cœur est le fleuve.

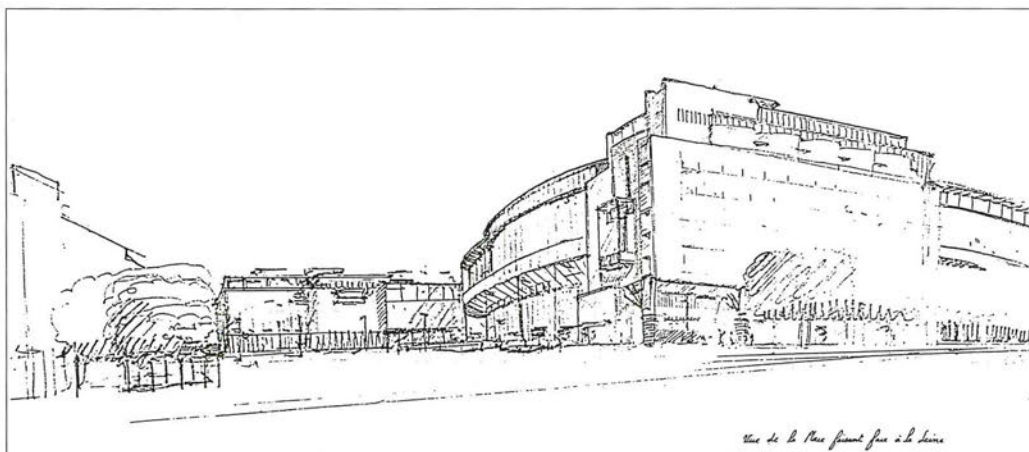
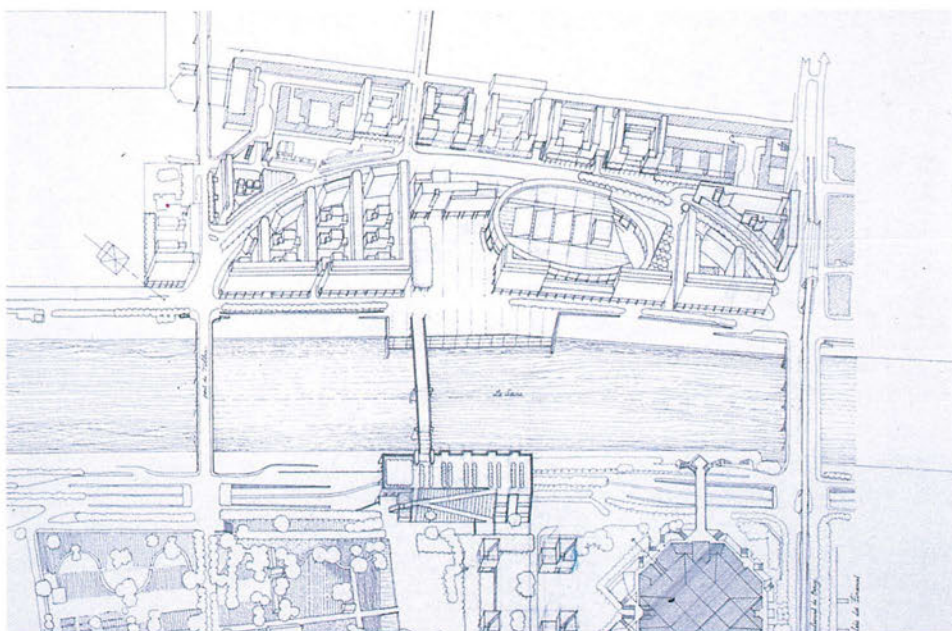
Il faut donner libre accès aux berges de la Seine. Ainsi, côté Tolbiac, les quais sont transformés en une grève bordée d'une longue façade (800 m) regardant la Seine et reliant le pont de Bercy au pont de Tolbiac. Une place marque le milieu de ce parcours. Grève et place doivent être libérées du trop important trafic automobile transitant actuellement par le quai de la Gare. Il

est proposé à cet effet la création d'une avenue large de 36 m.

Le rôle de cette avenue est double : elle détourne le trafic automobile (sans création d'un carrefour supplémentaire), elle réfère l'ensemble du quartier de Tolbiac à la Seine de sorte que les terrains situés le long des voies de chemin de fer ne seront pas relégués en fond de quartier. L'éventuelle liaison de ce quartier au quartier Chevaleret et, par-delà celui-ci, au quartier de la place d'Italie, en sera facilitée. Côté Bercy, c'est au moyen d'une terrasse dominant la Seine que s'effectue le rapport au fleuve et le vis-à-vis à Tolbiac. La place

côté Tolbiac et la terrasse côté Bercy sont réunies par une passerelle, un pont comparable en son statut au pont des Arts.

Cette terrasse qui se prolonge par une esplanade assure d'une part la jonction entre Tolbiac et Bercy, d'autre part la liaison entre le centre omnisports et le parc de Bercy. En effet, l'articulation entre le quartier de Bercy et le futur parc est à l'heure actuelle problématique : l'accès au parc se trouve pour ainsi dire derrière le centre omnisports et se confond avec l'entrée de celui-ci. Seule une esplanade offre une solution urbaine qui répond à ces problèmes. P. C., 1985



Vue de la place fluviale face à la Seine

JEUX OLYMPIQUES DE 1992

PROJET VILLE DE PARIS APUR 1985

Face à Bercy, dont le plan futur est défini, le projet est de prolonger la ville, de créer un quartier nouveau qui accueillera pour un temps très court les Jeux olympiques.

Ce quartier doit être fortement relié à la rive droite pour répondre aux exigences du

Comité olympique — un seul site — et surtout pour éviter l'isolement après les Jeux.

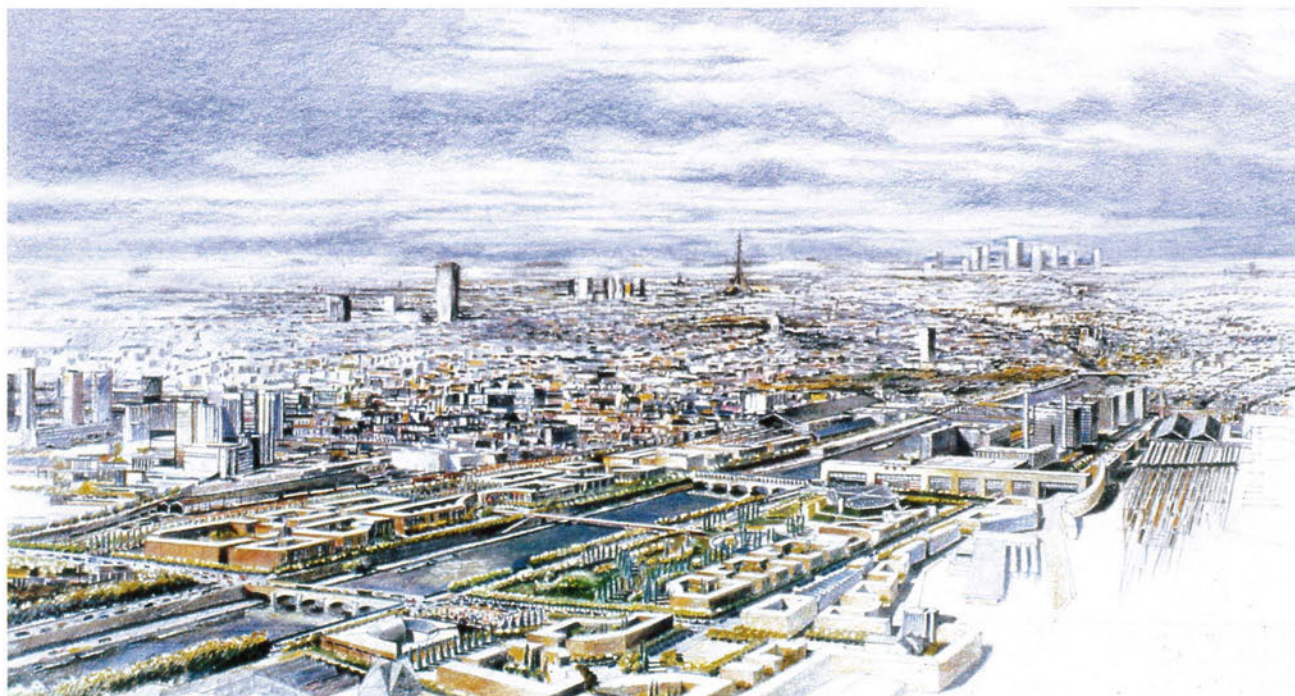
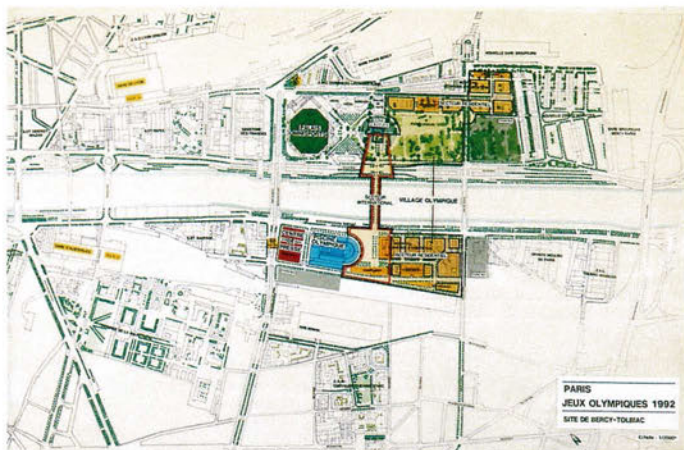
Le projet s'inspire d'idées apportées par la consultation, mais aussi des réflexions antérieures sur le site est de l'Exposition universelle.

La Seine traverse l'ensemble olympique. En aval, les éléments publics — Palais omnisports sur la rive droite, centre de presse et stade nautique sur la rive gauche — sont placés à portée immédiate des transports en commun. En amont est disposée la partie sous contrôle pour des

raisons de sécurité. Le secteur international qui englobe la nouvelle passerelle sur la Seine est placé au contact des équipements de compétition ouverts au public. Il fait tampon et protège le village (3 000 logements) réparti sur les deux rives de la Seine et bénéficiant d'espaces libres importants.

Le futur quartier de Tolbiac se compose donc, du nord au sud, de bureaux (le centre de presse), d'un grand équipement (le stade nautique) et de logements. Il s'ouvre largement vers la Seine par une place en tête de la pas-

serelle et par l'organisation de voies perpendiculaires au fleuve. Les hauteurs n'y dépassent pas 25 m. Le sol monte en pente douce depuis les quais pour atteindre, à l'arrière, une voie nouvelle surélevée, raccordée à niveau au boulevard Vincent-Auriol et à la rue de Tolbiac. Au-delà, les emprises ferroviaires sont couvertes jusqu'au faisceau des voies principales. La dalle de couverture accueille provisoirement des parkings, mais elle est conçue pour recevoir ultérieurement des constructions.



**GARES DE
LA MÉDITERRANÉE**

**Architecte
ROLAND CASTRO,
Urbaniste
MICHEL CANTAL-DUPART
Mission
BANLIEUES 89
1984-1985**

Un moyen audacieux de déplier Paris consiste à reporter les gares entre les boulevards des Maréchaux et le périphérique. Austerlitz et Lyon deviennent les gares de la Méditerranée, de Rome à Barcelone. Ces nouvelles gares où aboutissent les lignes internationales disposent d'une double ouverture, l'une sur Paris, l'autre sur la banlieue. L'engorgement des gares est supprimé. Le RER connecte anciennes et nouvelles gares et un moyen de transport rapide les relie entre elles.

Se rapprochant des utilisateurs, ces deux lieux participent à la mise en valeur de la Seine amont. Les terrasses à double ouverture sont de véritables traits d'union entre les nouveaux aménagements de l'est parisien et les vallées de la Seine et de la Marne. Les nouvelles centralités qu'elles créent contribuent au rééquilibrage économique de ces quartiers.

M. C.-D., JUIN 1990







AUSTERLITZ, TOLBIAC, MASSENA
TRACES ET TECHNIQUES

PLAN DE VILLE

Imaginer, plus qu'un projet dans un quartier, mais bien une nouvelle extension du centre de Paris, c'est ajouter aux réflexions sur les formes urbaines, leur organisation et leurs usages, des réflexions sur la durée. Car nombre de compositions qui nous semblent aujourd'hui stables et parachevées au point de faire exemple sont, en fait, les fruits d'une accumulation d'occasions, d'interventions partielles, mais inscrites dans des logiques capables de traverser les époques et d'absorber des prolongements inattendus.

L'aménagement du territoire de Seine rive gauche, en raison de sa complexité et de ses dimensions, exige de prendre en compte différentes dimensions de temps : le déroulement progressif de la conception du projet urbain, l'enchaînement cumulatif des études et des réalisations des multiples acteurs qui interviendront, enfin les événements, les évolutions qui se produiront à chaque stade.

CHOIX INITIAUX

Le développement de cette véritable partie de ville ne peut se faire au rythme lent des références du passé, souvent mises en place pendant plus d'un siècle. Mais l'accélération des transformations urbaines ne justifie pas que soient oubliées les étapes qui préparent l'organisation de l'espace, avant celles qui la complètent. Les thèmes à considérer sont bien évidemment multiples : programmes, circulation, volumétries, etc. Mais, dès le départ, il est nécessaire de distinguer différents registres de conception et de tenir compte de l'inégalité de leurs effets dans la durée : voies, parcelles, catégories de fonctions, règlement d'urbanisme, architectures, utilisations, renouvellements.

Au premier plan se trouve le partage du sol entre, d'un côté, les voies publiques avec la diversité illimitée de leur réseau continu, et d'autre part, les terrains, grands et petits, bâtis ou non, avec leurs différentes occupations. La création et la gestion des voies appartiennent de manière éminente à la responsabilité des institutions collectives. Le tracé des voies, le maillage qu'elles forment, ainsi que

leurs caractéristiques spatiales et techniques, doivent jouer un rôle fondateur et fédérateur pour le projet.

LES TRACES GENERATEURS

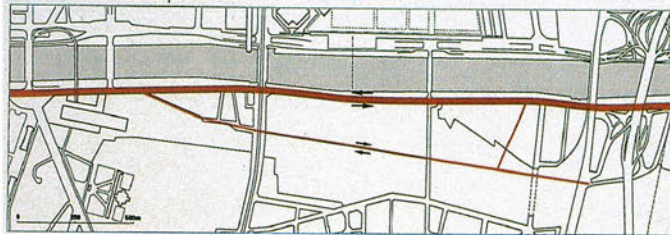
Le quai d'Austerlitz, le quai de la Gare et la rue du Chevaleret, dans la grande longueur, les boulevards Vincent-Auriol et Masséna et la rue de Tolbiac, dans le sens transversal, sont très éloignés les uns des autres. Les croisements (20) sont distants de plusieurs centaines de mètres. Les voies existantes (18) apparaissent surtout comme des routes utilitaires. Ces axes, avec quelques petites rues secondaires, ne peuvent parvenir à former un système urbain adapté ; ils sont à la fois insuffisants en nombre et en qualité pour déterminer un développement ambitieux (en comparaison, le 3^e arrondissement comporte, pour une superficie semblable, environ 70 voies et près de 130 croisements). L'objectif primordial consiste donc à concevoir un ensemble de tracés préfigurant les voies et espaces publics futurs. Le dessin de leur réseau ne peut être la reproduction d'un quelconque modèle qui ne pourrait répondre aux données du secteur, ni satisfaire les exigences de notre époque.

VOIES ET ESPACES PUBLICS POUR REVELER LE SITE

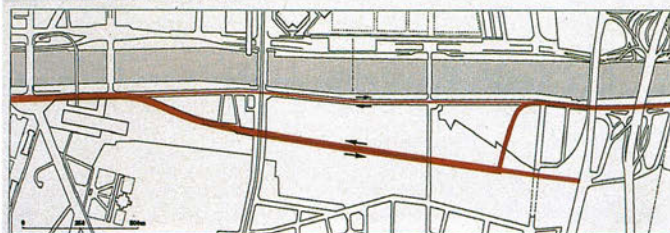
LES RIVES DE LA SEINE ET LA CIRCULATION AUTOMOBILE. Circonstance exceptionnelle, le projet peut prévoir en même temps

et sur 2 700 m de longueur, la transformation des berges de la Seine et le développement de nouveaux quartiers rive-rains. «Entrée naturelle» dans Paris, la voie des quais hauts est un itinéraire majeur. Mais, dès aujourd'hui, la largeur de sa chaussée et l'importance du trafic automobile encombrant les abords du fleuve. Ajouter les flux nécessaires à la desserte des réalisations prévues aggraverait très nettement cette situation et ferait obstacle à toute fréquentation piétonne le long de l'eau. La circulation doit être admise, mais limitée sur l'essentiel des quais pour n'y occuper qu'une place secondaire, et ralentie par des feux

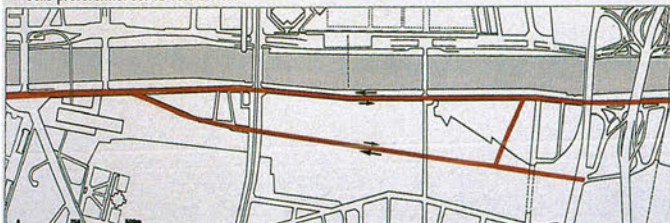
PARIS - SEINE RIVE GAUCHE
A - flux concentrés sur le quai



B - flux concentrés sur la voie arrière



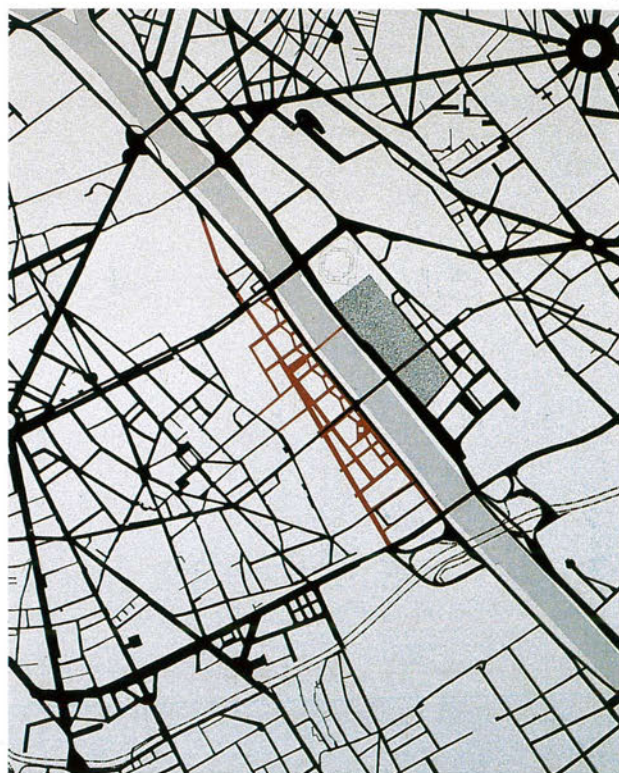
C - flux équilibrés entre le quai et la voie arrière
Sens préférentiel entrant sur le quai
Sens préférentiel sur la voie arrière

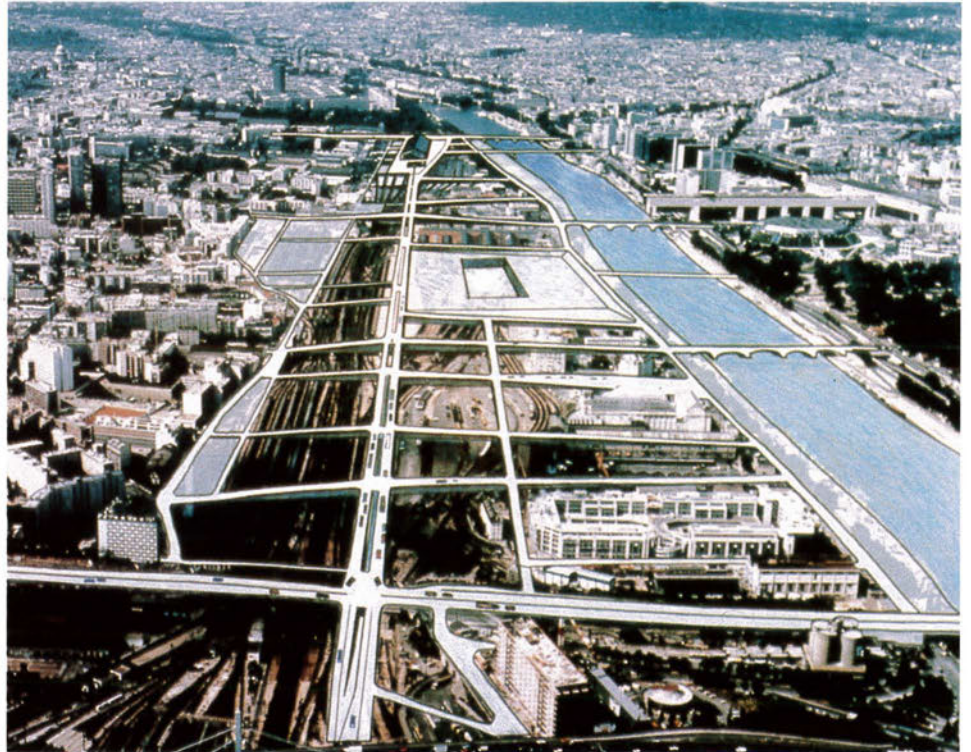


1. Hypothèse de tracés majeurs et de répartition des flux, 1987

2. Maillage des espaces publics, proposition 1988

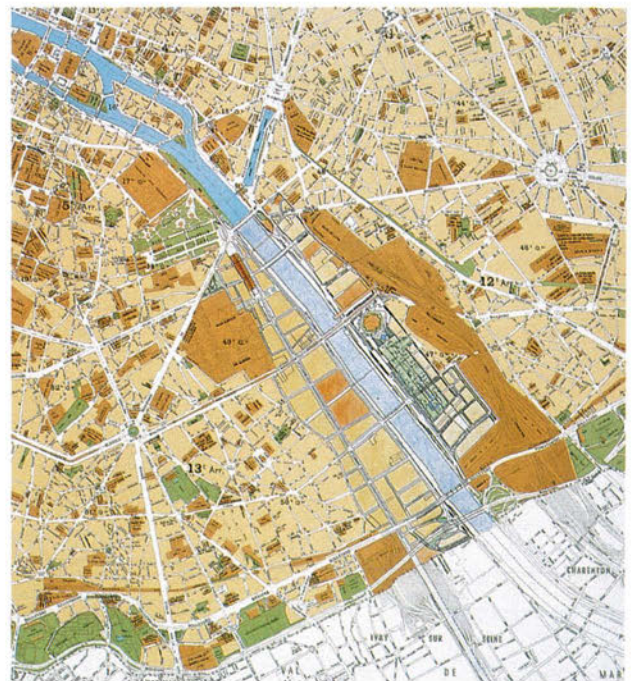
3. Maillage des espaces publics, avec la Bibliothèque de France et l'avenue sur le fer, proposition 1989





L'avenue projetée au-dessus des emprises ferroviaires organise le réseau des voies

Le sud-est de Paris, plan actuel des voies et espaces publics et esquisse d'un plan futur



pour être facile à traverser. Pour écarter de cet espace privilégié les forts mouvements de transit, deux solutions sont proposées simultanément : créer une deuxième voie dans la grande longueur, mais dans la profondeur des emprises, couvrir une partie de la voie des quais en jouant sur son niveau. Ainsi, à la place du mur de soutènement des quais hauts, est imaginé un ouvrage spécifique ; une digue régulière, qui résout le problème des crues, forme une longue et large promenade ; au-dessous, deux files de circulation sont escamotées dans le rebord des berges. Ces dispositions donnent la possibilité d'une intéressante action de mise en valeur des quais qui peuvent être plantés. Elles préservent, en contrebas, la berge qui reçoit de nouvelles activités de loisirs liées à l'eau.

LE FRANCHISSEMENT DU CHEMIN DE FER. Pour tracer une deuxième voie longitudinale à l'écart des quais de la Seine, de nombreuses hypothèses, au niveau du sol, ont été examinées, sans aboutir à une solution satisfaisante. Aux abords de la gare, cet axe devait être rabattu vers le quai d'Austerlitz avant le pont Charles-de-Gaulle, comme l'ancienne rue Sauvage. Le croisement du viaduc de Tolbiac et l'aboutissement vers le boulevard Masséna présentaient différents problèmes de niveaux et de raccordements. Mais surtout, cette grande voie et le faisceau ferroviaire contigu, à l'air libre, se trouvaient dans un rapport de proximité créant de multiples difficultés : division des emprises en terrains peu profonds, absence de desserte au-delà des voies ferrées, ambiguïté de deux perspectives parallèles et voisines... La coupure restait insurmontable en raison de la topographie du secteur. Le train n'est en effet ni en tranchée, ni en viaduc, comme dans d'autres cas ; il occupe le niveau du sol et se déploie sur 40 à 160 m de largeur.

En janvier 1989, l'idée de superposer une grande avenue, comme un ouvrage d'art au-dessus des rails, est lancée. Il apparaît aussitôt que cette option présente de grands avantages. Le chemin de fer et ce nouvel espace urbain important sont étroitement associés sur un même axe. Le « bouchon » formé par les emprises de la gare et de la Salpêtrière est plus aisément franchi ; les nouveaux quartiers s'amorcent dès la place Valhubert ; l'« arrière-pays » ferroviaire peut être globalement transformé et réintroduit dans la ville. L'avenue recouvre une partie des rails, épargne les terrains libres et distribue directement les emprises précédemment séparées.

Il ne s'agit pas de créer une immense dalle indifférenciée. Au contraire, la voie projetée est imaginée comme un pont longitudinal reliant les ponts transversaux existants et les voies traversantes souhaitables. Selon les secteurs, des solutions différentes pourront être mises au point pour construire l'avenue et les couvertures voisines. Une ample

perspective est créée. Elle vise la halle d'Austerlitz, s'évase en éventail autour d'elle pour s'ouvrir vers le centre de Paris. En sens opposé, la voie peut s'échapper vers Ivry. Au passage, le profil de la ligne du métro aérien doit être légèrement modifié. Sur toute sa longueur, l'avenue nouvelle forme une ligne de crête située 6 à 9 m au-dessus du sol ; elle génère des pentes douces vers la Seine qui s'inscrivent dans le grand mouvement de descente vers les quais depuis les collines du 13^e. Ainsi le tracé de cette grande voie libère les rives du fleuve et unit étroitement les infrastructures du chemin de fer à la constitution de la ville.

LA DIVERSITÉ DES LIEUX COLLECTIFS. Les deux tracés longitudinaux, quais et avenue, relèvent de la grande dimension parisienne. Ils apportent chacun une marque très particulière à l'ensemble du secteur qu'ils parcourent. En contrepoint, une série de voies et d'espaces (20 au moins) franchissent, au plus court, les bandes qui forment le site. Ces liaisons sont tantôt brèves (Seine-avenue), tantôt étendues (12^e-13^e arrondissements) ; elles irriguent la profondeur des quartiers nouveaux et complètent le maillage des principaux espaces publics. Des axes sont ménagés pour réserver la possibilité de réaliser, un jour, des liaisons supplémentaires vers la rive droite face à la rue Villiot et à la voie nouvelle au fond de Bercy. Grandes, étroites, circulées ou non... ces voies d'inégale importance peuvent être toutes différentes et conférer une identité singulière à chaque lieu.

D'autres voies découpent et desservent les emprises les plus larges afin d'ajuster les dimensions des terrains constructibles. Enfin le parcours sinueux de la rue du Chevaleret, au contact du projet et des quartiers existants, est élargi pour permettre la plantation d'une ligne d'arbres.

La déclinaison de tracés variés, qui sont encore à définir avec précision dans leurs traitements, doit contribuer à établir un système d'espaces et de voies publiques complet, en lui gardant une unité et une hiérarchie lisibles.

CONCEPTION DES INFRA- STRUCTURES

LA TOPOGRAPHIE ET LES OUVRAGES. L'exploitation « industrielle » de la plaine étale du quai de la gare avait nécessité des ouvrages d'art assez nombreux en sous-sol ou en surplomb. Les mêmes contraintes conduisent à étendre ces dispositions dans la nouvelle phase d'aménagement. C'est là, sans doute, la première originalité d'un projet dont les composantes techniques sont très fortes.

En ce domaine, certaines références de superpositions de réseaux existent, tels les exemples décrits dans deux articles ci-après du boulevard Richard-Lenoir installé sur le canal Saint-Martin et de Park Avenue construit au-dessus du réseau ferroviaire de Grand Central Station à New York.

La construction d'espaces publics surélevés par rapport aux terrains modifie le niveau des rez-de-chaussée. Il ne s'agit cependant pas, à proprement parler, de «nouveaux sols» qui feraient illusion pour l'observateur, car la réalité des ouvrages ne peut manquer de s'exprimer par mille indications : plantations sans arbres en pleine terre, trémies de ventilation et d'éclairage, sorties de secours, etc. Ces ouvrages doivent être conçus et présentés pour ce qu'ils sont, avec leurs structures dont le traitement peut apporter une qualité particulière.

Les raccordements entre les niveaux différents des voies publiques sont, le plus souvent, possibles sans ruptures brutales. Des voies inclinées, en remblai, assurent la continuité des cheminements. Leurs pentes sont faibles (5 % environ). C'est dans la halle de la gare d'Austerlitz et autour d'elle que le dédoublement entre le niveau des trains et le niveau de la voirie se manifeste progressivement ; place Valhubert, ces niveaux sont confondus, à l'autre extrémité de la halle une «place haute» se prolonge en balcon au-dessus des quais de la gare.

LE JEU DES PROPORTIONS. Le réseau des voies publiques doit recevoir, simultanément et successivement, toutes les pratiques habituelles : piétons, voitures, autobus, services de sécurité, de nettoyage, deux roues, etc.

Le dimensionnement des voies appelle une réflexion précise. Pour concilier l'agrément des piétons et la part nécessaire de l'automobile, il est proposé que la superficie des chaussées soit au plus égale à celle des trottoirs. La largeur totale des espaces publics joue également un rôle déterminant pour l'aspect et l'ambiance des quartiers. Elle définit, par le jeu des prospects, la hauteur des constructions ; elle conditionne la réalisation des nombreux réseaux techniques, particulièrement difficiles à placer ici sous les voies, en raison de la présence des installations ferroviaires, des voies dénivelées, des canalisations de l'usine des eaux, etc. Sous les espaces en pleine terre, la demande est importante pour les galeries de toute nature, les plantations et les parcs de stationnement. Beaucoup de facteurs poussent donc à l'élargissement des voies. Pourtant, il est important d'éviter tout excès. La proportion proposée pour les espaces publics n'excède pas 30 %, dans le but de maintenir, avec les terrains attribués aux divers programmes, un équilibre essentiel. Dans un tissu urbain dense, un écart trop fort par rapport à cette proportion pèserait très sensiblement sur les ambiances d'espaces collectifs qui peuvent devenir pléthoriques (au risque d'une présence plus forte de l'automobile), ou, au contraire, étriés, ainsi que sur l'économie générale de l'aménagement. Les cotes de largeurs totales proposées sont les suivantes (avec indication de l'emprise des chaussées entre parenthèses) : 40 m (18 m)

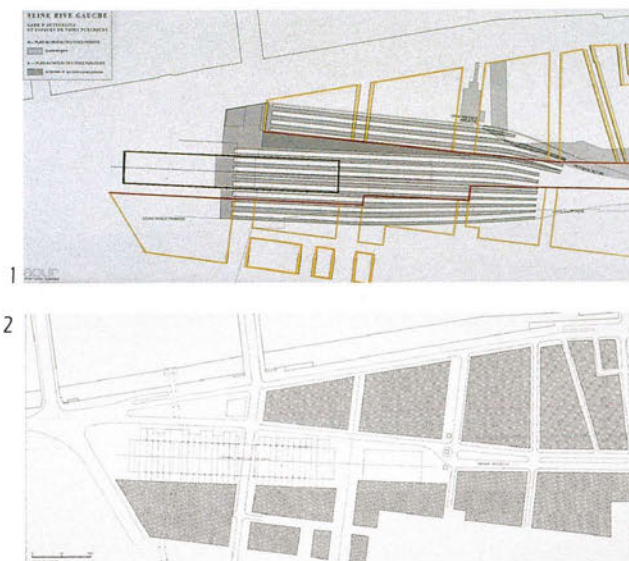
pour l'avenue nouvelle, 28 m (9 m) pour les quais hauts, 20 m (8 à 10 m) pour la rue du Chevaleret, 16 à 35 m (0 à 16 m) pour les voies transversales.

L'EMPLACEMENT POUR LA BIBLIOTHEQUE DE FRANCE. L'implantation de monuments a souvent jalonné les territoires à l'extérieur des cités avant que la ville ne se développe autour d'eux. Il en est ainsi de la Salpêtrière comme des Invalides. Les grands tracés ont précédé également, dans bien des cas, les édifices. En général, ces deux processus se conjuguent.

Pour préparer le concours d'architecture lancé en 1989, pour la conception de la Très grande bibliothèque sur les terrains de l'ancienne gare de Tolbiac, des principes simples mais décisifs ont été adoptés ; ils ont permis de définir le cadre de cet important projet tout en laissant une grande liberté aux concepteurs. Le projet ne pouvait ni occuper ni franchir les berges du fleuve ; la largeur du quai haut était fixée à environ 25 m ; la position de la passerelle sur la Seine était réglée dans l'axe de la terrasse du parc de Bercy ; l'avenue nouvelle au-dessus des voies ferrées était en place ; le prolongement des rues Clisson et Domrémy vers les rives était prévu, mais le tracé précis de ces deux voies pouvait donner lieu à différents dessins. Ainsi un vaste terrain a été délimité et mis en relation avec le projet urbain environnant dont les principes initiaux étaient annoncés. Dominique Perrault a très puissamment relancé le projet en exploitant les données préalables. Sa grande place en terrasse lie directement les trois catégories de voies publiques caractéristiques du projet d'aménagement — quai, avenue, voies en pente vers la Seine — et tire parti de leurs différences de niveaux.

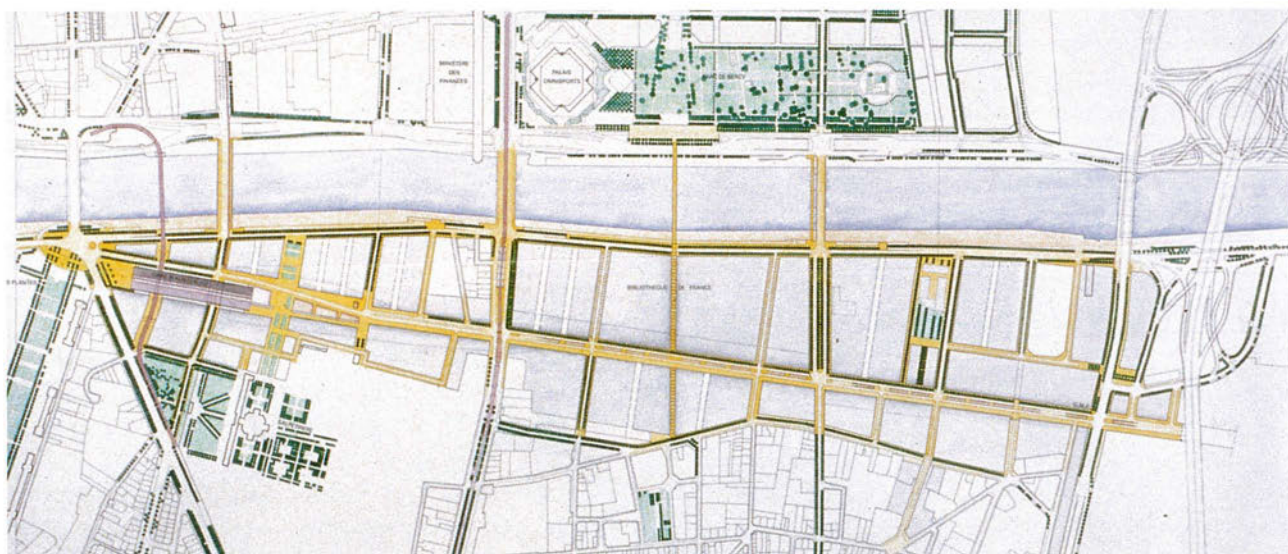
DES PRINCIPES	Le tracé du réseau des
AUX	voies publiques ne
REALISATIONS	constitue qu'une strate
	au départ du projet. Elle

ouvre les possibilités et impose une première règle qui relie les autres composantes. Dans Seine rive gauche, le «plan de ville», établi par les urbanistes, se déploie en fait avec une certaine épaisseur au-dessus et au-dessous du sol. Un grand système d'infrastructures est élaboré pour permettre la formation accélérée d'un tissu urbain de centre-ville. Cependant, pour que des espaces publics d'une telle ampleur prennent existence et présentent des qualités exemplaires de paysage, d'usage et de gestion, chacun d'entre eux doit être plus précisément défini. Tout ne peut être fixé au départ. A partir du squelette formé par les tracés, les différents intervenants — services techniques, architectes, paysagistes, maîtres d'ouvrage — doivent, concourir à la croissance de cette future partie de Paris.

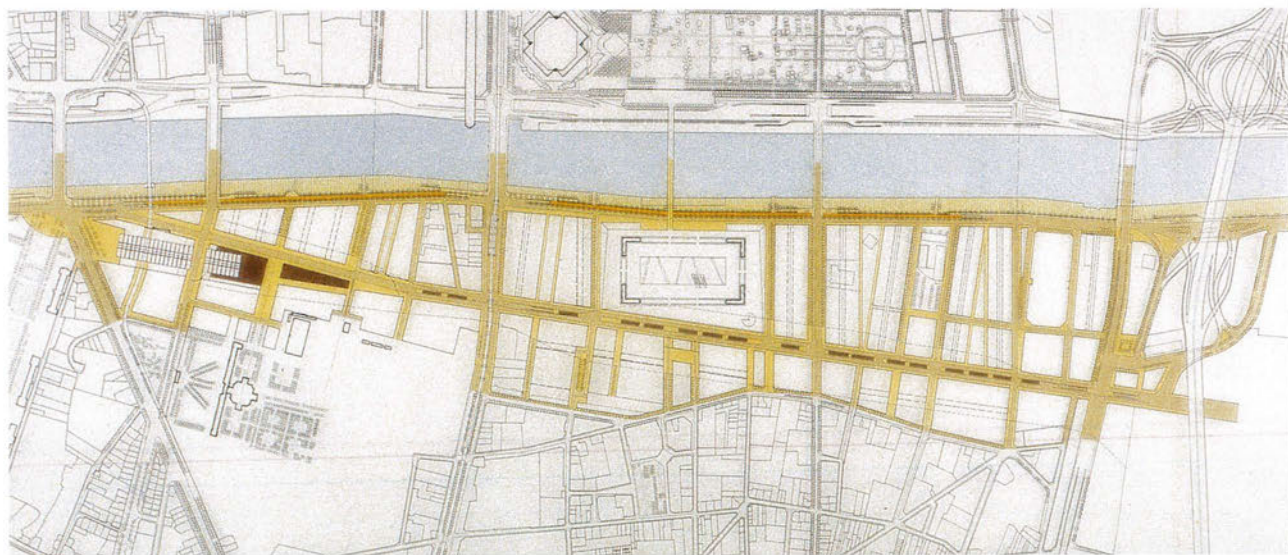


1 et 2. La nouvelle avenue aux abords de la place Valhubert : schéma des espaces publics et schéma des quais de la gare

3 et 4. Le tracé des voies publiques : plan de principe avant le concours de la Bibliothèque de France et ajustement au projet retenu



3



4

LA VILLE ET SON DOUBLE

A N D R E L O R T I E

Au mois de mai 1987, l'Etablissement public de Melun-Sénart dévoilait les résultats de son concours international d'architecture et d'urbanisme. Cette joute toutes catégories laissait la plaine jonchée d'images d'architecture et, de son côté, l'Etablissement public avec deux projets lauréats plutôt qu'un. Si ce type d'événement n'était alors plus nouveau — Nîmes ou Montpellier n'étaient pas sans connaître les vertus médiatiques de l'objet architectural —, en revanche, la mise au concours et surtout la médiatisation d'un projet aux dimensions territoriales (600 ha au bas mot) représentaient un phénomène original.

Juin 1990, la Ville de Paris rend public le projet Seine rive gauche. L'image qui nous est livrée, de concert avec le plan d'aménagement de zone (PAZ), est le résultat d'un travail dans la durée. Cette démarche de projet diverge de la nouvelle génération de concours qui, à vouloir aller trop vite, risque fort de rester dans les cartons.

Il aura suffi de trois ans à peine à l'Etablissement public de Melun-Sénart pour mettre en question les résultats de sa consultation. Il faut espérer qu'à Aix, Bordeaux, Lille ou bientôt Strasbourg, les récentes alliances entre élus et architectes sauront perdurer au-delà d'une médiatisation devenue exponentielle.

QUESTION MORPHO- LOGIQUE

Le projet Seine rive gauche s'appuie sur une véritable opportunité foncière. Il se démarque

là encore de ces concours urbains dont le programme pourrait parfois se résumer à la seule recherche d'une identité. En ce sens il s'apparente à l'autre grand chantier parisien du XX^e siècle qui, comme lui, aura attendu plusieurs années les conditions favorables de sa réalisation. L'érection des immeubles de la ceinture et la systématization des boulevards des Maréchaux, entre 1919 et 1939, n'aura été possible, en effet, que grâce au déclassement d'une fortification devenue désuète et dont le sol appartenait d'un seul tenant à l'Etat.

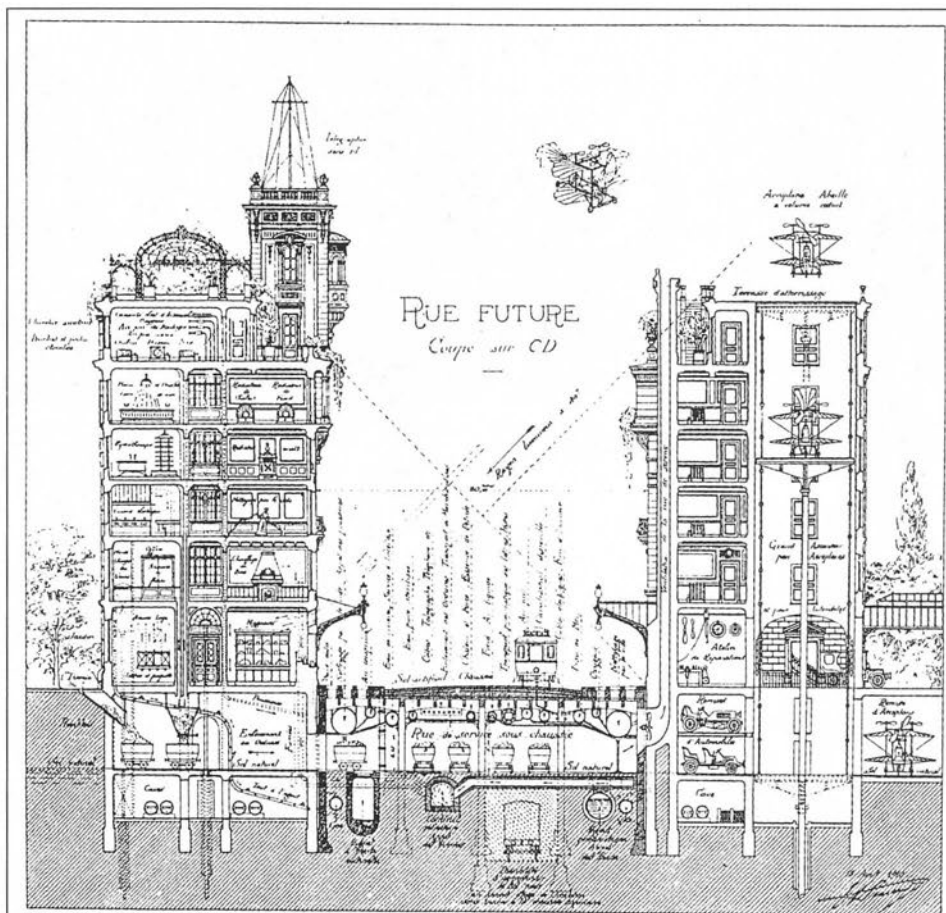
Sans commune mesure de surface — entre les boulevards des Maréchaux et le boulevard périphérique, l'ensemble de la ceinture représente près de dix fois le secteur Seine rive gauche —, ces deux projets participent d'une même stratégie de récupération d'emprises dont l'usage n'est plus compatible avec la croissance de la ville. Bien que l'idée d'une muraille persiste dans la construction de cette façade de brique continue caractéristique de la limite parisienne, le dérasement des bastions et la substitution d'une ceinture d'immeubles à celle des fortifications devaient être total et sans appel. C'est en cela que ces deux projets divergent. Si le premier a effacé les traces de l'enceinte désaffectée, le second ne remplace pas, mais superpose un nouveau quartier à celui qui existe aujourd'hui. Et son dessin est réalisé, au moins en apparence, en complet affranchissement des tracés du réseau ferré qu'il recouvre, contrairement aux îlots de la ceinture, dont les contours épousent ceux des bastions dérasés. Ici, la persistance de l'occupation antérieure du sol réaménagé n'est plus morphologique, mais elle est l'effet de la coexistence et de la superposition des usages anciens et nouveaux.

LA VILLE SOUS LA VILLE

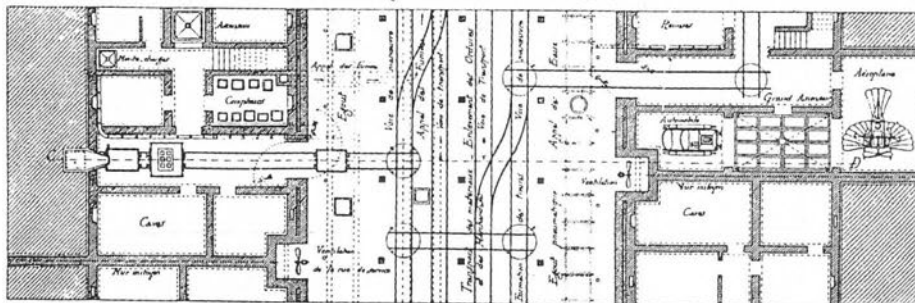
L'idée d'une ville qui serait doublée d'un symétrique souterrain n'est pas neuve. Pour

Italo Calvino elle se nomme Eusapie, et ses habitants en ont construit sous terre une copie exacte, «pour que le saut de la vie à la mort soit moins brutal».

A Paris, cette image se concrétise dans le réseau des égouts, dont le tracé redouble celui des rues. Conçu par Eugène Belgrand sous le second Empire, il rend l'image d'autant plus saisissante que l'ensemble de ses galeries peut être visité. Cette conception évoque également l'idée émise par Léonard de Vinci d'une ville à deux niveaux, dont les chaussées carrossables seraient superposées à des rues réservées aux laquais et serviteurs, ainsi qu'à la récupération des eaux de pluie et des eaux usées.



Plan de la Rue de service sous chaussée



Eugène Hénard,
coupe sur un projet
de rue pour une ville
de l'avenir, 1910

Cette coïncidence du réseau de voirie et de ceux d'adduction semble aller de soi. C'est la systématisation de cette superposition que préconise Eugène Hénard en 1910 dans son commentaire sur *les Villes de l'avenir*. Partant du principe que «les trottoirs et la chaussée doivent être artificiellement établis à une hauteur suffisante pour laisser, en dessous, un espace capable de contenir tous les organes des services de voirie», Hénard propose de constituer chaussées et trottoirs comme un tablier de pont situé à 5 m au-dessus du sol naturel. Sous cet ouvrage circuleraient la série des canalisations (gaz, eaux, combustibles, PTT), celle des câbles (télégraphe, téléphone, électricité), ainsi que les wagonnets des différents services municipaux. Toujours à Paris, c'est cette figure qu'évoquent de nombreuses lignes du métro, dont les voûtes portent les chaussées sous lesquelles elles ont été construites.

Mais c'est précisément de ce schéma que le projet Seine rive gauche se démarque. Ici, la ville du dessus se superpose à une ville du dessous qui lui est en tout point différente. Le quartier tertiaire qui doit s'épanouir au soleil refoule sa mémoire secondaire qui restera enfouie sous un sol artificiel. Car c'est véritablement cette mémoire industrielle qui sera conservée sous la surface des rues, engloutie, traversée par des TGV-Nautilus, laissant deviner à l'entrée dans Paris, au long d'un lent *travelling*, les restes immergés du quartier, postes d'aiguillage, ateliers, rue Watt... Sous les 5,40 m nécessaires au passage d'une locomotive et aux caténaires qui l'alimentent, en plus du faisceau des voies ferrées et des installations indispensables à son contrôle et à son entretien, la SNCF conserve et restructure sur ce site des services tels que le train-auto-accompagné, ou une sous-station électrique, pour alimenter la gare d'Austerlitz, ainsi que la gare-annexe qui s'avère nécessaire pour doubler la première pendant les nombreuses années que dureront le chantier.

Grand producteur de «vide urbain», la Société des chemins de fer reconduit donc cette vocation sous le futur quartier Seine rive gauche. Il ne serait pas étonnant que, dans quelques années, ces surfaces intra-muros soient à leur tour convoitées et que la municipalité sollicite la société nationale pour qu'elle déplace ses installations annexes vers la périphérie, au profit d'usages plus compatibles avec un quartier urbanisé aussi proche du centre historique. L'avantage du train sur l'avion est de conduire le voyageur au cœur de l'agglomération ; est-il cependant impératif que les nombreux services complémentaires jouxtent le terminus ? Ce serait méconnaître le rôle fondamental des gares dans la formation des villes, que de tenir à établir tant de nouvelles installations à l'intérieur des centres constitués, au détriment de la périphérie.

LE TRAIN DANS LA VILLE

La controverse soulevée par les études sur le secteur Seine rive gauche, à

propos de la conservation de la gare à son emplacement actuel ou, au contraire, de sa reconstruction à la limite de la ville, n'est pas neuve. C'est un déplacement semblable que proposait l'architecte et urbaniste Jacques Gréber pour la ville de Lille, en 1919. Le report du chemin de fer hors les murs aurait permis de récupérer l'emprise urbaine des voies et d'établir une large avenue pénétrante. Lille n'a pas mis en chantier ce projet et profite aujourd'hui de la présence du train pour faire intervenir Rem Koolhaas sur le terminus-TGV. Ce même schéma, Gréber le proposait au début des années 50, pour la capitale nationale du Canada, Ottawa. La gare se trouve aujourd'hui à distance du centre, mais ce déplacement a favorisé un formidable redéploiement de la ville sur elle-même. L'option de superposer un nouveau quartier au domaine ferroviaire semble la solution urbaine optimum au problème de la présence de la gare dans la ville.

Mais la couverture progressive des voies ferrées parisiennes, est-elle souhaitable ? L'ampleur du territoire d'Austerlitz-Tolbiac-Masséna et sa sous-utilisation, dans une capitale dont la croissance demeure considérable, sont des arguments incontournables. Et le choix de superposer deux quartiers plutôt que de contenir le train hors de la ville est courageux. C'est une décision qui ouvre cependant une brèche, et si les enjeux urbains d'une mixité à la verticale semblent ici bien compris, il n'en a pas toujours été ainsi dans les projets de couverture antérieurs.

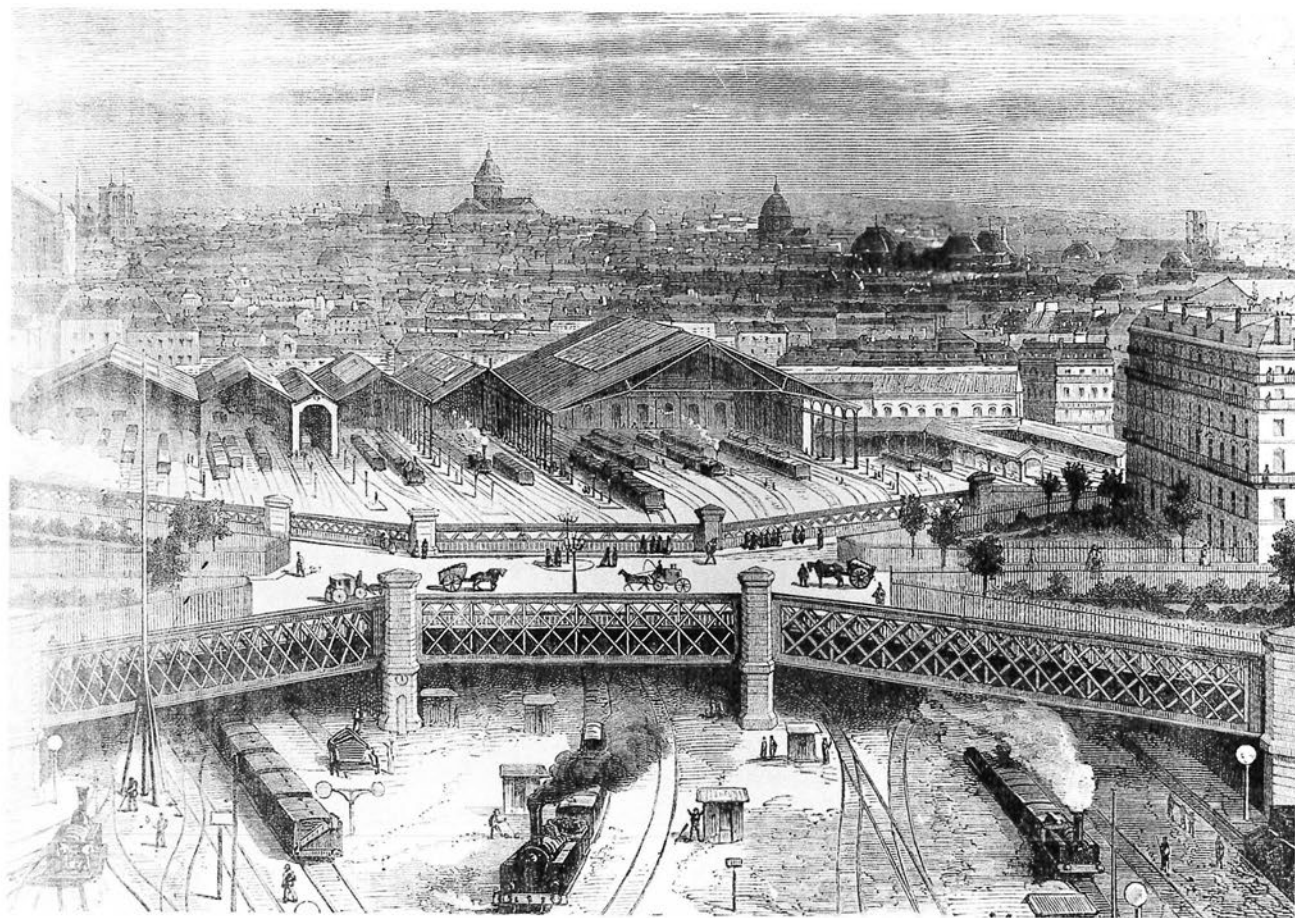
La voie ferrée est un élément primordial de lecture de la ville. Elle y contribue depuis le train qui, quittant la gare dont l'architecture participe fortement à la constitution du tissu urbain, s'enfonce dans ses coulisses aujourd'hui trop souvent désertées, pour enfin atteindre le paysage rural, après le purgatoire que constitue la traversée de la banlieue. Mais le fer contribue également à l'écriture de la ville, délimitant des quartiers, des activités, ou générant des espaces remarquables.

Le dessin de la grande avenue du secteur Seine rive gauche comprend bien cette qualité : par un tracé rectiligne, qui depuis la limite de Paris vise la gare d'Austerlitz, et par un terre-plein central, percé de trémies qui laissent percevoir la présence du train sous la chaussée. Ce dispositif rappelle celui du canal Saint-Martin, dont le promeneur attentif peut déceler l'existence sous le terre-plein du boulevard Richard-Lenoir, à travers de semblables orifices d'éclairage et de ventilation. Ce souci de clarté attire cependant l'attention sur d'autres opérations, telle que la couverture de la voie ferrée du boulevard Pereire, où règne cette fois une totale confusion. Des équipements qu'on aurait mieux imaginés en cœur d'îlot (crèches, jeux



La place de l'Europe
et la gare Saint-
Lazare

Le pont de l'Europe
avant la réfection de
la gare Saint-Lazare



d'enfants, terrains de tennis...) sont implantés sur la couverture des voies et donnent à l'alignement monumental de la longue façade sinueuse du boulevard un air d'arrière-cour. Cette couverture aurait avantageusement bénéficié d'un traitement plus sobre. La création d'un tunnel, là où la tranchée avait pris l'aspect d'un lit de rivière abandonné, étant une condition de la remise en service de cette ligne, le cas du canal Saint-Martin aurait pu, ici aussi, constituer une juste référence. La malheureuse transformation du boulevard Pereire rappelle que la couverture d'un réseau ne se limite pas à la simple création d'un sol artificiel, mais qu'elle doit tenir compte de la nature de l'ouvrage qu'elle recouvre, ainsi que des rythmes des tracés, en surface comme en souterrain.

LA PRESSION DES RESEAUX

Sur près du tiers de la surface du secteur Seine rive gauche, deux villes sont superposées. La présence de la SNCF et de ses nom-

breux services sous le quartier nouveau pose le problème de leur coexistence.

A l'horizontale, le domaine de la société nationale s'étend sur 30 ha de sol naturel, tandis qu'à la verticale il est limité par la membrane d'étanchéité de la dalle qui le surplombe. Comment alimenter cette ville du dessus par tous les services qui traditionnellement lui arrivent par dessous ? Cette contrainte pourrait avoir une influence sur la morphologie des îlots.

A moins de pénétrer le domaine de la SNCF, pour atteindre les immeubles situés sur le sol artificiel, les nombreux réseaux d'adduction devraient s'étendre dans l'épaisseur même de la dalle. L'ouvrage prendrait alors des dimensions qui augmenteraient les données d'altimétrie prévues. Une solution serait de brancher les immeubles entre eux, or ni les usages ni la technique ne permettent les connexions en série, et seuls les branchements en parallèle sont autorisés. Il peut être envisagé, pour surmonter ces contraintes, de créer des parcelles plus grandes

L'urbanisation sur dalle du quartier du front de Seine



sur le sol artificiel, permettant aux édifices qui les occuperaient de jouxter le sol naturel dans lequel les réseaux peuvent être implantés plus librement. Il demeure que l'opération Seine rive gauche pose des questions inédites de planification et de gestion urbaines.

En ce sens, ce projet rompt avec les modèles des années 60 et 70. Au Front de Seine, par exemple, la dalle est un socle dont le traitement est celui d'un objet architectural. Le cas de la dalle de la Défense, du fait de sa dimension, est plus ambigu. Elle semble portée par une envolée de voies rapides et de bretelles d'autoroutes. Plus que d'un socle, elle a l'aspect d'un gigantesque podium en gradins, dont l'émergence depuis le sol demeure cependant lisible.

Dans le nouveau secteur Seine rive gauche, le sol artificiel se veut un prolongement du sol naturel. Dans l'esprit de ces ouvrages d'art qui ont contribué au remodelage du paysage parisien et qui permettent à des rues d'enjamber d'autres rues, préservant de ce fait les particularités de certains quartiers, comme c'est le cas rue du Rocher ou rue Broca. Un autre exemple parisien très caractéristique est celui de la place de l'Europe, tendue au-dessus des voies ferrées, en continuité des chaussées limitrophes, et dont quatre côtés deux à deux symétriques inscrivent le tracé des rues dans une figure parfaite : deux façades identiques à l'est et à l'ouest et le vide au nord et au sud.

Au-delà de cette place, entre le boulevard des Batignolles et la rue Cardinet, la rue de Rome longe un paysage qui s'apparente à une coupe théorique sur le projet Seine rive gauche. Des ponts métalliques franchissent la tranchée des voies ferrées, au droit de laquelle les îlots sont coupés net, découvrant cours, courettes et murs pignons. Il ne resterait qu'à reconstituer la portion manquante des immeubles et des îlots sur un ouvrage d'art traversant le domaine de la SNCF pour que l'analogie soit complète...

A priori, dans les parties banales du secteur Seine rive gauche, les sols naturel et artificiel s'accrochent sans que s'affirme aucune différence ; idéalement, tout juste un joint de dilatation. La véritable nature de la dalle n'apparaît que lorsqu'elle est percée ou tranchée. Contrairement au socle du Front de Seine, elle n'a pas ce statut d'objet architectural.

Peut-elle pour autant être conçue sans tenir compte des immeubles qui y sont posés ? Le report des masses à travers elle, jusqu'au sol naturel, impose vraisemblablement que les superstructures se conforment à la logique de l'infrastructure, elle-même fortement contrainte par le faisceau de la SNCF. Mais la descente des charges depuis la ville du dessus vers celle du dessous traverse une frontière matérialisée par la membrane d'étanchéité. Dans quelle mesure le maître d'œuvre intervenant sur l'ouvrage

d'art caché peut-il revendiquer d'intervenir sur l'architecture de l'avenue, en plein jour ? C'est la question de l'interconnexion des deux villes qui cette fois se pose. Est-il concevable que les immenses efforts déployés dans la pénombre des sous-sols, par les ingénieurs des réseaux au service du projet, n'atteignent pas à une certaine reconnaissance pour apparaître au grand jour ?

A ce stade des études, seule l'architecture des immeubles et des quais participe à la définition du nouveau paysage. Exit les passerelles, les murs de soutènement et les enfilades de poteaux électriques qui caractérisaient ce fragment de la grande ville. Dans les meilleurs des cas ils sont relégués au dessous. Seule la halle de la gare d'Austerlitz a ce privilège d'appartenir aux deux domaines. Point de mire de la nouvelle avenue, elle est posée sur le sol naturel et émerge à la surface du nouveau quartier. Dégagée dans sa partie frontale, son aménagement ouvre une vue directe sur l'arrivée des trains et s'offre comme une clé de lecture de cette ville dédoublée.

A ce jour, la gare est l'unique immeuble dans cette situation exceptionnelle de double appartenance. Mais un statut semblable pourrait être revendiqué par les maîtres d'œuvre des réseaux et ouvrages d'art souterrains, notamment pour les autres stations de transports en commun (Métro, METEOR, RER...). Certains techniciens pourraient même pousser vers la surface du nouveau quartier des équipements liés aux télécommunications ou au chauffage urbain par exemple, qui émergeraient entre deux sols, tels de petits monuments techniques ou technologiques.

Une comparable interpénétration des réseaux et de l'architecture est, dans une certaine mesure, déjà pressentie dans le projet de traversée routière de la halle d'Austerlitz. Elle reconduit par ailleurs un principe depuis longtemps mis en place dans la pénétration de la gare par le métro aérien.

Les viaducs autoroutiers, les ponts, les pylônes ou les barrages tendent à être considérés comme parties du paysage. A l'échelle urbaine, ce sont des éléments de ce registre technique qui constituaient hier encore le paysage de Tolbiac. La superposition des deux quartiers, dont l'un souterrain est résolument de nature secondaire, est-elle imaginable sans que celui-ci n'émerge en surface ?

Après la médiatisation des images architecturales et urbaines, le secteur Seine rive gauche pourrait devenir le terrain d'un nouveau type d'urbanisme-spectacle. Sans atteindre au paroxysme d'une scène du film *Brazil*, où sous la pression des ingénieurs les canalisations percent la chaussée pour apparaître au grand jour, on peut s'interroger sur l'à-propos de voir s'exprimer au-dessus du sol la puissance des grandes infrastructures enfouies sous la ville.

A. L.

PARK AVENUE ET GRAND CENTRAL CITY

J E A N

La fortune de New York est due au canal Erié qui a fait de son port le débouché commercial des Grands Lacs. C'est le même homme, De Witt Clinton, qui est le promoteur du canal achevé en 1825, et du plan des Commissioners, approuvé en 1811, et qui fixait la formule du fulgurant développement de Manhattan : deux mille blocs rectangulaires de deux cents pieds d'épaisseur.

L'ILE ET LE TRAIN

La situation insulaire de la ville était défavorable à la pénétration du chemin de fer : en 1871, quand enfin elle disposa d'une gare digne d'une métropole qui allait vers le million d'habitants, seul le sixième des 480 trains qui la desservaient pouvaient y pénétrer, tous les autres étaient arrêtés par des bras de mer franchissables seulement grâce à une flottille de ferry-boats. Le seul accès se faisait par la pointe nord de Manhattan par-dessus la Harlem River. C'est celui qui commandait la gare de Grand Central et la desserte des *piers* (jetées) le long de l'Hudson River par une voie-mère de marchandises.

Seuls des travaux colossaux, menés à bien de 1902 à la fin de 1910, ont pu venir à bout de cet isolement, en passant sous l'Hudson River à l'ouest par un tunnel de 4 km et sous l'East River à l'est par un autre tunnel de 2,5 km. Cette traversée coupait par son travers Manhattan à hauteur de la 32^e rue et plaçait en son milieu cette monumentale porte d'entrée à la plus grande ville de l'Amérique qu'était Pennsylvania Station, aujourd'hui disparue.

Face à ce nouveau venu, organisé de main de maître par la grande firme d'architectes Mac Kim, Mead and White, le vieux terminus de Grand Central sur la 42^e rue paraissait si inadéquat qu'il fallut dix ans d'études et de travaux (janvier 1903 à février 1913) pour en faire la seconde porte d'accès digne de Manhattan. C'est même un échantillon de la métropole du futur qui allait se créer à sa suite : Grand Central City, axée sur Park Avenue. Ces transformations faisaient aussi bien écho au grand plan de

C A S T E X

Daniel Burnham pour Chicago, rendu public en 1909, qu'aux recherches d'Eugène Hénard pour Paris (1903-1910). Elles ont en commun l'idée d'une ville sur dalle dont une des premières applications a été la gare d'Orsay à Paris, ouverte en été 1900 pour remplacer Austerlitz comme tête de ligne du Paris-Orléans¹. Leur intérêt est d'indiquer une voie différente de celle que suivra Le Corbusier avec sa ville sur pilotis, puisque, loin de libérer le sol et d'effacer le découpage tissulaire, elle montre au contraire quelles ressources et quelle prodigieuse malléabilité recèle la structure urbaine.

DE LA VILLE A LA METROPOLE

Grand Central, pourtant, était né sous les plus mauvais auspices. Si le terminus s'est installé sur la 42^e rue en 1856, à 5 km de Wall Street, c'est parce que la prévention contre la locomotive à vapeur et contre les concentrations urbaines tenues pour «des parasites de la société» est implacable dans un New York toujours dominé par l'idéologie agrarienne. La voie atteignait bien les parages du City Hall, mais il était interdit d'y faire rouler autre chose que des tramways à cheval. C'était un chemin de fer sur route auquel le Common Council avait concédé en 1831 et 1832 une bande de 24 pieds au milieu des cent prévus pour la 4^e avenue du plan des Commissioners, connue aujourd'hui sous le nom de Park Avenue. Ses deux voies coupaient donc de niveau toute la longueur de l'île.

Pour porter à quatre le nombre des voies d'accès, la législation de l'état de New York à Albany concéda une bande de 50 pieds de large au centre de l'avenue, pourvu que le chemin de fer disparaisse

1. La gare d'Orsay à Paris mériterait une étude à elle seule, comme mise à l'essai des principes qu'ont permis de réaliser Grand Central à New York et les autres grandes gares américaines (Pennsylvania Station à New York, Union Station à Chicago). L'apport de la gare d'Orsay est triple : par la technique ferroviaire, par l'idée de la ville sur dalle, par l'évidement du bloc de la gare au moyen de la grande halle de Laloux.



Park Avenue,
New York, NY

dans une tranchée couverte. Park Avenue, entre 1872 et 1875, se transforma en une sorte de viaduc métallique invisible, enfoncé sous le sol entre deux murs de soutènement de brique. Une rue à deux niveaux était créée, financée à parts égales par la ville et par la compagnie ferroviaire.

Portée à vingt voies en 1889, presque entièrement rebâtie en 1899-1901, la gare qui voyait passer chaque jour 50 000 voyageurs méritait une transformation analogue : il lui fallait quitter le niveau du sol, en s'enfonçant de la cote 48,50 à la cote 44 où se trouvaient les grandes lignes avec dessous, à la cote moyenne de 38,50 m, la banlieue.

Avec son emprise portée à 29 ha (deux fois ce qu'elle était en 1872), la gare s'étalait sur 247 m de large entre Lexington Avenue et les parages de Madison Avenue, occupant la presque totalité des seize blocs divisés par Park Avenue. Elle pouvait aligner 42 voies par niveau, dont un certain nombre faisaient une boucle en tête pour envoyer les trains en sens inverse sans les faire rebrousser. Le mouvement des trains était assuré en traction électrique, et contrôlé par la signalisation la plus avancée. On imagine sans peine quel défi technique représentait l'excavation de presque 30 ha de granit sur 10 m de profondeur et la reconstitution de deux sols artificiels sous la forme de vastes dalles sur poteaux et poutres métalliques, d'autant qu'il n'était pas question d'interrompre le mouvement des quelques trois cents trains quotidiens.

UN PROJET URBAIN

Le mécanisme de reconstitution du tissu s'amorce dès qu'il est

décidé de retenir l'idée de Reed et Stem, lauréats du concours pour la nouvelle gare, de rétablir la continuité de Park Avenue en lui faisant contourner l'îlot formé par la gare proprement dite sans gêner ses accès, pour former un anneau viaire surélevé capable de franchir la 42^e rue par un pont avant de redescendre au niveau du sol.

L'exploitation des droits aériens au-dessus des 29 ha de voies, un moment compromise par la Première Guerre mondiale, repart avec le boom économique des années 20 et parsème le quartier de blocs American Renaissance puis Art Déco, à commencer par de grands hôtels : hôtel Marguery (1916 - détruit en 1957), Commodore (1917 - détruit en 1976), l'Ambassador, le Roosevelt et le Pak Lane (1922) pour finir avec le luxueux Waldorf Astoria (1930), dernière pièce ajoutée à Grand Central City, enserrant entre ses fondations une voie accessible aux voitures de chemin de fer privées pour l'usage des plus excentriques.

En faisant passer par-dessus les voies le quadrillage des ponts métalliques qui restauraient le passage des rues, on obtenait non pas une dalle abstraite mais un tissu structuré en blocs, offert au mécanisme traditionnel du

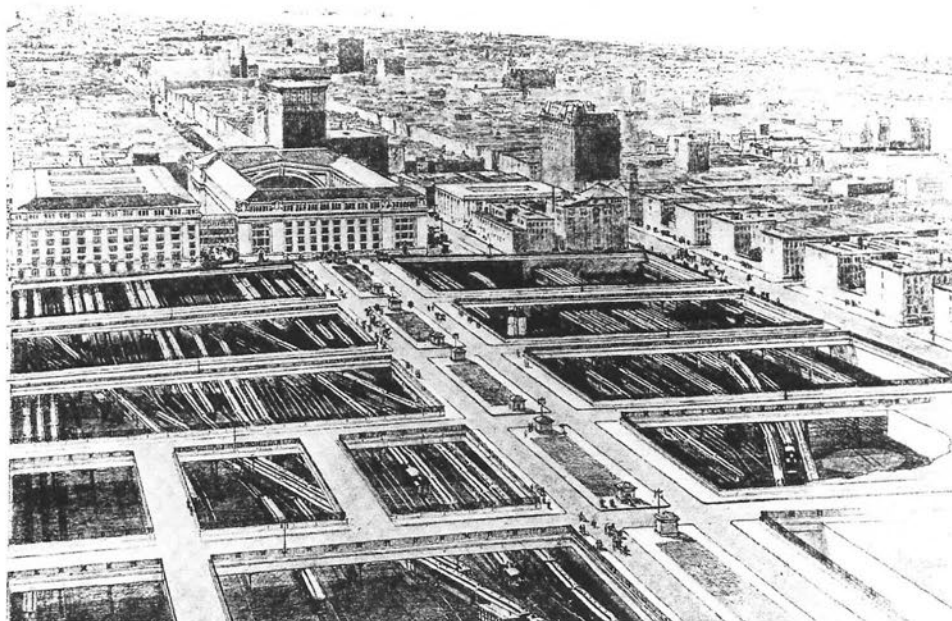
lotissement, et donc à la fois ouvert quant à son avenir et réglé dans son processus de densification. Ce tissu sur dalle, de niveau avec le reste de la ville, joue d'une double possibilité de relation avec lui : la continuité, qui favorise l'osmose, et la différence qui lui permet de tirer parti de ses performances meilleures, de sa spécificité technique, dans un effet de complémentarité avec le tissu qui l'enserme.

La saturation de ce tissu sur dalle n'était pas inéluctable : les gagnants malheureux du concours de 1903, Reed et Stem, l'avaient compris, qui proposaient de consacrer trois blocs avant la gare à une monumentale «cour d'honneur», parvis spacieux pour de vastes institutions. Des trémies auraient pu continuer à éclairer une partie des voies pour le bien-être des 46 millions de voyageurs annuels (le record de 1929). Mais cela aurait voulu dire qu'on faisait de Grand Central City une exception monumentale dans la ville, alors que le meilleur moyen d'y inscrire sa différence était de laisser libre jeu au processus des substitutions.

La vague de constructions des années 20 a été suivie d'une vague de reconstructions à partir de 1950 qui allait porter un rude coup à l'homogénéité classicisante de la première Grand Central City : coup sur coup le Lever (1950-1952) de Skidmore, Owings and Merrill, le Seagram (1956-1958) de Mies et Johnson, et l'Union Carbide (1957-1960) allaient disloquer la masse du bloc et la séparer en plans élémentaires, pans de verre dressés vers le ciel et pans de marbre glissant sur le sol pour y préserver l'enclave d'une «plazza». Une seconde Grand Central City commence alors à se former, verticale, enfonçant dans l'ombre caverneuse son socle coupé de joints de dilatation qui trahissent toujours la présence en sous-sol de deux étages de voies ferrées.

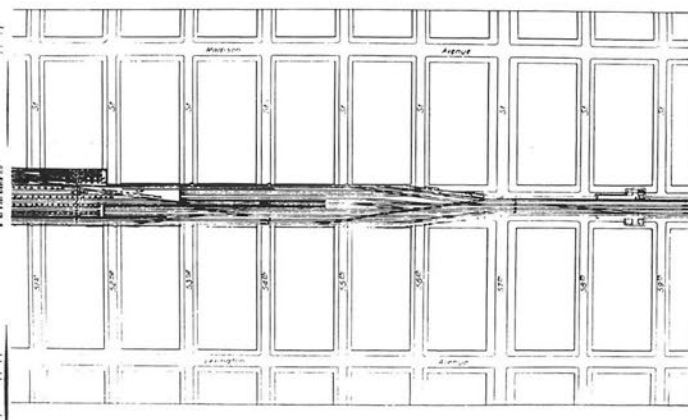
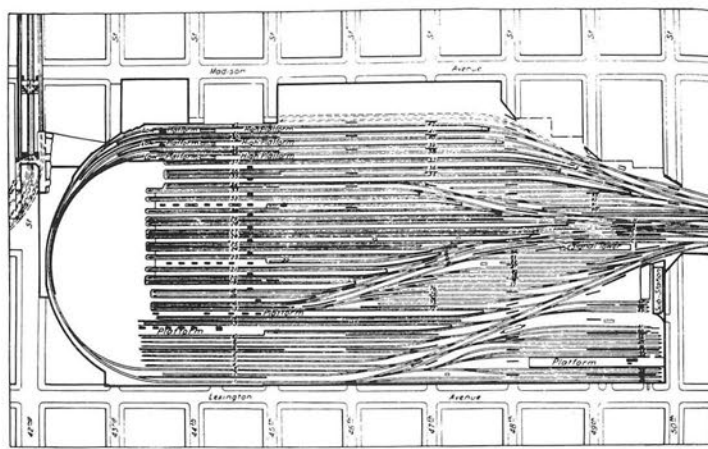
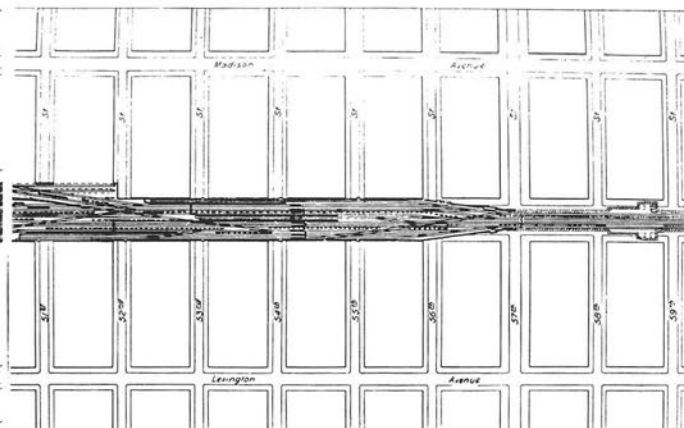
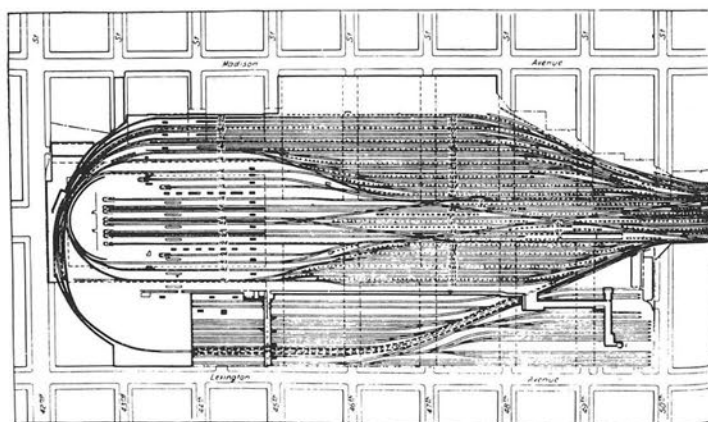
J. C.

L'étude très fouillée de Carl Dondit *The Port of New York*, publiée par The University of Chicago Press en 1980 (tome 1) et 1981 (tome 2) m'a fourni une base précieuse. The Municipal Art Society of New York a rassemblé en 1982 plusieurs essais et une abondante iconographie, notamment des plans, dans un ouvrage de défense : *Grand Central Terminal, city within the city*.



Park Avenue et le réseau des rues au-dessus des voies ferrées de Grand Central

Le faisceau ferré de Grand Central et le damier des rues new-yorkaises



UN BOULEVARD SUR UN CANAL

C H R I S T I A N E B L A N C O T

«J'ai rarement vu
mon Auguste Souverain

enthousiasmé : cette fois il le fut sans réserve.»

Ainsi s'exprime le baron Haussmann dans ses Mémoires à propos de l'effet que produisit sur l'empereur Napoléon III l'idée qui lui était venue à l'esprit «après bien des insomnies anxieuses» d'abaisser et de couvrir le canal Saint-Martin pour pouvoir tracer l'actuel boulevard Voltaire sans lui faire emprunter un pont tournant ou un pont fixe très élevé.

«UNE AVENUE
D'UN
TYPE SPECIAL»

Etudiée par Eugène
Belgrand, pour l'ouvrage
et le système hydrau-
lique, et pensée comme

l'un des éléments des «promenades de Paris» par l'architecte Gabriel Davioud, cette avenue plantée, dont la partie centrale porte sur la voûte du canal Saint-Martin, fut dessinée d'une manière singulière. «Elle est bordée de deux allées d'arbres de haute venue, entre lesquelles on rencontre une série de parterres plantés d'arbustes et de fleurs, entourés de grilles et dissimulant tous les regards d'aération et d'éclairage du souterrain.»

L'originalité et l'intérêt de cette «avenue» résident principalement dans le rythme de ces ensembles composés. Pour les décrire complètement, il faut y ajouter la série des fontaines situées au centre de chacun des plans d'eau placés entre deux regards d'aération.

La succession des parterres renforçant la présence des percements de la clé de voûte, il semble ainsi que promeneurs et bateliers marchent du même pas, l'un dessous guidé par les points de lumière, l'autre dessus le long des massifs plantés et des fontaines.

DU FAUBOURG
A LA VILLE
MODERNE

La couverture du canal
Saint-Martin a repré-
senté une transfor-
mation extrêmement

importante de l'est de la ville. Le faubourg Saint-Antoine

était jusque-là relativement coupé du centre. Les voies publiques transversales devant assurer la traversée des véhicules et des piétons et permettre en même temps le passage des bateaux, une succession de ponts mobiles et de hautes passerelles constituait la seule liaison possible, mais assez inconfortable et peu compatible avec l'existence de larges avenues.

La partie restée découverte au nord en donne la preuve. Si elle a permis de conserver un paysage urbain tout à fait remarquable, la topographie a conduit, en raison du niveau des plans d'eau souvent proche de celui des rues adjacentes, à l'édification de ponts tournants et levants qui ne facilitent pas la circulation.

Il fallut, pour couvrir le canal, le repenser entièrement depuis la place Stalingrad jusqu'à la place de la Bastille.

«De très grosses modifications furent apportées à cet ouvrage à partir de 1860. Il fallut d'abord consolider toute la partie amont et y changer les ponts qui ne suffisaient plus à l'accroissement de la circulation. La partie aval fut totalement transformée : les passerelles furent reconstruites, les écluses déplacées, les ponts tournants remplacés par des ponts fixes et, surtout, l'assiette du canal fut abaissée de 5,10 m. Enfin, à partir de la rue du Faubourg-du-Temple jusqu'au bassin de l'Arsenal, le canal fut entièrement recouvert par une voûte continue exécutée en deux parties successives.»

La voûte Richard-Lenoir fut construite tout d'abord entre 1859 et 1861, puis la voûte du Temple, sur laquelle se trouve l'actuel boulevard Jules-Ferry, fut édifiée en béton armé entre 1906 et 1907.

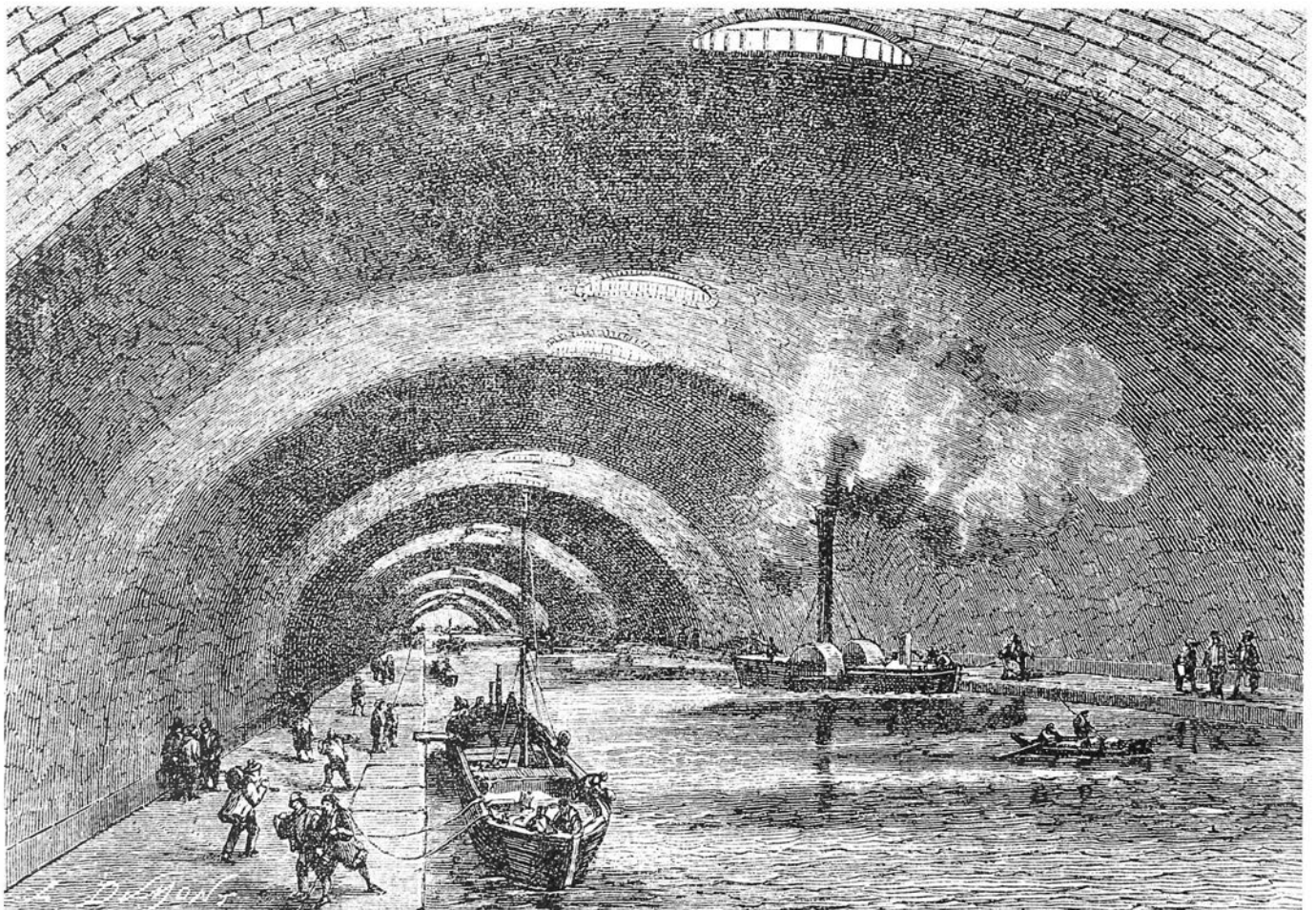
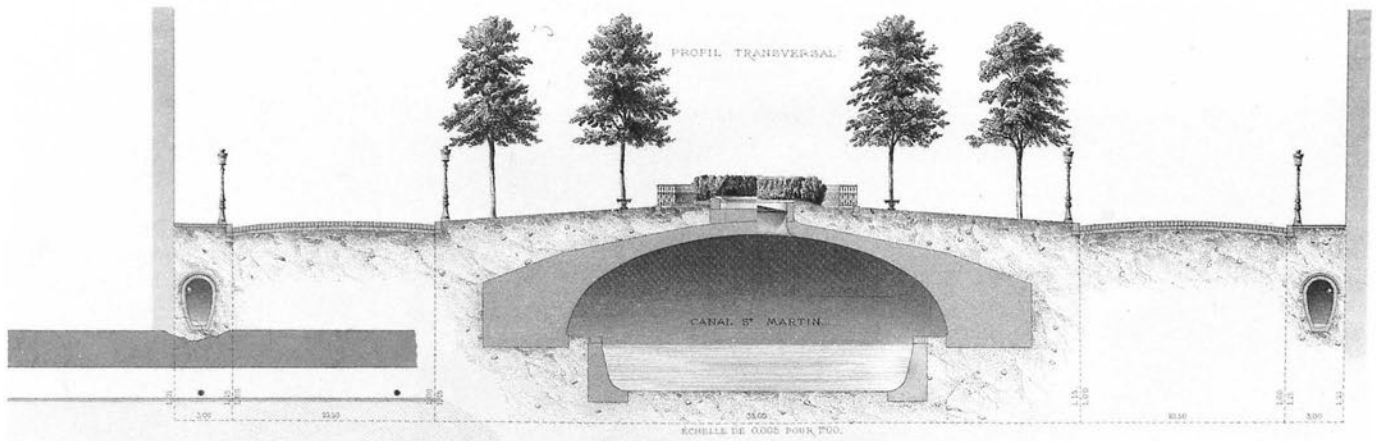
L'abaissement du canal pour le couvrir et la création d'une voûte percée au centre par des regards d'aération correspond en fait à une réinvention de l'ouvrage, à une nouvelle conception de la voie d'eau, conçue comme un espace de travail pour les marinières et les haleurs, avec ses deux chemins de halage, ses puits de lumière suffisamment rapprochés pour assurer l'évacuation des fumées des machines à vapeur et l'éclairage diurne.

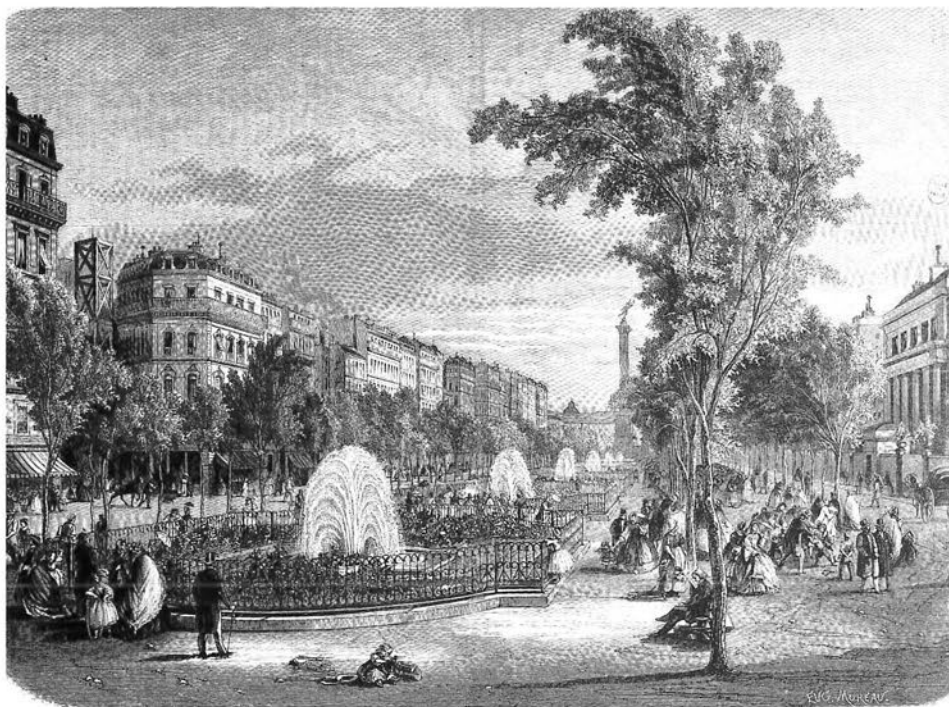


Les terre-pleins du
boulevard Richard-
Lenoir

Profil transversal du
boulevard sur le
canal

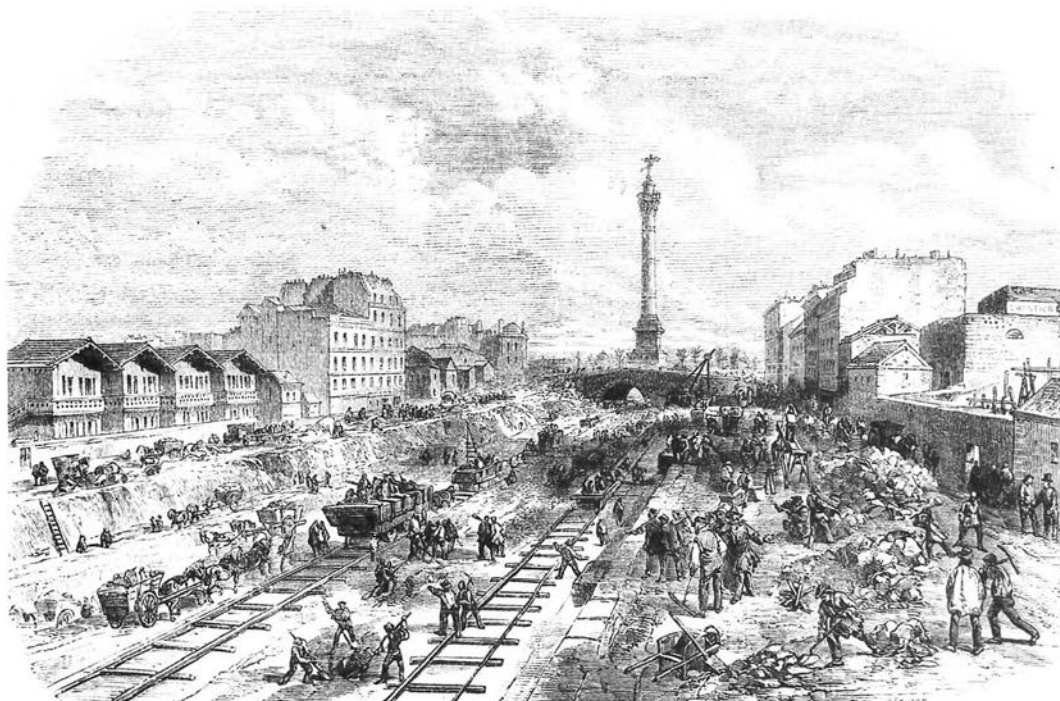
La voûte souterraine
du canal Saint-Martin





Le nouveau boulevard au-dessus du cours souterrain du canal Saint-Martin

Les travaux d'abaissement du canal, nécessaires à sa couverture



LE BOULEVARD : Cette transformation de
POINT DE DEPART l'espace est à la source
D'UNE MUTATION d'une mutation urbaine
DU SECTEUR plus importante.

La couverture a supprimé toute possibilité de déchargement des marchandises entre la place de la Bastille et le boulevard Voltaire (plus tard la rue du Faubourg-du-Temple).

Cette fonction, qui avait une incidence très grande sur l'occupation des parcelles adjacentes au canal, a été reportée soit plus bas, le long du bassin de l'Arsenal, soit plus haut, particulièrement le long du bassin Louis-Blanc et du bassin de la Villette.

Les négociants et industriels ont bien compris les conséquences que cela impliquait pour eux ; ils sont 500 à déposer contre la couverture du canal lorsque le projet est mis à l'enquête, alors que «30 000 dépositions favorables proviennent surtout des classes ouvrières».

Vingt ans après la création du boulevard Richard-Lenoir, la quasi-totalité des parcelles était occupée par des immeubles de rapport généralement en pierre de taille, d'une hauteur de six étages, abritant des commerces et des logements. Ils avaient remplacé les bâtiments bas des entrepôts. Cette partie du faubourg se trouve alors définitivement intégrée au Paris fortement construit, et le boulevard voit son paysage tendre peu à peu vers celui des grandes avenues haussmanniennes du centre, bordées de façades de pierre, avec des angles couronnés de dômes.

Ainsi la couverture du canal a permis de remédier à l'insalubrité, très décriée il y a 100 ans, engendrée par l'eau stagnante des plans d'eau, et d'organiser une grande promenade à la limite du faubourg, le reliant au quartier du Marais, sans pour autant supprimer l'usage de la voie d'eau pour le trafic commercial. Au contraire, le dessin même du boulevard, par la succession des massifs, traduit en surface l'existence du canal souterrain.

Beaucoup d'autres villes ont, à la même époque ou un peu plus tard, remblayé leurs canaux, en ne conservant qu'un aqueduc en sous-sol. Elles ont perdu ainsi toute possibilité d'usage autre que l'approvisionnement en eau ou la régulation du débit de fleuves, et surtout effacé un paysage urbain spécifique et intéressant.

REHABILITER LE BOULEVARD RICHARD-LENOIR. La promenade du boulevard Richard-Lenoir reste aujourd'hui un élément marquant et original du paysage parisien. Mais elle a malheureusement souffert du développement de la circulation automobile, de l'accumulation d'usages différents et de mobiliers urbains parfois hétéroclites. Des parkings occupent une partie du terre-plein central, les

fontaines ne fonctionnent plus et les qualités particulières du boulevard sont ainsi peu à peu émoussées.

Pour enrayer cette tendance, un plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à la Villette a été établi en 1987 ; il pose les bases d'une restauration progressive de ce vaste ensemble.

Redonner au boulevard sa fonction de promenade, supprimer le stationnement sur le terre-plein, améliorer et étendre les espaces plantés, remettre en eau les fontaines et les bassins pour retrouver ce rappel du canal enfoui, créer peut-être un éclairage nocturne, par des faisceaux de lumière sortant des regards d'aération, sont les options principales qui permettront à terme de retrouver le caractère de ce grand ouvrage d'art unique et précieux.

Ch. B.

LA VILLE ET LE TRAIN

LES RETROUVAILLES

J E A N - M A R I E D U T H I L L E U L
M I C H E L J A O U E N

«Seule l'arrivée d'un train est à peu près égale en dignité à la ville qu'elle pénètre.»

«(...) jamais la ville — si écrasante est sa supériorité — ne trouve d'interlocuteur à sa portée. Le train, les trains, leurs panaches de fumée, leurs comportements réalisaient ce prodige : faire contrepoids à la ville et ainsi en mieux faire ressentir l'immensité. Ils pénétraient dans la gare, avec tellement d'autorité sombre, qu'ils semblaient, pour une fois, faire reculer la ville, la contraindre à se raidir pour avoir bonne contenance.»

Pierre Sansot, *la Poétique de la ville*.

Ville et chemin de fer entretiennent depuis longtemps des relations passionnelles. Il y a la gare, l'édifice public que la ville aime, auquel elle accepte de se soumettre, qu'elle magnifie par le tracé de ses avenues et de ses boulevards, qui se dresse comme une porte, un grand monument symbolique qui la relie au reste du territoire et il y a le réseau qui la fragmente, qui la déchire, qui sépare ses quartiers, et qui lui prend son espace pour y déployer hangars, dépôts et postes de triages là, précisément, où elle a envie de grandir.

Cette route de fer est «responsable d'une grande part des horreurs qui ont sali la vie des villes et des bourgades ; il faut qu'elle répare», écrivait Le Corbusier, annonçant toutefois la libération des villes de l'empire des réseaux et une révolution de l'urbanisme du fer due au remplacement de la houille noire par la houille blanche, ainsi «le paysage de purgatoire s'effacera».

Depuis cette appréciation, la traction électrique a déjà considérablement modifié le cadre ferroviaire. Vacarme du fer, fumées des machines et escarbilles noircissant le paysage ne sont déjà plus que les souvenirs nostalgiques de voyages anciens. Les caténaires sont apparues, tissant au-dessus de l'enchevêtrement des rails leur toile luisante à l'arrière des gares. Avec le TGV, un nouveau pas est franchi, le mythe est renouvelé, le train redevient l'incarnation de la modernité : technologie, évasion, rappro-

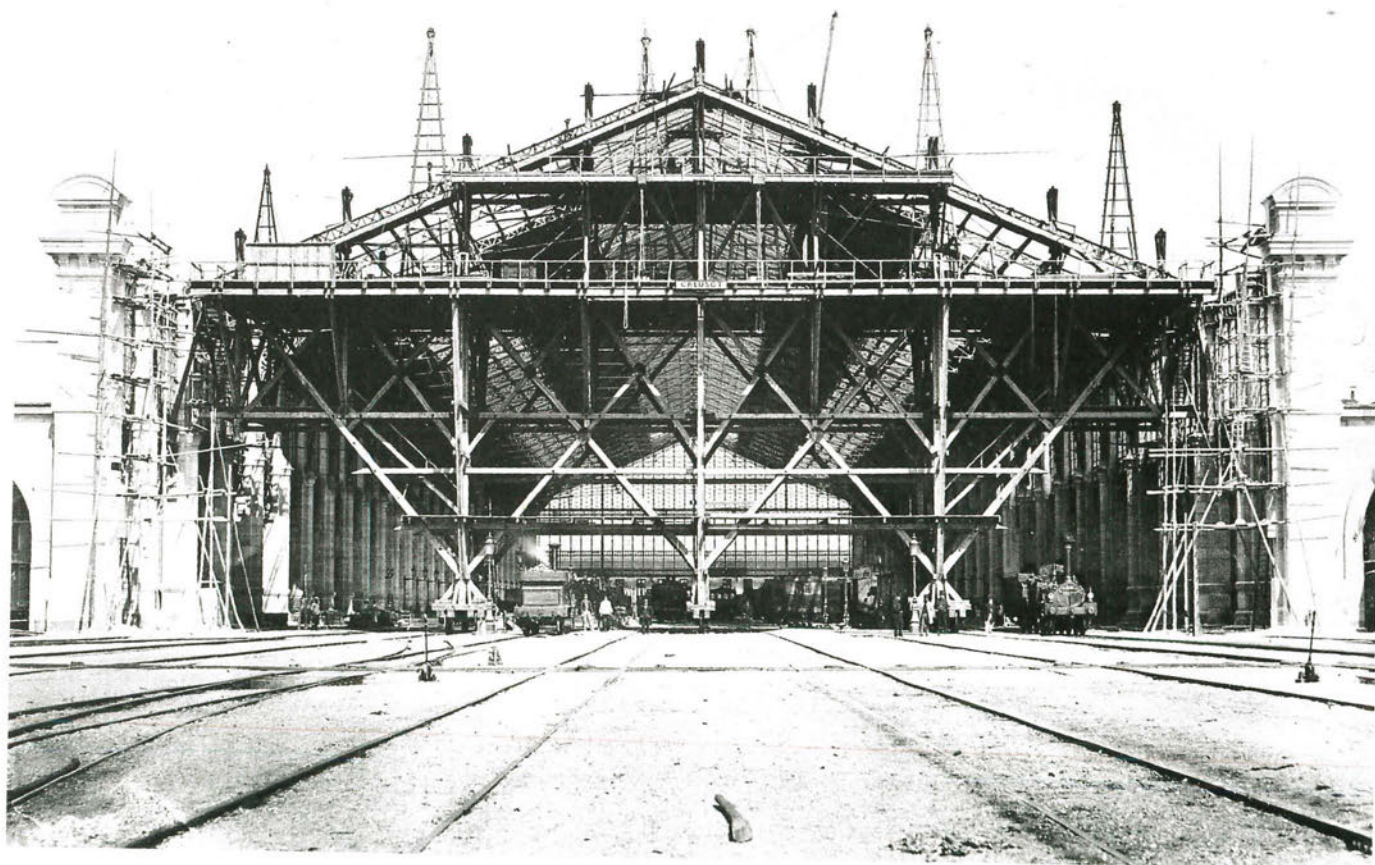
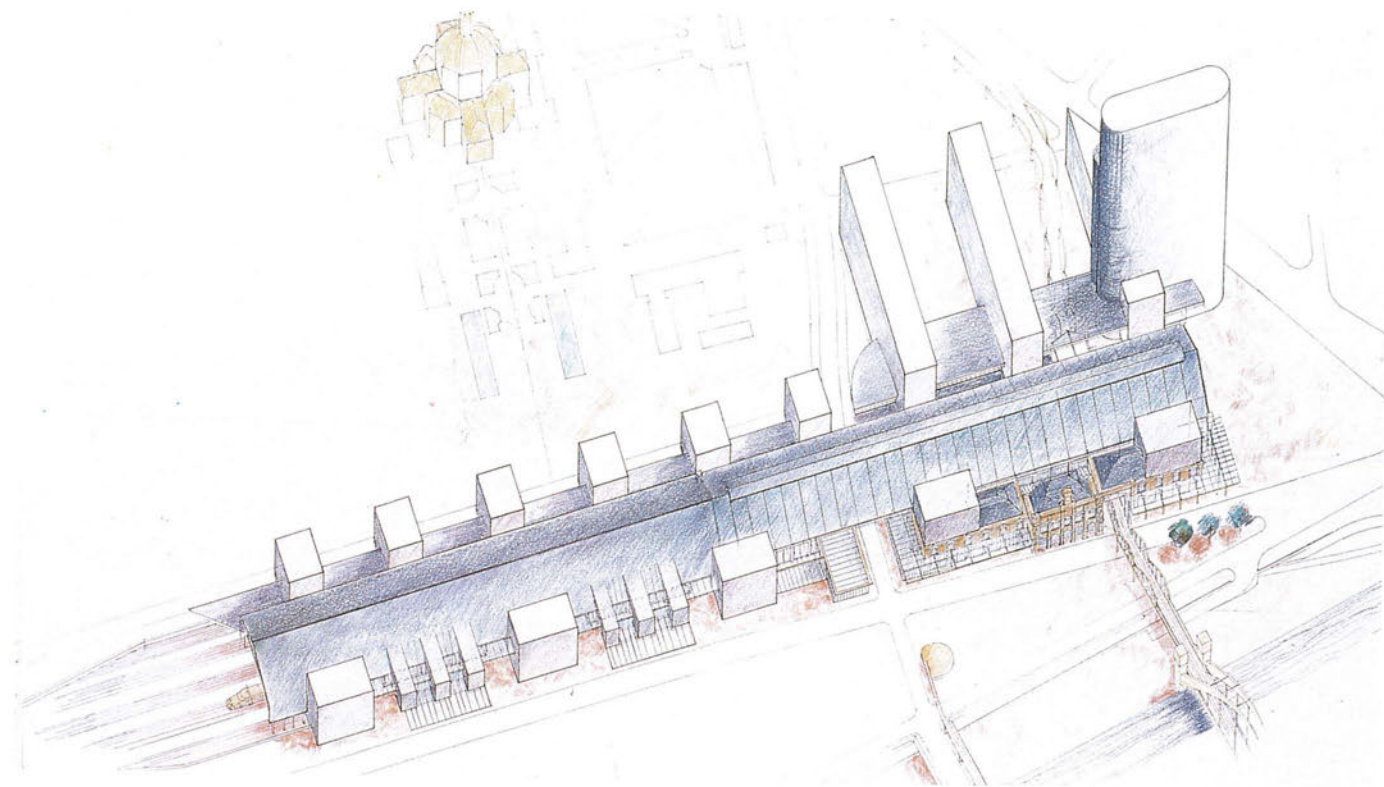
chement des hommes et des villes, bouleversement de la géographie du territoire, essor économique, Europe, sont les images maintenant liées à la nouvelle machine.

Rien d'étonnant donc à ce que de nombreuses villes cherchent à attirer le TGV chez elles ; hors le TGV, point de salut ! Et pourtant à peine le train mythique est-il arrivé, que la ville bâtit : au-dessus, au-dessous, sur les côtés, tout près. La ville étouffe son train comme pour mieux l'embrasser. Elle prolonge ainsi l'histoire d'un vieux couple, la ville-le train, commencée il y a cent cinquante ans.

A l'époque, le train arrive en plein champ, hors la ville. Les faubourgs s'approchant, on dresse à l'entrée du champ un portique qui bientôt devient rideau de pierres, comme à la gare du Nord. Puis la ville dépasse la gare, alors celle-ci se pare des atours du palais, elle se fond dans le modèle des bâtiments publics de l'époque. Enfin en 1900, jamais avant, comme la poupe du bateau se dresse sur la mer avant de sombrer, la gare dresse ses campaniles dans le ciel de la ville qui l'enserme de toutes parts. Le ^{xx} siècle marquera la lente dégradation de la présence du train. La gare Montparnasse en 1965 achèvera sa complète dissimulation.

La société de notre fin de siècle réclame à nouveau des signes et celui de la gare en est un, bien vivant : la SNCF, porteuse aujourd'hui du renouveau du train, est décidée à en témoigner dans la ville par son architecture, à l'instar de ce que firent les compagnies du ^{xix} siècle ; elle réfléchit en même temps aux relations entre ses installations et la ville, cela dans un contexte où le chemin de fer est encore considéré quelquefois comme objet nuisant et sale, et donc à cacher... Vieux réflexe...

Alors bien sûr, maintenant que le sol se fait rare, les villes souhaitent trouver en couvrant les voies ferrées les terrains nécessaires à leur développement ; il convient de le faire, sans oublier que ces voies ferrées sont des lieux habités. Le vieux couple n'a plus le choix entre la vie commune et l'ignorance. La ville recouvre le réseau, certes, mais ne peut le faire en enfermant ses citoyens.



Jean-Marie Duthilleul,
étude pour la halle
d'Austerlitz, 1989

La construction de la
halle de la gare
d'Austerlitz, 1869

La couverture du ter-
minus TGV de la gare
Montparnasse offre
une double opportu-
nité. Elle permet de
reconstituer autour
des quais une arrivée
digne du nouveau
train et d'aménager
au-dessus un jardin
public



Montparnasse a permis une première fois de mettre en place, dans ce nouveau contexte, un immense espace de quais sous dalle, de le structurer par les rythmes, la lumière, les vues...

Le cas d'Austerlitz va être encore d'une autre ampleur : il s'agit maintenant, sur les quais, de porter une avenue, des immeubles et des places publiques, un véritable morceau de ville, dans toute sa complexité, et qui doit donc assurer des relations directes avec son environnement.

Ainsi cet espace, dont on connaît la charge émotionnelle : la foule, les adieux, l'attente, les baisers, va se retrouver situé entre deux plans horizontaux distants de quelques mètres et s'étendant sur plusieurs milliers de mètres carrés : Notre-Dame-de-Paris plafonnée à six mètres. Dans cet espace clos, il convient d'assurer le confort, l'orientation et l'accompagnement de l'imaginaire de millions de voyageurs qui y séjourneront chaque année. Pour ces citadins qui n'ont plus de contact avec le ciel, qui perdent ainsi la troisième dimension, il faut composer un espace lisible, où la notion de distance soit présente et où soient supprimées toutes sensations d'écrasement et d'enfermement.

Mais en ce lieu tout à fait unique s'inventeront aussi les réponses aux problèmes posés par l'intégration organique de la gare à la ville : celle-ci passe tant par l'ouverture des activités de la gare à la ville elle-même que par sa mise en scène.

Sur ce dernier point, Austerlitz occupe une place singulière parmi les gares parisiennes qui toutes ont une situation de promontoire sur la ville : le plateau des quais des gares de Lyon, Montparnasse et Saint-Lazare est sur un socle au-dessus de la ville, la gare de l'Est et la gare du Nord sont sur les hauteurs. Elles dominent la ville ou une place publique. Elles désignent un quartier. Le voyageur y arrivant embrasse la ville. Le voyageur partant, en pénétrant dans la gare, en montant dans la gare pourrait-on dire, est déjà dans un autre territoire qui n'est plus tout à fait la ville, il a déjà commencé son voyage.

Rien de cela pour la gare d'Austerlitz : transformée au cours de son histoire, elle ignore son environnement. La ville le lui rend bien.

Elle est pourtant la plus proche du centre historique, la seule qui soit au bord de la Seine et, de plus, la seule bordée de jardins : le Jardin des Plantes et celui de la Salpêtrière.

Le projet à l'étude est une occasion unique de mettre en valeur dans ce site la rencontre du train et d'une capitale qui se construit un nouveau quartier ; d'une capitale qui a toujours su, jusqu'à maintenant, vivre avec son fleuve, le border de ses grands édifices publics, les rendre visibles.

Les transformations qui vont être réalisées, et les programmes nouveaux encore à inventer dans les années à venir autour de la ville et du train, sont l'occasion de redonner à la gare d'Austerlitz la dignité et la présence qu'elle mérite dans Paris, d'ouvrir, de montrer et de redonner vie à sa halle, témoignage d'un temps où les gares symbolisaient la vitalité d'un siècle, étaient lumière, volume, transparence... lieux d'aventures.

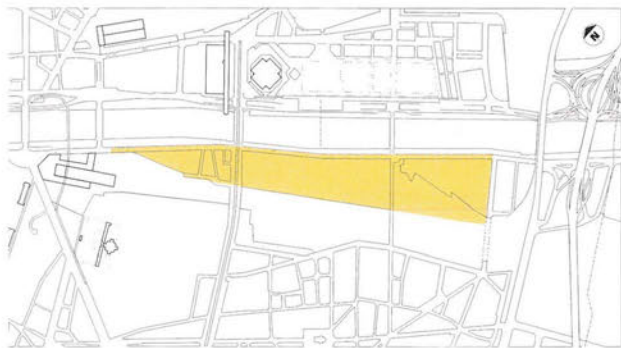
J.-M. D. et M. J.
SNCF Architecture

CONSULTATIONS 1987

En juillet 1987, l'APUR consulte quatre équipes d'architectes. La question du développement urbain sur la rive gauche est posée à deux échelles :

- celle, limitée, de la gare de Tolbiac dont l'emprise devrait être disponible rapidement ;
- celle, plus large, de l'ensemble qui s'étend de la place Valhubert au boulevard extérieur, qui comprend des espaces en sur-sol au-dessus d'installations SNCF.

Le dossier de consultation souligne l'importance fondatrice du réseau continu des voies publiques. Les programmes envisagés correspondent essentiellement aux fonctions urbaines ordinaires, logements, bureaux, activités, ainsi qu'à «un édifice singulier, équipement ou institution non déterminé» dont l'emprise n'excède pas 1 ha. Il s'agit de «former un nouveau tissu urbain [...], hors des contraintes d'un voisinage bâti, d'imaginer un modèle moderne et parisien tout à la fois». Les réponses apportées diffèrent par les tracés et s'opposent surtout par les images urbaines proposées. Elles ont permis d'organiser un débat réunissant également d'autres architectes afin de faire ressortir la méthode et les principaux thèmes des études à développer.



1987



1988

CONSULTATIONS 1988

Au début de 1988, l'APUR propose plusieurs esquisses de projets. Certaines hypothèses paraissent déjà stabilisées : l'affirmation de la dimension de l'aménagement le long de la Seine, le percement d'une grande voie publique longitudinale entre les quais et les faisceaux ferrés, la multiplication des voies et espaces libres, en profondeur des quartiers et ouvrant sur le fleuve. Cependant d'importantes interrogations demeurent sur l'image, le programme, la volumétrie, les espaces libres, les rapports avec les emprises du chemin de fer. Une nouvelle consultation est lancée en juin 1988. Il est demandé à quatre équipes d'architectes de prendre connaissance des études et de donner leur avis, afin de confirmer les options esquissées ou de les renverser et d'établir de nouvelles directions de travail. Les réponses sont variées mais tendent à renforcer les options des études en cours, marquant fortement l'unité du projet sur la Seine.

Parallèlement, le groupement privé Athena propose sa candidature, sur la base d'une solution radicale : le déplacement de la gare d'Austerlitz à la hauteur du boulevard extérieur.

Au terme de l'examen des possibilités de déplacer la gare d'Austerlitz, la SNCF conclut à son maintien et à sa restructuration sur place. L'idée est alors lancée de superposer au réseau ferré une avenue nouvelle et de construire au-dessus des emprises ferroviaires maintenues.

AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSENA

Architecte
DAVID BIGELMANN

Consultation
APUR 1987

Etant donné la situation périphérique du terrain à la lisière sud-est de Paris, j'ai fait porter ma réflexion sur l'image analogue d'un quartier de faubourg, qui servirait de lien entre les quartiers des universités à l'ouest et la proche banlieue à l'est. Cela serait l'équivalent, rive gauche, du quartier du faubourg Saint-Antoine. De plus, il servira à donner au 13^e arrondissement une façade et une continuité vers le fleuve.

A la longue, ce choix comporte une série de principes dont il faut tenir compte pour que la greffe prenne, et pour que ce quartier puisse se développer et

devenir aussi vivant que les quartiers analogues des faubourgs Saint-Antoine, Montmartre ou Saint-Honoré...

1. Eviter autant que possible le zoning au profit d'un mélange dosé et savant des fonctions habitation, travail, commerces, loisirs et équipements.

2. S'appuyer sur certaines traces et repères existants, aussi bien à l'intérieur du secteur : moulins, quais, relais de postes, bâtiments industriels, qu'à l'extérieur : passerelle et parc de Bercy, clocher de Notre-Dame-de-la-Gare, toitures de la gare d'Austerlitz, Salpêtrière, Muséum, et même flèche de Notre-Dame de Paris, afin de tisser et d'enraciner le nouveau quartier dans le paysage urbain environnant.

3. Créer un réseau dense de rues et d'îlots fermés dans le prolongement du tissu urbain existant à l'ouest du boulevard

Vincent-Auriol et au sud de la rue du Chevaleret, prévoyant dans un futur proche le recouvrement total des voies ferrées, de sorte que le 13^e arrondissement soit enfin relié à la Seine.

4. Composer ce réseau avec un tracé géométrique simple et complexe à la fois, permettant une nette différenciation et hiérarchisation des voies et des îlots donnant au quartier un riche potentiel d'opérations, mais aussi une orientation facile et des repères traditionnels et familiers pour les habitants, les usagers et les passants.

5. Concentrer une partie des activités tertiaires, commerces et loisirs, au cœur du quartier et sur son épine dorsale très animée : la rue du Faubourg-Tolbiac elle-même. Elle servira de lien entre Paris et la banlieue sud-est proche, elle sera un filtre entre un secteur rési-

dentiel vers la Seine plus calme, et un autre plutôt orienté vers l'industrie et le tertiaire, recouvrant en partie les voies du chemin de fer.

6. Eviter, dans la mesure du possible, toute opération sur dalle et les conséquences néfastes que l'on connaît. Toutes les rues seront carrossables avec un mobilier urbain usuel. Les voitures pourront se garer le long de la plupart des rues.

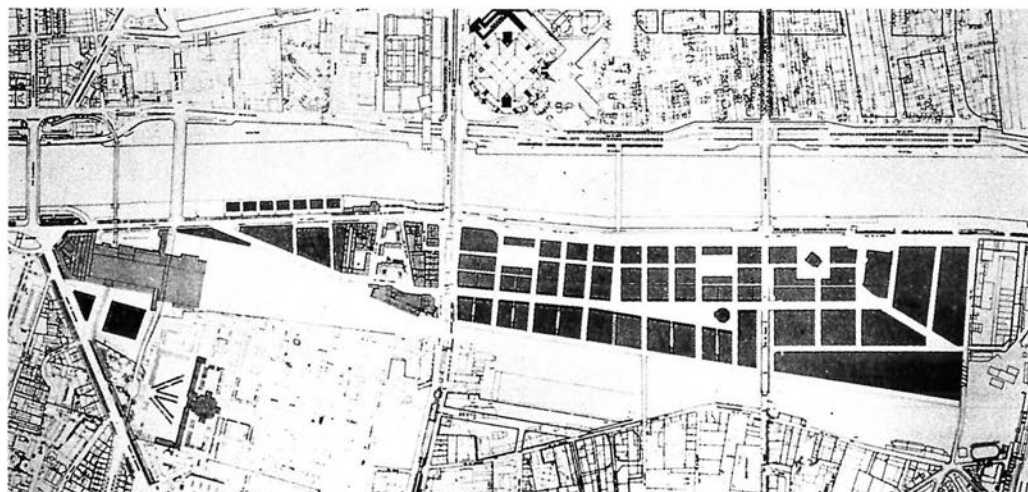
7. Relier le niveau du quai de la Gare à celui de la dalle (+ 7 m) recouvrant les voies ferrées par une série de rues en pente douce, vers la Seine, laissant le niveau naturel à l'intérieur des îlots pour permettre les plantations. Seule une rue parallèle à la Seine sera légèrement remblayée, tandis que la rue du Faubourg, plus proche du niveau (+ 7 m), pourra recouvrir en partie des parkings ou la nouvelle ligne de métro.

8. Former une bande d'îlots de forte densité sur le quai de la Gare, afin de servir de cadre et de fond au nouveau parc de Bercy, ainsi que de façade continue pour le 13^e arrondissement.

9. Diviser tous les îlots en parcelles de différentes tailles, de 15 à 20 m de largeur pour les immeubles, à 6 m de largeur pour les maisons de ville ou les ateliers. Ces parcelles donneront seulement une indication de découpage et une échelle aux opérations, et auront la faculté d'être achetées, revendues, regroupées, remembrées, écornées, construites, détruites, reconstruites, réhabilitées, surélevées, saturées. Cela permettra au quartier de se développer avec souplesse et de se transformer avec le temps.

10. Etablir un cahier des charges avec des règles simples de gabarit et d'alignement en continuité, permettant aux concepteurs contemporains et à ceux des futures générations de s'insérer en bon voisinage, comme il est de tradition dans le bâti parisien.

D. B., 29 MAI 1990



avec Pablo Katz et
Georges Peressetchensky

Le site est caractérisé par deux points :

- une grande façade sur la Seine ;
- un îlot (une île ?) entouré de nuisances essentiellement acoustiques : périphérique, voie automobile le long de la Seine et voies de chemin de fer.

Nous proposons de construire un front continu sur la Seine. D'une part, cette implantation répond à la question de la Seine à la manière des grands équipements qui existent le long de ce qui est l'axe majeur de Paris (Chaillot, Louvre, Monnaie, etc.), d'autre part, les bâtiments de bureaux ou d'équipements qui constituent le front bâti face à la Seine sont une barrière aux nuisances acoustiques pour préserver les espaces du centre de l'îlot Tolbiac.

De même, à l'arrière de l'îlot,

sur les voies de chemin de fer où il est possible de construire sur dalle, nous proposons d'implanter les activités tertiaires demandées.

Enfin, au centre de l'îlot correctement protégé des nuisances, nous installons des immeubles d'habitation à la manière des pavillons de la Cité universitaire, mais avec le calme du Palais-Royal.

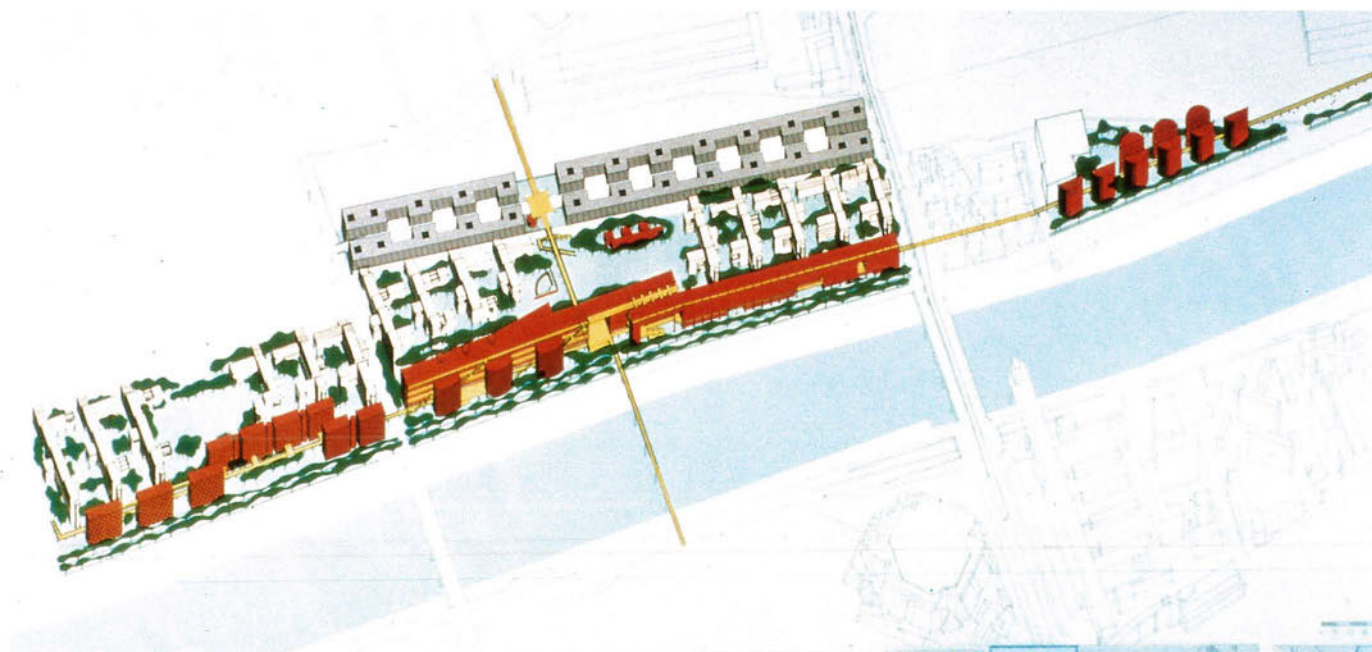
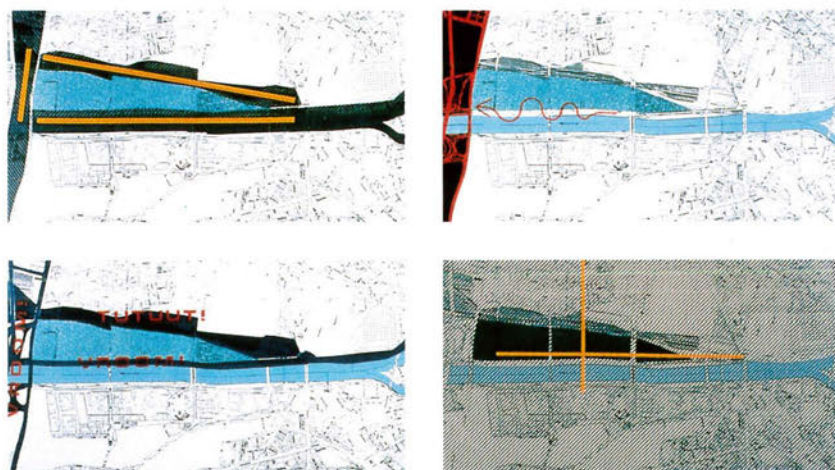
Un problème a retenu notre attention, celui du piéton et, plus particulièrement de son rapport à la Seine très hypothéqué par la quasi-autoroute qui borde l'îlot Tolbiac, à un

moment où le trafic pénétrant dans Paris est encore très rapide. Il n'était pas alors question de détournement ou d'enterrement de voies. Mais doit-on changer la coupe type des quais parisiens comme cela fut envisagé devant Orsay, ou encore aujourd'hui devant le Centre des conférences internationales, sans proposer d'enterrer la totalité des voies parallèles à la Seine ?

Nous proposons une promenade surélevée, éloignant le piéton du bruit et du danger des automobiles et lui offrant le spectacle de la Seine. Cette

promenade se trouve d'une certaine façon à un niveau «naturel». En effet, elle rejoint la gare d'Austerlitz, le niveau des sorties du métro et le niveau des franchissements des voies de chemin de fer vers le 13^e arrondissement et de la Seine vers le nouveau parc. Cette promenade est la véritable colonne vertébrale du projet, le long de laquelle vont prendre place les immeubles lamelliformes et à partir de laquelle seront distribués les immeubles d'habitation...

P. G., JUIN 1990

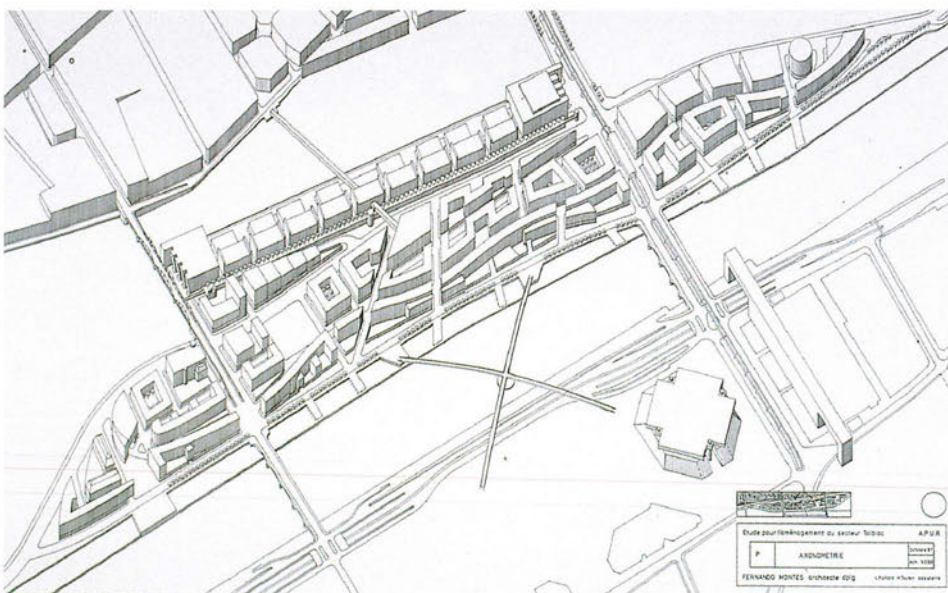
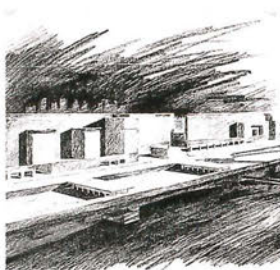
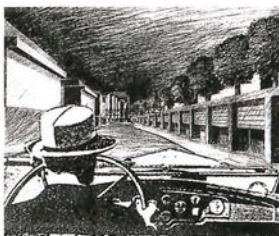
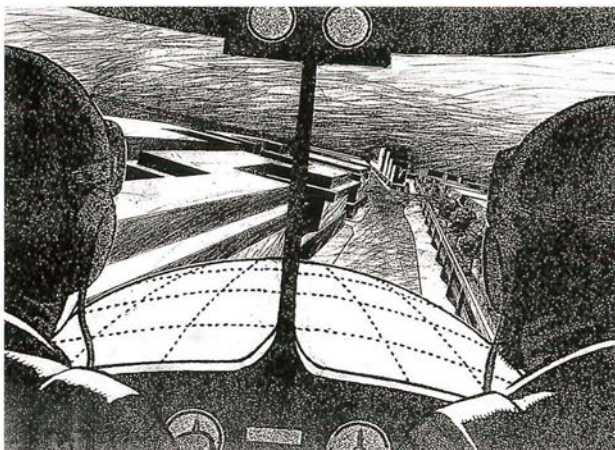


AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSENA

Architecte
FERNANDO MONTES
Assisté de
HUGHES TOUTON
LOUIS PAILLARD
Consultation
APUR 1987

Qu'est-ce que la ville moderne ?
Comment s'y reporter ?
Comment être fidèle à l'expérience moderne sans pour autant entamer la continuité urbaine ?

Notre réponse s'articulera sur deux plans.



1. Le rapport plan masse/projet d'architecture.
2. La prise en compte de la ville comme un réseau de situations spatiales caractéristiques.

1. Que peut-on appeler un bon plan masse ?

D'abord, celui qui procure un bon équilibre entre les valeurs de la cohérence urbaine et la liberté créatrice de l'architecture.

Ensuite, celui qui établit une relation juste entre un plan spécifique et des bâtiments spécifiques. Or à chaque époque les architectes ne savent bien faire que certains types de bâtiments. Aujourd'hui, pour des raisons diverses, ils savent faire des barres et des tours.

Le problème se pose donc ainsi : comment bâtir un plan (une continuité urbaine) avec des points (les tours) et des lignes (les barres) ?

Notre réponse se fonde sur :

- le pliage et la courbure des lignes (les crescents, les peignes et les redents) ;
- la définition de blocs urbains étroits ;
- la coïncidence entre un bloc/un bâtiment/un usage ;
- l'exigence de dimensions minimales pour les cours internes ;
- le jeu sur l'interaction et la

complémentarité des blocs (stratégie de séquences, etc.) ;

— la prévision de sous-systèmes unifiant des blocs (marquage de la ligne de 6 m, plantation de 50 % des cours, etc.).

2. Comme Barthes l'a fait voir en de multiples occasions, les sociétés les plus modernes sont celles qui aujourd'hui réussissent à établir une communication évoluée en utilisant les signes au maximum.

La distribution de ces signes dans le continuum urbain est ce que nous appelons « l'ordonnement de situations urbaines ». Qu'est-ce qui peut constituer un signe urbain et comment et où le placer ?

Le signe urbain résulte de la coïncidence progressive qui s'établit entre une forme de construction, un type d'édifice et une morphologie urbaine (les architectes appellent cela une figure).

Puisqu'un plan masse ne fournit pas d'architecture, qu'il peut seulement la contenir et la provoquer, le signe urbain ne sera réel que lorsque le bâti sera là.

Pour le moment, nous ne pouvons que simuler ses gros traits, qu'essayer d'ajuster au plus près les conditions urbaines de production de l'architecture : créer une sorte de programme préalable qui stimule plus qu'il ne contraint. Par exemple, la première de nos places s'appelle Piet-Mondrian, car nous y voyons un ensemble architectural qui explore la richesse du plan comme une entité autonome.

Wasili Kandinsky a recherché méthodiquement dans l'espace du tableau les signes picturaux. Son expérience nous a été précieuse, à ceci près que notre espace possède une autre sorte de réalité concrète.

Nous lui dédions en tout cas notre deuxième place, celle justement qui fait appel pour sa composition à une diversité de bâtiment-signes tenus en tension par l'exactitude de leur emplacement et de leur définition.

F. M., OCTOBRE 1987

AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSÉNA

Architecte
ANDRÉ VAXELAIRE
Assisté de
SYLVAIN GUFFANTI
PASCAL NEU
Consultation
APUR 1987

La proposition est fondée sur la conviction profonde que les projets d'aménagement de sites présentant de tels enjeux urbains ne doivent pas relever d'une vision architecturale figée (quelle que soit son écriture ou sa stylistique). Ils nécessitent, au contraire, la définition d'un cadre morphologique qui doit être tout à la fois très précis dans ses intentions projectuelles et sa structure, et cependant capable d'admettre une souplesse et une flexibilité de gestion dans le temps, et, en particulier, de permettre aux territoires en jeu d'accueillir à terme une multiplicité de programmes et d'édifices que l'on n'est pas souvent en mesure de prévoir *a priori*.

Il s'agit, d'une part, de répondre à la demande formulée par l'APUR, à ce moment, de voir se réaliser dans le secteur Tolbiac Masséna un quartier «moderne et parisien tout à la fois» intégrant «des fonctions urbaines ordinaires (habitat et activités)»; d'autre part, il importe d'inscrire le futur quartier dans la logique constitutive du paysage des bordures de la Seine et de l'intégrer au maximum dans son environnement immédiat (à la fois vers la gare d'Austerlitz et vers le quartier de l'église Notre-Dame-de-la-Gare).

La proposition repose sur l'idée d'actualiser les dispositifs conventionnels qui constituent la matrice du tissu urbain parisien «ordinaire», tout en admettant bien sûr le développement de visions et d'ambiances très contemporaines, à la fois dans les programmes, les types d'édifices et dans l'architecture des espaces publics et des bâtiments. Cherchant volontairement — par sa relative «neutralité» —

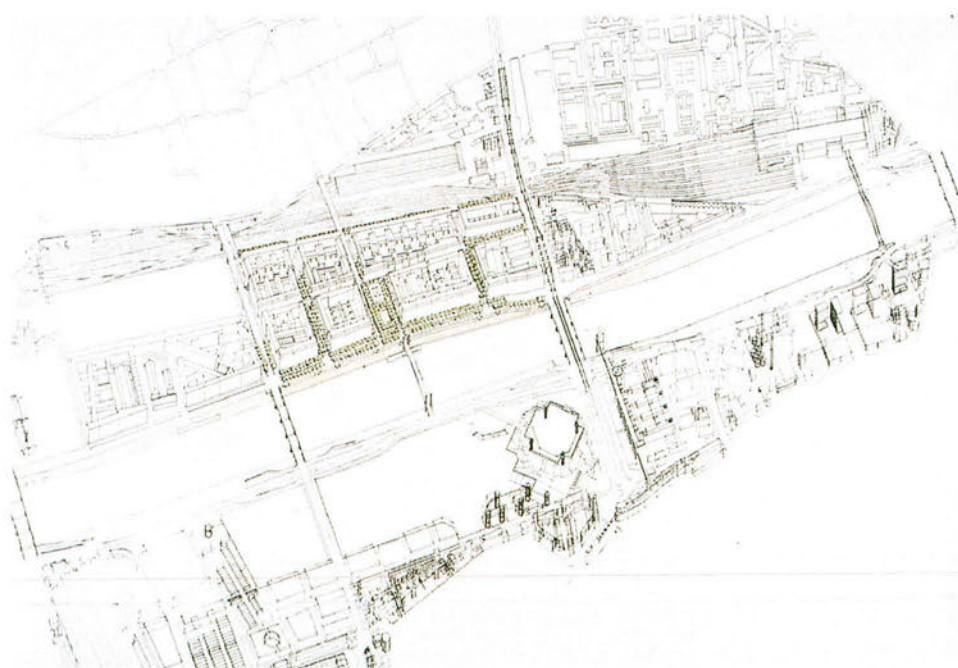
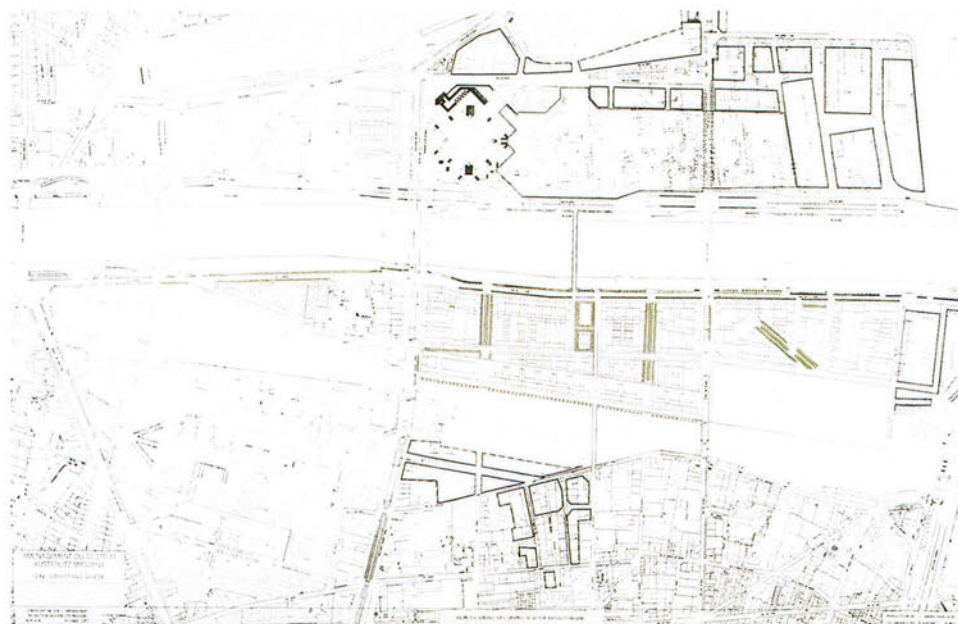
à s'effacer devant (et à révéler) la présence des programmes exceptionnels installés sur la rive opposée (Ministère des Finances, POPB, parc de Bercy), la proposition recherche une qualification et une hiérarchisation très claires des différentes parties et des lieux constitutifs du projet : un «front» de bâtiments hauts en bordure de Seine abritant les activités les plus attractives ; son équivalent

le long du nouveau viaduc en bordure des voies ferrées, en attente de connexions avec le quartier qui lui fait face ; la rue longitudinale intérieure à l'échelle du quartier ; les voies perpendiculaires menant vers la Seine traitées en mails ; la place dont le tracé s'appuie sur la passerelle menant au futur parc de Bercy et le nouveau pont jeté au-dessus des voies ferrées.

Une réelle «intérieurité» est

obtenue grâce à des îlots de dimensions suffisantes permettant au passage de conserver les plus beaux bâtiments existants. Le nouveau quartier pourrait ainsi perpétuer les caractères permanents du tissu urbain parisien ordinaire en bordure de Seine, et constituer un potentiel pour une jonction future des quartiers situés plus au sud avec le fleuve.

A. V., OCTOBRE 1987



AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSENA

Architectes
**JACQUES AUDREN,
ROBERT SCHLUMBERGER**

Consultation
APUR 1988

L'AIR DES GRANDS SITES

Il y a de l'instabilité dans l'air... Dans l'air des derniers grands sites convoités de Paris, comme dans celui du secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna.

Dans ces conditions, pourquoi la consultation des architectes secrète-t-elle donc du consensus ? Est-ce pour conjuguer la menace d'inconstance qui en invaliderait les résultats ? Ou bien, le consensus formel posséderait-il le don quasi magique, de dévoiler les substances du programme — le corps caché de

son ambition si l'on veut — sous des espèces sensibles, au risque d'en occulter l'instabilité pourtant manifeste ?

Fort à propos, les plans seront donc empreints d'un idéal de «rigueur», n'excluant pas la monumentalité ; ils formeront les schémas, à la fois tutellaires et générateurs, d'architectures «fortes» ; taillées pour le site, à la mesure d'une grande ambition, les «Tours-Régulièrement-Espacées-Le-Long-Des-Nouveaux-Quais-Parisiens» (re- ?) fleuriront, optimistes, radieuses... Dans ce «pot-pourri» monumental, parmi tant d'aveuglantes évidences, que distinguer : les objets trouvés de l'opportunisme architectural, ou les indices clairs d'un projet consensuel ?

DES CIRCONSTANCES PROPICES

Les circonstances de la consultation — stade crucial des études, haut niveau des enjeux urbains, échéances rapprochées des arbitrages — se sont opportunément combinées, pour faire, des lieux tabous de l'instabilité programmatique, les territoires ouverts à l'interprétation et au jugement des consultants.

L'expérience a bien consisté, pour nous, en cette géniale occasion de développer sous forme de schème et de thème, un authentique projet urbain.

PAYSAGE ET USAGES

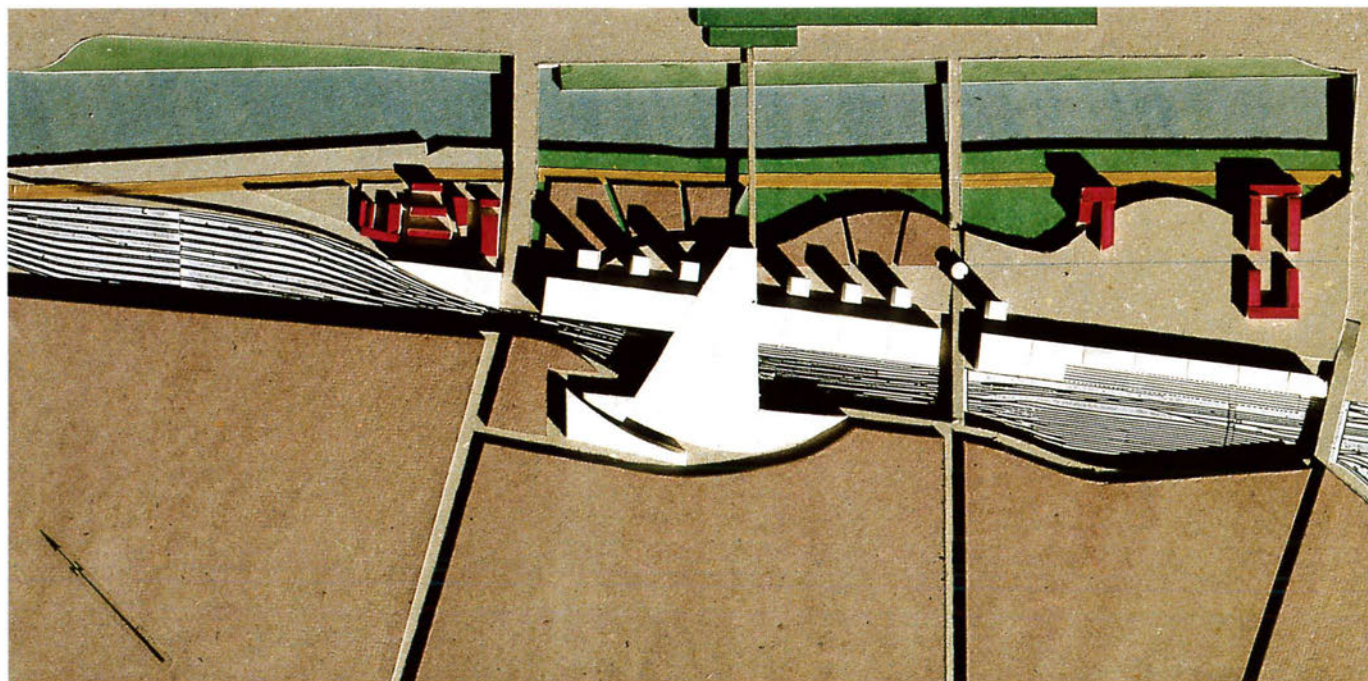
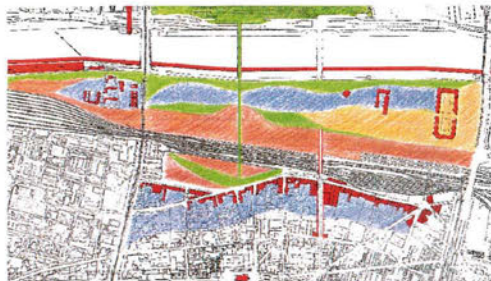
Nous avons estimé que le site devait et pouvait commander aux principes de transformation du paysage urbain, et que la coupe sur le fleuve, considérée comme un emblème du paysage,

formait par conséquent le meilleur, voire l'unique schème projectuel. Dès lors, le projet devait utiliser la rive quasi inondable, renforcer son caractère «au-raz de l'eau» par un profil bas en bord de Seine, tout en confortant le talus artificiel du «sur-sol» SNCF par de hauts gabarits discontinus.

Les usages pressentis devaient accompagner cette mutation du site en paysage urbain : l'habitat, conférer son caractère familial, presque indolent, aux rives basses du fleuve, les bureaux, activités, commerces, contribuer massivement à l'essor d'une véritable machine ferroviaire au-dessus des voies ferrées.

Quant au 13^e arrondissement, menacé d'enclavement définitif par le développement d'un nouveau Front de Seine sur ses anciennes zones ferroviaires et portuaires, il pouvait, du même coup, recouvrer l'usage de son site le plus prestigieux, et s'installer, en lieu et place de programmes de bureaux, sur sa nouvelle rive gauche.

J. A. et R. S., JUIN 1990



AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSENA

Architectes
**FABRICE DUSAPIN,
FRANÇOIS LECLERCO**

Consultation
APUR 1988

Le Champ-de-Mars face au Trocadéro ; le pont Alexandre-III poursuivant l'axe des Invalides ; la place de la Concorde entre l'Assemblée nationale et la Madeleine ; le Louvre et l'Institut... Paris profite d'une situation somme toute exceptionnelle. Contrairement aux communes qui l'entourent, son

territoire s'étend de part et d'autre de la Seine et permet des compositions qui embrassent les deux berges. Le fleuve est un thème majeur de l'écriture de la ville.

En regard du parc de Bercy en projet, le secteur Tolbiac offre cette opportunité de composer un fragment de ville cohérent de part et d'autre de la Seine. Parallèles aux deux rives, les faisceaux de voies ferrées des gares de Lyon et d'Austerlitz constituent les frontières nord et sud de cet ensemble, tandis qu'à l'est, le périphérique s'impose comme limite naturelle, à

laquelle répond le Ministère des Finances à l'ouest.

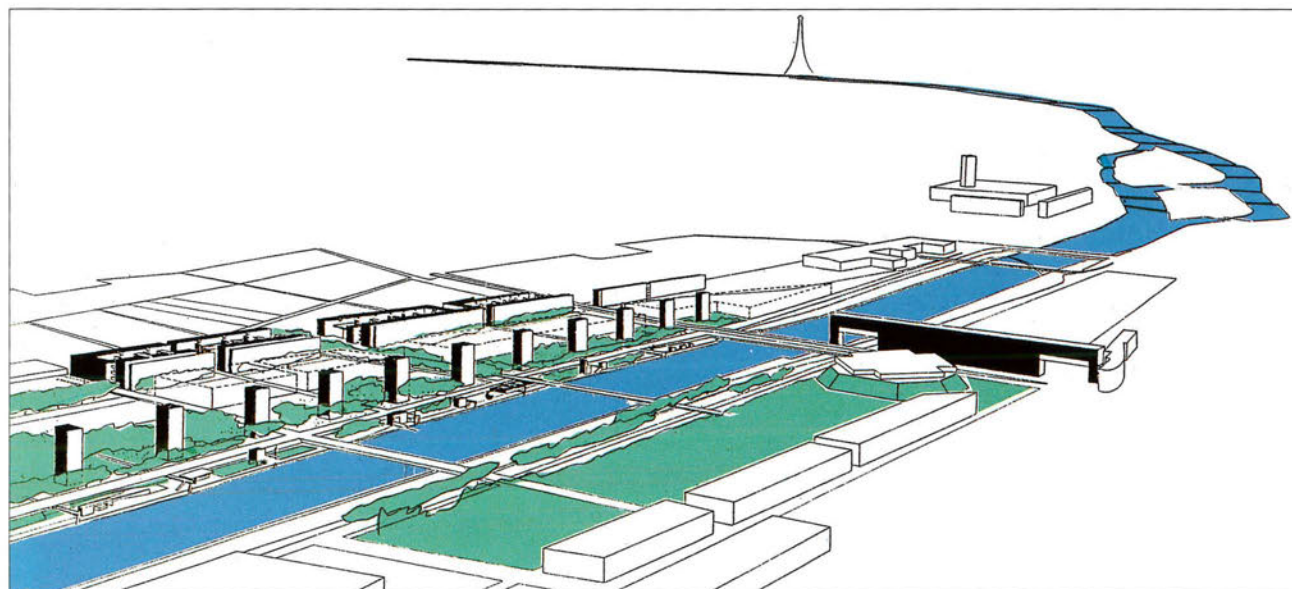
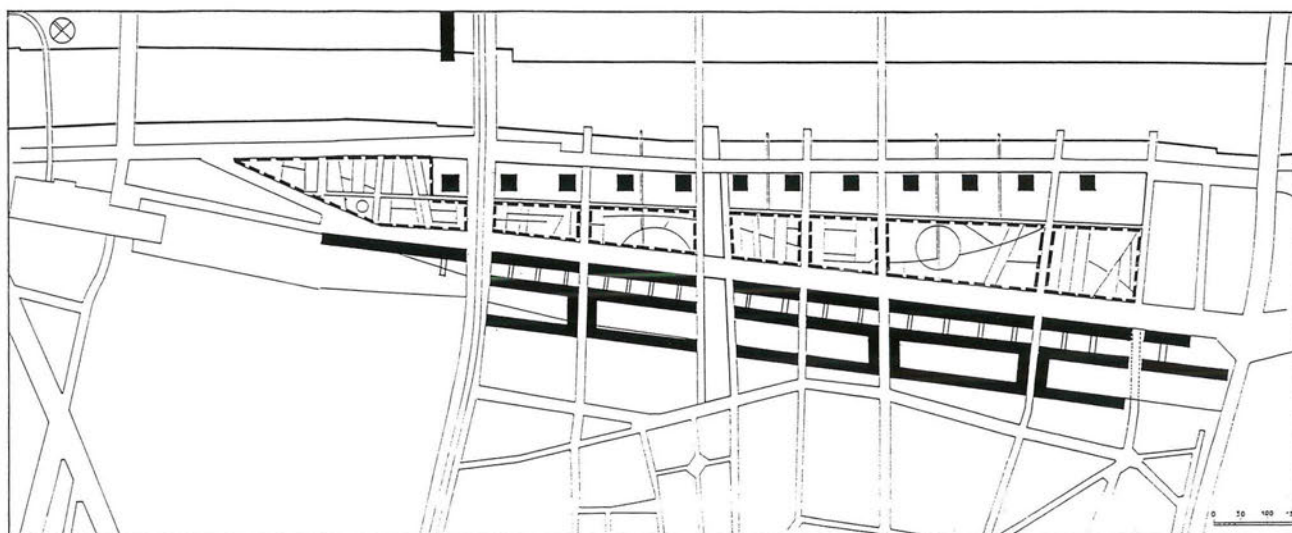
Ainsi délimitée, cette pièce offre la possibilité de créer dans Paris un grand carré végétal : un parc urbain traversé par un fleuve.

Sur la rive gauche, l'entrée du parc est marquée d'une tour plantée dans l'axe du Ministère des Finances. Elle est l'amorce d'une série d'immeubles dont la hauteur répond à celle de la préfecture du boulevard Morland. Posés dans la végétation, ces édifices de bureaux se détachent sur un fond d'immeubles bas et longilignes, dont la forme en U réserve des jar-

dins sur lesquels donnent des logements. Parallèlement à ces deux strates, une troisième bande longe le faisceau de voies ferrées. Les immeubles d'activité qui la composent intègrent des ouvrages d'art qui enjambent ponctuellement le chemin de fer et ouvrent ce parc urbain sur le 13^e arrondissement.

Dans un registre anglo-saxon, ce grand fragment de ville paysager rassemble les deux rives de la Seine en une composition unitaire, inscrite dans une tradition urbaine parisienne.

F. D. et F. L., JUIN 1988



**AUSTERLITZ-
TOLBIAC-MASSENA**

**Architecte
GEORGES MAURIOS**

**Consultation
APUR 1988**

Repenser un quartier de Paris est une formidable opportunité qui se travaille dans la durée.

Cette esquisse n'est qu'un stade de la réflexion.

La ville se conçoit comme elle se fabrique, par strates et sédimentation d'idées, d'esquisses et de projets qui finissent par constituer un projet urbain. L'esquisse est un stade de cette conception sur laquelle on revient, on discute, on re-travaille.

C'est dans cet esprit qu'il faut lire cette proposition comme un des calques qui aboutissent à un véritable projet.

La conscience que ce qui, il y a dix ans encore, était de la périphérie est désormais du centre,

le doublement du pont d'Austerlitz, les prolongements de ce quartier vers Ivry, le franchissement du périphérique, les réflexions sur Paris rive gauche, ville universitaire, autant de raisons qui remettent en question les termes mêmes de l'idée principale d'un pôle d'affaires : il faut prendre en compte les changements induits par l'accumulation des projets successifs. Ecrire deux ans après, sur l'esquisse qui était un des multiples calques du projet, amène donc d'autres réflexions et en particulier celle du ruban des institutions sur la Seine.

Paris intra-muros, dans son rapport complexe avec la Seine, a toujours préservé le foisonnement de ses activités privées derrière l'immuabilité de ses bâtiments publics. Comme si ces derniers, par leur présence et position, étaient mieux à même de parler au monde de ce foisonnement.

Dernièrement encore, la Très

grande bibliothèque est venue parler de savoir, l'Université fera de même. N'est-il pas plus sage de laisser parler ces institutions au nom des entreprises, de ce qui fait la force de ces dernières aujourd'hui : la science, la technologie, l'information, la communication et, en un mot, la culture ? Renforcer les institutions en bord de Seine : voilà la véritable vocation de ce site.

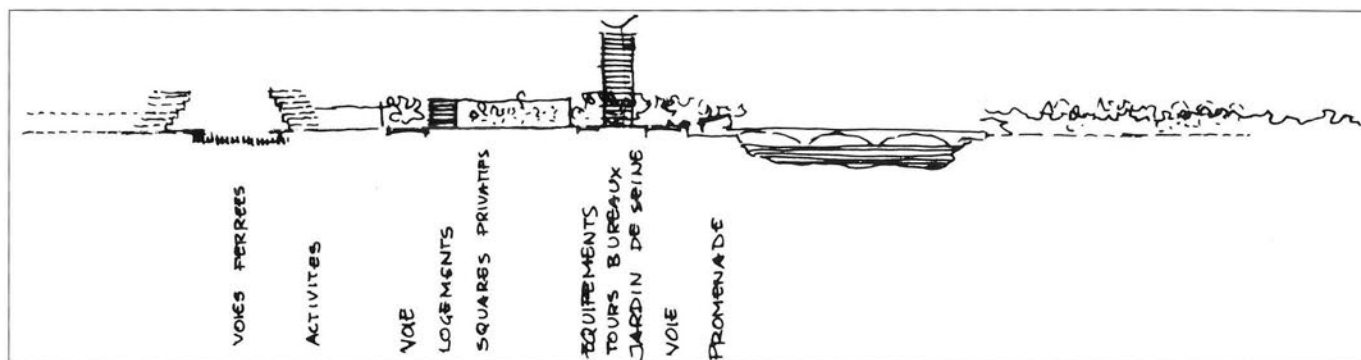
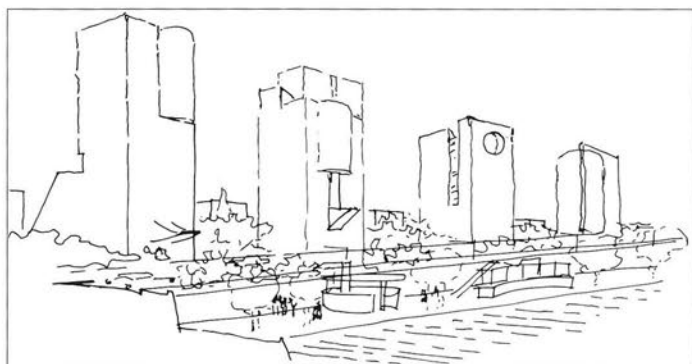
Le tissu urbain parisien a su, quant à lui, et par son formidable potentiel, offrir le lieu du développement privé, comme dans le fameux «triangle d'or». Une fois posés les éléments symboliques majeurs du site, quelle urbanité mettre en place pour que se développent pleinement les entreprises du XXI^e siècle ? Tel est, à mon sens, le défi posé par ce site au concepteur.

L'institution est immuable dans la durée, et par essence l'entreprise varie. Le vrai problème des entreprises, ce n'est pas de

se montrer, mais de réinventer un tissu urbain qui ne soit pas du péri-urbain mais du centre, d'accueillir les activités des trente prochaines années. Lieux de réunion des hommes d'affaires, lieux de communication, et non plus lieux de concentration de toute leur activité bureaucratique, ces entreprises multinationales ont besoin d'un tissu urbain qui tolère la mixité : habitat, travail, services, commerces, loisirs, etc., qui soit d'esprit rive gauche.

La vraie question est donc la profondeur des parcelles, la taille des immeubles, la nature et les dimensions des voies, bref tout ce qui est spécifique à un tissu urbain qui ne serait pas un socle neutre et continu le long de la Seine, mais un véritable tissu apte, par sa complexité, à contenir un foisonnement d'activités annoncées depuis la Seine par les nouvelles institutions.

G. M., MAI 1990



AUSTERLITZ- TOLBIAC-MASSENA

Architecte
PIERRE RIBOULET

Consultation
APUR 1988

Les projets réalisés sur la rive droite forment aujourd'hui une composition monumentale de grande ampleur. Le Ministère des Finances, le Palais omnisports et le parc matérialisent un axe parallèle à la Seine. Ce seul fait impose d'articuler rigoureusement à ce premier ensemble une autre composition réglant l'espace de la rive gauche, en harmonie et en équilibre avec lui.

Je propose de créer ici un axe perpendiculaire au fleuve, passant au milieu de la terrasse sur la Seine et concrétisé par deux passerelles reliant les deux rives dans le prolongement des allées légèrement obliques du parc de Bercy. De cette manière, on peut établir rive gauche un magnifique jardin en terrasses descendant vers le fleuve et qui forme, selon une belle tradition parisienne, une seule composition sur les deux rives.

Cet ensemble doit être strictement délimité. Les limites proposées ici définissent un «site Seine» parallèle au fleuve, marqué par trois signaux symboliques d'assez grande hauteur caractérisant cette nouvelle configuration parisienne et répondant aux monuments de la rive droite.

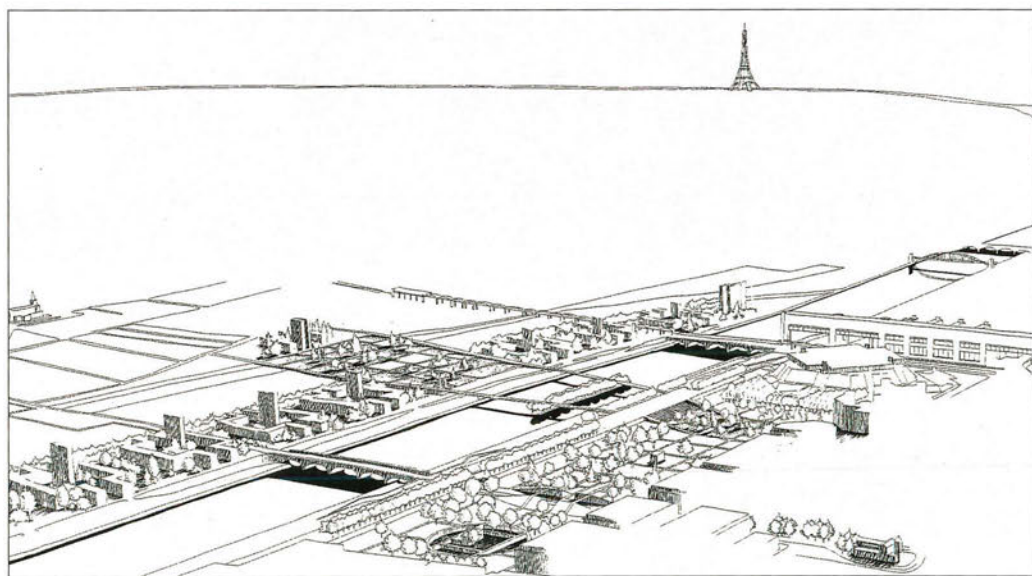
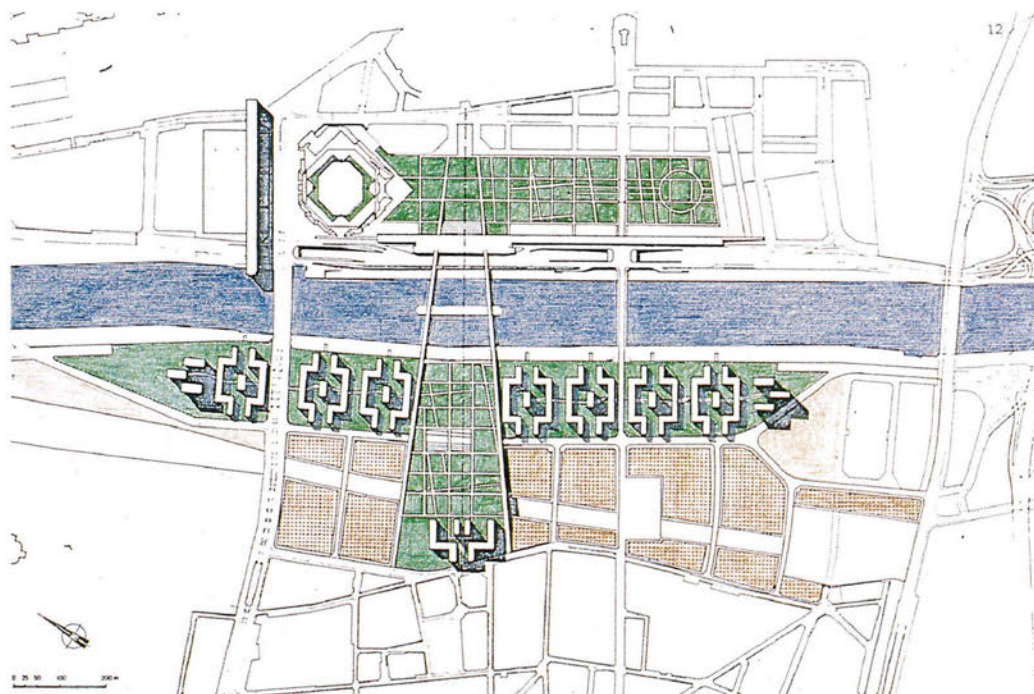
La composition peut se déployer, de part et d'autre du jardin central, sur un vaste plateau allant quasiment du pont National au pont d'Austerlitz. Les différences de niveau permettent de créer une voie de circulation à hauteur des quais bas et couverte par une longue esplanade piétonnière, en balcon sur le fleuve.

Le front de Seine est constitué de sept unités urbaines de même épannelage. Leur orientation principale est perpendiculaire au fleuve, de manière à assurer une grande transparence pour les quartiers arrières. Les unités sont reliées entre elles longitudinalement par une voie sinusoïdale, cheminement intérieur montrant qu'il s'agit d'un seul ensemble. Chaque unité constitue un tout fonctionnel autonome : habitations, bureaux, équipements

publics, jardins, stationnement, etc.

Le restant de la zone est aménagé sur le mode traditionnel parisien, par la création de nouveaux îlots, organisés en particulier autour d'une place, sur les voies ferrées, au droit de l'actuelle rue de Tolbiac. Cette place serait notamment desservie par les nouveaux réseaux de transports en commun prévus.

P. R., SEPTEMBRE 1988



PROJET ATHENA

Architectes
JEAN-PAUL VIGUIER,
JEAN-FRANÇOIS
JODRY & ASSOCIÉS
Assistés de
CHRISTIAN CHOPIN
XAVIER MEURICE
HENRI LA FONTA

étude réalisée
 avec la participation de :
 COTEBA management,
 SCIC, COGEDIM,
 Foncière des Champs-Élysées,
 Indosuez

UN GRAND DESSEIN POUR LA CAPITALE

Le projet a pour but d'amorcer
 et de développer une dynamique
 architecturale digne de Paris et
 de sa région.

Aujourd'hui, la rive gauche s'ar-
 rête pratiquement au Jardin des
 Plantes, butant sur le site de la
 gare d'Austerlitz. Le 13^e doit
 s'épanouir sur la Seine paral-
 lèlement au développement
 urbain du quartier de Bercy.

Il apparaît donc nécessaire de
 considérer le site d'Austerlitz,
 jusqu'au boulevard périphérique
 dans sa totalité, en proposant
 une composition urbaine à

l'échelle de la ville qui la prolon-
 gera au-delà de ses limites.

Le tracé proposé est celui d'une
 avenue nouvelle, axe générateur
 du projet, dans la grande tradi-
 tion des perspectives pari-
 siennes. Longue de 2,4 km, elle
 joint la place Valhubert au bou-
 levard Masséna.

La gare d'Austerlitz, déplacée de
 sa position actuelle, est implan-
 tée en bordure du complexe
 autoroutier du périphérique et
 du boulevard des Maréchaux ;
 elle constituera la ponctuation
 magistrale de l'avenue nouvelle.
 Dégagée de la gangue des bâti-
 ments vétustes, la chapelle de la
 Salpêtrière devient la composi-
 tion centrale d'un jardin à la
 française s'ouvrant perpendicu-
 lairement à la Seine.

La chapelle de Bercy et le pont
 de Tolbiac deviennent les ponc-
 tuations naturelles de l'axe qui
 joint le 13^e arrondissement au
 nouveau quartier de Bercy.

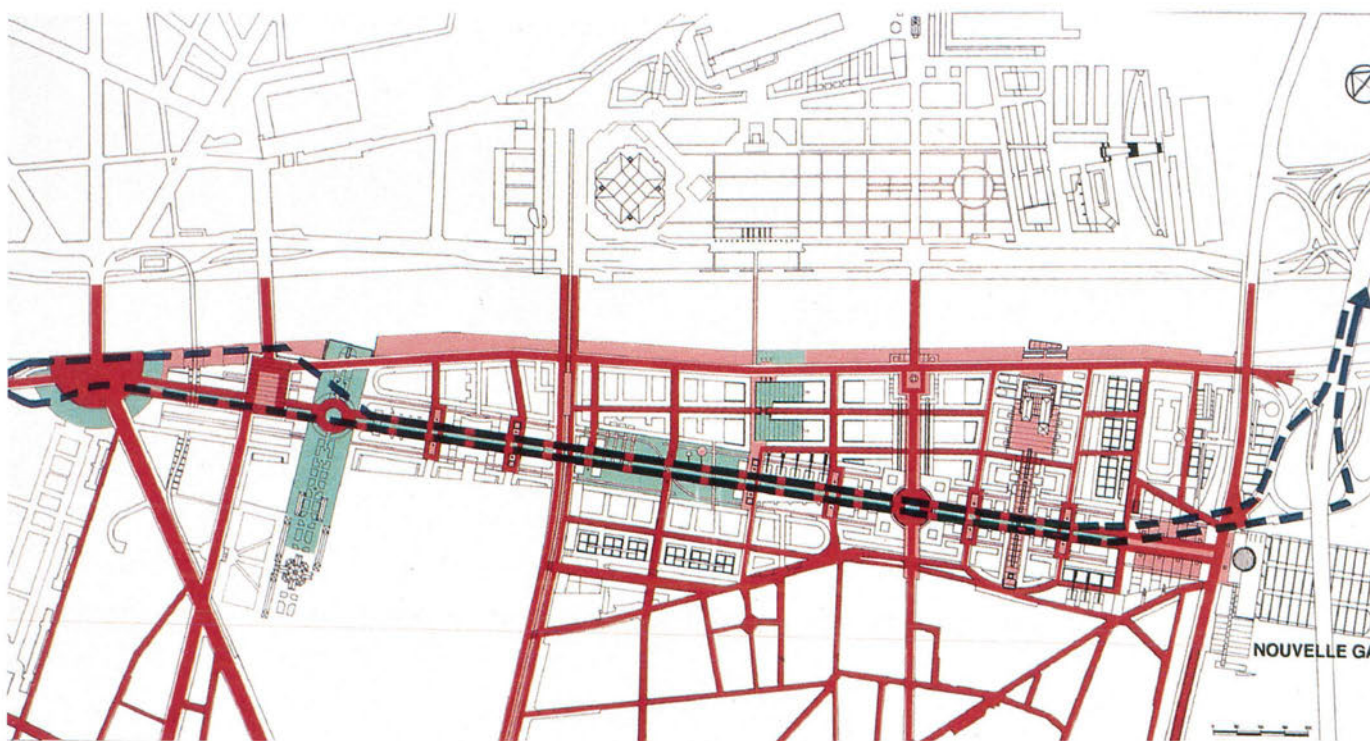
Les Grands moulins de Paris,
 transformés en lieu d'exposition
 et de commerce, sont enchâssés
 dans un réseau de canaux au
 cœur d'un quartier destiné à
 l'habitation.

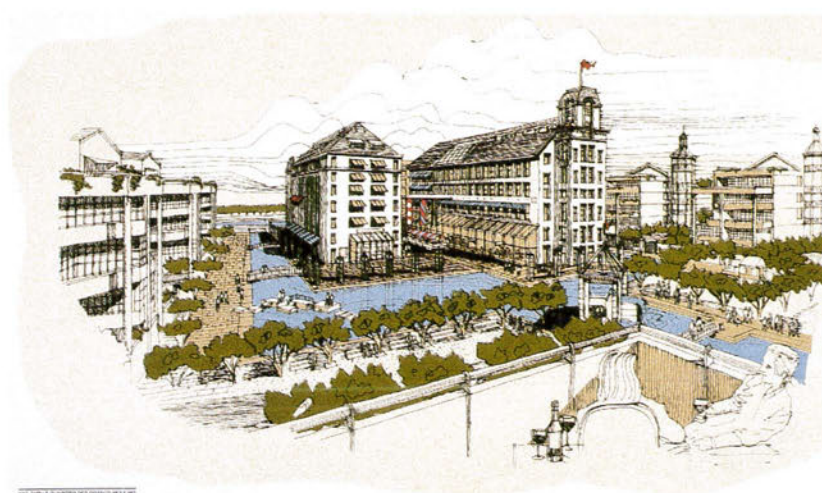
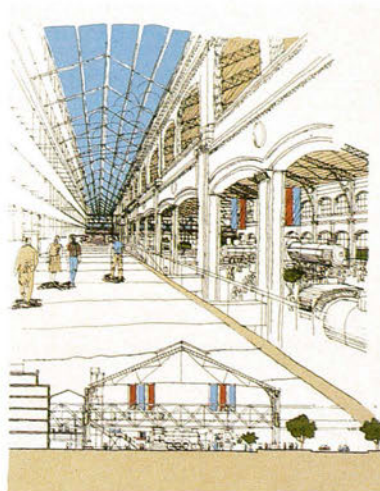
La place Masséna, à proximité
 de la nouvelle gare, sera l'axe
 d'un quartier d'affaires.

Afin de libérer du trafic automo-
 bile de transit l'avenue nouvelle
 et les rives de la Seine, il sera
 créé une voie rapide automobile
 en sous-sol de l'avenue nouvelle.

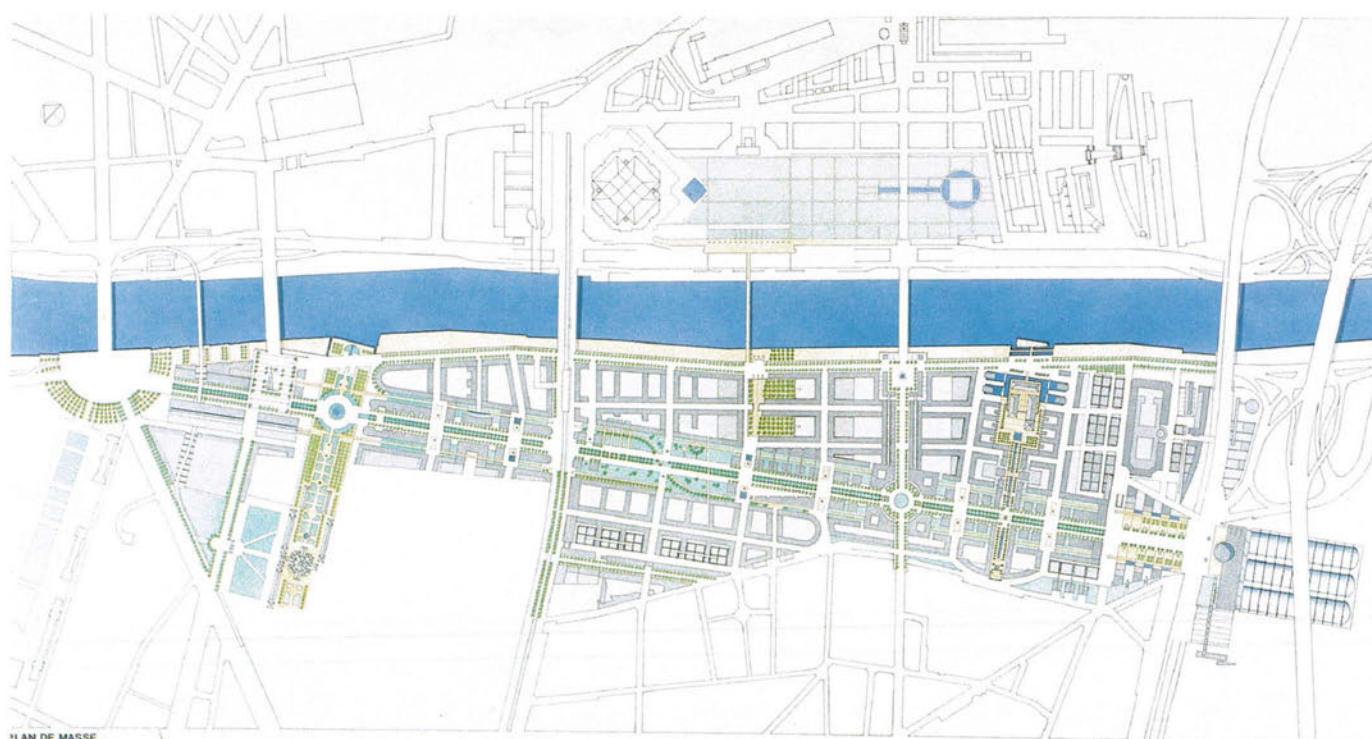
Il en résultera un nouveau
 quartier dense qui se qualifiera
 par l'équilibre de ses vides
 (places, rues, avenues), et de ses
 masses qui s'inscriront dans un
 prolongement d'échelle, d'esprit
 et d'écriture affirmant la conti-
 nuité et la modernité de Paris.

J.-P. V., 1988





PLAN DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT



PLAN DE MASSE





SEINE RIVE GAUCHE
IMAGE ET PAYSAGE

PROPOSITIONS EN PERSPECTIVE

«Qu'est-ce donc qu'habiter une ville. Eh bien, cela commence peut être par un paysage.»¹

La question du paysage se posait à l'évidence, dès le départ des études de Seine rive gauche, plus nettement encore que pour la plupart des projets d'aménagement parisiens. La présence de la Seine qui borde l'opération sur 2 700 m fait que les réalisations futures seront perçues globalement et à distance. Elles viendront de plus s'inscrire dans la succession des façades prestigieuses ou familières de Paris sur son fleuve. Des quartiers nouveaux s'ouvriront à 1 500 m de Notre-Dame, après le Quartier latin, la grande composition moderne de la faculté des sciences et le Jardin des Plantes, à hauteur de la gare d'Austerlitz et de la Salpêtrière, face aux grandes réalisations de Bercy.

La vision depuis la Seine avait bien sûr été une préoccupation majeure des projets établis pour l'Exposition universelle de 1989, puis pour les jeux Olympiques de 1992 ; ces deux grandes manifestations cherchaient en effet à s'afficher sur le fleuve. Les réflexions ont cependant pris en compte assez tôt une autre façade, celle tournée vers les voies ferrées et, au-delà, vers le 13^e arrondissement.

La poursuite des études a conduit à préciser et à élargir les questions relatives au paysage. Les orientations d'urbanisme retenues lors de l'engagement officiel, par le Conseil de Paris, de la procédure préalable à l'opération d'aménagement (délibération de mars 1988) font quasiment toutes directement référence au paysage. Elles évoquent en effet :

- l'ambition d'une conception à grande échelle ;
- la façade sur la Seine, «élément le plus apparent [...] et partie très prestigieuse des réalisations» ;
- le traitement des espaces publics, qui doit éviter «l'écueil d'une opposition entre espaces nobles sur le fleuve et espaces arrières» ;
- les liaisons à développer vers Bercy et vers le 13^e arrondissement ; la passerelle joignant Tolbiac au parc de Bercy est mentionnée comme un élément très attractif.

La première orientation présentée alors, relative aux programmes à réaliser renvoie elle aussi à la question du paysage, de l'ambiance des quartiers nouveaux, en affirmant la volonté de créer un grand pôle tertiaire fort, mais en refusant la cité d'affaires : il s'agit «de trouver un juste équilibre entre l'habitat, les équipements, les bureaux et les activités».

Enfin, un autre enjeu important du projet est la réunion des éléments de paysage disparates qui l'entourent : les espaces ouverts et les grandes compositions autour de la Seine, les bureaux proches de la gare de Lyon, les tissus anciens et denses du 13^e arrondissement et les ouvrages routiers à la limite d'Ivry.

PARIS COMME REFERENCE

L'élaboration du projet s'est fondée sur une référence privilégiée : Paris.

Le mélange serré des différentes catégories d'habitation et d'activités que l'on retrouve dans de nombreux quartiers apparaît comme un exemple qu'il faut restituer, dans des dispositions nouvelles.

Certaines des qualités spatiales de la capitale sont également des sources d'inspiration : les rapports entre perspectives, monuments, ensembles construits plus ordinaires et trame végétale ; l'agrément dû au contraste entre, d'une part, les espaces libres très variés par leur taille et leur traitement (voies, promenades, esplanades, jardins) et, d'autre part, les masses bâties à forte densité.

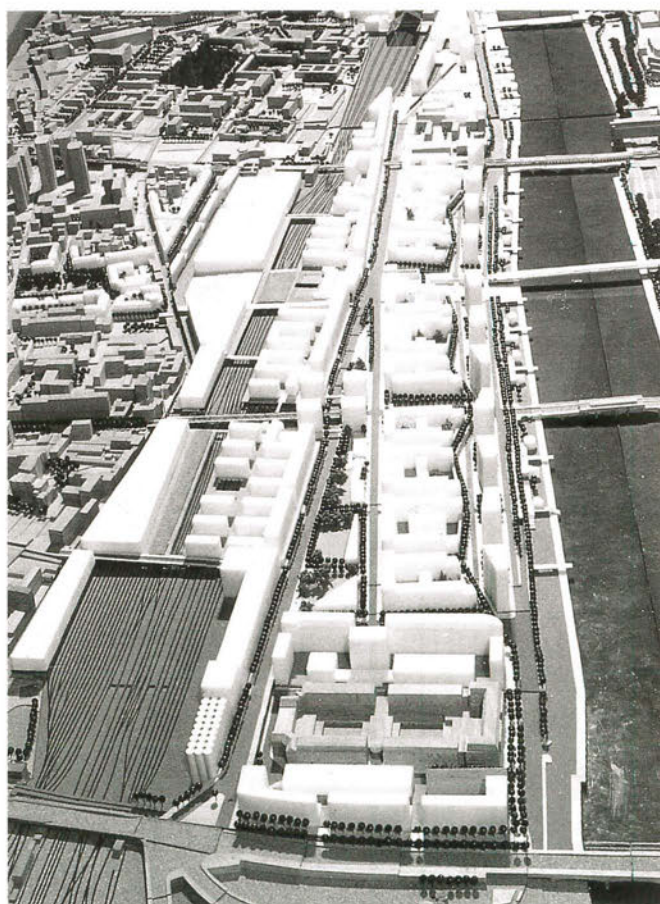
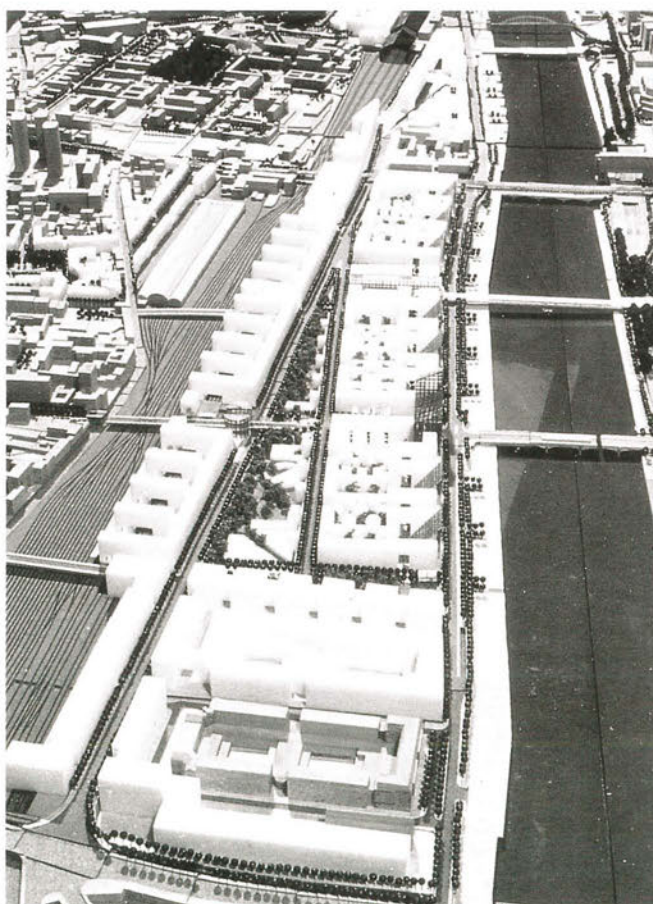
Cela ne veut pas dire que toutes les composantes du projet doivent s'attacher à reproduire des traits existants de Paris. Certains seraient inappropriés comme modèles pour l'urbanisme d'aujourd'hui ; c'est le cas des types d'îlots, de parcelles et d'immeubles issus de la période haussmannienne. De même, l'observation des effets de l'automobile conduit à rechercher des solutions différentes limitant la présence des véhicules dans les espaces publics et les aménagements d'aspect trop routier.

1. Augustin Berque, «Les mille naissances du paysage», *Paysages photographiques*, Hazan, 1989.



Les quais en activité,
les emprises ferro-
viaires et la silhouette
du 13^e arrondis-
sement, vus depuis
Bercy

Etudes APUR 1988.
Variantes de façade
sur Seine et de fran-
chissement encore
partiel des voies
ferrées



LE RÔLE DES TRACÉS

Les grands tracés, décrits dans le chapitre précédent, charpentent le projet d'aménagement et jouent un rôle déterminant dans la formation du paysage, tant pour sa perception depuis l'intérieur des quartiers qu'en vision lointaine.

Ainsi, le traitement proposé pour les quais prolonge une image célèbre de Paris, celle du parcours le plus évident qui traverse la ville en longeant la Seine, entre les lignes d'arbres. Ce parcours est magnifié grâce à la promenade sur le quai haut et à la voie dénivelée placée au-dessous, qui réduit les nuisances du trafic automobile en surface et l'importance de la chaussée.

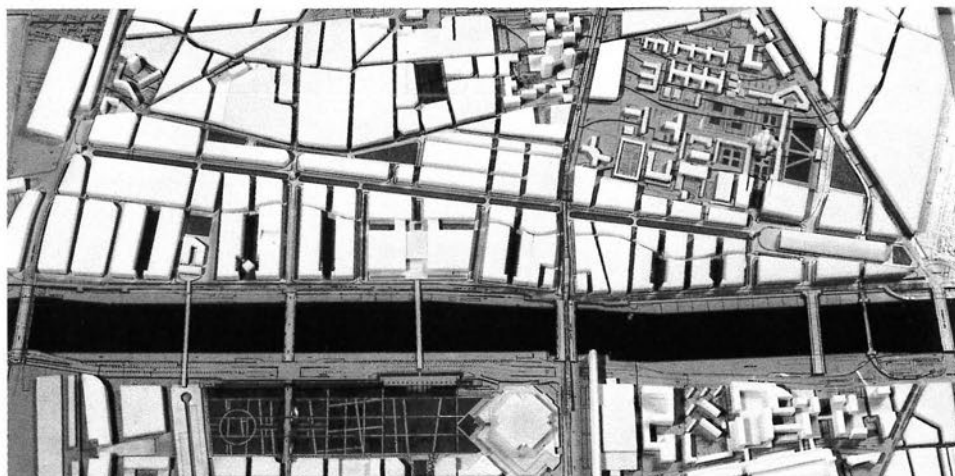
La nouvelle avenue, édifiée au-dessus des emprises ferroviaires, permet avec l'ensemble des espaces publics qui en partent, d'effacer la coupure des voies ferrées et de rétablir la continuité des liaisons entre le 13^e arrondissement et la Seine. La lourde contrainte due au chemin de fer est ainsi levée par la création d'un lieu particulier, central pour le projet.

L'avenue produit également une nouvelle géographie. Sa position surélevée par rapport au quai et à la rue du Chevaleret génère une double descente et crée deux sites très différents. Côté Seine, le grand triangle incliné délimité par l'avenue et le quai forme un espace exceptionnel ouvert sur le fleuve. Côté 13^e arrondissement, un espace en creux plus intime est constitué de part et d'autre de la rue du Chevaleret.

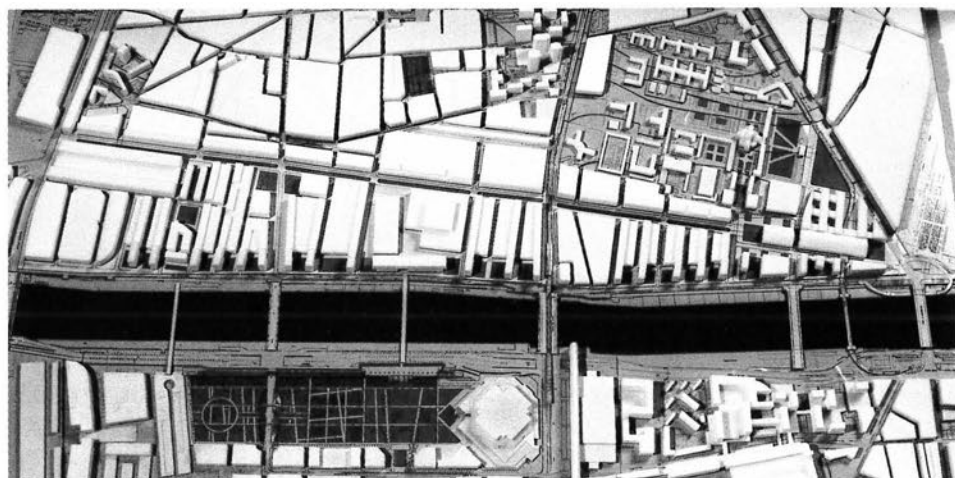
Mais tous les tracés, majeurs ou plus modestes, ont de nombreuses conséquences sur le paysage ; la situation des voies, leur direction, leur largeur et leur traitement définissent les perspectives, conditionnent la perception des architectures et influent sur la disposition des programmes.

LA RÉPARTITION DES FONCTIONS

La répartition dans l'espace des différentes fonctions — habitat, équipements, bureaux, activités — est une composante importante de l'ambiance et du paysage. L'objectif est ici de



Etudes APUR début 1989. Etablissement du tracé de l'avenue avec l'emplacement de la Très grande bibliothèque et variantes sur le traitement en profondeur entre Seine et avenue (espacements, hauteurs et frontalité)



concilier un pôle de bureaux puissant et des quartiers vivants et diversifiés. Pour y parvenir, un principe simple a été retenu : les programmes tertiaires sont localisés essentiellement sur les deux rives de l'avenue, au-dessus des infrastructures ferroviaires. Les logements, eux, sont placés surtout en bordure du fleuve et au contact des quartiers existants du 13^e arrondissement. Ce choix renforce l'agrément des logements ; il leur réserve des espaces en pleine terre, et leur évite la superposition avec le fer. Bureaux et locaux d'activités sont également disposés autour des lieux où le trafic et les échanges sont les plus intenses (gare d'Austerlitz, rue de Tolbiac, boulevards Vincent-Auriol et Masséna) ; ils peuvent ainsi venir protéger les logements des nuisances.

Le pôle tertiaire s'affirme de part et d'autre du grand tracé de l'avenue. Il ne se présente pas comme un ensemble monolithique qui couperait les quartiers d'habitation ; il garde une largeur limitée et reste assez aisément franchissable. La présence de commerces et services à rez-de-chaussée y apporte une animation, même au-delà des

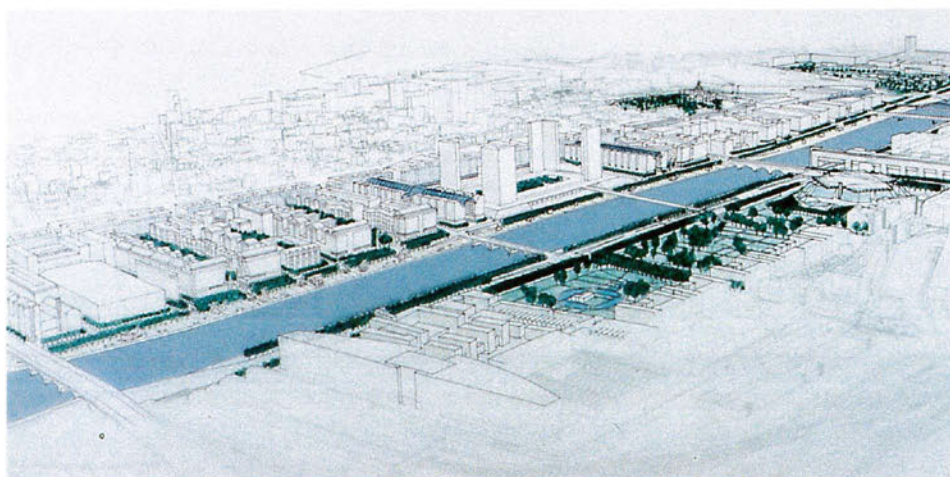
heures de travail. De nombreux grands équipements viennent en outre interrompre la continuité des immeubles de bureaux (gare, Bibliothèque de France, université, etc.).

LE PANORAMA DEPUIS LE FLEUVE

C'est à partir de l'ample ouverture du lit de la Seine que se découvre l'image du projet.

Entre la silhouette chahutée des quartiers existants, à l'arrière-plan, et la grande ligne horizontale de la berge, plusieurs séquences se distinguent nettement, de l'ouest vers l'est. Elles forment une façade composite traduisant la diversité des fonctions de la ville.

La grande halle de la gare, remise en valeur, apparaît face au pont Charles-de-Gaulle ; elle est traversée par la voie, passant en viaduc au-dessus des quais SNCF, qui prolonge le boulevard Saint-Marcel jusqu'à la Seine. La halle est largement dégagée sur les grands axes de voirie : elle s'ouvre à l'ouest sur un nouveau parvis dégagé par la



Etudes APUR fin 1989. Variante du traitement de la façade sur Seine : proposition d'une hauteur régulière des immeubles et alternative d'une ponctuation de l'alignement par des bâtiments élevés

démolition des bâtiments administratifs bordant actuellement la place Valhubert ; à l'est, elle donne sur une place haute ouvrant également sur la Salpêtrière.

La Bibliothèque de France, face à la passerelle venant du parc de Bercy, apparaît comme le monument majeur de l'ensemble du secteur. Sa vaste terrasse, à la fois socle et place, domine les quais et forme le centre des futurs quartiers. Ses axes de composition étendent sur la rive gauche la géométrie rectangulaire qui relie le parc de Bercy, le Palais omnisports et le Ministère des Finances. Ses quatre tours, hautes de 100 m, traversent l'étagement des constructions qui grimpent sur les collines du 13^e arrondissement.

En amont, un autre lieu singulier se développe perpendiculairement à la Seine, à partir des bâtiments des Grands moulins de Paris (qui ont annoncé leur intention de se réimplanter sur un autre site). Il est envisagé de réhabiliter trois de ces bâtiments, pour y accueillir des équipements éducatifs et culturels (Cité des arts graphiques, ateliers d'artistes...). Avec le nouveau jardin attenant, suivi d'autres équipements publics, c'est tout un espace animé et attractif qui est ainsi créé ; il se prolonge jusqu'à l'université située de l'autre côté de l'avenue.

Plus loin, l'entrée de Paris est signifiée par l'opposition entre l'espace ouvert et planté qui entoure l'échangeur du boulevard périphérique et les volumes construits de part et d'autre du boulevard Masséna. Après l'ouvrage routier apparaissent les nouvelles opérations d'Ivry le long de la Seine.

Entre ces événements, les autres espaces libres et volumes bâtis forment un tissu urbain plus « commun » mais qui doit créer des continuités à la mesure de la grande dimension du site.

LA PERCEPTION	Le parti d'aménagement
DE LA	proposé crée une succes-
PROFONDEUR	sion de «strates» hori-
	zontales qui font lire à

distance l'épaisseur des nouveaux quartiers, perpendiculairement à la Seine.

Au premier plan, la berge basse forme une longue marche plane et profonde au-dessus de l'eau. Cette assise continue est découpée par les ponts et ponctuée par les installations irrégulières, permanentes et temporaires, liées à la navigation et aux loisirs. Les lignes de grands arbres et les murs de quais avec leurs rampes et leurs escaliers délimitent le fond de la berge.

Au second plan viennent les façades des bâtiments bordant le quai haut. Elles ne sont pas édifiées comme un écran frontal. Au contraire, une perméabilité impor-

tante a été recherchée pour développer les liaisons entre le projet et le fleuve, ménager l'ensoleillement au moins partiel des quais et limiter l'ampleur des volumes à contre-jour. Dans ce cadre, plusieurs options très différentes ont été envisagées au cours des études de l'APUR : une série de «plots», disposés dans l'espace planté d'arbres d'un quai très élargi ; une suite d'îlots ouverts, laissant voir par de grandes «portes» des jardins intérieurs ; une alternance entre des immeubles en poue et des espaces en recul, limités par des façades secondaires ; un système de douze bâtiments-refends saillants élevés, jalonnant autant d'espaces particuliers entourés de volumes plus bas.

Si certaines de ces hypothèses proposaient des volumes plus élevés, scandant la façade sur la Seine, la hauteur de ces constructions ne dépassait pas 40 à 50 m, s'éloignant ainsi des tours suggérées par plusieurs architectes consultés en 1988 et 1989 (voir les fiches p.94 à p.97 et p.123 à p.135).

La décision de garder une hauteur modérée, laissant jaillir seulement les tours de la Bibliothèque de France, a finalement conduit à retenir une disposition originale : le long du quai, les bâtiments de premier rang sont limités à 24 m (huit niveaux). Ce maximum s'élève ensuite progressivement pour atteindre, le long de l'avenue, 35 m, c'est-à-dire 43 m au-dessus du niveau du quai². Le plafond incliné ainsi défini accentue la pente entre quai et avenue et met en évidence une «cinquième façade» formée par les terrasses, couvertures et superstructures des volumes construits.

Ainsi, les immeubles bordant le quai dépassent peu la cime des grands arbres ; leur impact perçu depuis l'autre rive est limité. Les couronnements des immeubles situés en arrière-plan apparaissent au-dessus des premiers ; ils montent jusqu'à la ligne horizontale haute formée par les sommets des bâtiments entourant l'avenue ; cette ligne n'est dominée que par la silhouette des quartiers existants dont émergent les tours des secteurs Dunois et Italie et de la Bibliothèque de France. Cet effet de superposition est interrompu au voisinage de la gare d'Austerlitz et autour du boulevard Masséna où une hauteur maximale de 35 m est autorisée en façade sur la Seine.

De l'autre côté de l'avenue, le plafond des constructions redescend pour atteindre

24 m environ en bordure de la rue du Chevaleret, élargie et plantée, qui fait la suture avec les quartiers existants.

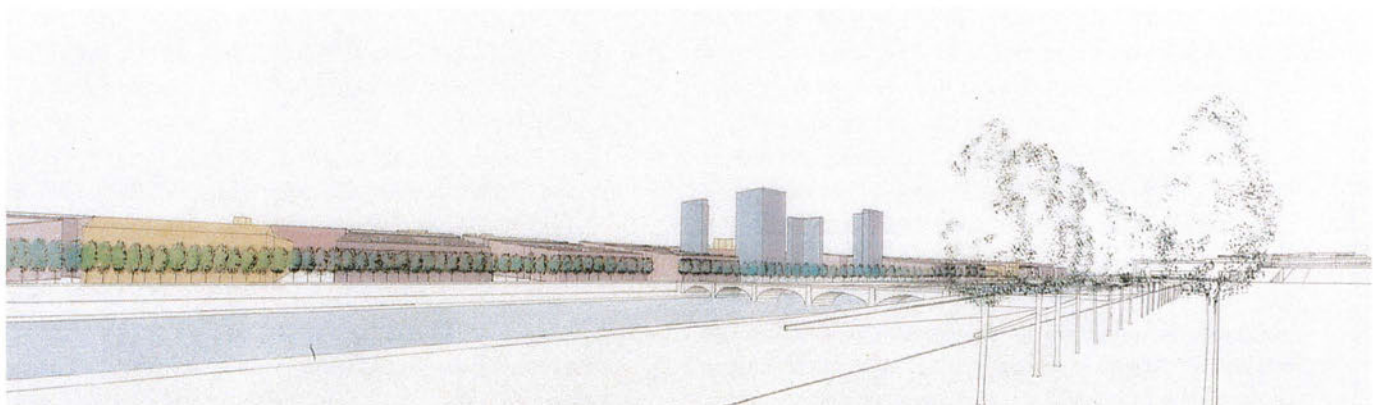
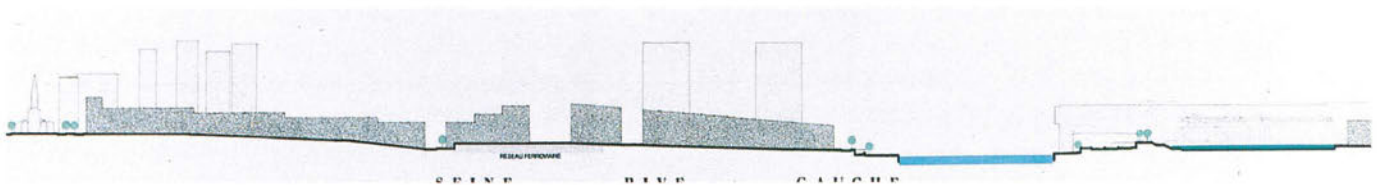
2. Cette hauteur correspond à la limite IGH (immeubles de grande hauteur) pour les bureaux, en permettant un dernier étage largement dimensionné.



Illustration du projet.
Vue aérienne depuis
Ivry dans l'axe de
l'avenue

Coupe sur le projet et
le site de la Seine

L'épannelage en
pente découvert
depuis la terrasse du
parc de Bercy



UNE GRANDE
RICHESSSE
D'ESPACES ET
D'AMBIANCES

Le paysage est tout
autant perçu depuis
l'intérieur des quartiers.
La mutation de Seine
rive gauche entraîne, à

cet égard, des changements considérables.

Les emprises ferroviaires vont disparaître à l'œil de l'observateur. Les modifications des niveaux des rues et la nouvelle organisation des quartiers exigent la suppression du viaduc de Tolbiac et celle des bâtiments des frigos (91, quai de la Gare) occupés par des artistes dont le relogement est prévu dans les Grands moulins ; la rue Watt sera également entièrement couverte.

Le nouveau paysage englobe cependant plusieurs ensembles bâtis conservés, avec les voies qui les entourent : immeubles des XIX^e et XX^e siècles groupés en amont du pont de Bercy, autour des rues de Fulton, Giffard et de Bellièvre ; témoignages industriels des Grands moulins et de la SUDAC ; hôtels d'activités récents du quai de la Gare et de la rue Jean-Baptiste Berlier.

Une caractéristique importante du projet est d'offrir une gamme très riche d'espaces publics, différents par leurs dimensions et leurs ambiances. Les plus vastes et les plus remarquables d'entre eux ont été évoqués ci-dessus : les quais hauts et bas, l'avenue, les places de part et d'autre de la gare, la terrasse de la Bibliothèque de France, le nouveau jardin, proche des Grands moulins, avec les équipements qui l'entourent. D'autres espaces verts doivent y être ajoutés : le square Marie-Curie agrandi, près de la gare, mais aussi ceux qui sont situés tout près de l'opération bien qu'en dehors de ses limites administratives et dont bénéficieront les habitants et les usagers futurs ; les jardins de la Salpêtrière, le Jardin des Plantes, le square Héloïse et Abelard et, sur la rive droite, le parc de Bercy à 250 m à peine de la bibliothèque, à l'autre extrémité de la passerelle.

Une autre composante importante du projet est la création d'une série de nouvelles liaisons entre le 13^e arrondissement et la Seine, dont certaines prolongent les rues existantes (rues Clisson, Charcot et de Domrémy). Ces parcours rejoignent l'avenue puis descendent en pente douce, vers la Seine. Ils peuvent faire l'objet de traitements divers : voies plantées, jardins ou espaces paysagers plus libres tirant parti de la déclivité. Leur ambiance varie aussi avec la hauteur des constructions : le long de l'avenue, les programmes de bureaux plus élevés et resserrés produisent un effet minéral ; en s'approchant de la rive, les bâtiments s'abaissent, l'ambiance devient plus lumineuse et plus amène.

D'autres voies publiques, parallèles au fleuve, recourent également les zones bâties. Elles peuvent jouer des perspectives sur les tours et les vides de la Bibliothèque de France.

L'idée a été également évoquée pour certaines des liaisons de créer des galeries et des passages couverts à forte animation commerciale, notamment de part et d'autre de la Bibliothèque et autour de la rue de Tolbiac.

D'IMPORTANTES
POSSIBILITES
D'INVENTION

Les documents réglementaires — le PAZ (Plan d'aménagement de zone) et son règlement — tra-

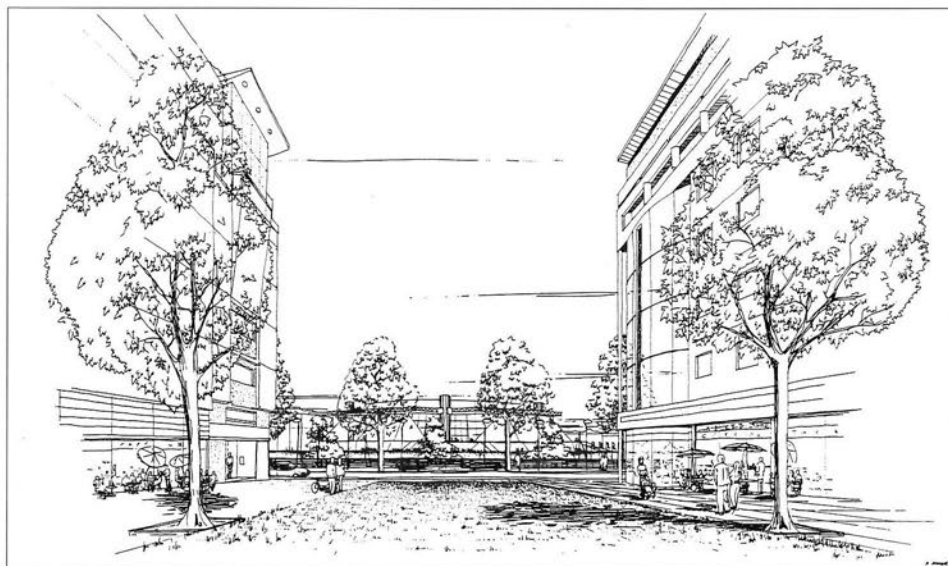
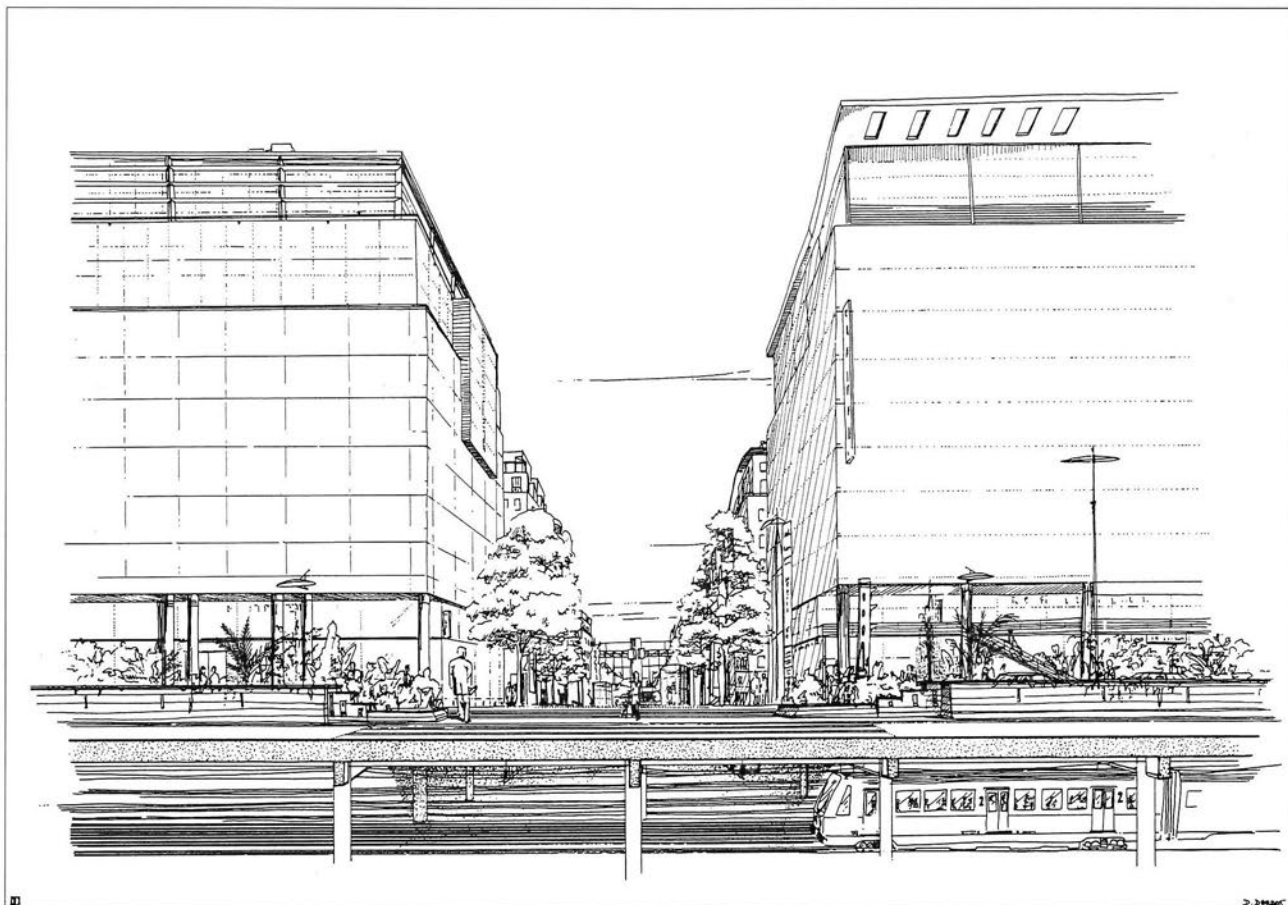
duisent ce projet de paysage. A ce stade des études et pour un territoire aussi vaste, ils ne peuvent en fixer toutes les composantes.

Ainsi, pour les voies publiques, les grands tracés sont fixés, comme ceux des principales liaisons entre la Seine et le 13^e arrondissement. Mais pour toute une partie des voies nouvelles qui recoupent les ensembles bâtis, localisations et profils restent à définir. L'ensemble des traitements doit également être précisé.

De la même façon, les hauteurs maximales des constructions sont précisément limitées par des côtes altimétriques absolues, indépendantes des variations des niveaux de sol. Les enveloppes inclinées depuis l'avenue vers les quais et vers la rue du Chevaleret sont déterminées par de grandes lignes horizontales hautes et basses en limite de ces voies.

Entre les bâtiments, des règles de prospect simples ont été retenues. Elles préservent dans tous les cas la qualité d'éclairement des logements. Pour les locaux d'activités et les bureaux, ces règles sont un peu moins restrictives, de façon à permettre, autour des grands espaces ouverts, des proportions plus resserrées entre largeurs des voies et hauteurs des façades, comme dans certains quartiers anciens de Paris.

Le paysage des futurs quartiers est ainsi ébauché. Les thèmes en sont donnés, mais bien des variations restent à imaginer. Des questions importantes doivent encore être approfondies : les abords de la Bibliothèque de France et de la gare, la conception des quais, de l'avenue et de l'ensemble des espaces publics, le découpage des terrains, la répartition précise des programmes, etc. ; elles appellent de nouvelles études urbaines. Beaucoup doit encore être inventé avant d'aboutir aux traitements et aux architectures qui assureront la mise au point effective de l'image esquissée.



Simulation du paysage le long d'une voie descendant depuis l'avenue vers la Seine, dans l'axe du Palais omnisports de Paris-Bercy

L'image du haut fait apparaître une vue en coupe sur l'avenue et le domaine couvert de la SNCF

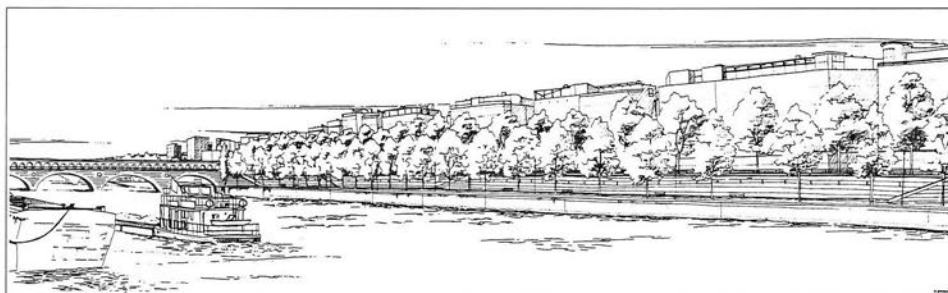


Image des quais de la Seine sans les Magasins généraux

ENTRE CIEL ET FER

D A V I D

Tolbiac planque. Comme
Nestor Burma son héros

local. Les convois de marchandises hésitent sur un aiguillage. Les tas de sable semblent immobiles sur le quai, prêts à faire la plage. La rue Watt s'obscurcit peu à peu. Les bâtiments des Moulins de Paris paraissent enfarinés dans la ouate. Vapeur, brume, brouillard, farine, sables à peine mouvants, les fantômes de Tolbiac attendent les grues, résignés. L'hiver dernier, les rares passants, pressés par le froid, traversaient le pont de Tolbiac surveillant les silhouettes lointaines. En cette fin d'été, ils peuvent se transformer en curieux et marquer un temps d'arrêt devant l'étrangeté de ce lieu d'arrière-Seine : un des derniers paysages de grande dimension où le terrain semble exister pour lui-même dans son rapport au ciel, aux ouvrages d'art, aux frondaisons et aux quelques bâtiments hétérodoxes regroupés çà et là. Un «background» pour cinéastes, clips, photographes, dessinateurs et autres imagiers qui semble ignorer qu'à deux ponts de là on a déjà dessiné son avenir et que, quelques ponts plus loin, on décide de son futur immédiat.

Car l'histoire s'est accélérée. Après maintes consultations, un projet de voies et d'infrastructures s'est imposé automne 89, un grand équipement s'est dessiné hiver 90, et un plan réglementaire a été voté la session suivante. Quinze ans minimum de chantiers s'annoncent. Enfants gâtés du trop vide, les terrains de Tolbiac vont bientôt affronter le trop plein et le trop plans.

Au moment des décisions ultimes, l'heure est aussi au doute : quelle allure aura cette nouvelle rive gauche ? Quel paysage se substituera au site actuel largement inconnu, aujourd'hui, des parisiens ? Quelle est la capacité des règlements urbanistiques et constructifs à produire une ou des images d'ensemble du site reconstruit ? Questions théoriques — qu'est-ce qui produit *in fine* un paysage urbain ? — et questions pratiques — les procédures utilisées correspondent-elles aux ambitions affichées ? — s'enchaînent inéluctablement.

M A N G I N

VUES DE SEINE

Mais examinons tout
d'abord les grandes

caractéristiques du paysage à venir à travers ses éléments les plus définis. Sur Seine, le projet est cadré par les trois ponts, points de vue privilégiés qui permettront de saisir un paysage cerné prioritairement par la triangulation Ministère des Finances, Bibliothèque de France, Centre du vin (Cap Val). Les implantations et les hauteurs similaires des deux immeubles de la rive de Bercy créent, avec le fleuve, la grande composition que suscitent les quatre tours de la Bibliothèque. Cette composition se trouve d'autant plus accentuée que les quatre cornières qui la composent désignent elles-mêmes une centralité. Vue des ponts et des berges d'en face, à l'échelle des vues lointaines et monumentales, l'affaire paraît réglée au propre comme au figuré. Les variations des hauteurs d'immeubles sur quai, largement inférieures au tiers des tours de la bibliothèque seront d'autant plus secondaires que, vus à contre-jour, les immeubles risquent peu de porter ombre à la bibliothèque, dont les cornières pourront capter d'autres orientations. On peut alors comprendre pourquoi les études demandées lors de la dernière consultation se sont avérées, à notre avis, peu productives : c'est sans doute que l'affaire était déjà jouée vue du front de Seine. Soumises à la seule vision axonométrique frontale, vues d'un ULM surplombant Bercy, les variations volumétriques sur le thème du continu ou du discontinu (Dominique Perrault), de plus ou moins fragmentaire (Christian de Portzamparc) ou ordonnancé sur la Seine (Jean-Paul Viguier et Jean-François Jodry, Michel Corajoud et Pierre Gangnet) ou sur la Bibliothèque (Claude Vasconi) ne pouvaient relever souvent que du discours académique sur l'ordre et le désordre sans préciser les vues réelles ni varier les points de vue sur l'ensemble du projet. En somme, vu de la Seine, le paysage se sera constitué dans la tradition parisienne et étatique, à partir de l'implantation d'un grand équipement en bord de fleuve.

Mais la Seine n'est pas que cette vue de bateau-mouche. C'est aussi sa présence vue ou ressentie en rive et à l'intérieur même des quartiers. Un paysage urbain est un

échange complexe entre les endroits d'où l'on voit, d'où l'on est vu, et d'où l'on sait qu'on pourra voir. Il permet des reconstitutions mentales d'une partie de la ville. On n'y voit pas la carte, mais on peut tenter de s'orienter. Il ne se confond pas forcément avec les points les plus hauts de la ville. Pour illustrer le propos, on pourrait prendre l'exemple de la terrasse du journal *Libération*, près de la République. C'est sans doute l'un des paysages les plus complets et complexes de Paris, or il surplombe à peine les immeubles voisins. On y saisit tout à la fois les tracés historiques qui mènent au fleuve, les coupoles et les silhouettes des grands monuments, la topographie de l'ancien méandre parisien, et le tissu urbain immédiat : où se mêlent familièrement toitures de zinc gris pâle et pots de cheminées couleur grès céramique. Un endroit où l'on est aussi bien que d'où l'on voit. Cette double dimension nous paraît constitutive d'un paysage urbain si l'on ne veut pas se limiter à une dimension touristique, monumentale ou autocratique. Les «alta plana» de Venise et les terrasses de villes méditerranéennes en sont d'autres illustrations. Vues proches et lointaines, vues de voisinage et de voyageurs donnent le sentiment d'être de la ville.

Dans le projet Tolbiac, cette question semble posée et résolue par la proposition de créer un gabarit incliné (insuffisamment sans doute pour être perceptible d'en face) qui permettrait aux immeubles de bureaux et d'habitations (mais ont-ils les mêmes caractéristiques ?) d'habiter les superstruc-

tures, et donc d'avoir la présence de la Seine à partir des immeubles. Cette proposition suppose de réconcilier les architectes avec le ciel, et que promoteurs, gérants et copropriétaires fassent preuve d'un esprit d'innovation dans leur gestion immobilière. On peut parier que la règle n'y suffira pas, mais que certaines exceptions heureuses verront le jour.

QUELLE AVENUE ?

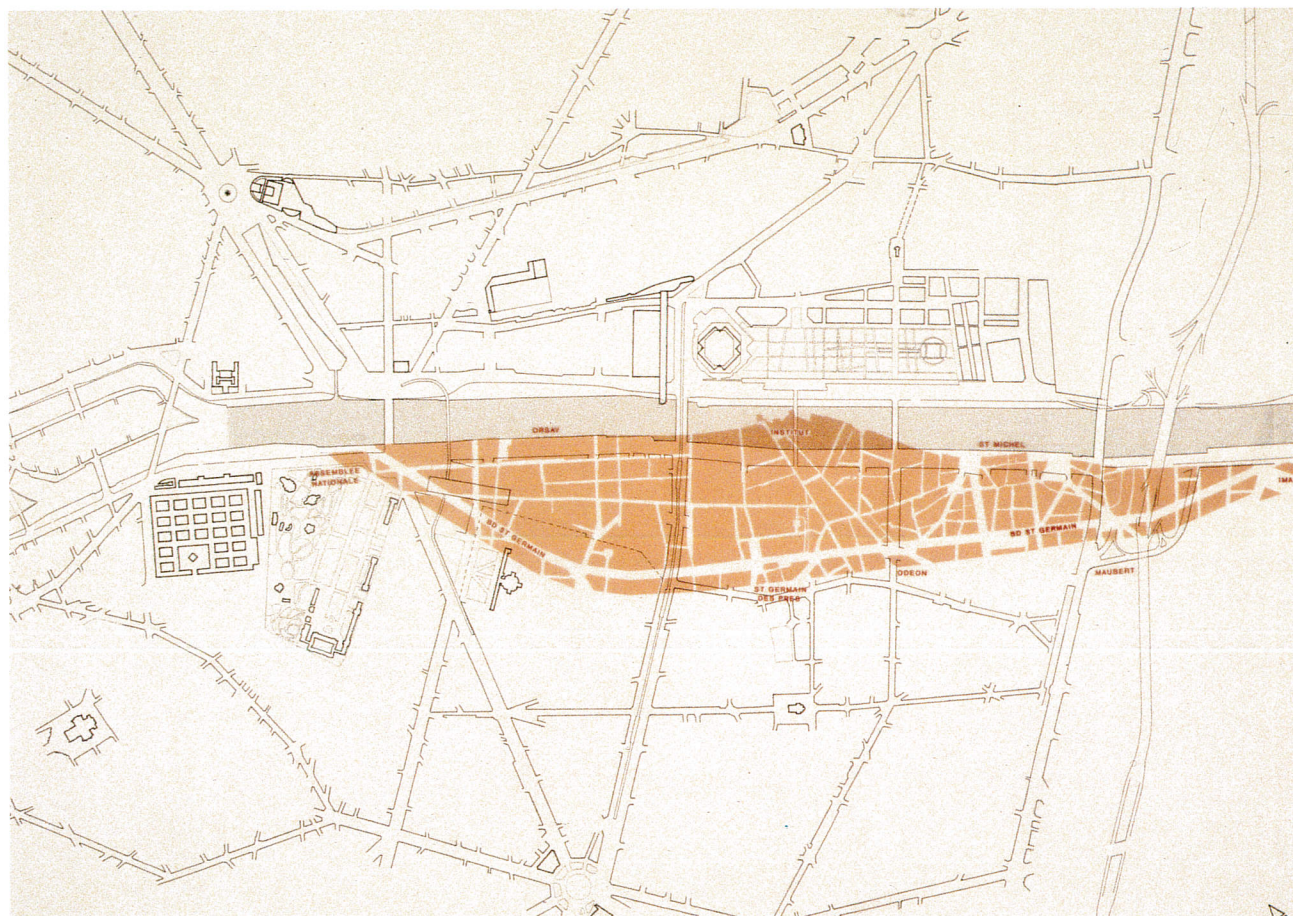
La vue depuis le fleuve n'est que la façade de Tolbiac dans la continuité parisienne des monuments sur la Seine. Elle n'est cependant que la partie émergée du site avec l'iceberg de la Bibliothèque de France.

Si Tolbiac a aujourd'hui, et peut-être demain, un caractère spécifique, c'est davantage dans la géographie qu'il faut le rechercher, c'est-à-dire dans la profondeur de cet hinterland ferroviaire, piémont de la colline de Tolbiac, accès et arrière de ville qui va devenir l'épine dorsale du projet à venir. La véritable nouvelle perspective offerte par le projet actuel se situe sur la nouvelle avenue issue d'Austerlitz, menant au périphérique et au-delà si Dieu lui prête vie. Le projet actuel prévoit une avenue large de 40 m distribuant des rues montant depuis la Seine avec un gabarit d'immeubles de 24 m à 35 m de hauteur. Ce réseau est construit à la manière du fameux projet de couverture des voies d'accès de Central Station à Manhattan. Dans une première phase, l'avenue devra parcourir jusqu'au périphérique une longueur de deux kilomètres et demi.

Travelling photographique sur site-projet



superposé au plan du
secteur Seine rive
gauche.
Cette superposition
révèle l'ampleur du
paysage traité





La gare d'Austerlitz
entre la Seine et la
Salpêtrière



Le site découvert
depuis l'hinterland,
duquel émergent les
Grands moulins de
Paris



Quarante mètres de large, deux kilomètres et demi de long. Sur le papier, cette avenue est historiquement une nouvelle composition majeure, aussi importante pour le devenir de la capitale et de la banlieue sud-est que celle qui, depuis 1670 s'est développée à partir de l'axe est-ouest du Louvre, affranchie des enceintes.

La solution retenue a donc le mérite de la clarté et de l'ambition. Elle assure à l'urbaniste la continuité au niveau de la voirie automobile et piétonnière entre quartiers d'Italie, Chevaleret, Tolbiac et la Seine ; elle évite l'urbanisation sur dalles de la Défense, du front de Seine ou, plus proche, des dalles de Choisy. Certes, (et c'est sans doute pour cela que cette solution a mis du temps à émerger), cette grande infrastructure superposée au réseau ferroviaire suppose la disparition du pont de Tolbiac comme point de vue mythique et dominant du site à partir du débouché de la rue de Tolbiac : là où la ville fait le grand écart avec le fleuve, surplombe la rue du Chevaleret, et où le paysage, embrassant au plus large, est le plus saisissant. A un grand écart de 180° de vision, avec vue sur l'arrière-Seine, va se substituer un grand axe. Et c'est sans doute, avec la disparition de l'entrée de Paris vue des trains, le changement fondamental qui va s'opérer en matière de paysage urbain.

En prenant pour fait acquis et positif la proposition, un certain nombre d'interrogations demeurent dans l'état

actuel du projet dont la mise au point urbanistique et les mises en œuvre architecturales devront apporter des réponses. Elles concernent les dimensions, les compositions secondaires, le profil et le caractère de la nouvelle avenue. Comparativement, signalons que les avenues des Champs-Élysées, de la Grande-Armée et de Neuilly ont des largeurs de 70 m, et le jardin des Champs-Élysées de 280 m. Les séquences successives sont interrompues elles-mêmes par des ronds-points comme celui des Champs-Élysées (de 80 m de diamètre) ou celui de l'Etoile (de 242 m de diamètre). On pourrait évidemment comparer avec le boulevard Voltaire de la République à la Nation — dont la largeur est plus étroite. Cependant, là aussi, des compositions mineures redistribuent l'avenue et le réseau primaire parisien. Aussi peut-on s'interroger sur l'effet réel, excepté la composition sur la chapelle de la Salpêtrière, des espaces verts triangulaires entre l'avenue et la Seine qui semblent concerner davantage des échappées vers la Seine et les voies secondaires que la structuration de l'avenue elle-même.

Le dessin de l'espace public reste une interrogation. Sa largeur relative, le rôle de la Bibliothèque de France sur l'avenue, la mise en scène de la halle d'Austerlitz, l'implantation de nombreux bureaux et équipements, la difficulté de résoudre la question des plantations sur une telle infrastructure peuvent s'avérer comme autant de facteurs



particuliers qui peuvent faire de cette avenue un lieu atypique de par son artificialité même ou une avenue minérale comme Park Avenue derrière Central Station qui n'est pas la plus dynamique des avenues de Manhattan. Or c'est cela qu'on attend de la nouvelle avenue (avenue Watt ?) : électrifier le nouveau quartier.

ENTRE AVENUE Cette circonspection
ET FLEUVE qu'impose le projet de
l'avenue dans son état

actuel peut aussi s'appliquer au tracé des voies secondaires transversales et longitudinales entre avenue et fleuve. Mais si, en ce qui concerne l'avenue, c'est sans doute de l'ordre de la mise en forme architecturale de l'ouvrage construit sur les voies ferrées que doivent venir les réponses complémentaires, l'absence dès le dessin urbanistique d'un projet précis de réseau secondaire, de dimension des îlots ou des blocs, des lots et des parcelles, pose des questions de méthode sur la relation entre découpages viaires et parcellaires et le paysage à venir que la seule mise en forme ne pourra résoudre. Même si les terrains de Tolbiac seront pratiquement intégralement libérés, ils n'en deviennent pas pour autant des terrains libres mais plutôt des «terrains libéraux», dans le sens où ils seront soumis à l'enchère économique qui répartit, redivise et hiérarchise la valeur du sol. Comme le montre l'évolution des grilles américaines, et Manhattan en particulier, les différences de localisation (aux angles des avenues, au centre des blocs, près des rivières ou des stations de transport...) et d'orientation font évoluer rapidement densités, distributions et réglementations. Autant dire qu'il ne peut y avoir de tracés naïvement égalitaires : les grilles orthogonales suscitent des croisées, lieux de nouvelles centralités et donc de pression immobilière forte qui détermine l'évolution de la silhouette de la ville. Aussi, vouloir influencer le caractère de certaines voies suppose des intentions sur la dimension des lots et leurs orientations. De la même manière, le phasage est un autre paramètre déterminant dans la mise en œuvre et l'évolution du projet. D'ores et déjà, le lancement ici et là de certains programmes en front de Seine (hôtels industriels, bureaux, et bien sûr Bibliothèque de France) laisse penser que la réalisation s'effectuera par strates parallèles en partant du fleuve, avant même que les ouvrages d'art en bordure du fleuve ou sur les voies ferrées ne soient réalisés. Cette tradition bien parisienne du «coup parti» risque sans doute ici d'entamer la cohérence initiale. Tant mieux, diront certains. Dommage, dirons-nous, car la réalisation d'un profil d'urbanisation cohérent, sur Seine comme sur rail, est la seule garantie d'une intelligence partagée d'un projet qui, par son ampleur, pose des questions que l'on retrouvera dans les autres entrées ferroviaires de Paris. Mais «les

coups partis, c'est aussi les bâtiments préexistants. Vus sous l'angle du «grand paysage», les bâtiments industriels entre pont de Tolbiac et pont National constituent le premier ensemble bâti du site. Ils ne doivent pas seulement être évalués individuellement comme des témoignages d'archéologie industrielle, mais aussi pour leur effet de masse. Si l'on retient l'analyse de Taylor sur l'émergence du «skyline» de Manhattan¹ comme «l'effet d'agglomération de bâtiments hétérogènes» devenu symbole de la ville tertiaire contemporaine, l'effet de groupe de bâtiments, vu de l'hinterland de Tolbiac, correspond bien à cette définition d'un des skylines historiques de Paris.

Pour tous ces points en suspension, l'heure de vérité approche. La lisibilité du projet, la cohérence dont il se réclame, seront vite évalués à travers le premier des paysages qui va succéder au site actuel : celui des chantiers, métaphores privilégiées du paysage urbain, «works in process» par excellence de la ville. Parlera-t-on bientôt du chantier de Tolbiac ou des chantiers de Tolbiac ? C'est dans cette ordonnance des tâches et des métiers, des machines et des hommes, que tout un chacun pourra évaluer si les évidences qui ont arrêté les choix ont une réalité suffisamment forte pour conduire le chemin des grues vers les directions voulues. Sinon, c'est la méthode même d'élaboration des projets urbains parisiens qu'il faudra remettre en chantier.

D. M.

1. Taylor (W), «New York et l'origine du skyline : la cité moderne comme forme et comme symbole», *Urbi III*, mars 1980.

LA BIBLIOTHEQUE DE FRANCE

D O M I N I Q U E P E R R A U L T

UN LIEU PLUTOT QU'UN BATIMENT

Les «grands projets» du président de la République actuellement réalisés sont tous accrochés à un site, à une histoire, en un mot à un lieu. La Bibliothèque de France s'installe sur une friche industrielle, en bord de Seine dans l'est parisien, et constitue le point de départ d'une restructuration totale de toute cette partie du 13^e arrondissement.

L'institution porte en elle une part de grandeur et une part de générosité ; si l'on se réfère à l'histoire urbaine des grands monuments qui ont été les signes fondateurs de l'avancée de la ville vers de nouveaux territoires, le plus large don qu'il est possible de faire à Paris consiste aujourd'hui à offrir de l'espace, du vide, en un mot : un lieu ouvert, libre, émouvant.

Ainsi, l'énorme bâtiment, pressenti avec emphase et contorsions architecturales à l'appui, se transforme en un travail sur le vide, luxe absolu dans la ville, proposant l'immatérialité, le non-ostentatoire, à l'histoire de France. Ce contexte génère le concept du projet.

UNE PLACE POUR PARIS. UNE BIBLIO- THEQUE POUR LA FRANCE

Un lieu initiatique et non un bâtiment monstre croisé entre temple et supermarché. Un lieu de référence pour l'est parisien.

Un lieu qui s'inscrit dans la continuité de la succession des grands vides accrochés à la Seine, tels la place de la Concorde, le Champ-de-Mars, les Invalides.

Ainsi, le site du fleuve Seine devient majeur avec la mise en œuvre de cette place ; la colline du 13^e arrondissement s'ouvre sur la Seine en se détournant de la honte des tristes tours des portes de Choisy et d'Ivry.

Opération salvatrice, rédemption du lieu, l'institution installe sa générosité, la Bibliothèque de France son rayonnement.

Espace libre et ouvert à l'échelle de la capitale, hori-

zontalité, la Bibliothèque de France déploie toute son ampleur au travers de ses quatre balises, tenseurs de la plaque, verticalité, définissant un volume virtuel qui cristallise toute sa magie, sa présence et sa poésie.

UN LIEU SYMBOLIQUE

Avec ses tours d'angles comme quatre livres ouverts se faisant face et qui délimitent un lieu symbolique, la Bibliothèque de France, lieu mythique, marque sa présence et son identité à l'échelle de la ville par le réglage de ses quatre coins.

Ces balises urbaines mettent en valeur le livre avec un mode d'occupation aléatoire des tours qui se présente comme une accumulation du savoir, d'une connaissance jamais achevée, d'une sédimentation lente mais permanente.

Autres métaphores complémentaires, qu'elles se nomment tours des livres, ou silos, ou étagères immenses aux rayonnages innombrables, ou labyrinthes verticaux, l'ensemble de ces images sans ambiguïté converge vers une identité forte de ces objets architecturaux.

L'installation d'une place fonde la notion de disponibilité du Trésor, les tours ont permis de le repérer et de l'identifier comme culturel. L'espace public offrira le contact physique, direct et naturel entre l'institution sacrée et l'homme de la rue.

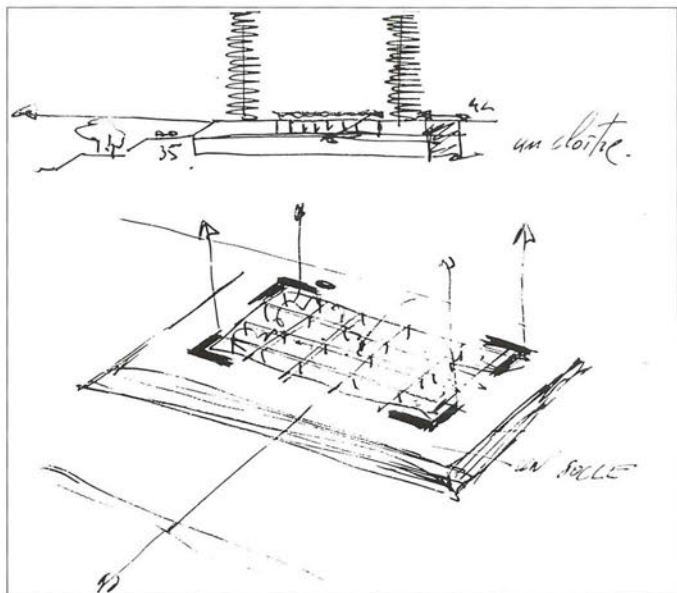
L'incrustation d'un jardin achève la mise en place symbolique du projet, en offrant un lieu de calme à l'abri des nuisances de la ville.

Tel un cloître, cet espace serein favorisera la méditation et l'épanouissement du travail intellectuel.

UN LIEU MAGIQUE

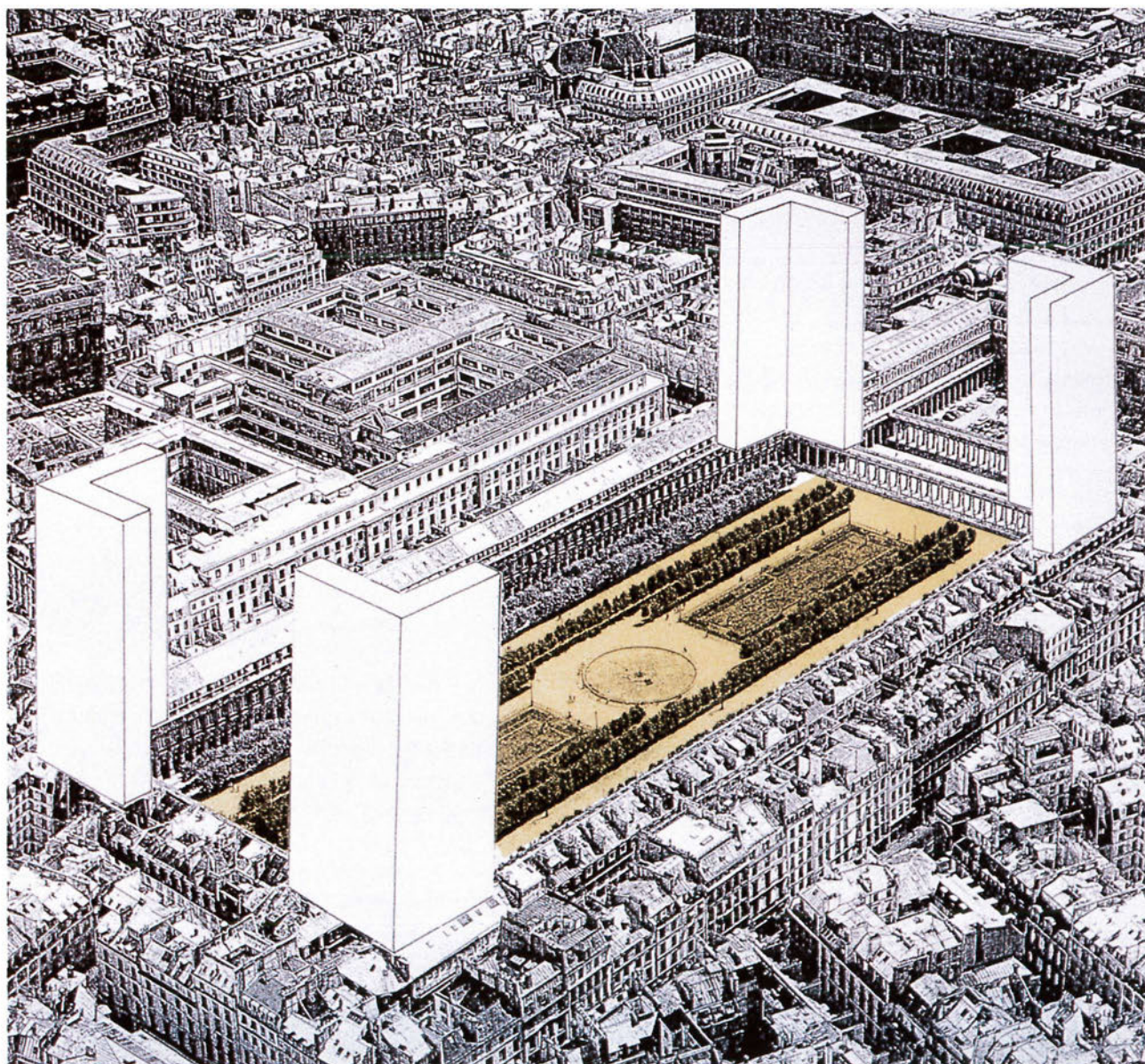
Ce projet est une pièce d'art urbain, une installation minimaliste, le «less is more» de l'émotion, où les objets et leurs matières ne sont rien sans les lumières qui les transcendent.

Tours, étuis de verre, avec double peau et filtres solaires multipliant les reflets, amplifiant les ombres :



Dessins d'étude

Les tours de la Bibliothèque de France, posées sur le Palais-Royal, illustrent ce que doit ce nouveau monument à la tradition parisienne



magie absolue de la diffraction de la lumière au travers de ces prismes cristallins.

Nature décalée, avec un jardin dont on ne voit émerger que la frondaison des arbres. «Une mer d'arbres, un moutonnement de feuillages.» Une promenade initiatique sur les passerelles lancées au travers des branches entre ciel et terre. Enfin, la protection douce du sous-bois, ses odeurs et ses bruissements, les retrouvailles avec soi, un autre monde.

Vision nocturne : un halo de lumière émanant du jardin et de la ceinture de service, sertira la Bibliothèque de France.

Propagation d'une lumière diaphane à l'intérieur des tours de verre, pour atteindre des points culminants qui scintilleront, tels quatre phares-balises.

Cette lumière liquide se répandra sur la place tandis que les tours se refléteront dans la Seine.

UN LIEU URBAIN Quoi de plus urbain,
de plus public qu'une
place piétonne ?

Le parti-pris de créer un vide préserve l'avenir du quartier tout en orientant son développement et tout en donnant de fortes exigences architecturales, comme nous l'enseigne la composition des grandes places parisiennes.

Une place est un espace bordé : un système de constructions continues — alliant porches, passages couverts, et une hauteur de couronnement formant ligne d'horizon — ceinturent l'espace public ; ce cadre fait office de «fond de scène» et non de «Front de Seine». Il pourra accueillir des écritures architecturales diverses et variées, avec comme seule règle leur volonté commune d'accompagner, sans allégeance, le rayonnement urbain de l'institution.

UN LIEU Du parvis de l'entrée
DE LECTURE principale ouvrant large-
ment sur le fleuve, on
trouve l'accueil général situé entre Seine et jardin.

Venant de la station du RER, on convergera vers cet accueil unique et global, au travers du jardin, en passant sur les passerelles dans des arbres.

En contact direct avec le quartier, le niveau d'accueil et d'animation est essentiel pour l'intensité de la vie publique de la Bibliothèque de France.

Tout ce réseau est tissé pour amener le lecteur, novice ou initié, vers le cœur de l'édifice, vers des lieux protégés et protecteurs.

Parcours initiatique allant du bruit vers le silence, de l'information de consommation à celle de sélection, une promenade qui plonge le lecteur dans un voyage exploratoire au sein du savoir de l'humanité.

Autour de ce jardin, les bibliothèques thématiques

(actualité, son/image, étude, recherche) s'organisent sur plusieurs mezzanines dans un volume de grande hauteur.

Entièrement vitrés, côté nature, ces espaces de lecture à géométrie variable sont alimentés sur leur périmètre externe par un réseau d'équipements ; ceux-ci, offrant efficacement aux lecteurs tous les services techniques du monde moderne, sont éclairés naturellement sur toute leur longueur par une faille zénithale.

Le système de desserte des bibliothèques ne pourrait pas vivre sans ses liaisons avec les tours qui rassemblent les magasins et les services administratifs, suivant un ordre changeant, s'adaptant en temps réel à l'évolution de la bibliothéconomie.

Ces notions de qualité et d'efficacité du service nous semblent fondamentales, car elles encouragent le lecteur à développer son intérêt et sa passion pour la «chose écrite».

UN LIEU CAPABLE Reliant les tours entre
D'ÉVOLUTION elles, un réseau de
services de circulation
réservé au chemin des livres et au personnel innervé
toutes les activités de la Bibliothèque de France.

Cette configuration en ceinture confirme les potentialités de souplesse et d'adaptation du projet : la flexibilité des branchements de tous types et en tous points. Cette voie de desserte interne rassemble toutes les technologies, toutes les circulations spécifiques d'usage ou de sécurité, ainsi que tous les locaux annexes.

SOUPLE, Tels sont les maîtres
FLEXIBLE, mots qui ont présidé à
A GEOMETRIE l'élaboration fonction-
VARIABLE nelle du projet.

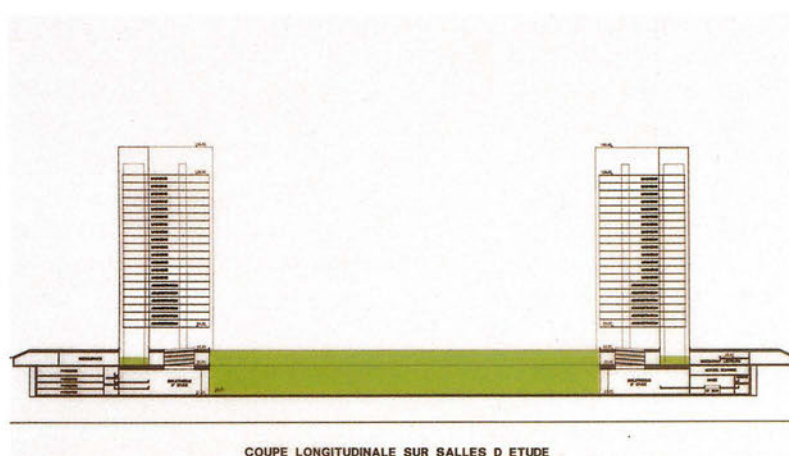
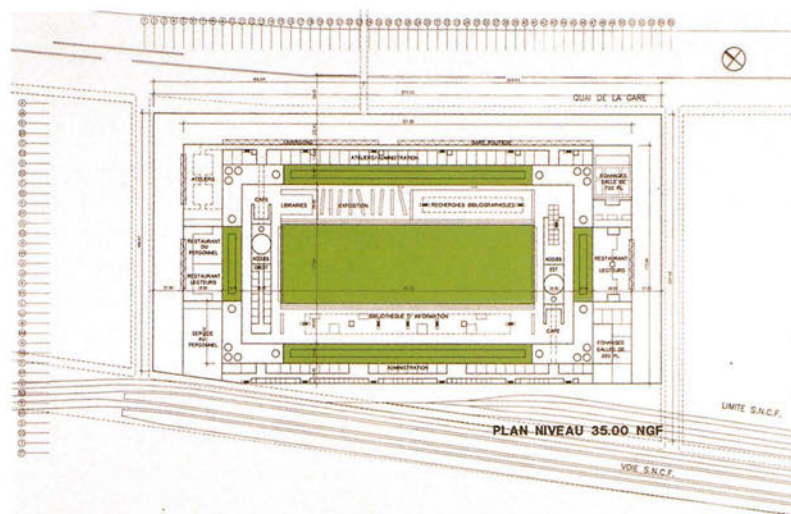
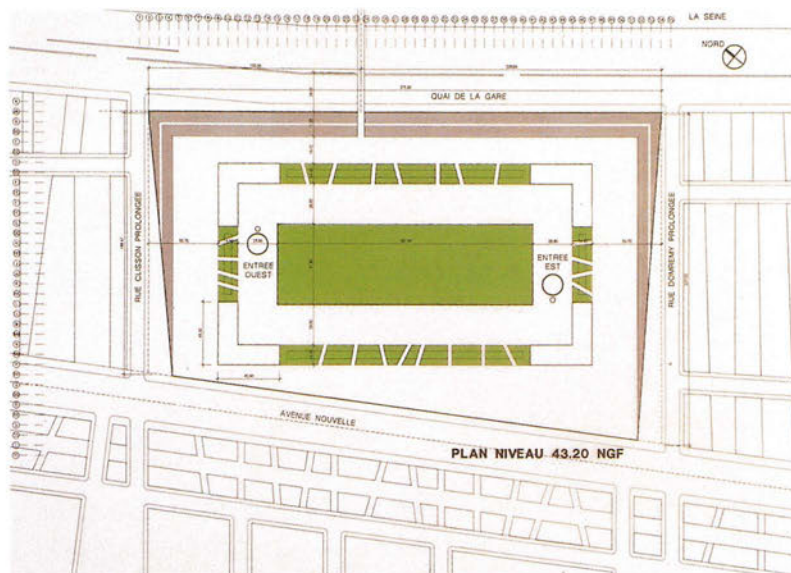
Evolution en cours
de programmation, en cours de chantier ou en cours d'exploitation, l'organisation, simple, claire et rationnelle entre tours et plateaux garantit l'efficacité et la réalité des principes d'adaptabilité.

On peut faire croître, de façon très conséquente, la quantité de mètres carrés proposée avec l'annexion des espaces périphériques à la ceinture de service, ou bien la faire décroître en diminuant la densité d'occupation des tours, ou encore en supprimant des niveaux.

De même, la «modularité» des espaces de lecture offre des potentialités d'évolution en multipliant les mezzanines, ou tout simplement en les supprimant.

L'ensemble de ces réglages et leur facilité de mise en œuvre garantissent le strict respect du programme, tant en surface qu'en altimétrie, et ouvrent la porte au dialogue constructif avec le maître d'ouvrage et les utilisateurs.

D. P.



Plan masse

Plan au niveau de l'accueil

Coupe sur les salles d'études

UNE VILLE DU XXI^e SIECLE

J O S E P H

B E L M O N T

L'aménagement de la rive gauche de la Seine a posé un grand nombre de problèmes liés à sa dimension (considérable), à sa situation (à quelques centaines de mètres de Notre-Dame) et à sa programmation (multifonctionnelle).

Mais le véritable enjeu de cette opération est d'un autre ordre et concerne sa nature même : quelle ville faut-il construire à cet emplacement ?

Or, il règne en ce domaine le plus grand désarroi, et la profusion des recherches, des idées, des hypothèses, des réflexions, des expériences menées sur le thème de la ville masque en réalité un vide théorique à peu près complet en matière d'urbanisme.

Pour y voir plus clair, il est souhaitable d'adopter deux types d'approches, l'une axée sur l'aménagement urbain, qui est d'ordre politique et concerne l'organisation invisible de la ville, et l'autre axée sur la composition urbaine, qui est d'ordre architectural et concerne les formes apparentes de la ville.

On a souvent confondu ces deux démarches, que recouvre de façon très ambiguë le terme français d'urbanisme : trop de villes ont été construites comme des monuments, trop de quartiers comme des villes. C'est donc en raisonnant à ces deux niveaux de l'aménagement urbain d'une part, et de la composition urbaine d'autre part, que seront formulées les idées qui suivent.

Les villes du futur se caractériseront par une «recomposition» sur elles-mêmes des anciennes cités, grâce à des réseaux de communication révolutionnaires se superposant aux réseaux traditionnels. Ces villes seront faites d'une constante dialectique entre des communautés rappelant les villages anciens et des centres urbains rappelant des villes d'autrefois.

Dans le cas du secteur Seine rive gauche, il s'agit de créer un nouveau centre s'ajoutant à ceux déjà existants à Paris (Champs-Élysées, Montparnasse, Opéra, Montmartre).

Dans cette optique, il faut éviter de raisonner la rive

gauche de la Seine comme un simple prolongement du 13^e arrondissement : ce secteur doit être relié à la rive droite pour constituer un seul et même pôle, fédéré par la Seine et regroupant le parc de Bercy, le Palais omnisports, le Centre culturel américain, le Ministère des Finances, la grande Bibliothèque et tous les équipements collectifs du futur quartier.

Bien entendu, ces équipements doivent se combiner avec des logements, des bureaux et des activités pour constituer un tissu urbain complexe et vivant.

En outre, ce nouveau pôle doit être raisonné à l'échelle de la région parisienne, et il est souhaitable de le relier, au-delà du boulevard périphérique, à un futur centre à créer vers Ivry et Vitry. Seule cette organisation bipolaire permettra à la ville de Paris de franchir ses frontières traditionnelles : l'ensemble Etoile-Défense en constitue un bel exemple et il doit se prolonger par d'autres aménagements du même type (reliant Tolbiac à Ivry, la gare du Nord à la plaine Saint-Denis, la ZAC Citroën aux terrains de Renault).

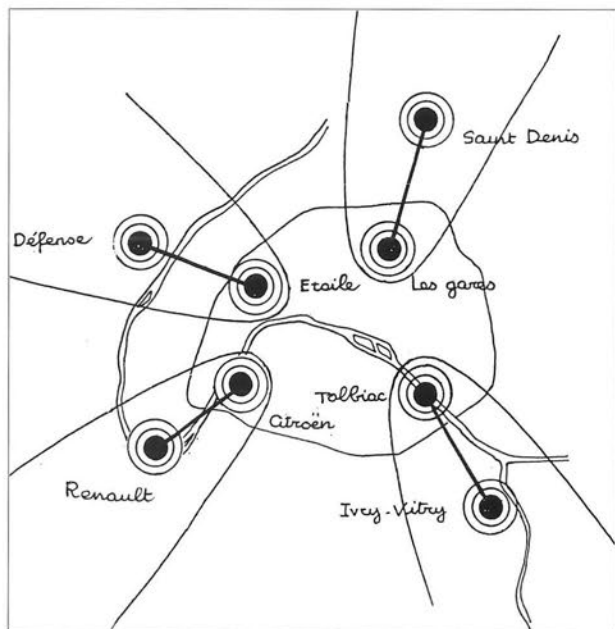
C'est à partir de ces ensembles à deux têtes que pourra ensuite se développer et se réorganiser la banlieue parisienne.

C'est dire l'importance du secteur Seine rive gauche à l'échelle du quartier, à celle de Paris et à celle de la région.

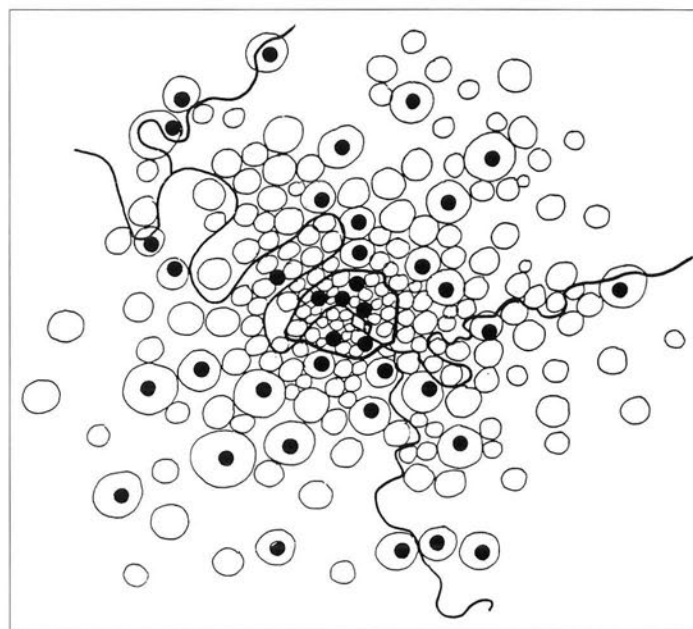
Redescendons à présent au niveau de la composition urbaine, c'est-à-dire à celui de l'urbanisme formel.

Les villes du futur se caractériseront par des fragments urbains dialoguant entre eux, et à la limite avec la ville entière. Elles se différencieront ainsi des villes hiérarchisées de l'ère baroque (dont tous les éléments se reliaient les uns aux autres jusqu'à une dominante) et des villes autonomes de l'ère moderne (dont chaque élément ignorait son environnement dans un univers sans dominante).

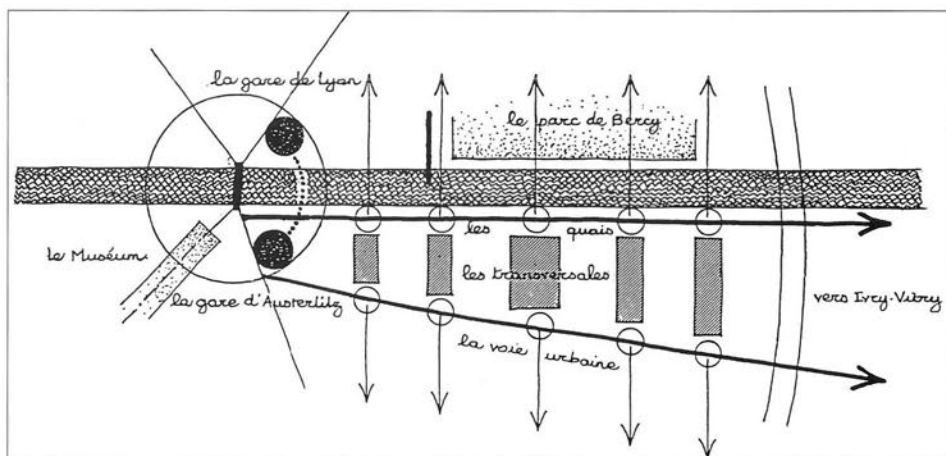
Ces fragments de villes se relieront de façon subtile, en correspondance ou en tension les uns avec les autres.



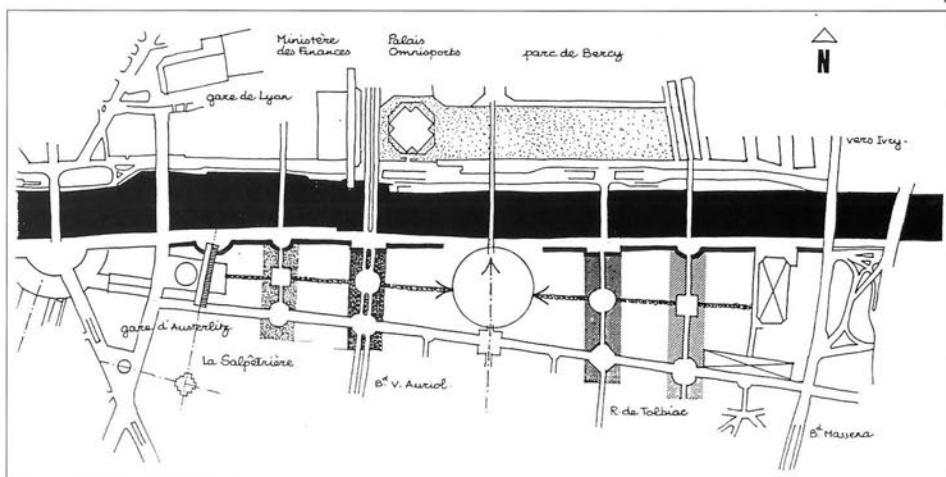
1



2



3



4

1. Les développements multipolaires actuels et futurs reliant Paris et la banlieue

2. La ville, dialectique entre communautés et centres urbains

3. Les futurs quartiers, organisation générale et liaisons

4. Une image possible des futurs quartiers établie à partir d'une nouvelle ordonnance : des grandes portes en façade sur la Seine ; des places dans la profondeur entre quai et nouvelle avenue

Ces schémas sont extraits de la plaquette établie par Joseph Belmont en mars 1989 pour présenter les conclusions du groupe de travail qu'il a animé. Ils sont antérieurs au choix du projet de la Bibliothèque de France.

Dans le cas présent, tous les éléments du futur pôle urbain seront fédérés par la Seine, et les plus importants d'entre eux (la bibliothèque, le parc de Bercy, le Ministère des Finances, le Palais omnisports) dialogueront par-dessus la ville.

Cette ville sera constituée par des fragments plus petits, abritant les communautés citées plus haut et reliés par une grande avenue au sud et par un quai monumental au nord.

Ces communautés s'organiseront autour de rues couvertes ou de cours-jardins, qui leur donneront leur cohérence et leur identité. Elles se regrouperont de part et d'autre de la bibliothèque afin de former, sur la rive gauche, un ensemble monumental.

Un tel parti implique un traitement particulièrement bien étudié de l'avenue et du quai.

L'avenue a été prévue dans la tradition haussmannienne : elle sera constituée par une grande perspective couronnée d'un côté par le magnifique hall de la gare d'Austerlitz et prolongée de l'autre vers la banlieue est.

Le dessin du quai devra concilier le charme de la promenade le long de la Seine avec la monumentalité indispensable dans une telle opération.

Pourquoi ne pas imaginer le long du fleuve une nouvelle ordonnance qui dépasse l'échelle de la fenêtre (caractérisant le XVIII^e siècle) et celle de l'immeuble (caractérisant le XIX^e siècle) pour devenir une immense sculpture habitée regroupant de vastes jardins et de grandes portes monumentales au devant des façades du quai.

Ce serait l'occasion de donner à ce pôle urbain une image tout à fait nouvelle, à l'échelle de notre époque.

C'est en respectant ces deux approches, l'une structurelle et l'autre formelles que le secteur Seine rive gauche pourra devenir un témoignage de notre temps et constituer une expérience audacieuse alliant convivialité et monumentalité.

J. B.

Joseph Belmont, président de la Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, a animé, début 1989, un groupe de travail sur Tolbiac réunissant : Michel Autheman, Jacques Michel, Jean-Louis Subileau et Bertrand Warnier, avec la collaboration de Jacques Frémiot et Nathan Starkman.

CONSULTATIONS 1989

En septembre 1989, le maire de Paris demande à l'architecte de la Bibliothèque de France d'exprimer sa perception de l'ensemble urbain qui entourera son projet. En octobre, cinq équipes de concepteurs sont consultées par l'APUR, en liaison avec la Direction de l'aménagement urbain. Les options d'aménagement sont alors en grande partie déterminées :

- le tracé des voies organisées à partir des quais et de l'avenue au-dessus du chemin de fer, avec de multiples descentes ouvrant les quartiers vers la Seine ;
- le programme et sa répartition par fonctions (environ 900 000 mètres carrés de bureaux, 500 000 de logements, 300 000 d'équipements, commerces et activités) ;
- le projet de la Bibliothèque de France.

Des questions essentielles demeurent cependant. Afin d'y répondre, il est demandé aux concepteurs de formuler «leur vision du paysage urbain à organiser entre la rive droite de la Seine et les ensembles existant à l'arrière-plan du projet». Les données techniques sont simplifiées pour ne pas polariser la réflexion. Les réponses souhaitées concernent notamment : l'implantation des types de programmes, la qualification des espaces libres, les dispositions des bâtiments, les hauteurs des constructions et les rapports avec les grandes composantes du site : la Seine, l'avenue nouvelle, la Bibliothèque de France, la gare d'Austerlitz. Les propositions confirment de nombreuses options retenues, notamment les tracés, et diffèrent surtout par la monumentalité du projet d'ensemble. Un séminaire permet de discuter les options proposées et de cerner les thèmes des études à poursuivre sur le paysage de Seine rive gauche.



1989



Périmètre du PAZ

OPTIONS D'AMENAGEMENT 1989-1990

Au long des études, de très nombreux choix décisifs pour le paysage futur ont été opérés. Ceux dont les conséquences paraissent les plus aisément perceptibles concernent sans doute les bâtiments marquants, qu'il s'agisse d'équipements majeurs — création de la Bibliothèque de France, maintien de la gare d'Austerlitz — ou de témoignages de l'histoire du site — réhabilitation des constructions des Grands moulins de Paris et de la SUDAC ou, à l'inverse, démolition des Magasins généraux. D'autres choix ont été élaborés progressivement ; ce sont ceux qui relèvent de la grande échelle : les tracés, la disposition des espaces publics, la volumétrie générale du bâti... Dans ce registre de la grande dimension, trois composantes importantes ont été traitées dans les articles précédents sous leurs différents aspects : les quais de la Seine, la nouvelle avenue, les formes urbaines (et les règlements). Elles sont reprises de façon plus synthétique dans les fiches ci-dessous. Une fiche les précède et résume un aspect plus technique mais déterminant du futur quartier : les transports.

SEINE RIVE GAUCHE

Architecte
DOMINIQUE PERRAULT

MISSION DE LA
MAIRIE DE PARIS
1989

Trois grandes options s'offrent *a priori* pour la composition du nouveau quartier Tolbiac. Un système de «grands objets» tout d'abord, disposés ponctuellement sur un espace libre qui s'étendrait à tout le site. Un système d'îlots parallèles à la Seine ensuite, dont l'effet serait de créer un front fermé duquel émergerait la bibliothèque. Un système perpendiculaire au fleuve, enfin, qui ouvrirait cette fois ce nouveau quartier sur l'eau.

C'est cette troisième option qui semble la plus appropriée. Dans

notre proposition pour le secteur, elle est caractérisée par une grande densité, induisant un contraste proche de celui qui existe entre le front de la Cinquième Avenue et Central Park à New York.

A ce registre géométrique fondamental, il faut ajouter celui de la stratification du quartier, en bandes parallèles à la Seine : sur le quai bas, une promenade végétale ; sur le quai haut, un front de Seine rythmé de murs pignons dont la séquence encadre le vide de la place de la bibliothèque et permet la transparence entre la nouvelle avenue et la Seine ; le long de cette avenue, le dosseret de la bibliothèque, constitué d'une barre morcelée, réalisant un filtre entre le nouveau quartier et le 13^e arrondissement ; enfin, les îlots qui prolongent le tissu

urbain existant jusqu'aux abords de cette barre.

C'est ce prolongement du tissu qui conforme le nouveau quartier. Les voies existantes le traversent et intègrent dans leur continuité les ponts anciens et nouveaux. Parallèlement à la Seine, des rues mettent la bibliothèque en relation avec le quartier. Dans cette même géométrie, les deux zones piétonnières du quai bas et de la galerie couverte qui jouxte l'avenue s'ajoutent à celle de la place de la bibliothèque.

POINTS SPECIFIQUES

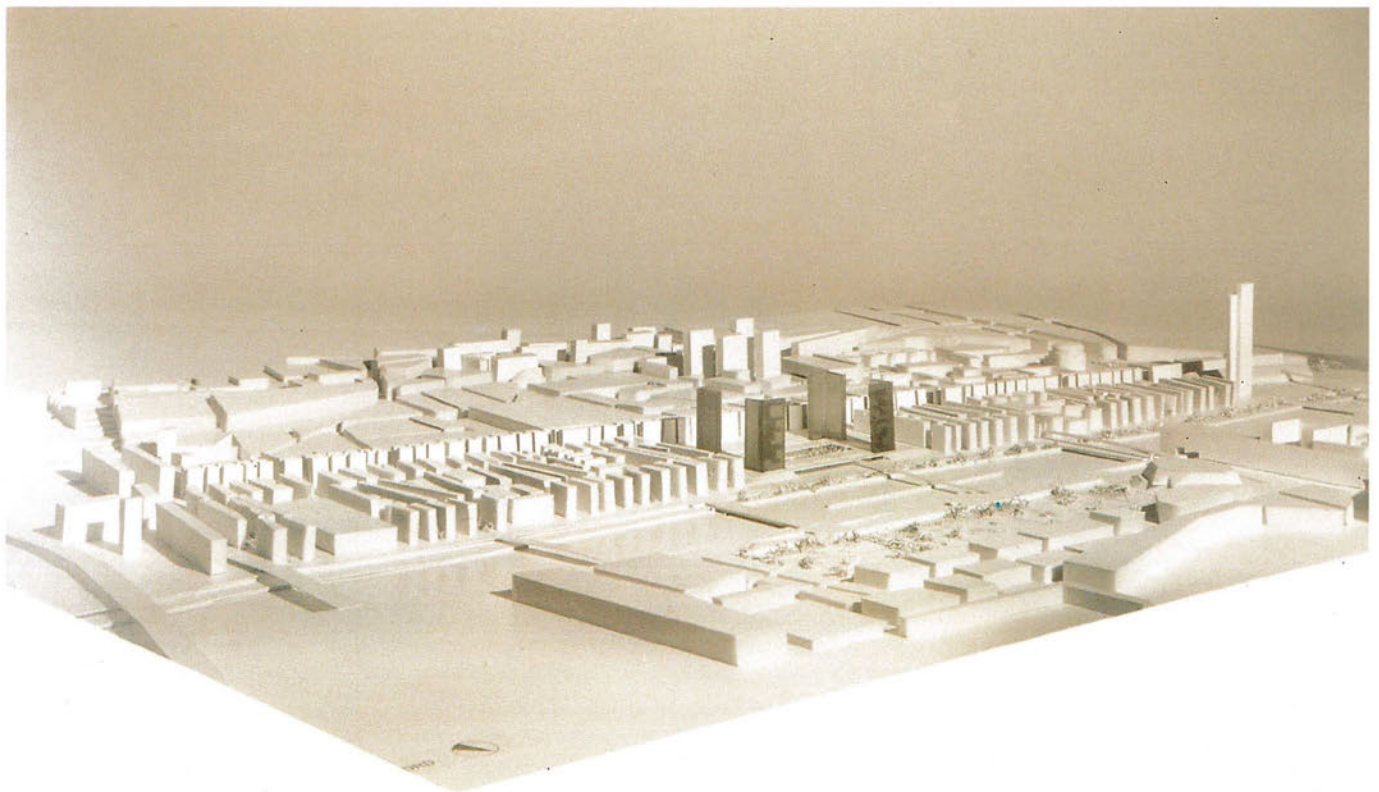
La nef de la gare est dégagée. Elle retrouve ainsi son identité. Dès la place Valhubert, ce dégagement permet une lecture aisée du quartier, dont l'entrée est signalée d'une tour. Il ouvre également la Salpêtrière sur la Seine.

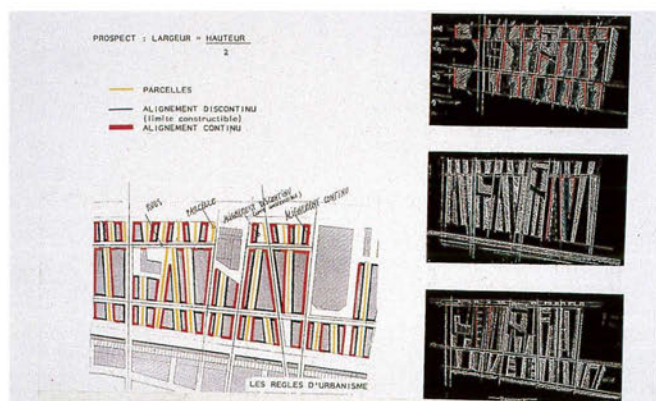
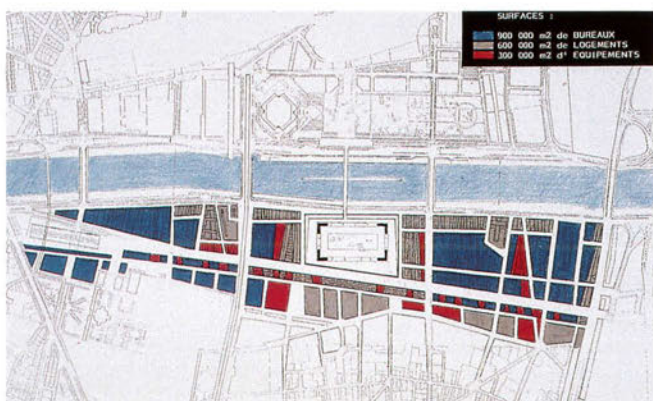
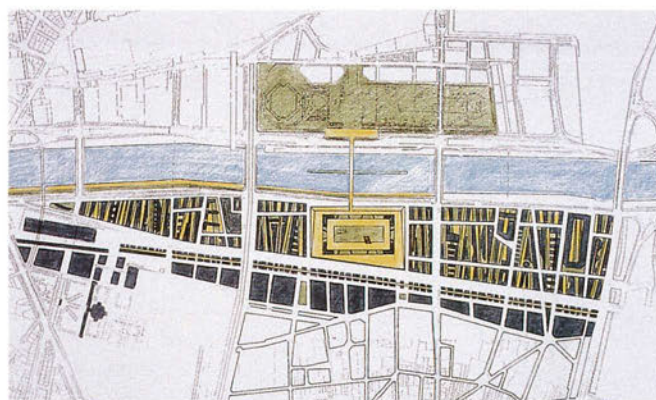
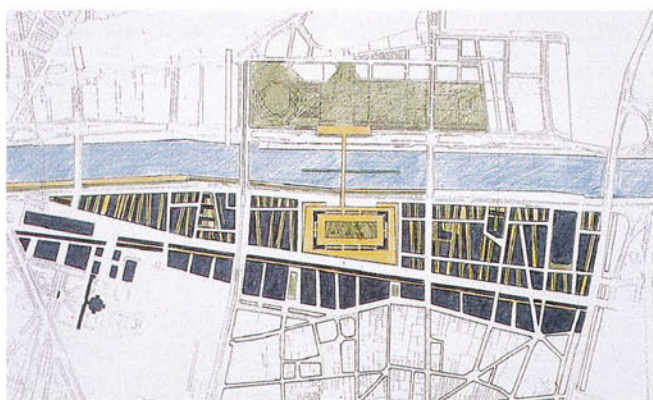
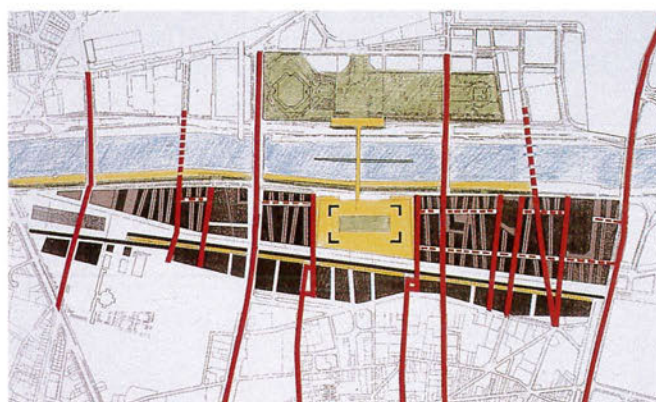
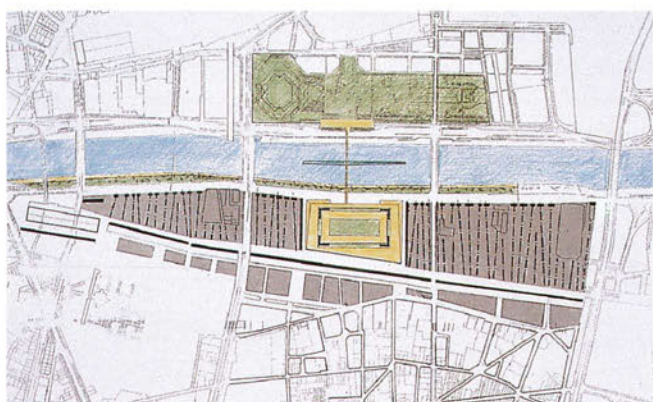
Les rues Domrémy et Clisson trouvent une solution de continuité dans la création de «places baïonnettes».

Entre ces points spécifiques, le caractère du quartier est déterminé par une série d'éléments urbains. La présence de la bibliothèque, visible depuis les voies longitudinales ; la taille des parcelles ; la succession de bandes végétales (jardins, plantations...) et de bandes minérales (cours, rues privées, accès...) ; l'alternance d'alignements continus et discontinus.

Dans un quartier de hauteur uniforme (environ 45 m au-dessus de la Seine), les tours de la bibliothèque émergent à plus de 100 m au-dessus du cours d'eau dans lequel elles miroitent.

D. P., JUIN 1990





SEINE RIVE GAUCHE

Paysagiste
MICHEL CORAJOU
Architecte
PIERRE GANGNET

Consultation
APUR 1989

LE SITE

Origines : le site s'étire suivant des parallèles au fleuve dans une orographie de strates et d'altitudes variables qui demeurent lisibles sous les couches du bâti au fur et à mesure de son encaissement. Le profil en travers révèle les pentes, les ruptures et les horizontales entre les collines de Daumesnil, rive droite, et Tolbiac, rive gauche. En somme, une vallée dans le cours inférieur d'un fleuve.

Orientations : au regard de la

Seine, le soleil travaille ce site à contre-jour.

Lointains : dans l'ouverture des voies ferrées, l'horizon parisien fait découvrir des repères connus : Montmartre, Beaubourg, la tour Saint-Jacques, la gare d'Austerlitz et la tour de la faculté des sciences. Mais ces repères sont indistincts, noyés dans les masses bâties, écrasés par la perspective.

LE PROJET

Considérer les voies ferrées comme le nouvel axe de pénétration dans Paris, et donc relier, à niveau, la Bibliothèque de France à son territoire. Cette décision, traduite en actes, va permettre d'orienter cet immense équipement et de dynamiser l'espace qu'il génère.

Au sud, un parvis d'accès accen-

tué par l'élargissement de la voie qui vient ainsi distinguer une des tours. Au nord, vers la Seine, l'enfoncement des quais suivant une pente en rabot depuis le niveau bas des patios ouvre une vue sur l'eau. Ainsi, à contre site, sur son axe nord/sud, l'équipement public marque les lieux, tandis que, à l'est et à l'ouest, la ville, en venant le serrer au plus près, reprend ses droits.

Occuper le bord du fleuve par une construction particulière issue du type des docks, venant tour à tour servir de pont promenade et de socle public aux tours du bord de l'eau. Ces tours qui trouvent leur mesure dans l'ouverture du lit du fleuve travaillent le site à contre-jour et font donc un peigne de

lumière pour les vues depuis la rive droite.

Marquer le pied de la colline de Tolbiac par un espace ouvert, planté comme un fossé de recueillement des eaux.

Installer devant le fronton de la gare une horizontale construite, qui pose les repères cités plus haut en fond de scène.

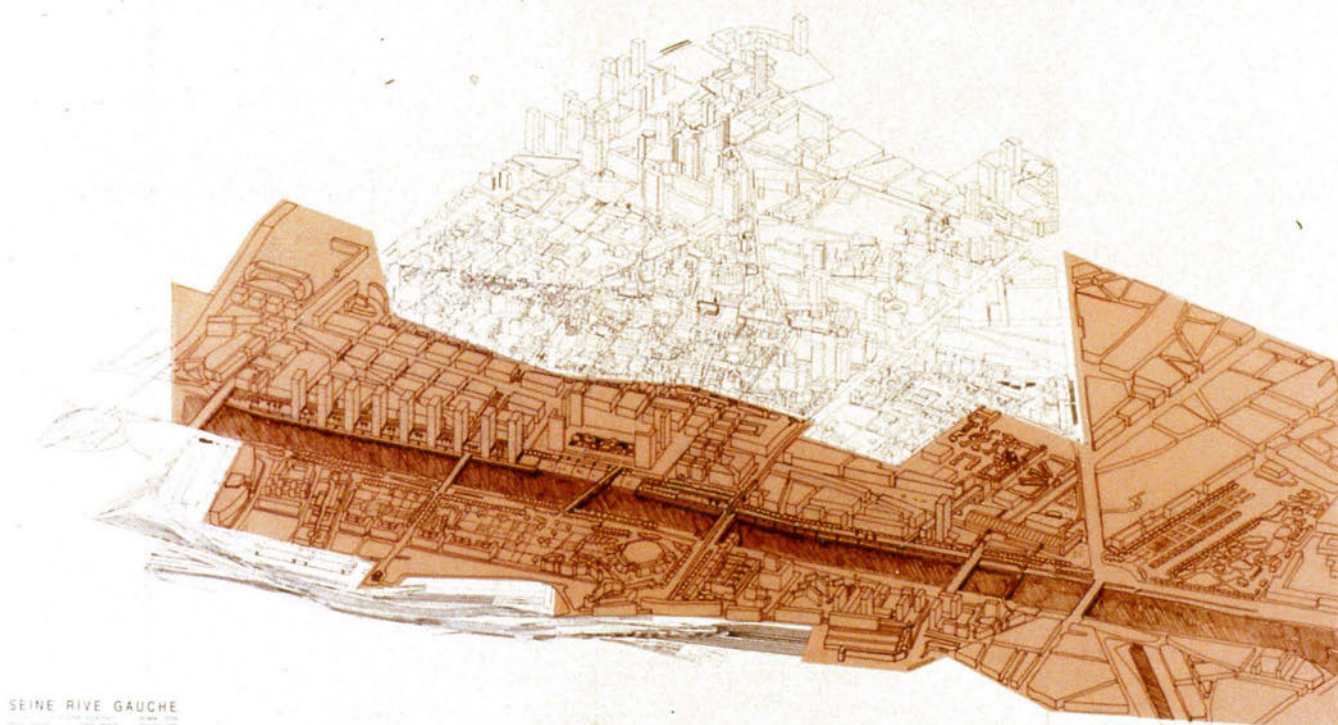
Décider que toutes les rues seront plantées et les hauteurs limitées à l'intérieur des «quasi îlots» où le mitoyen sera l'exception.

Reconnaître le tracé de la voie centrale comme une valeur porteuse des qualités de la ville, mais lui donner par des pliures et des accidents une dynamique séquentielle qui témoigne des diversités en présence.

M. C. et P. G., JUIN 1990

LECTEUR SEINE RIVE GAUCHE

un Parisien d'urbanisme



SEINE RIVE GAUCHE

SEINE RIVE GAUCHE

Architecte
**CHRISTIAN DE
PORTZAMPARC**

Consultation
APUR 1989

Le projet est compris comme une suite d'unités de perception et d'opérations : les séquences s'enchaînent dans plusieurs parcours possibles.

Chacune des deux grandes lisières nord et sud est par contre assez homogène ; au sud le front de Seine, au nord la liaison avec le 13^e arrondis-

sement qui est rendue «poreuse» par un réseau de rues et de ruelles nord-sud qui lie le nouveau et l'ancien.

Les séquences se différencient en quatre grands chapitres d'Austerlitz à Masséna, alors que la rive de la Seine présente une continuité scandée de tours.

CONSTRUIRE UN QUARTIER D'AFFAIRES

Une nouvelle image urbaine des entreprises. Pour répondre à la question primordiale de l'image de l'entreprise, il est décisif de démultiplier les lieux de

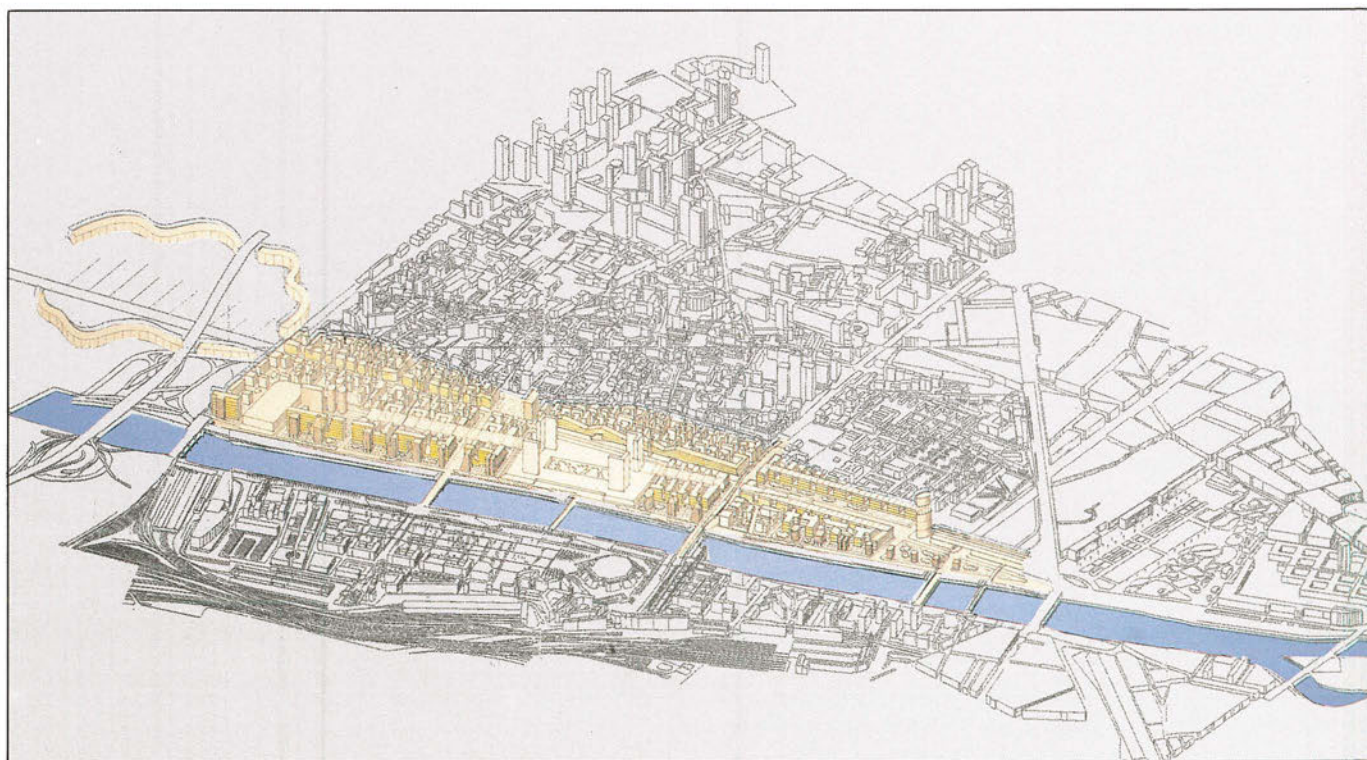
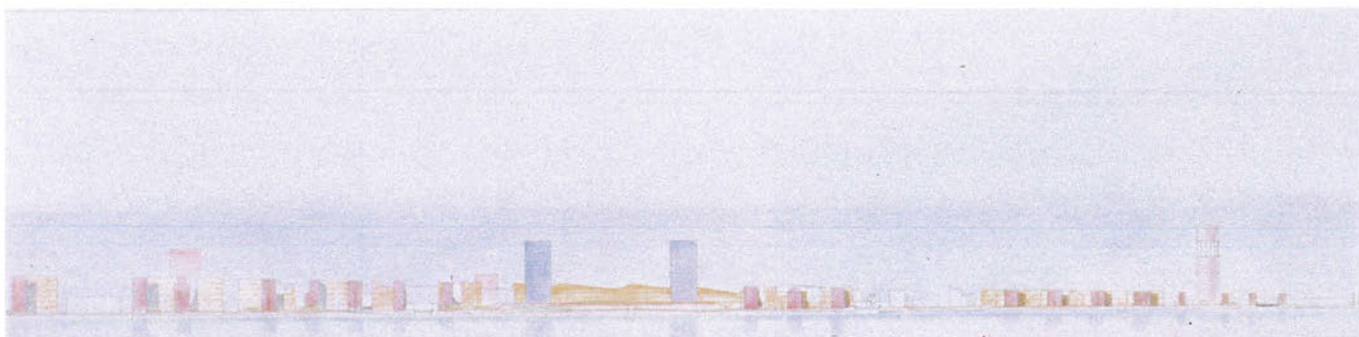
communication entre l'entreprise et la ville, de maximiser les surfaces de connexion des bâtiments avec les flux d'automobiles et de piétons.

Le projet est conçu en fonction de trois lignes parallèles, trois axes principaux par lesquels les sociétés peuvent avoir «pignon sur rue» dans le quartier Seine rive gauche : le front de Seine, la Grande galerie, la place informelle et la face nord de l'avenue d'Austerlitz.

Le front de Seine présente un dispositif scandé de tours régulièrement posées devant un front presque continu, percé de

quelques grandes trouées de soleil. Chaque tour est un événement architectural libre et autonome. C'est par elle qu'une société ou un groupe marque son image dans la ville. L'hétérogénéité des traitements individuels est compensée par l'ensemble du rythme qui lui donne une cohérence.

Le front régulier sur lequel les tours se détachent assure la quantité en surface de plateaux. Ce front ponctué de grandes percées permet un très bon ensoleillement des quais et procède du rapport instauré entre Paris et son fleuve.



LES SÉQUENCES

1. L'ouverture

Elle va du nouveau pont à la Bibliothèque de France. Elle comprend une esplanade plantée, construite en forme de triangle effilé, s'évasant vers l'est jusqu'à la perspective reliant la chapelle de la Salpêtrière et la Seine, et ouvrant sur la première partie de la grande avenue d'Austerlitz sous forme d'un espace rectangulaire allongé de 80m par 500m: le cours d'Austerlitz, bordé d'espaces plantés et d'une ordonnance bâtie horizontale régulière.

2. La séquence entourant la Bibliothèque de France

La première partie de l'avenue d'Austerlitz s'achève sur une place dominée par un édifice public remarquable, articulation avec la rue de Tolbiac. Entre celle-ci et le quai à l'ouest

de la bibliothèque s'installe une grande galerie, dite galerie des affaires, dans le grand axe de la bibliothèque; elle se poursuit dans la séquence suivante à l'est de cette dernière. Sur l'esplanade de la bibliothèque, la silhouette cassée des fronts nord de l'avenue répond au grand cadrage parallélépipédique que crée la bibliothèque.

3. De Tolbiac à Masséna

La galerie des affaires

Entre la rive et l'avenue d'Austerlitz, cette grande galerie se poursuit et débouche à l'est sur une place libre dans sa forme.

Cette galerie est une extrapolation qui viendrait aussi bien des passages parisiens, de la galerie Victor-Emmanuel-II, que des vastes *lobbies* des sièges sociaux nord-américains. Elle permet d'ajouter en cœur

d'îlot un linéaire considérable de volume appropriable pour les représentations publiques (fonctions parapublicitaires, culturelles) que recherchent les entreprises.

4. Le parc Masséna

A l'emplacement de la gare de triage, nous proposons un grand espace libre permettant la mise en scène du croisement de l'avenue d'Austerlitz et du boulevard périphérique; cet espace se poursuivrait par un grand espace vert protégé par une structure sinueuse et continue dans lequel se situeraient des salles de sport et des jardins suspendus.

LES IMPLANTATIONS

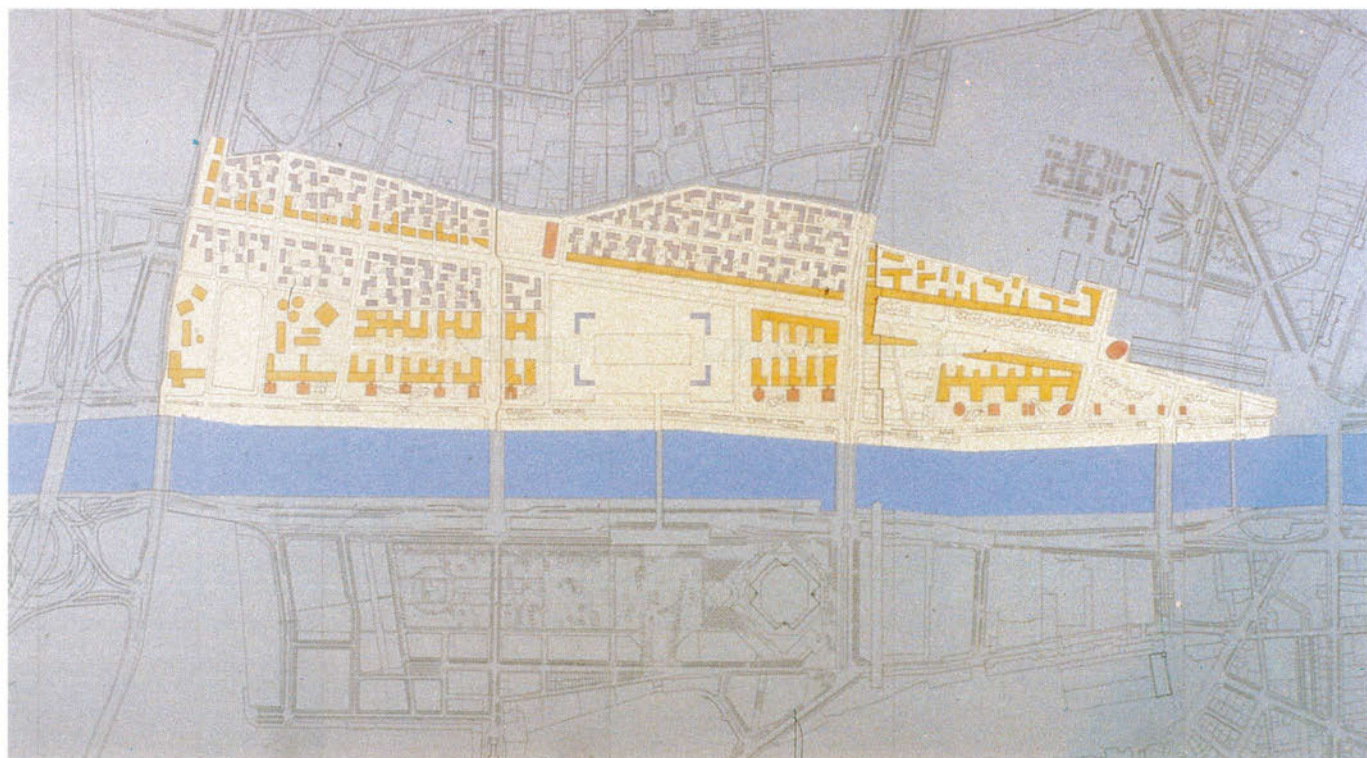
RESIDENTIELLES

Les immeubles résidentiels sont à proximité immédiate et en continuité aussi bien avec le

quartier du 13^e arrondissement qu'avec le tertiaire. Après le front de Seine exclusivement tertiaire, on trouve au sud de l'avenue des logements, au nord des bureaux à nouveau et, enfin, encore du logement en lisière du quartier ancien, pour obtenir une fine imbrication, un mélange, et éviter les ruptures les ghettos.

Ces quartiers de logements s'organisent autour de «poches» aux façades sur ruelles et sur cour-jardin. Ce travail est précisément fondé sur une extrapolation de la méthode et de l'échelle du petit quartier de la rue des Hautes-Formes, à la densité très efficace. Cela exclut les cours fermées, les mitoyens et collages forcés d'architectures différentes, cela tient compte de la meilleure prise au soleil pour chaque poche.

C. de P., JUIN 1990



SEINE RIVE GAUCHE

Architecte
AREA-ALAIN SARFATI

Consultation
APUR 1989

La recherche d'une forme pour le quartier Tolbiac-Masséna, c'est d'abord l'ambition de réussir un quartier moderne, vivant et actif, vivable et animé, qui soit exemplaire d'un art urbain, d'une tradition de la ville : volonté d'articuler patrimoine, culture vivante et économie dans un projet complexe et lisible.

C'est alors une conception «anti-front» qui s'impose, une orientation transversale, afin d'irriguer et de polariser le 13^e arrondissement par le traitement de perspectives vers la Seine et l'adoption d'un thème majeur, celui de l'eau.

Unité de la composition, mais aussi changements d'échelle et d'ambiance. Du fait de l'implantation de la Bibliothèque de France, trois mailles distinctes sont à considérer : la première entre la gare et le boulevard Vincent-Auriol ; la deuxième jusqu'à la rue de Tolbiac, largement occupée par la bibliothèque ; la troisième jusqu'au

boulevard Masséna. Ces séquences induisent des localisations privilégiées, des organisations particulières.

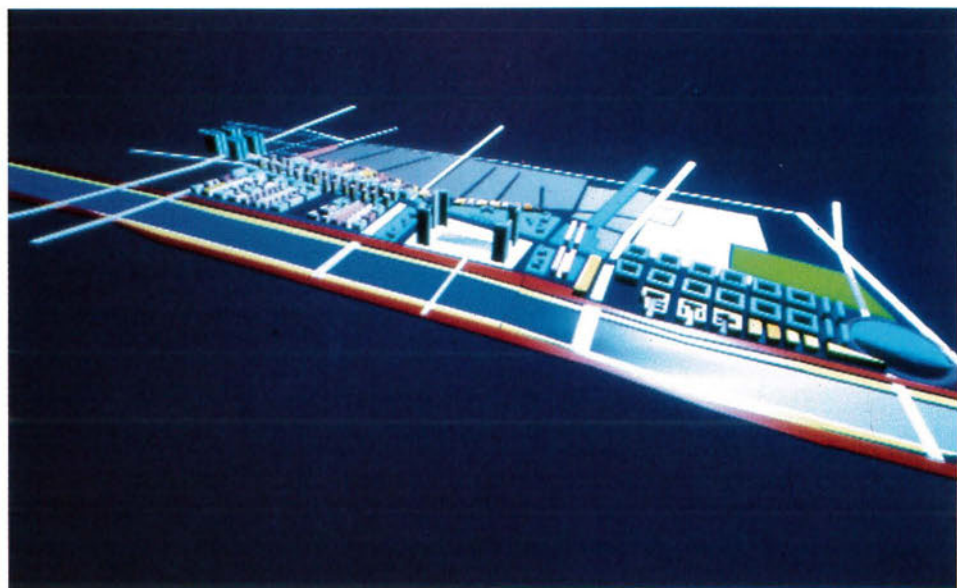
La séquence centrale, autour de la bibliothèque, est consacrée à la recherche, à l'université : un émetteur culturel, une cité orientée vers l'application, un relais entre théorie et pratique : fortement lié à la ville mais aussi à un tissu d'entreprises implantées de part et d'autre (séquences 1 et 3). Les quais sont alors consacrés aux activités culturelles et regroupent

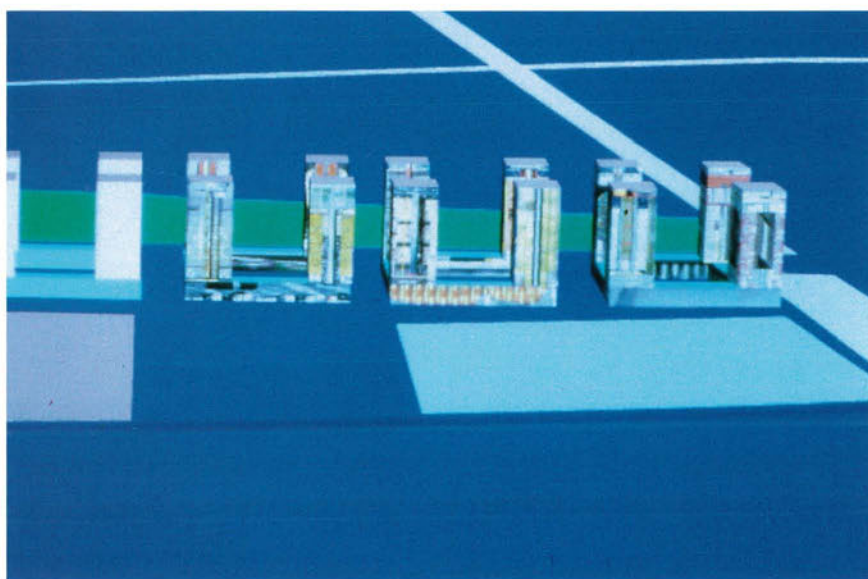
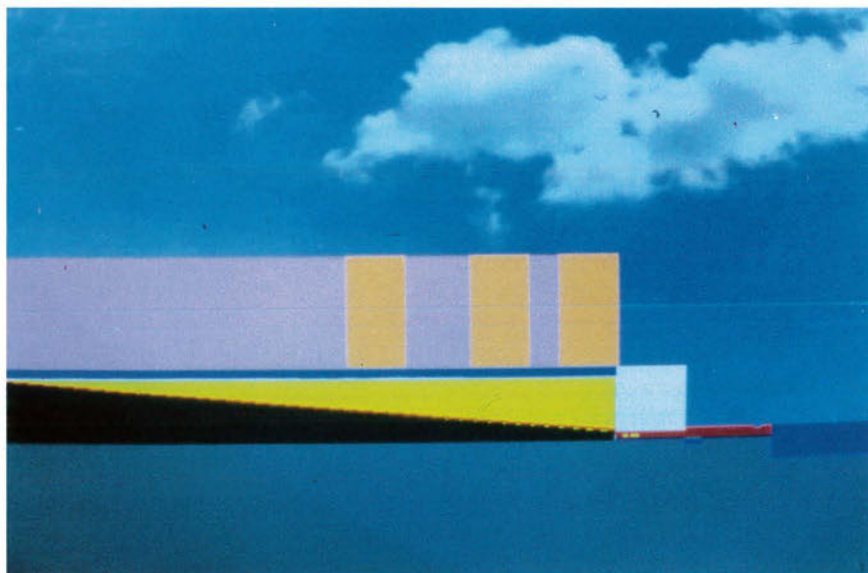
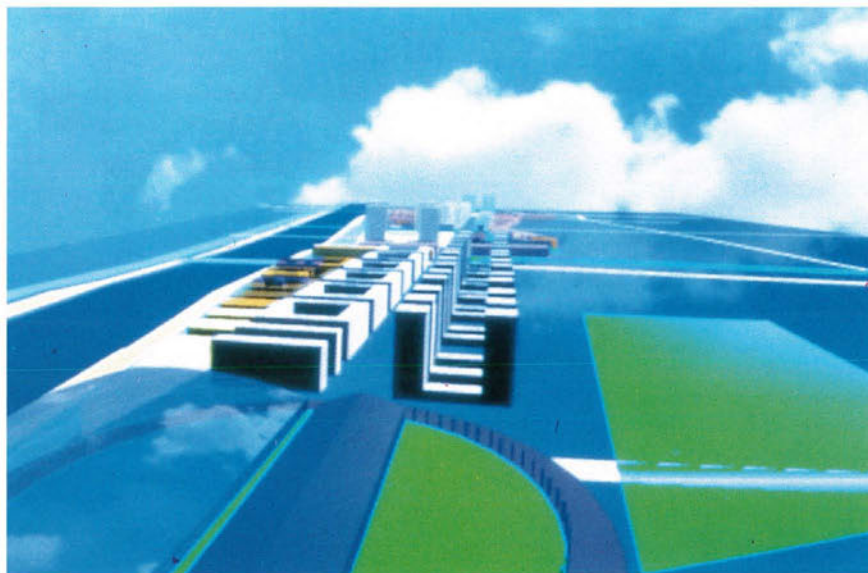
galeries, librairies, musées et salons d'exposition.

A chacun de ces programmes et de ces modes d'organisation correspondent des morphologies particulières, qui jouent sur une opposition entre l'axe central, en diagonale par rapport au fleuve, et les espaces qu'il définit de part et d'autre. Horizontalité et accès latéraux pour la partie mixte, regroupant activités et logements autour de jardins d'eau, ainsi que pour la façade de «petits hôtels» accueillant les programmes cul-

turels en bord de Seine, grands alignements, sur un concept d'immeuble-socle constitué de trois ou quatre plateaux supportant des immeubles-tours le long de l'axe central. Autour de la bibliothèque et dans le parc universitaire, de l'espace libre, des objets de grande valeur architecturale sans recherche de lien contextuel.

A. S., DECEMBRE 1989





SEINE RIVE GAUCHE

Architecte
CLAUDE VASCONI

Consultation
APUR 1989

De la gare d'Austerlitz jusqu'au périphérique, et au-delà dans les confins d'Ivry, une séquence de rive de Seine immense, une occasion unique de doter l'est de la capitale d'un urbanisme fort — parisien —, moderne et cohérent.

Non pas un nouveau «Front de Seine», mais une mise en scène unique, pertinente de la rive gauche :

— qui puise ses racines dans la tradition des grands tracés parisiens ;

— qui redonne aux quais une qualification noble, un ordre qui tranche avec la succession de travaux routiers disparates de la rive droite ;

— qui s'articule autour de la Bibliothèque de France, qui

magnifie et ferme l'écrin dans lequel s'édifie cette bibliothèque ;

— qui tend à faire de la bibliothèque le point culminant, l'édifice majeur de cette urbanisation nouvelle (elle en est le point d'orgue, à l'instar de l'Arche de la Défense, car située au cœur de la séquence) ;

— qui met en tension toute les lignes de force de l'urbanisme de ce nouveau quartier, et le conquiert en profondeur, en épaisseur ;

— qui offre les typologies propres aux diversités programmatiques : bureaux et logements.

DESCRIPTION

La nouvelle avenue, axée sur la gare d'Austerlitz, s'écarte en fourche de part et d'autre de la halle conservée :

— dans le sens est-ouest, la voie se raccorde au pont Genty et, plus loin, plonge sous la RATP, pour rejoindre le quai d'Austerlitz ;

— dans le sens ouest-est, la voie

se raccorde au boulevard de l'Hôpital et, plus loin, au quai Saint-Bernard.

Cette avenue nouvelle est l'épine dorsale du quartier, l'axe de vie, qui contient l'animation commerciale du quartier — en rez-de-chaussée des immeubles (comme la rue Lecourbe par exemple).

La gare est mise en situation :

— l'ouest de la gare est pris en mâchoire entre 2 éperons bâtis.

Un parvis prolonge la gare et l'ouvre à la ville en direction du Jardin des Plantes ;

— l'est de la gare prend un «côté jardin» : un tapis végétal triangulaire occupe la fourche routière.

LE CONCEPT

Le tracé de la voie en bord des quais de la Seine est corrigé. Il retrouve les alignements propices aux grandes perspectives parisiennes.

La façade urbaine sur la Seine se retire progressivement, dégageant un vaste parvis végétal

triangulaire en retrait de part et d'autre de la Bibliothèque de France.

Ce mouvement de défoncement cale la Bibliothèque en situation de monument, pour en magnifier l'avancée sur la Seine.

Cette géométrie du retrait s'accompagne d'un mouvement ascendant de l'épannelage : à 35 m aux extrémités du site (gabarit parisien), il culmine à 50 m de part et d'autre de la Bibliothèque de France. Ce crescendo accentue la tension urbaine, la dynamique de la face nord de la rive gauche de l'est parisien.

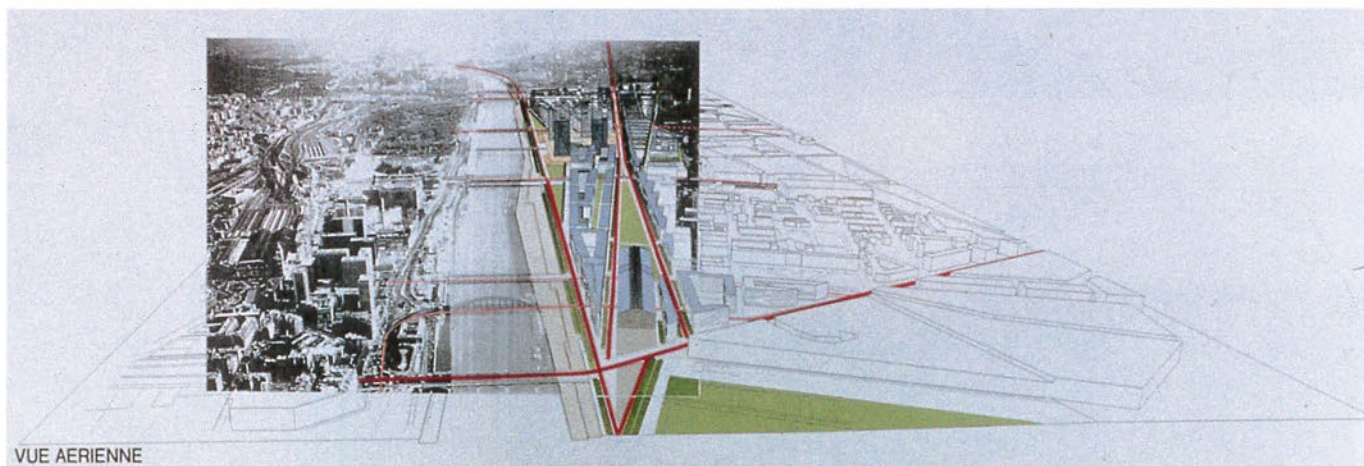
Cette géométrie du retrait, du triangle, irrigue tout le site. C'est un urbanisme à faisceaux :

— faisceaux de la rive ;

— faisceaux de l'avenue centrale, axée sur la gare d'Austerlitz ;

— faisceaux de part et d'autre de la gare ;

— faisceaux en prolongement de la rue du Chevaleret.



LES QUAIS

Ils prennent une configuration d'esplanade triangulaire. Les deux ailes du triangle aboutissent sur la Bibliothèque de France, s'écartent et accueillent l'ensemble du panorama de la Seine.

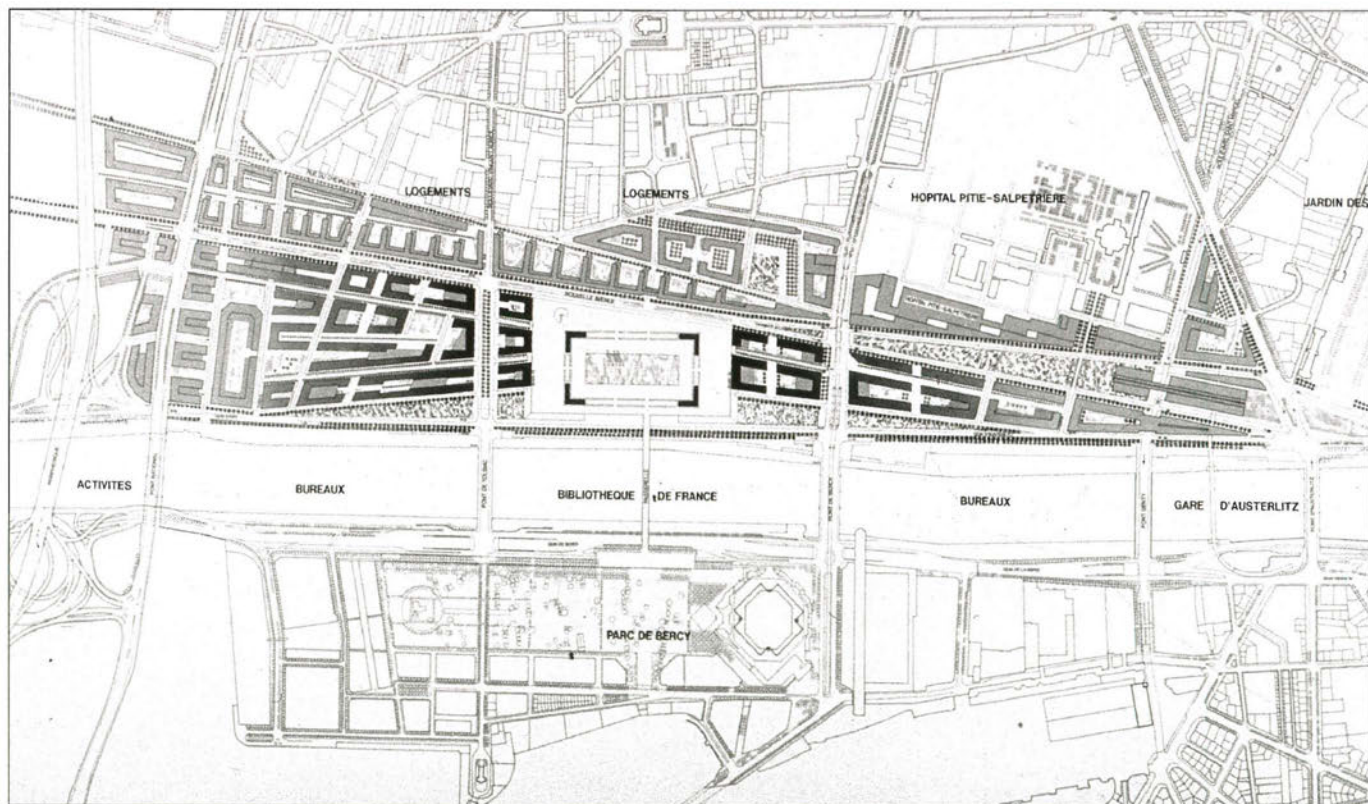
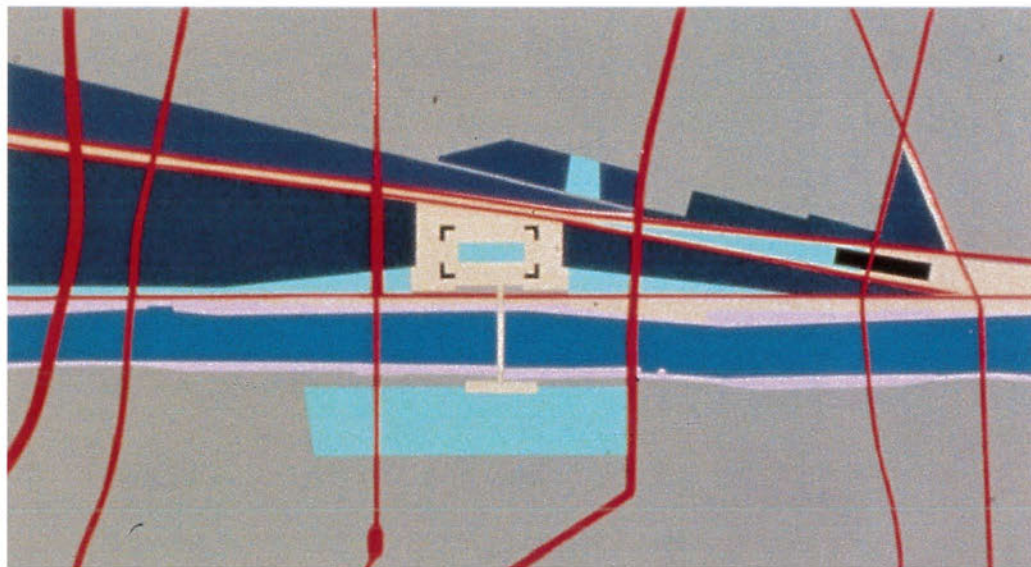
Entre les quais et la nouvelle avenue créée, s'étend le quartier d'affaires, essentiellement tertiaire.

Entre l'avenue et la rue du Chevaleret, se trouve plus opportunément le quartier des logements.

Les typologies des édifices peuvent être déclinées selon diverses formes :

- pour le tertiaire, articulés autour de vastes «atriums» ouverts au public (Ford Foundation, Hôtels Hyatt, etc.);
- les logements sont plutôt orientés «en peigne» au sud, ou en îlots plus traditionnels autour de patios.

C. V., DÉCEMBRE 1989



SEINE RIVE GAUCHE

Architectes
JEAN-PAUL VIGUIER,
JEAN-FRANÇOIS
JODRY ET ASSOCIÉS

Consultation
APUR 1989

Christian Chopin,
architecte consultant
assistés de
Jean-Louis Garnier, Octave
Parant et Thierry Lacoste,
architectes

1. LE NIVEAU DE REFERENCE

Dans Paris, la rive gauche de la Seine, au-delà du Jardin des Plantes et du pont d'Austerlitz, n'accueille que des friches, des terrains industriels et des emprises ferroviaires.

L'aménagement de ces terrains qui s'étendent sur 2,5 km en bordure de Seine est une opportunité unique pour la Ville de Paris de se positionner au niveau le plus élevé dans le débat sur l'architecture et l'urbanisme que mènent en ce

moment quelques grandes capitales dans le monde.

Il s'agit donc là d'introduire un souffle nouveau et puissant sous le regard de la communauté culturelle internationale, au même titre que l'ont été les projets de Battery Park à New York, des Docklands à Londres ou de Teleport Bay à Tokyo.

Pour cela, il faut un projet capable d'être suffisamment en avance pour être une vision d'avenir et de modernité tout en perpétuant une certaine tradition de goût et d'architecture pour laquelle Paris a su rester célèbre pour les visiteurs du monde entier.

2. PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Le projet tient compte simultanément de deux systèmes de références qui vont s'appuyer l'un sur l'autre pour atteindre le niveau de complexité nécessaire :

— un premier système faisant appel à la grande tradition française de l'art de la ville et de la

composition, celui des longues perspectives, des grandes avenues, des places et des jardins, de l'échelle humaine et de la continuité du tissu ;

— un second système dont la morphologie et la dimension sont générées par le projet de la Bibliothèque de France ; ce grand bâtiment public apporte une échelle nouvelle par son plan et ses volumes ; il introduit sur le site le premier élément de monumentalité et d'architecture publique. Il est utilisé dans le projet comme générateur d'une grille orthogonale qui se superpose au premier système, distinguant ainsi l'implantation des bâtiments publics et des bureaux.

Cette grille est ponctuée par des bâtiments de grande hauteur (142 m), prestigieux, servant à mettre en scène la Bibliothèque de France, parce qu'ils magnifient le vide du parvis.

Ces bâtiments de grande hauteur donnent au projet une

ampleur territoriale qui dépasse son propre site :

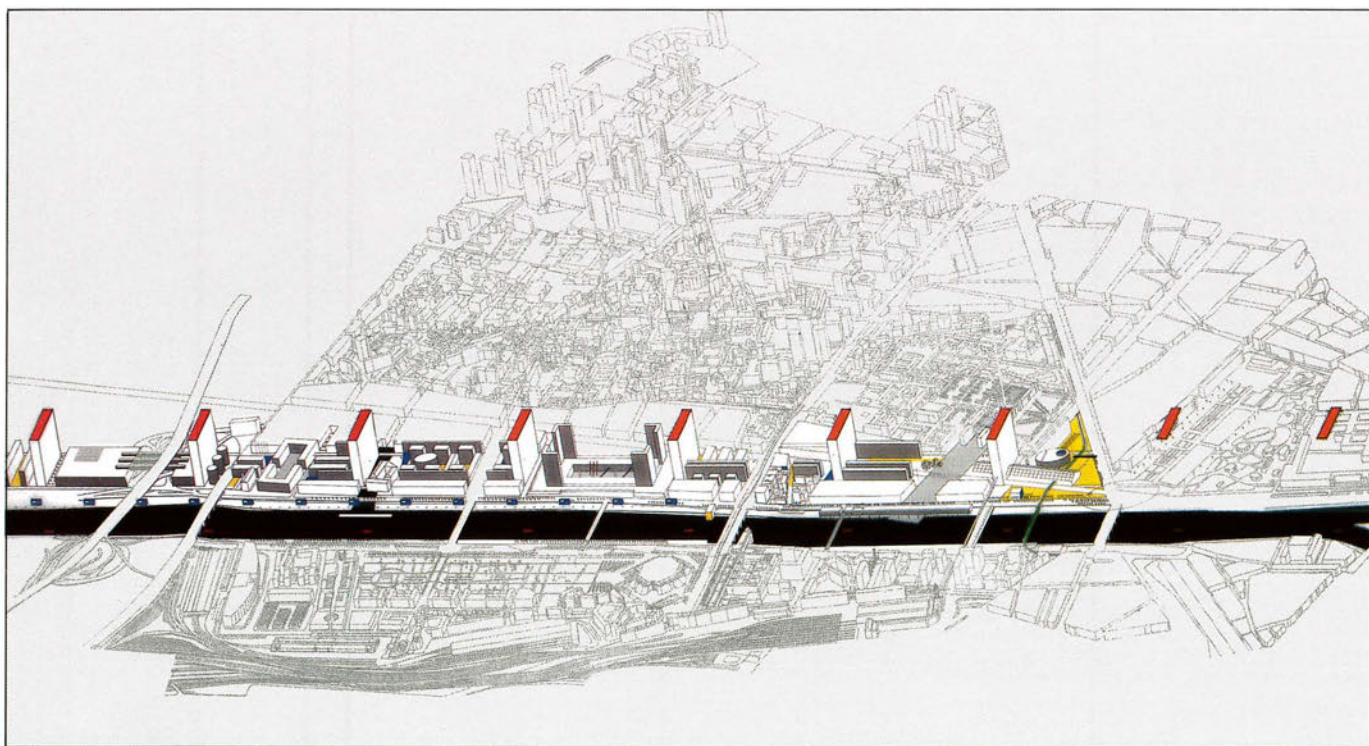
— vers l'ouest, ils raccrochent la faculté des Sciences, l'IMA et le Quartier latin au site ;

— vers l'est, ils amorcent le développement futur d'Ivry et des villes de bord de Seine.

Ces bâtiments qui génèrent sur le site 1 000 000 m² de planchers pourraient offrir une solution originale au concept de cité financière qui serait alors distribuée sur toute la longueur du site et de son extension, afin d'éviter l'effet « down-town » si désastreux des villes américaines, tout en laissant aux établissements financiers la visibilité, la notoriété et le prestige qui les décideront à venir.

Le volume bâti à l'intérieur de la grille sera réglé à 40 m de hauteur et viendra marquer celui du tissu traditionnel.

Les événements urbains tels que les jardins de la Salpêtrière, la halle d'Austerlitz, les Grands moulins de Paris, sont des

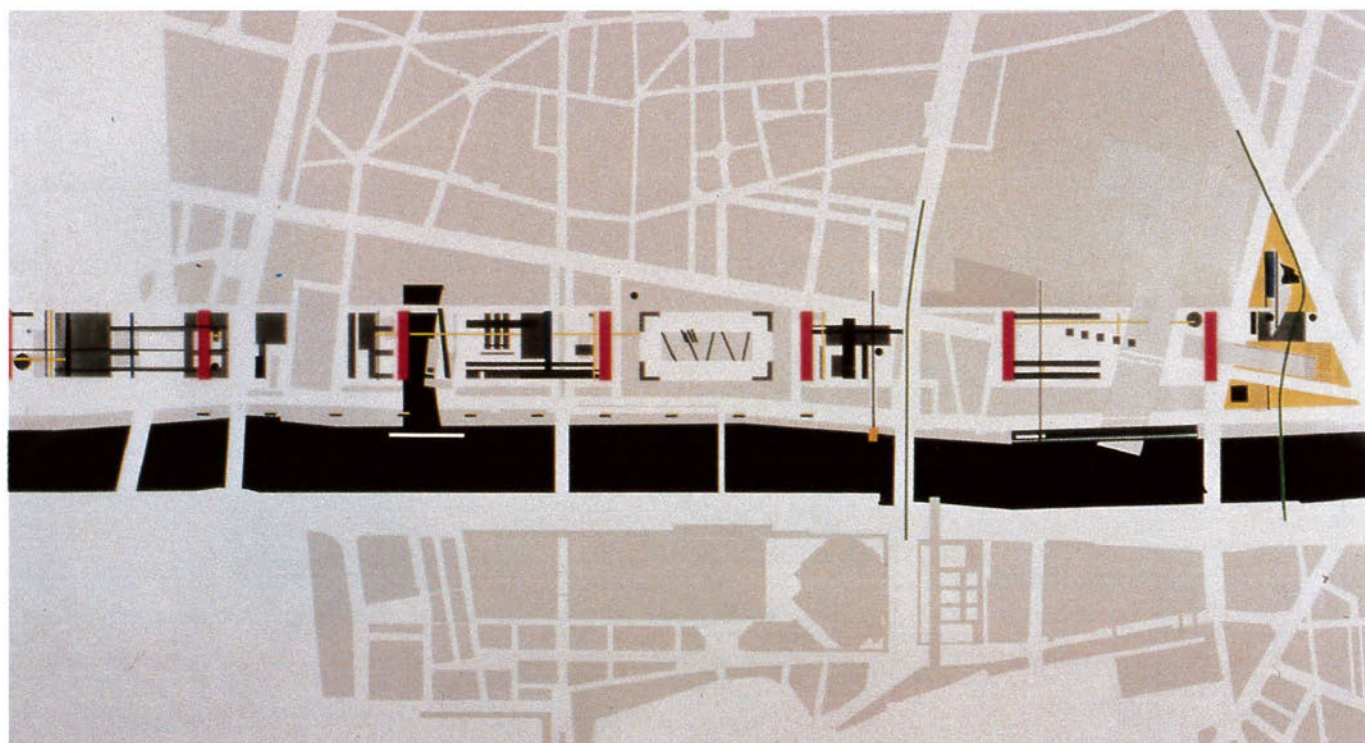
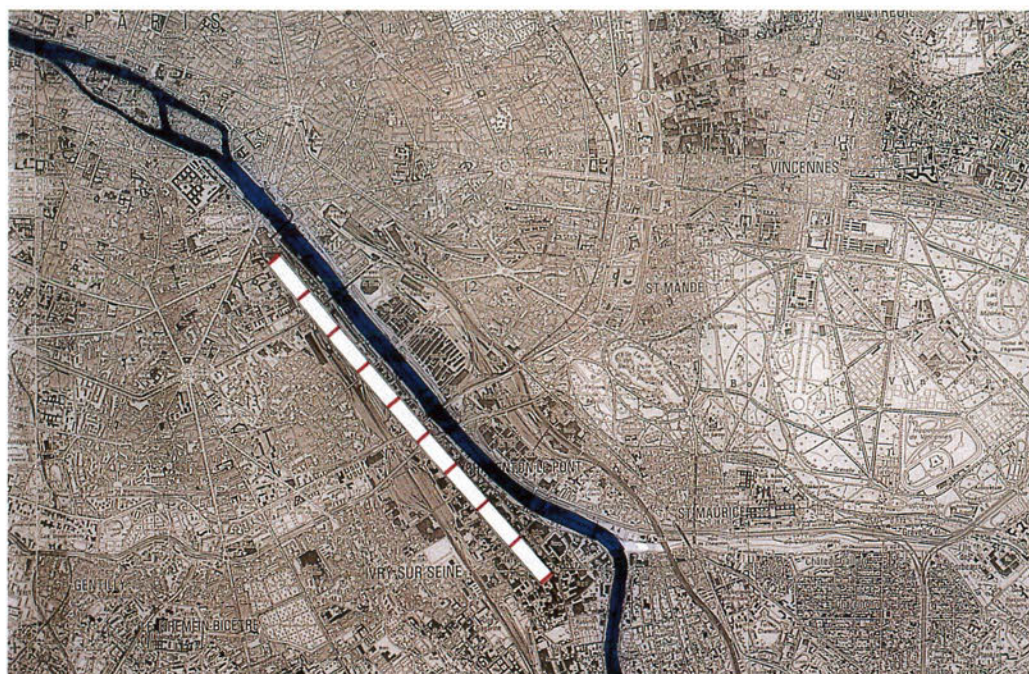


moments d'histoire indépendants du système urbain proposé. L'ensemble du projet permet d'atteindre 3 200 000 m² de surfaces construites.

3. PROPOSITION D'ARCHITECTURE

L'architecture du premier système contenant essentiellement les logements sera plutôt celle du beau Paris, faisant appel à une configuration d'îlot, d'alignement de façades, de gabarit avec toiture et d'utilisation de pierre claire ; l'architecture du second système, surtout celle des immeubles de grande hauteur, devra être celle des événements faisant appel aux plus grands talents de l'architecture contemporaine.

J. P. V. et J. F. J.,
DECEMBRE 1989



SEINE RIVE GAUCHE

LES TRANSPORTS RATP, SNCF

PROJET 1990

En un temps très court, à l'échelle du développement d'une grande ville, le territoire de Seine rive gauche doit être intégré au plein centre de l'agglomération de Paris. Le considérable développement du réseau de transports en commun est l'une des conditions nécessaires à cette évolution.

Au nord du site, la gare d'Austerlitz et ses abords sont

d'ores et déjà desservis par le RER C et deux lignes de métro (n°5 Eglise de Pantin - Place d'Italie et n°10 vers Boulogne). Un transport hectométrique, en viaduc sur le pont Charles-de-Gaulle, rejoindra la gare de Lyon et créera ainsi une liaison directe avec la ligne A, la future ligne D du RER et la ligne 1 du métro sur la rive droite. Assurée par des cabines tractées par câble, cette connexion permettra, avec le nouveau pont, d'unifier un pôle majeur de transport scindé aujourd'hui en deux entités totalement isolées l'une de l'autre, et d'améliorer ainsi les déplacements des usagers des réseaux ferrés régional et national.

La ligne METEOR, métro souterrain sur pneus, rapide et sans conducteur, desservira la partie sud du site grâce à une station implantée au carrefour de l'avenue nouvelle et de la rue de Tolbiac. Elle reliera l'opération vers l'ouest à Bercy, gare de Lyon, Châtelet puis au quartier des affaires et à la gare Saint-Lazare ; elle devrait ensuite se prolonger selon le tracé de l'actuelle ligne 13 bis vers Saint-Denis et Gennevilliers. Dans l'autre sens, elle desservira le centre et le sud du 13^e arrondissement (Maison-Blanche) ; elle pourrait, selon les études en cours, aboutir au-delà, à Cité universitaire ou à porte d'Orléans, et trouver un point d'échange avec la Petite ceinture sud.

La gare Masséna du RER C, actuellement enserrée dans la partie la plus étroite du réseau ferroviaire, sera déplacée pour être mise en correspondance avec la ligne METEOR. Elle sera simultanément fortement élargie pour pouvoir accueillir des trains supplémentaires, et surtout permettre de régulariser et d'améliorer le fonctionnement du RER C.

Ce dispositif, complété par la ligne n°6 du métro en rocade (Nation-Etoile par Denfert-Rochereau), offrira une très bonne qualité de service à l'ensemble de l'opération. Il associera efficacement les deux rives et intégrera la rive gauche, peu desservie aujourd'hui, dans l'ensemble du réseau régional de transports en commun.

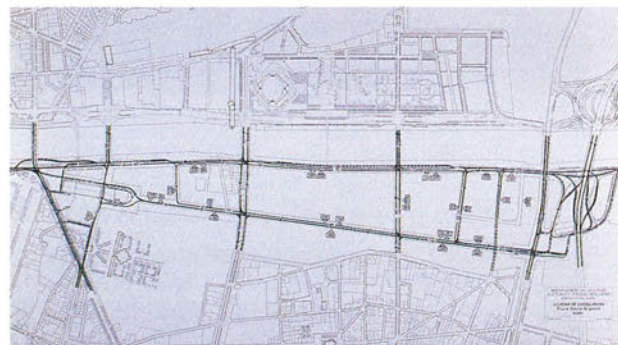
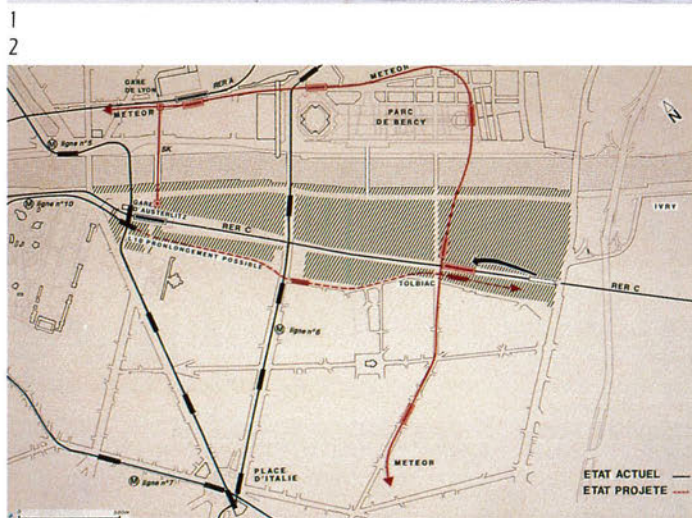
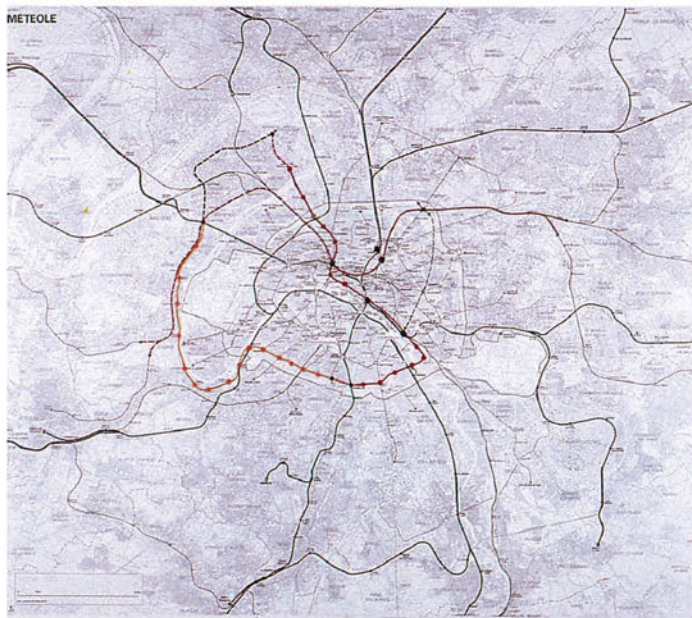
Le réseau d'autobus sera également développé et relié aux gares et stations du réseau ferré. Le dimensionnement des principales voies de circulation est prévu en conséquence.

Des dispositions ont également été prises pour réserver, à plus long terme, le prolongement de la ligne de métro n°10. Deux correspondances, l'une avec la station Chevaleret (ligne n°6) et l'autre avec la station Tolbiac de METEOR et du RER C sont possibles. Plus à l'est, la ligne pourrait desservir de nouveaux développements urbains, à l'extérieur de Paris

La possibilité de rouvrir pour les voyageurs la ligne ferrée de Petite ceinture est également ménagée.

La priorité aux transports en commun, option nécessaire pour une zone dense et centrale, appelle également une action de contrôle des trafics automobiles. En ce sens, des mesures réglementaires limiteront le nombre des places de stationnement liées aux emplois, pour éviter trop de déplacements domicile-travail en voiture. Des dispositions physiques réduiront également le place de l'automobile sur les voies publiques pour répondre aux objectifs de circulation et d'environnement.

(1. TRANSPORTS EN COMMUN REGIONAUX, RESAUX EXISTANTS ET PROJETES (ETUDE METEOLE) 1989 ; 2. TRANSPORTS EN COMMUN, DESSERTE DE SEINE RIVE GAUCHE, 1990 ; 3. CIRCULATION AUTOMOBILE, SIMULATION DES FLUX, 1989.)



Espace public majeur par ses dimensions — plus de 2,5 km de long, 40 m de large — la nouvelle avenue de Seine rive gauche remplit des fonctions multiples.

Implantée au-dessus du réseau de chemin de fer, elle croise à niveau les grandes voies transversales (boulevard Vincent-Auriol, rue de Tolbiac, boulevard Masséna, prolongement futur du boulevard Saint-Marcel).

Elle forme ainsi, pour les nouveaux quartiers, une longue ligne de crête d'où descendent également de nombreuses voies locales rejoignant d'un côté la Seine, de l'autre la rue du Chevaleret et, au-delà, l'ensemble du 13^e arrondissement.

L'avenue ouvre des perspectives vers la gare d'Austerlitz et, à son autre extrémité, vers Ivry ; elle longe tous les points forts de l'aménagement — Bibliothèque de France, université, équipements regroupés autour des bâtiments des Grands moulins, etc. — et participe donc à leur mise en scène.

Son tracé rigoureux intègre les contraintes du site : viaducs du métro et du périphérique, disposition des voies ferrées, etc.

C'est également une voie principale pour la circulation, qui permet d'alléger la présence de l'automobile sur les quais. Elle est doublée en souterrain par une voie dénivelée (à deux files) qui réduit le trafic en surface. Grâce à sa localisation dans la profondeur du site, elle offre d'excellentes possibilités d'accès et de desserte aux emprises qui la bordent.

L'avenue forme donc un axe essentiel d'organisation et de composition urbaine : l'épine

dorsale du maillage des espaces publics futurs. Élément marquant du projet, elle en souligne l'unité, dans la grande dimension. Une animation commerciale intense — correspondant bien à son rôle central — sera recherchée sur ses deux rives.

Tracé structurant, lieu d'échanges et pôle d'attraction important, l'avenue nouvelle s'inscrira donc dans la tradition des grands axes urbains créés à Paris depuis le XIX^e siècle.

Son traitement reste cependant à mettre au point ; il devra concilier image parisienne et grand ouvrage technique. Il s'agit en effet de créer un vaste pont en longueur, armature centrale d'un lotissement établi en sursol des voies ferrées

Il est aisé d'imaginer que la structure constructive se développera à partir de la trame rectiligne formée par les voies ferrées. Mais au-delà, la nature des appuis, leur disposition, les raccords avec les voies et les immeubles riverains demandent en réalité des études très détaillées pour aboutir à la structure la plus adaptée.

Certaines composantes fonctionnelles de l'avenue sont également cadrées dans leurs grandes lignes. L'avenue fonctionnera en sens unique — vers l'extérieur de Paris — à l'approche de la gare d'Austerlitz (le quai assurant l'autre sens) ; en général, deux files roulantes et un couloir pour autobus dans chaque sens sont actuellement prévus autour d'un terre-plein central, de sorte que moins de la moitié de l'emprise soit ouverte à la circulation automobile.

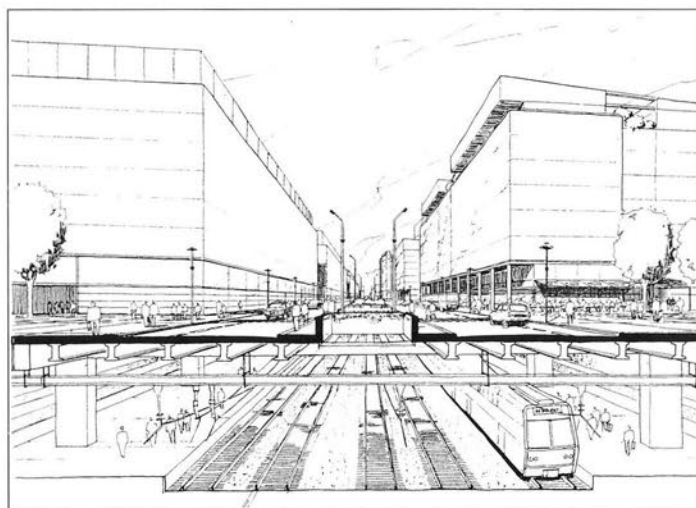
L'aspect de l'avenue nécessite également des études particulières sur la répartition de l'espace entre les différents usagers, les possibilités de plantation, le mobilier urbain, l'insertion des dispositifs de ventilation et d'éclairage des voies ferrées, aujourd'hui envisagés sur le terre-plein central. Enfin, plusieurs sections de

l'avenue devront être conçues avec leurs espaces riverains parce qu'elles appellent des traitements particuliers : la rencontre du boulevard et de l'échangeur Masséna, la terrasse de la Bibliothèque de France ou les abords de la gare d'Austerlitz. Dans ce dernier cas, le projet d'aménagement prévoit l'évasement de l'avenue en éventail, face à la grande halle, et la création de deux ouvertures transversales joignant la Salpêtrière et la Seine. Au contact de la gare, c'est une place haute — au niveau d'un

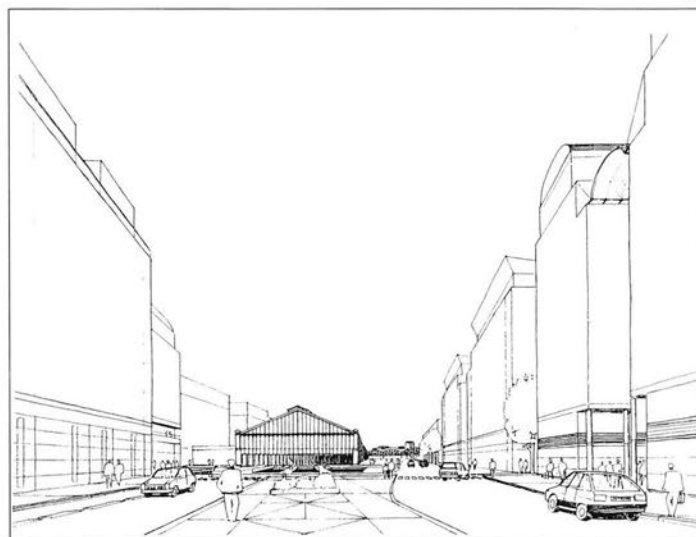
balcon au-dessus des voies ferrées — qui est à dessiner. Avec la restructuration de la place Valhubert, où le bâtiment administratif de la SNCF sera démoli, la halle disposera de deux parvis à ses extrémités.

Effaçant la coupure des voies ferrées, modifiant l'insertion de la gare dans le tissu urbain voisin, l'avenue aborde d'une façon nouvelle les rapports entre ville et chemin de fer.

(1. ILLUSTRATION DE L'AVENUE VERS LA HALLE D'AUSTERLITZ ; 2. COUPE PERSPECTIVE DE PRINCIPE.)



1
2



SEINE RIVE GAUCHE

LES QUAIS DE LA SEINE

PROJET 1990

Monuments, jardins et ponts forment le long de la Seine une majestueuse composition urbaine. Au milieu de cet espace de représentation, les quais se sont spécialisés, tronçon par tronçon, et accueillent les transports de matériaux, les circuits touristiques, les jardins et promenades et les voies de circulation rapide.

Du pont d'Austerlitz à Ivry, le long d'un secteur ferroviaire et industriel, la berge basse est construite comme une plateforme large, haute sur l'eau mais inondable chaque année. La voie du quai haut, protégée des crues par un mur très peu amène, est un axe routier, sans fréquentation piétonne.

Dans une période où les espaces urbains liés à l'eau suscitent un intérêt grandissant, l'opération Seine rive gauche, qui comprend 2 800 m de quais apparaît comme une chance pour renouveler les relations entre ville et fleuve. La mise en valeur des quais n'y est pas conçue comme un complément local de la réalisation de nouveaux quartiers ; les dispositions proposées cherchent à créer un lieu attractif de flânerie, de détente et d'animation.

La place de l'automobile a été volontairement limitée. Trois files de circulation seulement demeurent sur le quai haut et sont traitées comme une contre-allée de desserte ; deux files sont dénivellées et couvertes par une longue promenade bordée d'arbres.

Ce dispositif implique — selon les études techniques — la démolition des Magasins généraux d'Austerlitz, souhaitable également pour la qualité des espaces publics : ces bâtiments, bien que réduits par le pont Charles-de-Gaulle (qui exige la démolition de 5 travées sur 12), auraient créé un effet de barrière entre fleuve et quartier et d'«encagement» du quai haut, à l'exemple de ce qui existe aujourd'hui. En revanche, la reconstruction de la maison de la Batellerie est prévue.

La berge est affectée à la promenade et aux loisirs, en aval du pont de Tolbiac. Des constructions, de volume limité, en rapport avec les activités d'animation, peuvent y être édifiées.

En amont (conformément aux dispositions du POS de Paris), la modernisation des activités portuaires est autorisée ; des activités d'animation peuvent bien sûr être accueillies dans ce secteur également longé par la promenade du quai haut.

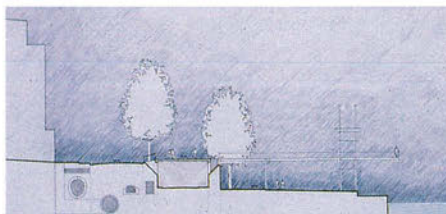
La création de rampes, d'escaliers, de jetées jouant avec les différences de niveau, répond à l'objectif de multiplier les accès et les liaisons entre le cours d'eau et les futurs quartiers, entre les quais hauts et la berge basse.

La future passerelle joignant la terrasse de la Bibliothèque de France à celle du parc de Bercy, au-dessus de toutes les voies de circulation, sera un élément clef du futur dispositif parce qu'elle étend à la Seine deux grands

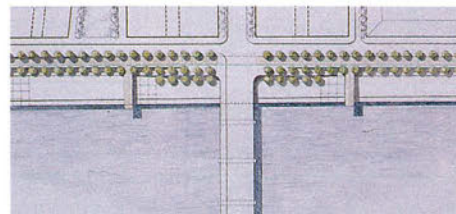
espaces publics. D'autres franchissements peuvent être envisagés à l'avenir ; le projet en réserve la possibilité (face à la rue Villiot, à la cour Saint-Emilion ou à la voie du fond de Bercy).

Les ouvrages projetés dessinent déjà en partie les futures rives du fleuve ; leur volumétrie et leurs matériaux tracent des lignes fortes et stables. Les embarcations amarrées, les équipements, les plantations et les mobiliers apporteront, en contrepoint, un aspect léger, changeant et imprévu.

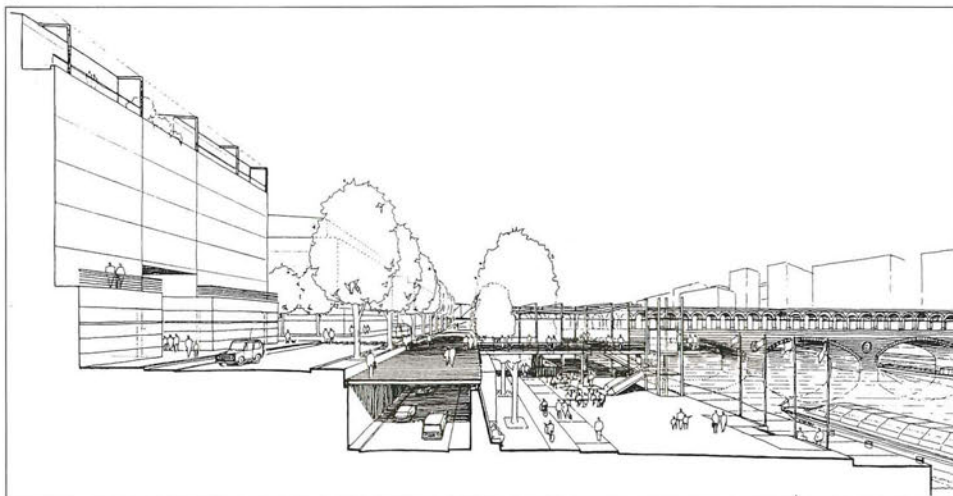
(1 ET 2. COUPE ET PLAN PARTIEL AU NIVEAU DU PONT DE TOLBIAC ; 3. COUPE PERSPECTIVE VERS LE PONT DE BERCY ; 4. SCHEMA D'ENSEMBLE.)



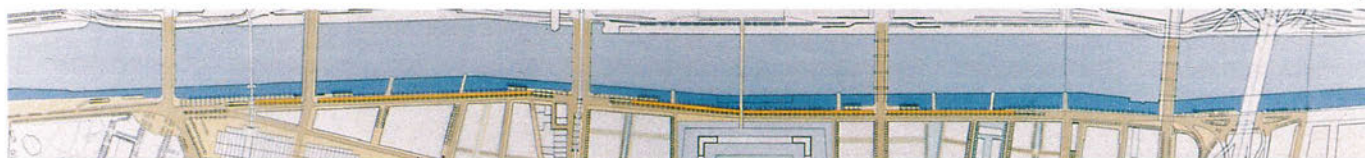
1
3



2



4



Les règles établies avec le plan d'aménagement cherchent à conférer une cohésion d'ensemble aux multiples réalisations futures. Loin des continuités figées d'un plan masse détaillé, ces règles laissent aux concepteurs un vaste champ de travail. Elles s'inspirent de quelques principes directeurs.

DES HAUTEURS MODEREES

La conjugaison de grands espaces ouverts et de masses bâties compactes est l'une des qualités majeures de Paris. Hormis les tours de la Biblio-

thèque de France, les volumes sont plafonnés à une hauteur maximale qui correspond à la réglementation de sécurité fixant à 28 m le niveau du dernier plancher de bureaux au-dessus de l'altitude des voies.

DES PROFILS HORIZONTAUX
ET DES PROFILS INCLINES

Devant la colline du 13^e arrondissement surmontée par les tours des secteurs Italie et Dunois, trois grandes lignes horizontales marquent en longueur la forme générale des quartiers nouveaux. La plus élevée est située à 35 m au-dessus de l'avenue nouvelle, c'est-à-dire à 43 m environ au-dessus du quai haut réaménagé; elle correspond à la hauteur maximale des programmes tertiaires bor-

dant l'avenue. Les deux autres, à 20 m au-dessus du quai et de la rue du Chevaleret, correspondent à l'enveloppe maximale des bâtiments bordant ces voies.

Entre le pôle tertiaire d'Austerlitz et les abords du boulevard des Maréchaux, un profil original est ainsi créé, du bord de la Seine vers le 13^e arrondissement, en accentuant les pentes des voies transversales.

L'imagination des architectes est sollicitée pour exprimer les niveaux supérieurs des immeubles, qui forment une «façade supplémentaire» découverte à partir des vues éloignées.

UN TISSU BATI RESERRÉ

Les règles de gabarit et de prospect ont été déterminées de façon à favoriser, à côté des grands espaces ouverts, la formation d'ensembles construits

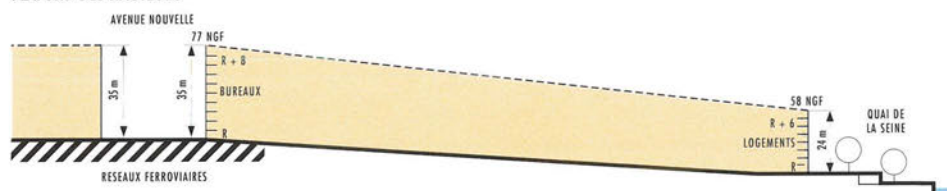
denses, offrant plus d'intimité et de cohérence. Elles se réfèrent pour cela à certaines proportions entre largeur des rues et hauteurs de façades existant dans les quartiers anciens de Paris.

Toutefois, l'éclairement des logements est garanti dans tous les cas par une règle spécifique telle que chaque pièce d'habitation dispose d'un dégagement extérieur égal à la hauteur de la partie de façade opposée qui la surplombe, diminuée de 4 m. Entre immeubles de bureaux et d'activités, il est possible de réduire cet espacement de quelques mètres.

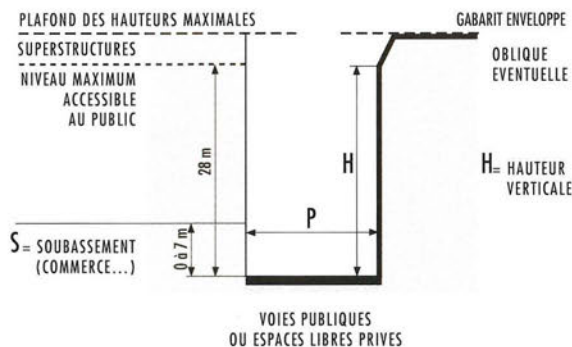
Ces dispositions, plus simples que celles de bien des règlements, laissent davantage de liberté pour l'organisation des formes architecturales; elles seront précisées par les études ultérieures sur la nature des programmes et les contraintes architecturales que traduiront ensuite les cahiers des charges remis aux constructeurs.

Le règlement facilite, en outre, la réalisation de galeries, passages et atriums accessibles au public et couverts par des verrières.

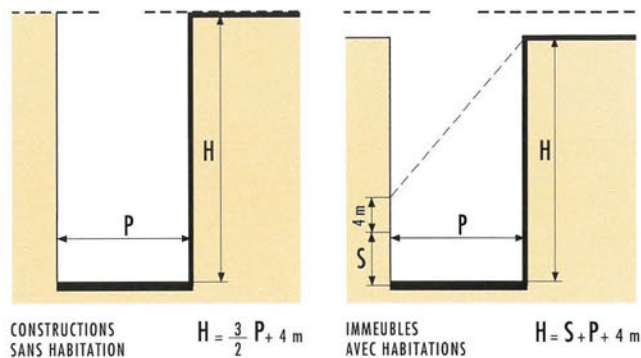
PLAFOND DES HAUTEURS



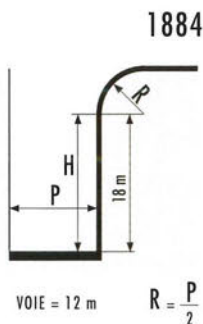
DEFINITIONS



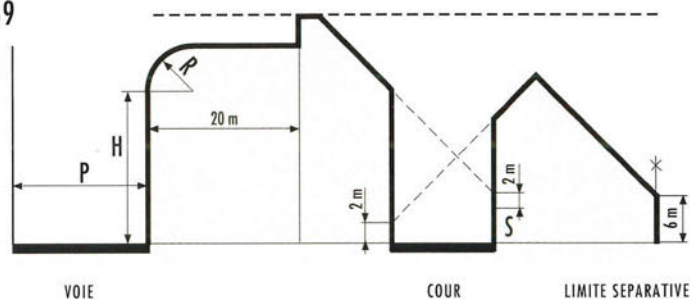
REGLEMENT DU PROJET



REFERENCES



POS 1989







L E P R O J E T

PARIS POUR L'AVENIR

N A T H A N S T A R K M A N

«La dernière opération
d'urbanisme à Paris» ;

cette idée est revenue à plusieurs reprises dans les articles consacrés par la presse à Seine rive gauche. Elle avait déjà été évoquée dans le passé pour d'autres grandes interventions dans la capitale, tout récemment encore pour Bercy.

Ce ne sera pas la dernière transformation d'envergure d'une ville qui, depuis longtemps, se redéveloppe sur elle-même. Mais Seine rive gauche se distingue par son ampleur et aussi par son caractère symbolique. Le programme et le parti d'aménagement adoptés reflètent en effet un contexte particulier : la concurrence internationale suscite de nouvelles ambitions dans les grandes cités, des équipements très attractifs y sont prévus, l'accent est mis sur la création de centres économiques modernes et Paris doit se donner les moyens d'être compétitif. Au même moment, la préparation du nouveau Schéma directeur d'Ile-de-France remet en avant la nécessité d'un développement volontaire et harmonieux de la région.

RAYONNEMENT	130 ha, 2,7 km le long
DE PARIS	de la Seine ; ces données
ET DIVERSITE	figurent bien la taille
	exceptionnelle de ce

projet, dans une capitale où les opportunités foncières se raréfient inévitablement. En réalité, la dimension de l'opération dépasse de loin son périmètre. Elle s'inscrit dans le redéveloppement du sud-est de Paris, sur les deux rives du fleuve, et dessine, avec les transformations engagées autour de la gare de Lyon et à Bercy, un nouveau morceau de ville. Cette mutation va se poursuivre au-delà du territoire de la capitale. Des contacts ont été pris avec Ivry pour harmoniser les interventions de part et d'autre de la limite intercommunale et plusieurs opérations attestent déjà des possibilités qu'offre pour l'avenir le secteur dit «Seine amont», retenu comme stratégique par le récent Livre blanc de l'Ile-de-France.

Bordées par le grand vide du fleuve, les réalisations de Seine rive gauche seront fortement perçues. Il y a là une

occasion unique d'intervenir sur un espace aussi vaste et de modeler la géographie même de la capitale, en créant des quartiers nouveaux et en complétant l'image, célèbre dans le monde entier, de Paris vu de son fleuve. Mais l'ambition de Seine rive gauche est aussi affichée dans son programme : environ deux millions de mètres carrés de planchers à construire au total et une série d'éléments au rayonnement considérable.

L'immense projet de la Bibliothèque de France — 200 000 m² environ — y apporte une composante culturelle primordiale, puissamment renforcée par la présence d'une nouvelle université, de la cité des arts graphiques et de locaux et ateliers pour les artistes qui permettront notamment de reloger les activités exercées dans les anciens bâtiments frigorifiques de la SNCF. Un cheminement privilégié se dessine vers le Quartier latin, en passant par les facultés de Jussieu, le Muséum d'histoire naturelle rénové et le Jardin des Plantes.

Autre objectif majeur, la création d'un pôle tertiaire (900 000 m² de bureaux) destiné à répondre à la demande pressante de locaux modernes dans Paris et à faciliter l'accueil des entreprises qui souhaitent s'implanter au cœur d'une capitale mondiale.

Ce regroupement tertiaire est le plus important conçu à ce jour comme une entité dans Paris ; proche du centre et bien relié aux quartiers d'affaires, il peut avoir un fort impact international. A fortiori, il est susceptible de jouer un rôle de rééquilibrage régional en apportant effectivement des emplois de haut niveau à l'est et en créant un point d'ancrage pour le secteur Seine amont et la partie de l'agglomération située au-delà. L'effet d'entraînement de Seine rive gauche offre donc une chance rare de faire contrepoids à la Défense. Une telle opportunité mérite d'autant plus d'être saisie que le résultat est loin d'être acquis. L'extension récemment décidée de la Défense et l'engagement de nouvelles villes nouvelles, comme celle évoquée près de Roissy, peuvent créer de puissantes concurrences.

Deux autres raisons expliquent la part prépondérante des bureaux dans Seine rive gauche : d'une part, la recherche d'un équilibre financier, donc de charges foncières capables de contrebalancer le coût élevé des infrastructures à réaliser ; d'autre part, le souhait d'éviter la construction de logements au-dessus des installations ferroviaires et à proximité des nuisances les plus importantes.

250 000 m² affectés aux commerces, aux services, à l'artisanat et à l'industrie sont également prévus ; à terme Seine rive gauche offrira ainsi environ 50 000 emplois de natures très diverses, l'équivalent de la population active d'une ville de plus de 100 000 habitants.

La priorité accordée au logement à Paris, particulièrement dans les arrondissements de l'est, ne sera pas renversée pour autant. Dans le seul cadre du Plan-programme de l'est de Paris, 1 400 000 m² d'habitation ont déjà été programmés dans les ZAC engagées, pour 300 000 m² de bureaux, et les petites opérations comprennent surtout des logements.

Dans Seine rive gauche, la volonté d'assurer un mélange des fonctions a conduit à réserver 520 000 m² environ à l'habitation ; plus de 5 000 appartements répartis à parts égales entre programmes PLA, intermédiaires et non aidés seront ainsi construits. Compte tenu du nombre limité des démolitions, c'est une capacité résidentielle très importante qui est ainsi dégagée. Ce résultat très positif s'explique par la réutilisation de terrains affectés à des entreprises qui se restructurent ou se déplacent, principalement la SNCF et les Grands moulins de Paris.

RESEAUX FERRES ESPACES PUBLICS ET OUVRAGES D'ART

Le développement de la gare d'Austerlitz est une autre donnée essentielle du projet. Les premières

études étaient fondées sur l'hypothèse d'une baisse rapide et affirmée du trafic des grandes lignes, en raison du report à Montparnasse des liaisons TGV vers le sud-ouest. Une réduction très nette des emprises ferroviaires apparaissait donc possible et le transfert de la gare plus à l'est a même été examiné. Mais, dans cette hypothèse, il était difficile de rétablir une bonne desserte par les transports en commun et, surtout, les études techniques et financières de la SNCF faisaient ressortir des obstacles dirimants. Les données initiales ont ensuite été modifiées avec les réflexions sur le développement des lignes TGV ; la SNCF a souhaité maintenir la gare à son emplacement et lui donner les possibilités de recevoir à l'avenir des liaisons rapides vers le sud-ouest et le sud-est, donc d'augmenter, voire de doubler son trafic actuel. 30 ha ont été finalement

conservés pour les installations ferroviaires de la gare d'Austerlitz — qui gardera le même nombre de quais —, pour une « gare-bis » (trains charters, auto-couchettes) et pour la station du RER C transférée du boulevard Masséna vers la rue de Tolbiac et agrandie.

La qualité des transports publics est également une des caractéristiques marquantes de Seine rive gauche. Il est vrai que le métro automatique METEOR, l'amélioration du RER C et la liaison hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz répondent à des priorités régionales, mais Seine rive gauche a constitué pour ces projets un élément porteur. Les transports en commun accompagneront ou précéderont ici la majorité des programmes bâtis, situation rare pour une grande opération d'urbanisme.

La définition du parti d'aménagement a été fondée, dès les premières études, sur la volonté de prolonger la ville, de rétablir le contact entre le 13^e arrondissement et la Seine et de souder les quartiers nouveaux et anciens. Ce choix a conduit à refuser une série de « morceaux de bravoure », à privilégier la création d'une trame urbaine raccordée à celle des quartiers environnants et à mettre en valeur la Bibliothèque de France.

Le projet est structuré par un réseau d'espaces publics, en grande majorité nouveaux, appuyés sur des ouvrages d'art très importants. L'élément principal en est la nouvelle avenue créée au-dessus des faisceaux de voies ferrées et croisant à niveau le boulevard Vincent-Auriol, la rue de Tolbiac et le boulevard Masséna. Cette réalisation spectaculaire (40 m de large, 2 500 m de long) qui traversera l'ensemble de l'aménagement, de la place Valhubert à la limite de Paris (et qui pourrait ultérieurement être prolongée au-delà), renoue avec la tradition parisienne des grands tracés de voirie interrompue depuis près d'un siècle. De part et d'autre de l'avenue, les emprises SNCF seront couvertes. La restructuration des équipements ferroviaires permettra de réserver la possibilité de bâtir au-dessus de ces espaces, donc de supprimer, dans les nouveaux quartiers, la coupure due au chemin de fer.

Les quais de la Seine seront entièrement remodelés et, de même que l'avenue, ils seront doublés par des voies souterraines permettant d'y réduire le trafic de surface et d'y créer un environnement favorable.

Les grands itinéraires joignant les deux rives seront améliorés et complétés par une voie prolongeant le boulevard Saint-Marcel jusqu'au nouveau pont sur la Seine — le pont Charles-de-Gaulle —, en franchissant la gare d'Austerlitz au-dessus des quais SNCF, et se poursuivant, rive droite, jusqu'à la gare de Lyon et au boulevard Diderot.

Les liaisons transversales tireront parti des pentes descendant vers le fleuve et proposeront des ambiances

diverses : rues plantées, espaces paysagers plus libres... La conception des espaces publics assurera ainsi l'insertion des quartiers de Seine rive gauche dans Paris en leur donnant caractère et aménité, tout en exprimant la dimension du projet et la puissance des techniques mises en œuvre.

EVENEMENTS ET CONTINUE URBAINE

Trois événements marquants viendront ponctuer l'aménagement :

- la Bibliothèque de

France, ensemble monumental directement relié au parc de Bercy par une passerelle dominant le fleuve ;

- la gare d'Austerlitz remodelée, dont la halle remise en valeur s'ouvrira, à l'ouest, sur la place Valhubert et le Jardin des Plantes et, à l'est, dans l'axe de la nouvelle avenue, sur une place haute reliée à la chapelle de la Salpêtrière. Egalement perçue depuis le pont Charles-de-Gaulle et le boulevard Saint-Marcel, la halle deviendra un point d'articulation entre le centre et les nouveaux quartiers ;
- le pôle d'équipements et d'animation reliant, le long d'un même parcours entre quai et avenue, les bâtiments des Grands moulins réhabilités, plusieurs équipements culturels et éducatifs et l'université, autour d'un jardin et de voies plantées.

D'autres bâtiments «repères» ont été imaginés au cours des études, tant par les équipes d'architectes consultés que par l'APUR. Signaux isolés ou jalons scandant la façade sur la Seine, ces solutions ont finalement été repoussées ; le maire de Paris a opté, dans la continuité de la politique conduite depuis plus de 10 ans, pour des hauteurs modérées se reliant sans heurt à la ville existante et laissant jaillir les tours de la Bibliothèque de France.

Une silhouette originale a cependant été définie : le choix de hauteurs croissantes depuis les quais vers l'avenue préservera l'ensoleillement des berges et fera percevoir — en vision lointaine — la superposition des couronnements des édifices, donnant l'image d'un quartier montant depuis la Seine vers les collines du 13^e arrondissement.

Si l'accent a été mis sur le respect du paysage parisien, il n'a pas été cherché à fondre l'aménagement dans les tissus voisins. Les caractéristiques du projet sont en effet, pour l'essentiel, très différentes de celles des quartiers «traditionnels» ou même plus récents. L'ensemble du secteur va connaître un remodelage profond. Si des éléments importants en sont maintenus, telles la halle de la gare ou les constructions réhabilitées des Grands moulins, d'autres bâtiments de grande taille, pouvant présenter un intérêt par leur contenu ou leur technique de construction, devront être démolis, en raison de la couverture des voies ferrées, ou pour apporter au projet la cohérence et la qualité d'ensemble nécessaires. Il s'agit notamment du tri postal boule-

vard Vincent-Auriol (dont le relogement est à l'étude), des messageries ferroviaires rue du Chevaleret, des «frigos» de la SNCF et des Magasins généraux du port, qui forment une longue barrière entre la Seine et les futurs quartiers.

C'est un nouveau visage de Paris qui est proposé, reprenant dans un langage d'aujourd'hui le dialogue caractéristique des villes européennes entre monuments, grandes compositions urbaines et ensembles plus serrés et plus ordinaires destinés à la vie quotidienne.

DEFIS POUR DEMAIN

Les options d'aménagement du projet de Seine rive gauche renvoient

donc à des questions essentielles pour l'avenir.

Son programme affirme le rayonnement international de Paris, particulièrement dans les domaines économique et culturel ; il répond aussi, par le partage des surfaces à construire, aux demandes multiples qui s'expriment dans la capitale.

Le projet participe au rééquilibrage de la capitale et de la région vers l'est.

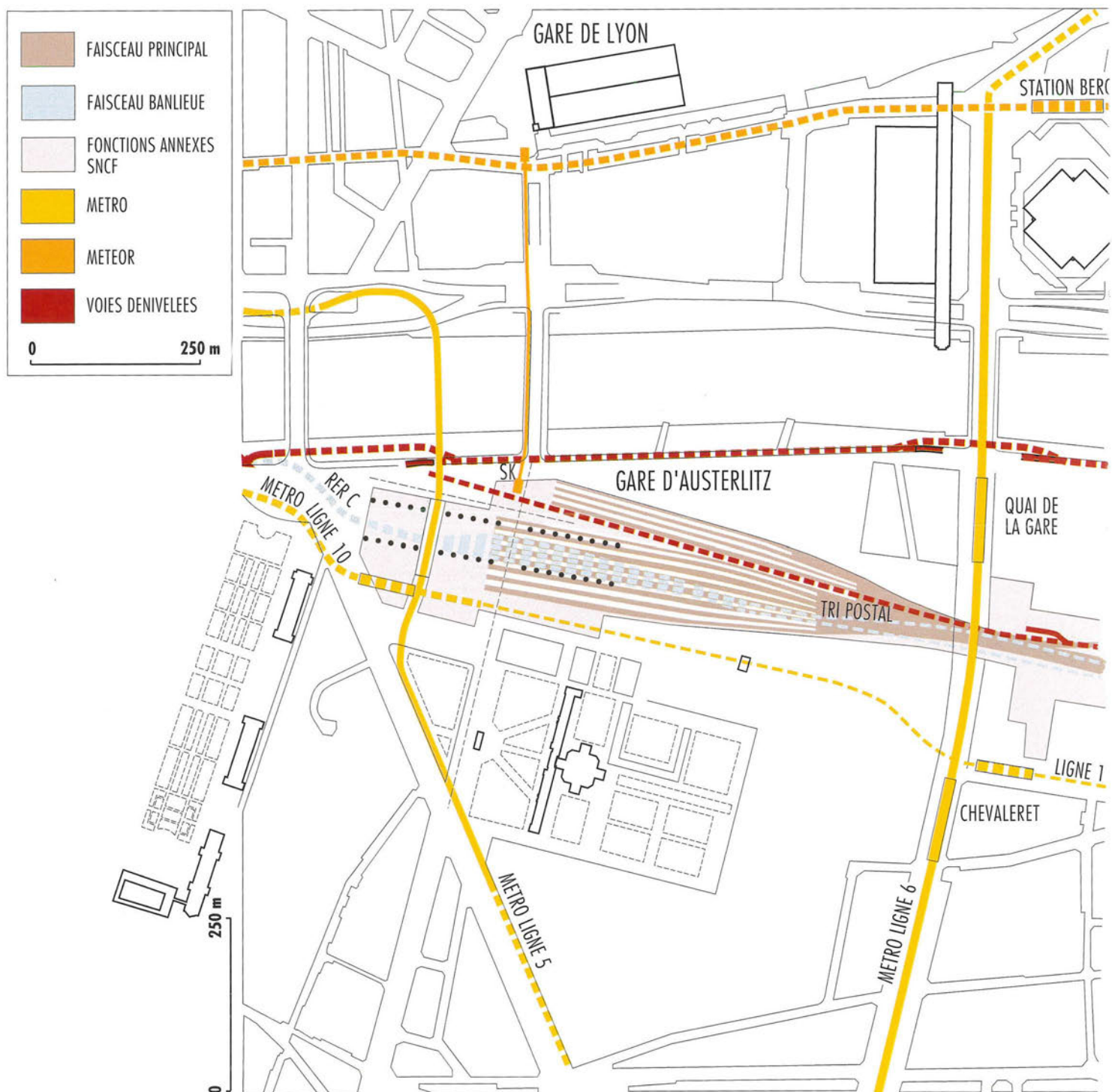
Tout en s'inspirant résolument des valeurs de Paris qu'il cherche à prolonger dans un esprit contemporain, le parti d'urbanisme lance des propositions ambitieuses : associer restructuration des équipements ferroviaires et projet urbain, imbriquer ou superposer les nouveaux quartiers à ces équipements. Avec l'extension du TGV, ces idées peuvent avoir des conséquences considérables sur l'aménagement des voies ferrées, des gares et de leurs abords dans les villes.

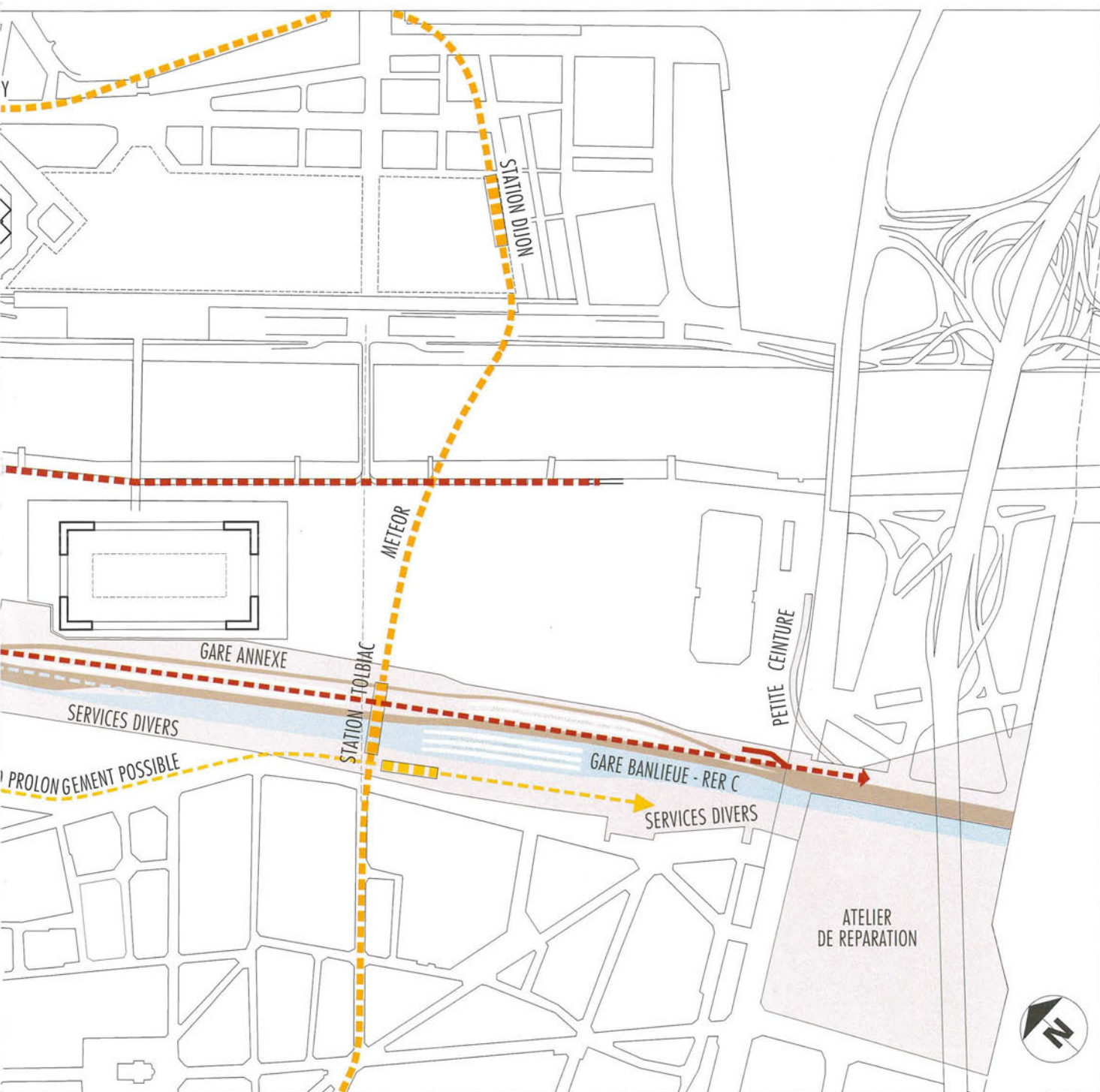
A ces grands défis s'ajoute le défi de la qualité. La réussite du projet dépend encore de sa mise en œuvre, nécessairement étalée dans le temps en raison des dimensions et de la complexité de l'opération. Une méthode progressive et ouverte a été utilisée. Les éléments structurants ont été mis en place, mais d'importantes plages de création et d'adaptation existent : tracé de nombreuses voies et liaisons, définition et localisation exacte des programmes, mise au point détaillée de l'épannelage... Elles permettront d'accepter les évolutions inévitables et les nouvelles propositions intéressantes. Cette démarche requiert une attention toute particulière jusqu'à la définition des traitements des espaces publics et des architectures, qui feront l'identité de ce quartier et devront traduire les ambitions initiales.

Le projet de Seine rive gauche donne un nouvel élan au développement de Paris et de l'est de l'agglomération ; il ouvre également des possibilités importantes pour les futures interventions en site urbain dense, tant dans la capitale et en Ile-de-France que dans d'autres grandes villes.

N. S.

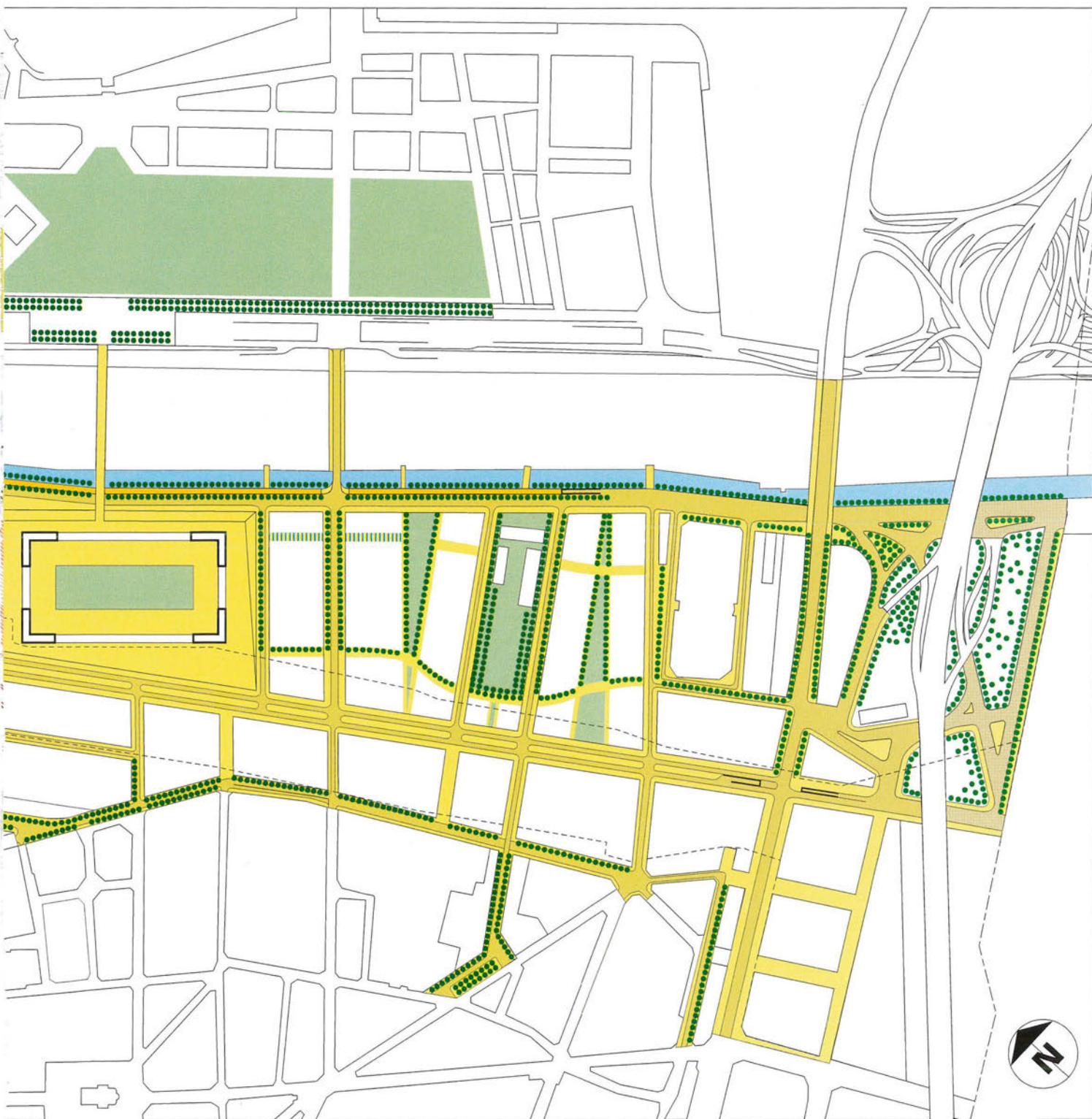






INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET VOIES DENIVELEES





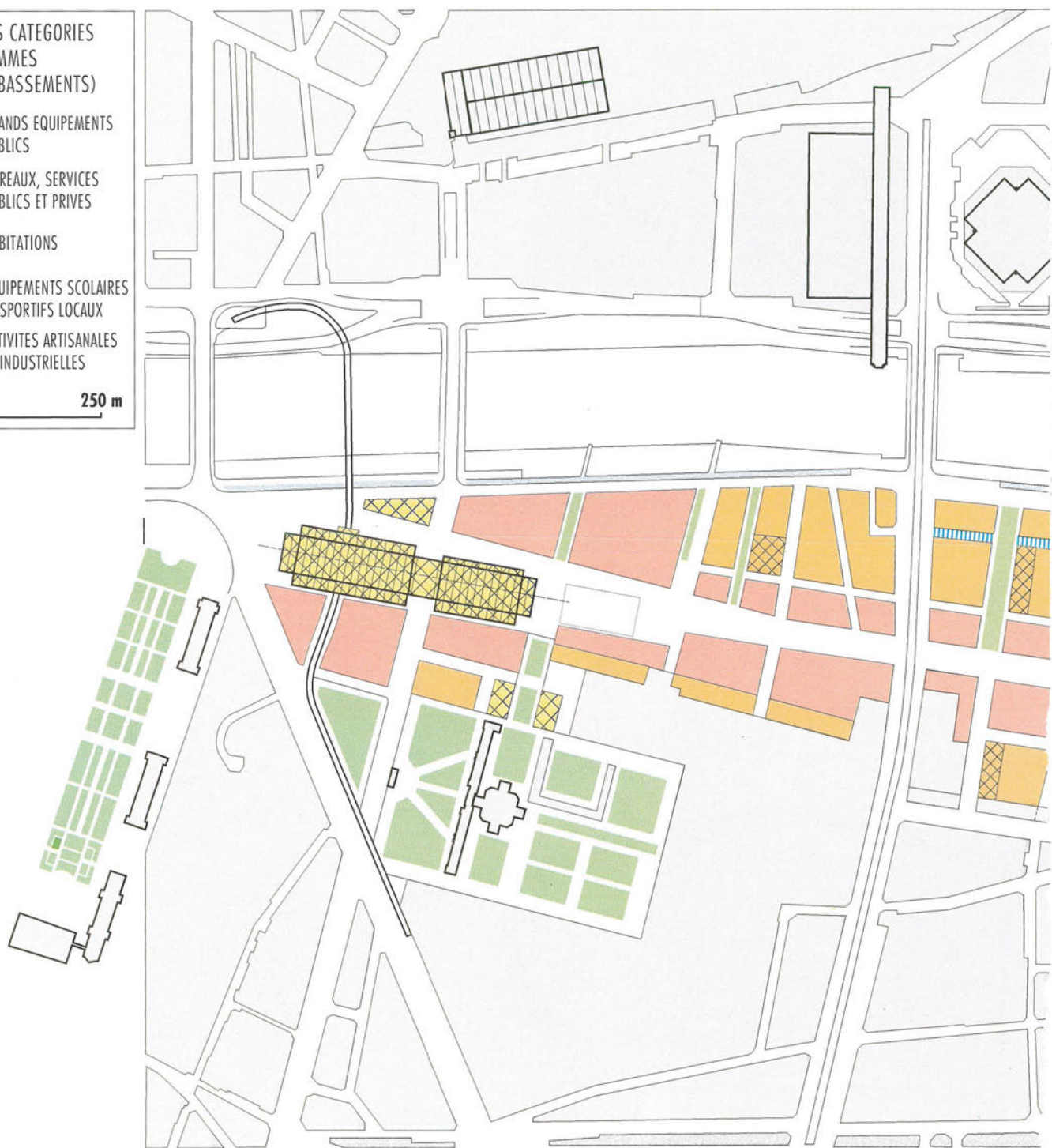
TRACÉ DES VOIES ET ESPACES PUBLICS

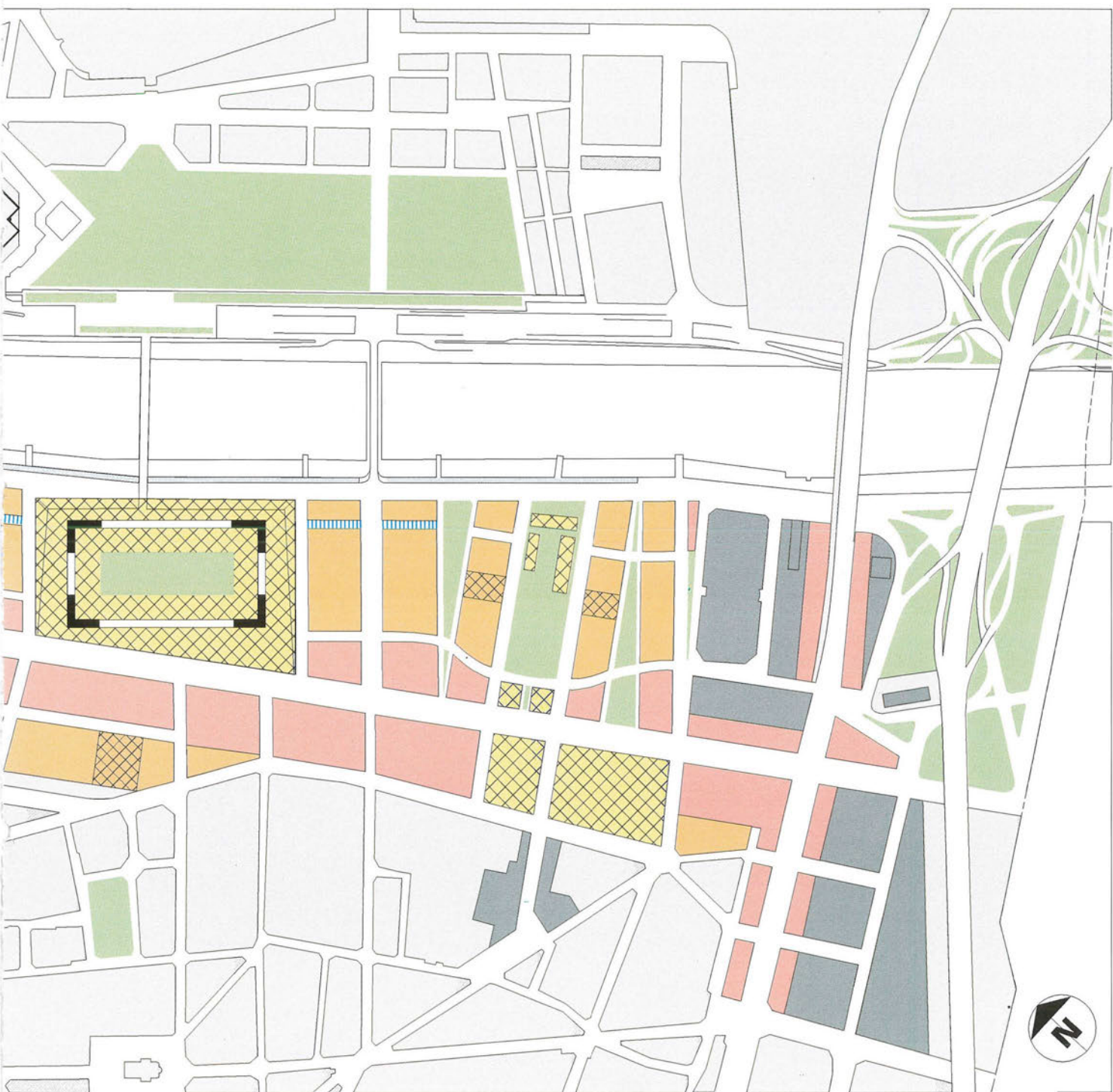
Ce plan illustre les possibilités ouvertes par le plan d'aménagement de zone (Doc. APUR)

PRINCIPALES CATEGORIES
DE PROGRAMMES
(HORS SOUBASSEMENTS)

-  GRANDS EQUIPEMENTS PUBLICS
-  BUREAUX, SERVICES PUBLICS ET PRIVES
-  HABITATIONS
-  EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET SPORTIFS LOCAUX
-  ACTIVITES ARTISANALES ET INDUSTRIELLES

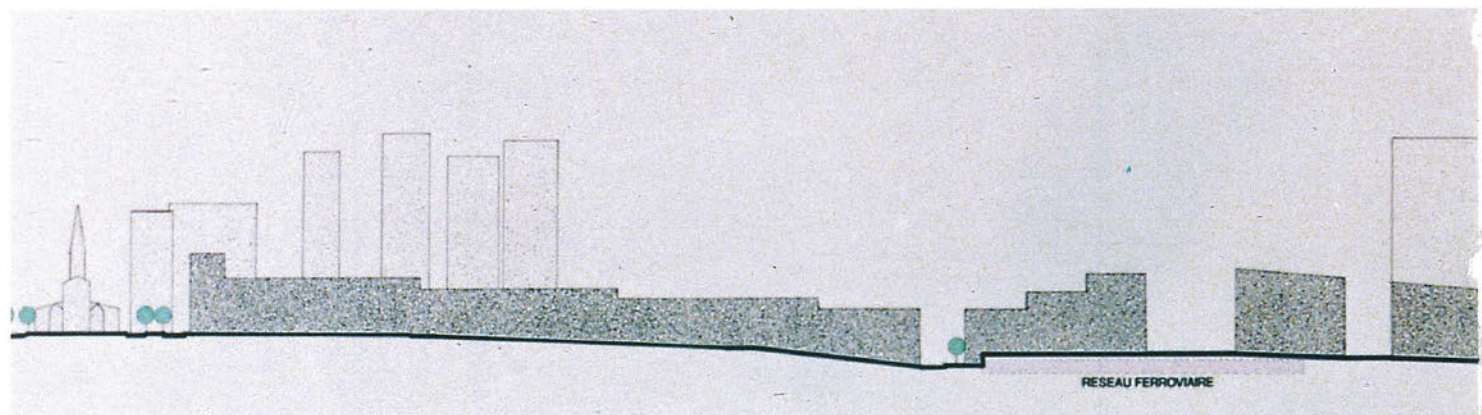
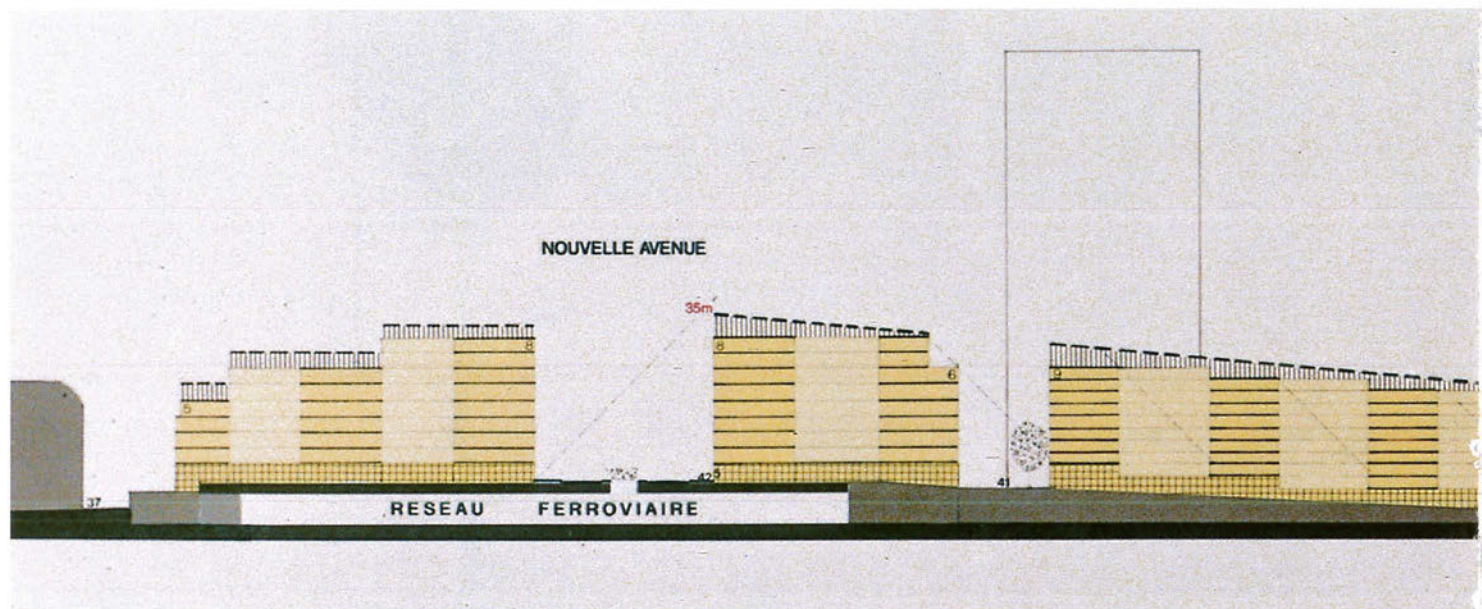
0 250 m

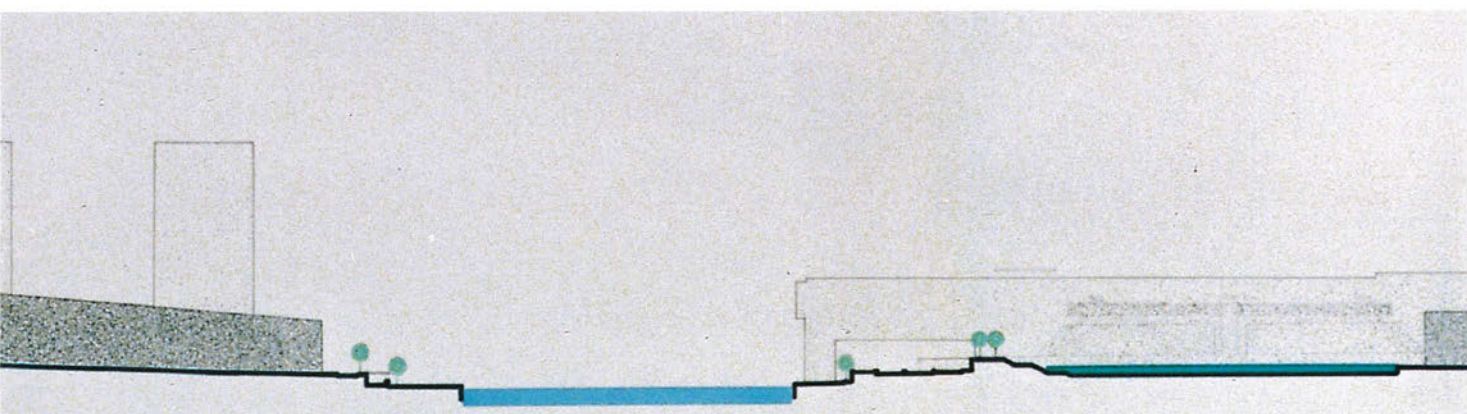
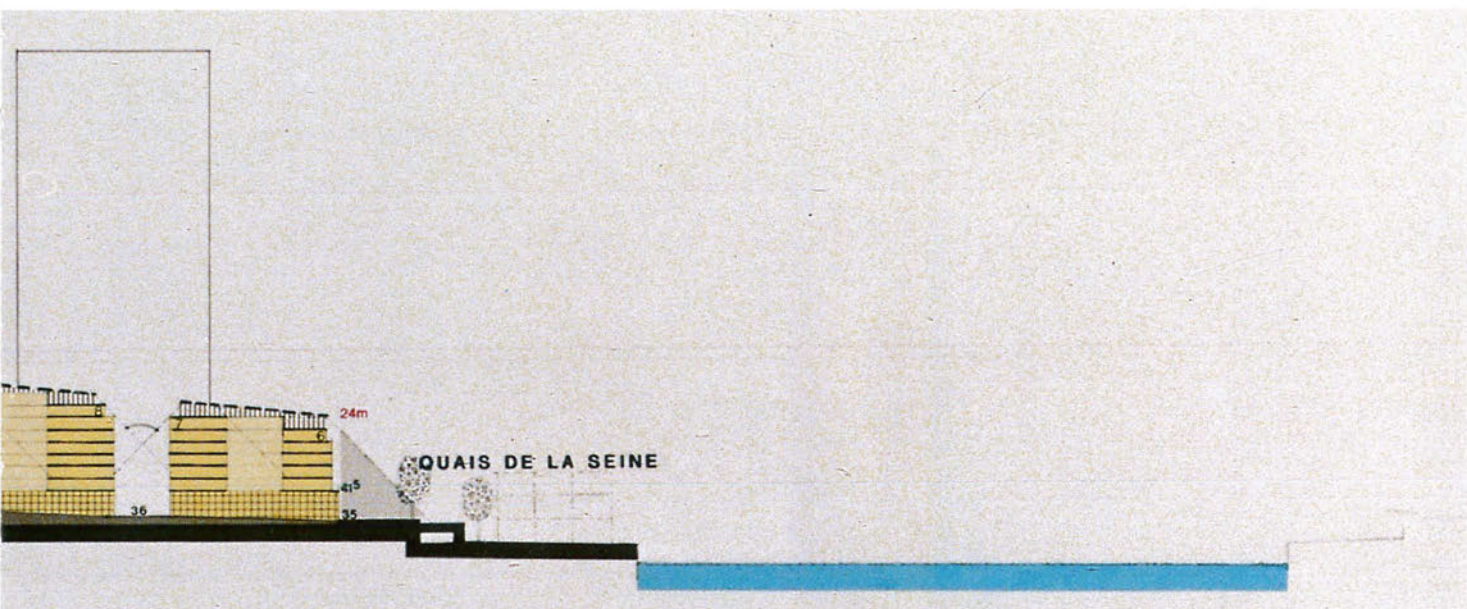




REPARTITION DES FONCTIONS

Ce plan illustre les possibilités ouvertes par le plan d'aménagement de zone (Doc. APUR)





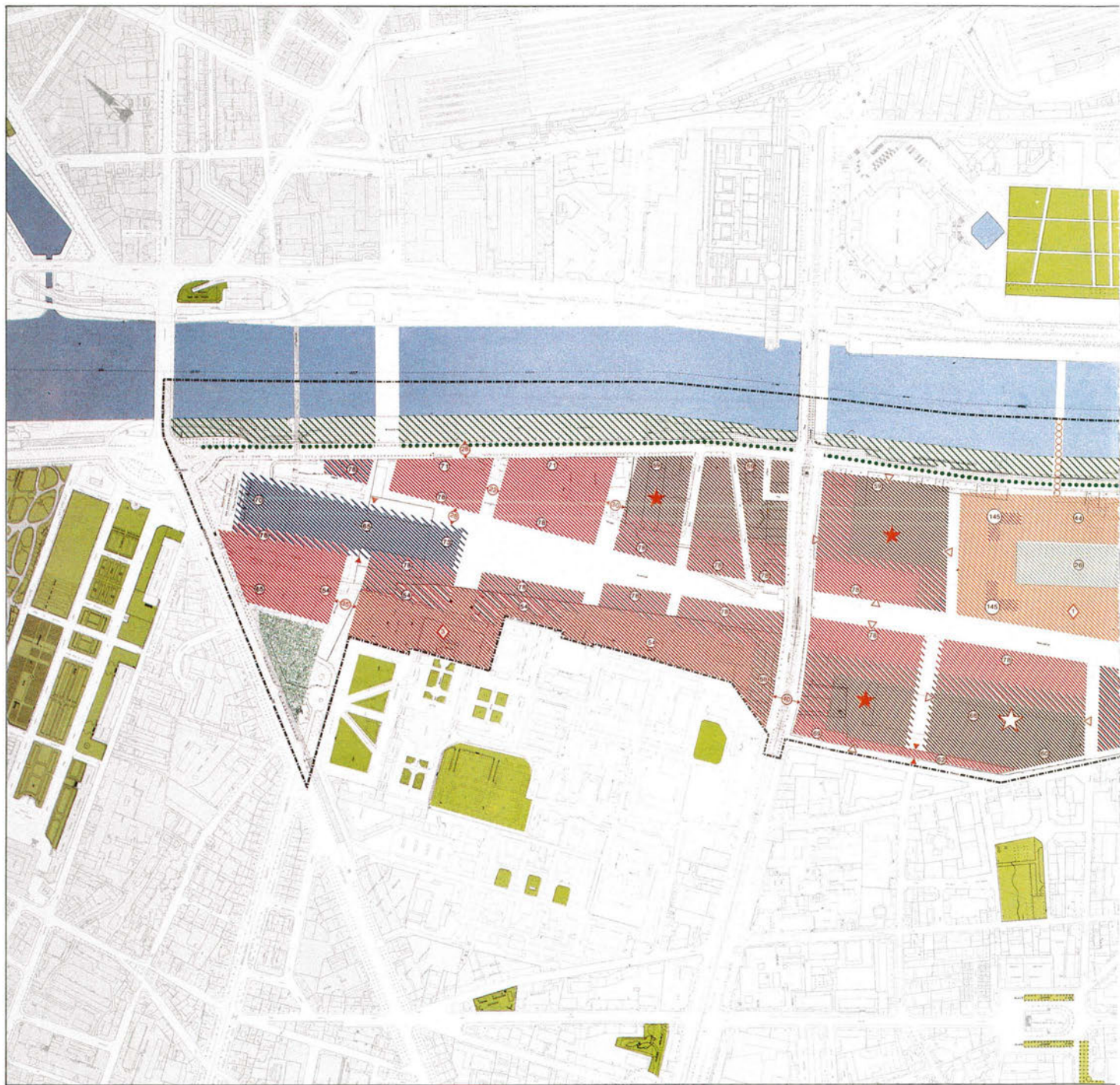
COUPE LONGITUDINALE DE PRINCIPE

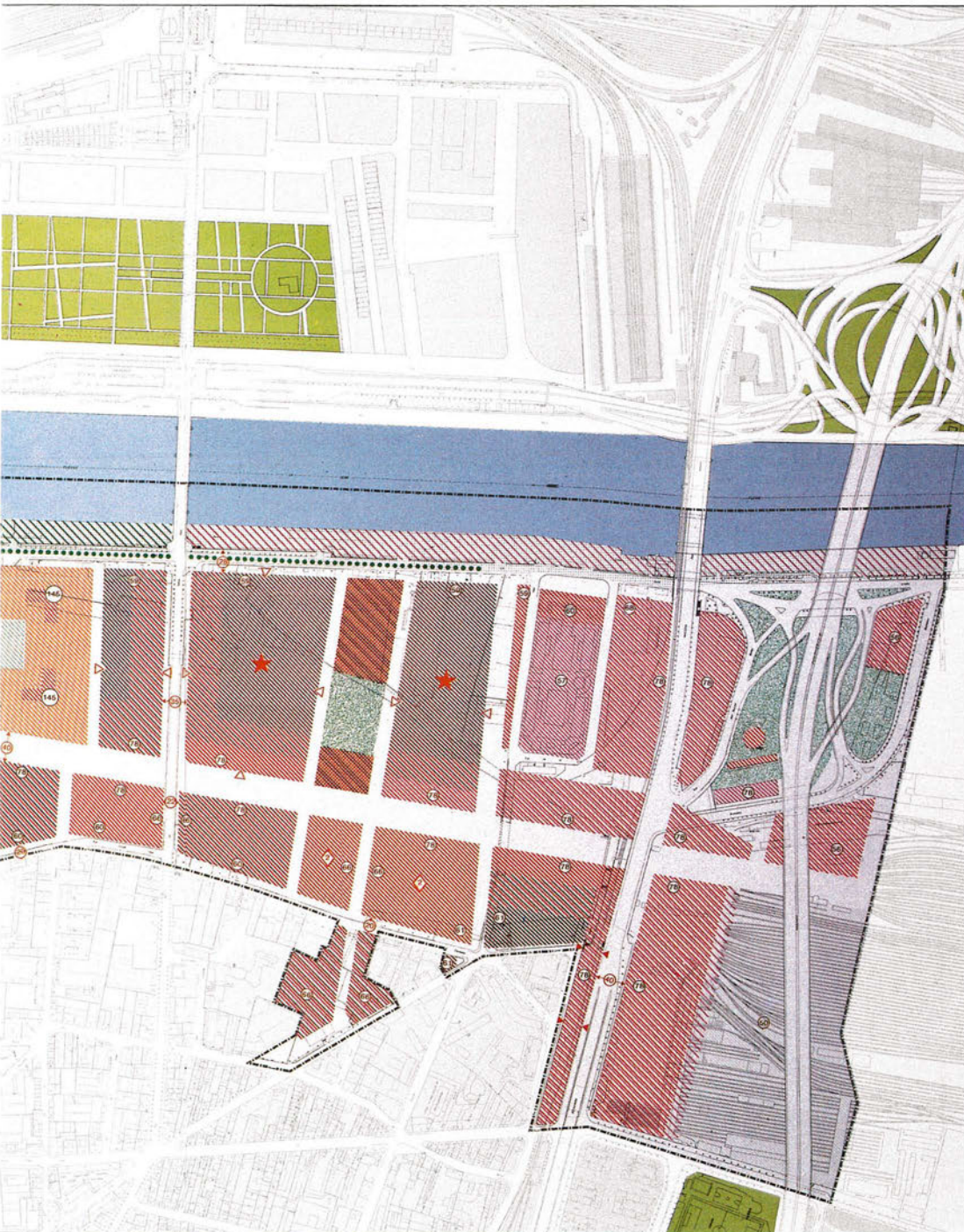




VUE AERIENNE DEPUIS CHARENTON

Ce plan illustre les possibilités ouvertes par le plan d'aménagement de zone (Doc. APUR)





LEGENDE

Perimètre de la Z.A.C.

Mise en valeur du site de la Seine

Aménagements et installations pour les loisirs et la promenade

Aménagements et installations liées aux activités portuaires

Espaces verts publics

Promenade du bord de Seine

Voies et espaces publics

Largeur minimale de voie publique à créer ou à élargir

Principe de voie publique secondaire

Passerelle piétonne

Principe de passage public

Équipement culturel et éducatif

Collège et équipement sportif, localisation de principe

École élémentaire et/ou maternelle, localisation de principe

Bibliothèque de France, constructions sous parvis et jardin intérieur

Bibliothèque de France, constructions hautes

Université

Hôpital

Habitation, commerces, équipements collectifs privés et divers

Bureaux, services, commerces, équipements collectifs privés et divers

Activités industrielles, artisanales et divers

Activités ferroviaires ou liées au réseau ferré et services S.N.C.F.

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

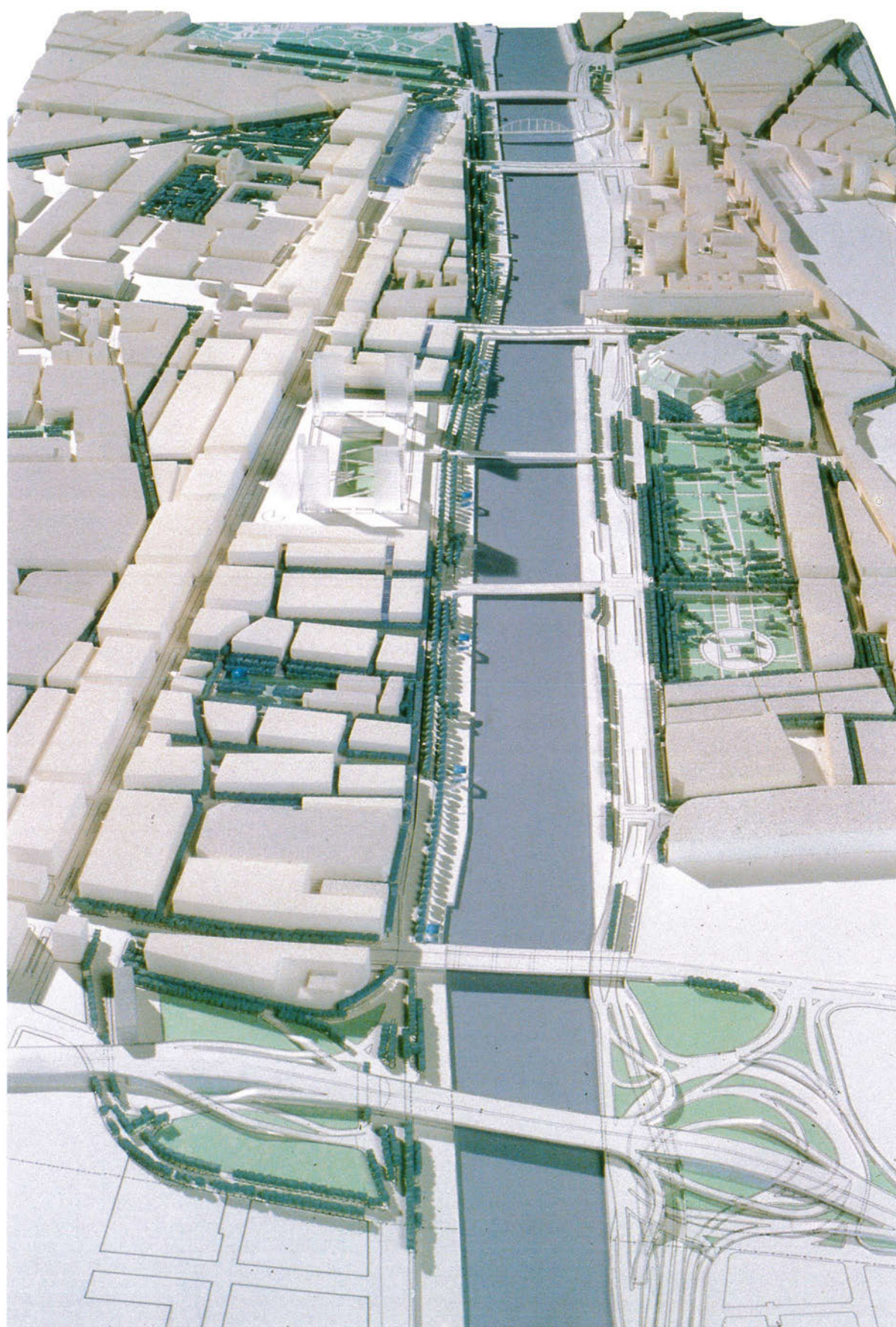
Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

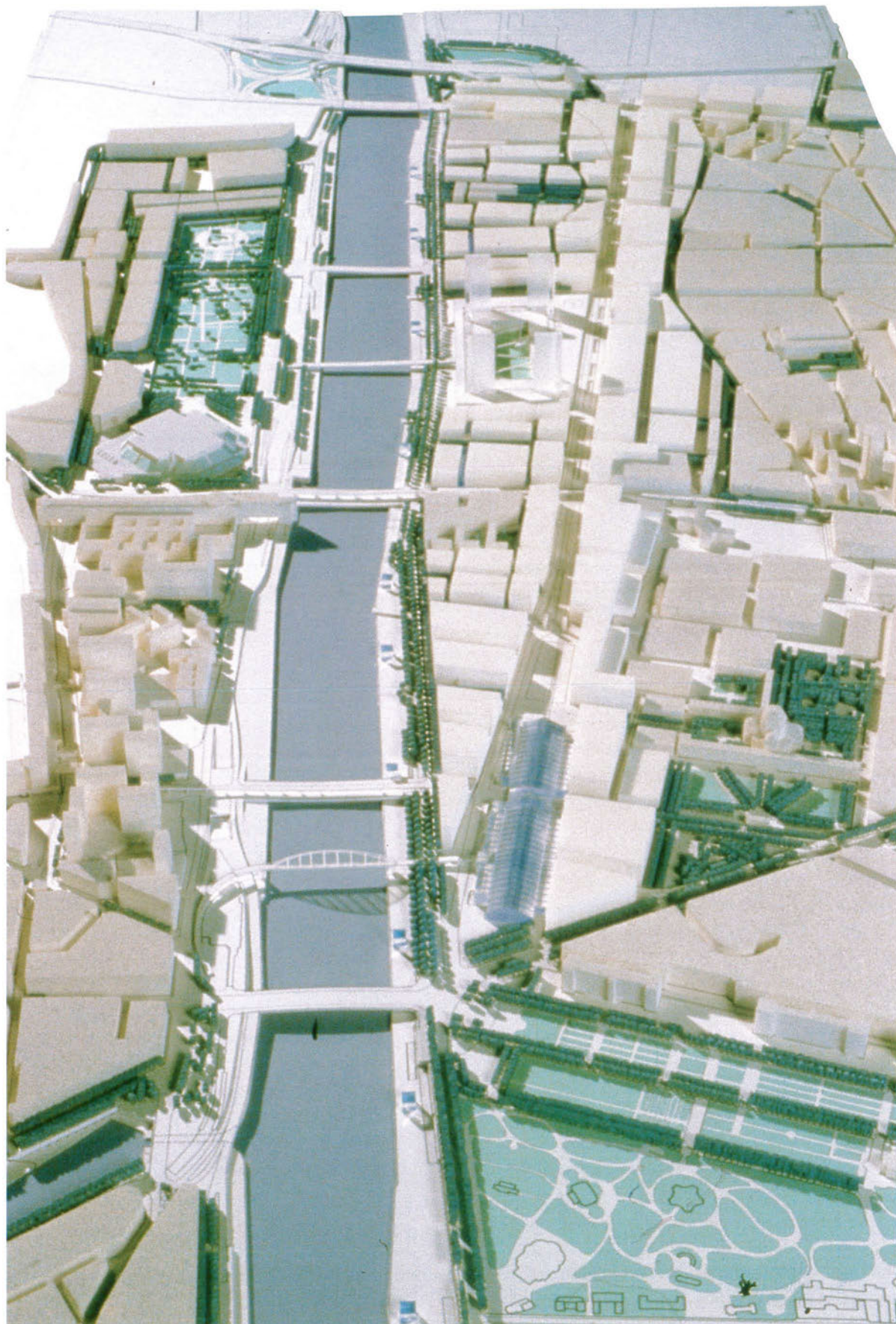
Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

Services S.N.C.F., commerces, équipements collectifs privés et divers

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE



SEINE RIVE GAUCHE ET BERCY VUS DEPUIS LA BANLIEUE



SEINE RIVE GAUCHE ET BERCY VUS DEPUIS PARIS

UNE AMBITION POUR LA VILLE

ALAIN GRELLET Y BOSVIEL

L'opération Seine rive gauche, engagée par la Mairie de Paris au sud-est de la capitale, sur un site de plus de cent hectares jusqu'alors traditionnellement affecté aux activités ferroviaires, industrielles et portuaires, est exceptionnelle tant par son ampleur que par l'exemplarité des méthodes de travail auxquelles sa mise en œuvre a donné lieu. C'est en particulier grâce à un processus de concertation continu et complexe avec des partenaires multiples qu'un tel projet a pu naître et qu'il va se développer.

DES ENJEUX

EXCEPTIONNELS

Mettre en place une opération d'urbanisme à grande échelle suppose une vision claire des objectifs à atteindre. Dans le cas de l'opération Seine rive gauche, une localisation intéressante et des atouts préexistants ont permis de les définir.

En premier lieu, un site, caractérisé d'abord par son étendue, qui rend l'opération engagée unique à Paris, au regard de ce qui se fait traditionnellement.

Une localisation de premier plan, ensuite, contribuant à faire de cet espace — à 1 500 m de Notre-Dame, bordé par le fleuve sur plus de deux kilomètres et demi, et face à Bercy qui l'accompagne sur l'autre rive — un futur pôle d'attraction de la capitale, au cœur du croissant de l'est Parisien. Enfin des atouts propres, parmi lesquels une emprise ferroviaire de 65 ha, se développant depuis la gare d'Austerlitz jusqu'à la limite d'Ivry, mais aussi la proximité immédiate de la gare de Lyon et du périphérique, l'accès facile au réseau ferré, aux autoroutes, aux aéroports...

Ce site et ses atouts, occasion a été donnée à la Ville de Paris d'en faire un facteur essentiel de développement pour la capitale, en permettant la réalisation de grands équipements susceptibles de favoriser l'essor économique et social de Paris. Occasion de réinscrire dans la ville un territoire jusque-là enclavé et l'isolant du fleuve. Chance unique de consacrer ce potentiel à des objectifs majeurs, en ce moment de cristallisation de l'Europe économique et

politique, alors que naissent dans la capitale de nouveaux besoins.

Ces objectifs s'organisent pour l'essentiel autour des préoccupations suivantes : créer un nouveau pôle économique et culturel ; réaliser un tissu urbain diversifié, comportant une densité d'habitat et d'activités commerciales favorables au développement d'une véritable vie de quartier ; enfin mettre en place une organisation urbaine qui, en se fondant sur les qualités du site, notamment sur son relief et sur la présence du fleuve, permette de composer des paysages de qualité. Les constructions resteront de hauteur modérée s'élevant entre 24 et 35 m, selon une progression ordonnée qui amplifiera les effets de relief. Il s'établira ainsi un contraste puissant entre les tours de la Bibliothèque de France, hautes d'une centaine de mètres, et le nouveau bâti environnant, qui respectera les hauteurs traditionnelles du tissu parisien.

Cette politique urbaine ambitieuse nécessite la mise en œuvre de moyens techniques et financiers considérables.

Au plan technique, l'aménagement de ce territoire se fonde sur le maintien de la gare d'Austerlitz, et sur sa restructuration, qui doit en faire la quatrième grande gare parisienne du XXI^e siècle. Ce sont 30 ha d'installations ferroviaires qui seront ainsi recouverts. Le tracé des voies publiques établit une importante avenue au-dessus du faisceau principal. Les bâtiments qui la bordent seront en partie construits au-dessus du fer. Les contraintes de sur-sol n'ont pas été jugées favorables aux programmes de logements, qui se verront réserver l'essentiel des espaces de plein-sol, situés notamment en bord de Seine.

Par ailleurs, le nouveau quartier devra être doté d'importantes infrastructures de transports en commun : une nouvelle ligne de métro rapide reliera le cœur du 13^e arrondissement aux gares de Lyon et Saint-Lazare, la station Masséna du RER C se verra développée et reportée vers la rue de Tolbiac, et une liaison sera assurée sur le pont Charles-de-Gaulle entre les gares de Lyon et d'Austerlitz. L'actuelle ligne 10 pourra être à terme

prolongée. Une importance particulière sera également accordée aux systèmes de télécommunication.

Semblables exigences urbaines et techniques vont de pair avec une dimension financière importante dont il convient de dire quelques mots.

Le coût des investissements imputables au bilan de l'opération porte celui-ci à 22 milliards de francs, l'équivalent d'environ 2 % du budget de l'Etat. Cette opération s'inscrit toutefois dans une stratégie d'équilibre financier, une part majeure des ressources devant provenir de la cession des programmes de bureaux, qui assureront donc le contrepois financier nécessaire à la réalisation des infrastructures et des équipements.

Ce bref rappel des caractéristiques de l'opération montre à quel point son élaboration et sa mise en œuvre requièrent à la fois compétence et ténacité. On le sait, quinze années seront nécessaires à la réalisation du programme prévu, avec ce que cette durée suppose d'aléas et d'incertitudes.

Aussi une grande rigueur s'est-elle tout de suite imposée dans le choix des méthodes de travail.

UNE METHODOLOGIE ORIGINALE

Le pari consistait à opérer simultanément, dans un calendrier d'étude très serré, les choix de pro-

grammation, la définition du parti d'aménagement, l'exploration de sa faisabilité technique et financière, tout en assurant la concertation avec les collectivités publiques d'une part, et avec la population d'autre part. La maîtrise de décision, sans dilution des objectifs et sans dérive temporelle, a donc nécessité un effort constant de coordination de l'ensemble des acteurs, tant politiques et sociaux que techniques.

Au plan politique, une réflexion commune entre la Ville de Paris, la Région et l'Etat, a permis de poser les bases d'une élaboration concertée du Plan d'aménagement de zone. Ce travail fructueux aura conduit à un enrichissement du programme, avec notamment la décision de réaliser, outre la Bibliothèque de France, un pôle universitaire et le nouveau siège du ministère de l'Intérieur. Il aura également permis de voir confirmer cet aménagement comme la tête de pont d'un pôle régional, le secteur Seine amont.

Parallèlement, s'imposait l'actualisation des procédures administratives, afin d'ajuster les objectifs du projet aux prescriptions des documents d'urbanisme, Schémas directeurs de la région et de Paris, et Plan d'occupation des sols de la capitale.

Au plan économique et social, un double dialogue a été engagé : avec les acteurs économiques et sociaux présents sur le site d'une part, avec l'ensemble de la population d'autre part.

Avec le premier acteur économique, la SNCF, la Ville a développé une collaboration continue, par-delà les cadres habituels de la concertation, jusqu'à un véritable partenariat technique et financier.

Un autre dialogue essentiel se poursuit encore avec des acteurs aussi importants que l'Assistance publique, gestionnaire du centre hospitalier Pitié-Salpêtrière, le ministère des Postes, des télécommunications et de l'espace, pour l'important centre de tri postal d'Austerlitz, les Grands moulins de Paris, la Société anonyme de télécommunications, pour ne citer que les principales institutions ou entreprises concernées par l'opération.

Quant au travail entrepris en direction de la population, il consiste non seulement à lui apporter régulièrement une information sur le projet et son développement, mais aussi à recueillir ses réactions, afin de prendre la mesure des difficultés induites par le futur aménagement.

Enfin, au plan technique, une collaboration très étroite s'est mise en place entre les services de la Ville, la SNCF, et l'aménageur, chargé de coordonner un nombre important d'études d'urbanisme, de faisabilités techniques, de prévisions financières et de simulations du phasage opérationnel.

Ce travail de coordination, qui s'est effectué dans un calendrier très serré, a permis de soumettre aux élus un projet cohérent dans les délais impartis.

La concertation entrera dans une phase nouvelle à la suite de l'enquête publique et de l'approbation du Plan d'aménagement de zone, ajusté ou remodelé en conséquence, alors que s'engageront parallèlement d'autres études et les premiers travaux d'infrastructure et de construction.

L'enquête publique, étape logique du processus de concertation, permettra, si besoin est, d'apporter des éclairages complémentaires, et constituera donc l'occasion d'intervenir à nouveau pour affiner certaines réponses.

Une opération comme Seine rive gauche, compte tenu du temps de réalisation nécessaire, suppose un développement continu des études engagées. Les grands principes qui structurent le parti d'aménagement devront trouver dans les mois et les années à venir une traduction plus fine, sous forme de projets pour les grandes composantes urbaines : quais et berges, avenue nouvelle, abords de la Bibliothèque de France, environnement de la nouvelle gare d'Austerlitz, remodelage des abords de la Salpêtrière pour ne citer que les plus importants.

Parallèlement à la définition des espaces publics, des grands équipements et infrastructures, la Ville et l'aménageur travaillent en vue de l'engagement, dès 1992, des premiers programmes de construction privés. Dans cette démarche, la ville s'associera, comme elle l'a fait pour les

grands choix d'urbanisme, les compétences d'architectes indépendants.

On voit à quel point l'ampleur des enjeux, pour la Ville et pour la Région, exige une persévérance à l'épreuve du temps.

L'opération Seine rive gauche se présente comme une aventure humaine requérant le savoir, la patience et l'imagination de tous les partenaires en présence.

Leur décision d'assumer ensemble un travail qui nous porte vers le XXI^e siècle paraît précisément la marque d'une entreprise hors du commun, sachant promouvoir, sans risque de dérive utopique, l'expérience des techniciens et l'audace des créateurs.

Le pari engagé est aujourd'hui tenu ; il convient à présent de le gagner dans la durée.

Alain Grellety Bosviel
*Directeur de l'Aménagement urbain
de la Ville de Paris*



AU SERVICE D'UN GRAND PROJET

T H E R E S E C O R N I L

Le projet Seine rive gauche est d'une importance et d'une taille sans commune mesure avec les opérations d'aménagement couramment engagées par la municipalité parisienne. Les élus auront décidé des grandes options : programme, trame viaire du secteur, grands équipements, répartition des fonctions, hauteur des bâtiments, etc. L'aménageur public qui sera choisi pour conduire cette opération aura la responsabilité de mettre en œuvre le projet au quotidien sur le terrain : il lui reviendra la tâche de gérer le temps des travaux, douze à quinze ans, de conjuguer toutes les difficultés liées à l'ensemble des contraintes techniques, d'agir tout en préservant les chances d'enrichir et de développer le projet au fil des mois.

En effet, douze à quinze ans de réalisation, c'est à la fois beaucoup à l'échelle des autres opérations d'aménagement, c'est peu au regard de l'évolution d'une ville, c'est plus que la même durée considérée au siècle dernier, c'est suffisant pour enregistrer des évolutions techniques, architecturales ou urbanistiques importantes et dont il faut tenir compte.

Bras séculier de la ville, exécutant fidèle et nécessaire des grandes options de départ, l'aménageur doit devenir l'impulsion du projet, sa dynamique, son souffle.

DES
CONTRAINTES
PHYSIQUES
EXCEPTION-
NELLEMENT
PREGNANTES

Dans une opération classique, l'aménageur a un rôle bien défini : il achète les terrains, réalise les démolitions, assure les travaux de viabilisation et d'équipements publics

nécessaires à l'opération et commercialise ensuite les terrains équipés, et veille à la qualité architecturale des projets et à leur compatibilité entre eux.

Dans le cas de l'opération Seine rive gauche, la complexité du projet et son ampleur vont le conduire à aller au-delà de ce rôle.

La construction de bâtiments au-dessus des voies ferrées devra, en effet, tenir compte des contraintes de l'exploitation du chemin de fer : le remodelage des voies ferrées va fixer les emplacements des appuis des futurs bâtiments, la présence de nombreux ouvrages SNCF constituant une série d'obstacles que les futurs bâtiments devront enjamber. L'aménageur ne pourra donc se limiter à ses missions classiques ; il devra avoir étudié et défini, en liaison avec la SNCF et les acquéreurs futurs, l'emplacement des points d'appui et, par là, toute la structure porteuse des bâtiments.

De même, pour mener à bien certains programmes particulièrement contraints, des montages opérationnels spécifiques et innovants entre plusieurs maîtres d'ouvrages devront être élaborés. Une fraction importante des surfaces constructibles étant réalisée au-dessus du plateau ferroviaire, le sous-sol sera réparti entre les différents programmes.

L'aménageur devra donc s'engager dans la conception des programmes. Son rôle de coordination sera déterminant et le planning, ainsi que les prescriptions de chantier qu'il aura élaborées, viendront s'imposer à l'ensemble des partenaires. Il devra mettre en place des moyens exceptionnels de planification et d'ordonnancement.

UNE
DISPONIBILITE
FONCIERE
ALEATOIRE

Alors que d'ordinaire, dans une opération d'aménagement, l'opérateur organise assez librement le calendrier de

l'appropriation foncière, en ayant simplement comme critères l'étalement des relogements et la trésorerie de l'opération, à l'inverse, dans le cas de Seine rive gauche, l'aménageur n'aura que peu d'influence sur la disponibilité des sols qui obéissent à des logiques externes à l'opération.

A l'évidence, en effet, tous les terrains qui sont la propriété de la SNCF nécessitent des restructurations préalables, déplacements de certains services à l'extérieur de l'opération, reconstitutions sur le site même, ou modifi-

cation des plans de voies, ces travaux s'insérant dans un projet ferroviaire d'ensemble, dont le terme n'est pas nécessairement le même que celui de l'opération d'aménagement, et dont la mise en œuvre obéit à un phasage propre très complexe. La même observation vaut pour d'autres terrains, ceux de l'Assistance publique dont la disponibilité résultera de la mise en œuvre du plan directeur de restructuration de l'hôpital Pitié-Salpêtrière, ceux des Grands moulins de Paris qui supposent la reconstitution sur d'autres sites, d'une activité industrielle importante.

L'aménageur devra donc bâtir une stratégie rigoureuse pour réaliser les voies et les réseaux, qui soit supportable pour l'environnement, pour la circulation, et qui permette le fonctionnement des immeubles et la vie des habitants au fur et à mesure que ces quartiers se constitueront. Or la marge d'action dont il disposera sur l'appréhension des terrains sera très faible, sans recours à la coercition ou à un arbitrage qui n'existe pas. La latitude dont il disposera résultera plutôt de son aptitude à avoir, lors de la mise au point d'un plan d'action, entrecroisé les différentes logiques des différents intervenants, à avoir, par avance, ménagé des déroulements alternatifs, à avoir acquis une connaissance presque interne des questions ferroviaires.

L'ÉVOLUTIVITE DU PROJET

Une opération d'aménagement traditionnelle qui se déroule sur une période de cinq à sept ans, ce qui représente une phase véritablement opérationnelle de l'ordre de trois à quatre ans, peut être gérée convenablement sans qu'évoluent sensiblement les concepts et les idées, les modes et la conjoncture.

À l'inverse, une opération dont l'ampleur des programmes, les dimensions physiques du territoire et la durée dans le temps sont considérablement étendues, nécessite que soit introduite une réflexion sur l'évolution de l'opération dans ses multiples implications : urbanistiques, architecturales, sociologiques, etc., et sur les déformations dans le temps de son calendrier de réalisation. Ces derniers aléas peuvent d'ailleurs relever de raisons différentes, comme de la disponibilité des sols qui peut être différée, ou comme la conjoncture foncière qui, à un certain moment, pourra inciter à retarder la production et la commercialisation de tel ou tel terrain aménagé.

Par rapport à ces préoccupations, le projet de PAZ adopté ménage une certaine latitude. Sont en effet inamovibles, la trame viaire principale de l'opération, la hiérarchie des voies, le principe de localisation des fonctions, choix volontaire et généreux consistant à mettre les bureaux le long de la voie nouvelle, essentiellement en sur-

sol, et les logements en bord de Seine ou au contact des quartiers anciens, en plein sol.

En revanche, le fait de ne pas avoir au niveau du PAZ, et donc réglementairement, déterminé les îlots définitifs et d'avoir défini des ensembles de terrains plus larges, à rescinder, permet une recherche très ouverte sur la typologie des îlots, et une adaptation dans le temps. Va agir dans le même sens l'adoption dans des zones importantes d'une superposition des fonctions qui ménage une certaine ouverture aux opportunités.

Cette faculté d'évolution dans le temps, induite par un plan d'aménagement large et ouvert est cependant atténuée par les contraintes de toutes sortes. Le «pouvoir» ainsi conféré à l'aménageur, permanent dans le temps et qui détiendra, de façon presque exclusive, une bonne part du «savoir» de l'opération, ne peut exister que parce qu'il est public, au service de la ville et de l'opération.

LE CONTENU

L'ambition de cette opération peut aussi être d'ajouter aux conditions formelles liées aux bâtiments ou aux espaces libres, des considérations de contenu qui sont à cette échelle très importantes. Fabriquons-nous «un grand pôle tertiaire à l'est de Paris, constitué d'une juxtaposition de sous-opérations de bureaux relativement indifférenciées, ou de façon plus volontaire, envisageons-nous d'accueillir telle ou telle autre société, qui aura un souhait précis de taille, de localisation, une commande architecturale, qui marquera le paysage ?

On peut observer à cet égard, dans une grande opération londonienne — Broadgate —, que parmi les sociétés qui occupent les 400 000 m² de bureaux, dont certaines pourtant très importantes, n'ont pas de signalisation extérieure, ou très peu, et qu'elles sont presque «escamotées» par la force de l'architecture unitaire, jusqu'à paraître ne pas s'approprier leur propre espace privé.

Une production différemment organisée, avec une expression plus importante des preneurs, pour lesquels la réversibilité des lieux et donc leur banalisation, est moins fondamentale, peut susciter une commande architecturale plus singulière pour chaque programme, donc plus variée pour le secteur ; cela peut probablement atténuer l'effet de ce défaut de temps dans la fabrication du nouveau tissu qui est perceptible dans les opérations d'aménagement.

Autre considération de contenu, celle de l'attention particulière et même d'une attitude directive qu'il faudra sans doute adopter en ce qui concerne la nature, les conditions d'exploitation et donc d'attribution des commerces qui borderont l'avenue et qui joueront un rôle déterminant dans la qualité de l'animation du secteur.

LES INDIVIDUS
LA NECESSITE
D'INFORMER

Les activités de la
société d'aménagement
ne sauraient se limiter à
ces seules fonctions, à la

résolution de ces difficultés, à l'impulsion d'une dynamique. Seine rive gauche représente, plus encore que bien d'autres opérations d'aménagement, la transformation de tout un morceau de ville. Ces quartiers se construisent sur la ville elle-même. Aux franges de l'opération, les quartiers nouveaux doivent inventer une nouvelle vie avec les quartiers anciens. Il faut gérer le passé et faire comprendre l'avenir, être au service des populations locales. Chaque départ d'un occupant, d'un logement ou d'une entreprise, même s'il y en a assez peu sur l'ensemble des terrains de Seine rive gauche, est un cas particulier qui doit être examiné et réglé dans les conditions les mieux appropriées. Tout doit ainsi être fait pour créer des liens entre les nouveaux et les anciens quartiers. La société d'aménagement doit être là en permanence pour mettre à disposition ses moyens, ses analyses et ses compétences. C'est bien souvent par la bonne gestion de ces problèmes qu'un projet urbain, par ailleurs de qualité, peut ou non réussir. Cette dimension là aussi est fondamentale, même si l'enjeu de cette opération dépasse, et de loin, les seules limites de l'arrondissement.

Enfin, il faudra parler, exposer, expliquer, commenter, avertir, confirmer, en d'autres termes, il faudra communiquer. La société d'aménagement aura cette préoccupation permanente et quotidienne.

On a beaucoup souligné l'ambition de ce projet. Aujourd'hui il demande de la volonté, de l'opiniâtreté, de la fermeté. La logistique, les moyens de planification, de gestion financière, l'intervention des bureaux d'études les plus compétents sont, en effet, des conditions nécessaires mais non suffisantes.

Les responsabilités et les missions de l'aménageur, dans un projet tel que Seine rive gauche, sont considérables, mais elle font aussi l'exceptionnel intérêt des travaux qui lui seront confiés.

Thérèse Cornil
*Directeur général
de la Société d'économie mixte
d'aménagement de Paris (SEMAPA)*

LE PROGRAMME

La ZAC Seine rive gauche doit accueillir, sur 130 ha, un total d'environ 2 millions de mètres carrés de planchers hors œuvre ; leurs destinations traduisent la volonté d'une grande diversité de fonctions.

LOGEMENTS

520 000 m² environ, soit 520 unités de 100 m² hors œuvre en moyenne, dont :

- un tiers PLA, un tiers logements intermédiaires et un tiers logements non aidés.

Des ateliers d'artistes et des logements pour personnes âgées sont compris dans les programmes aidés.

BUREAUX

900 000 m² environ, dont :

- 70 000 m² pour le ministère de l'Intérieur et
- 30 000 m² pour la Région Ile-de-France et ses services.

ACTIVITES, COMMERCE, EQUIPEMENTS COLLECTIFS PRIVES, SERVICES DIVERS

250 000 m² environ, dont :

- 150 000 m² pour les activités artisanales et industrielles ;
- 100 000 m² pour les autres catégories.

Les commerces seront implantés notamment au rez-de-chaussée des immeubles et dans des espaces comme la halle de la gare d'Austerlitz.

Parmi les équipements privés, une église est envisagée dans le secteur rue de Tolbiac boulevard Masséna.

GRANDS EQUIPEMENTS PUBLICS

Plus de 300 000 m² (hors ministère et Région Ile-de-France) dont :

- 200 000 m² pour la Bibliothèque de France ;
- 80 000 m² pour la nouvelle université ;
- 20 000 m² pour le centre hospitalier de la Pitié-Salpêtrière (équipements, logements...);
- la Cité des arts graphiques et les locaux pour artistes.

EQUIPEMENTS PUBLICS LOCAUX

- scolaires : un collège, cinq écoles, élémentaires et maternelles ;
- sociaux : deux crèches, une bibliothèque des petits avec halte garderie, un centre d'animation ;
- sportifs : un gymnase, un terrain de sports ;
- culturels : une bibliothèque pour la jeunesse et divers équipements culturels et éducatifs.

ESPACES PUBLICS

- berges de la Seine aménagées pour la promenade et les loisirs, hormis les emprises réservées aux activités industrielles-portuaires ;

- espaces verts : extension du square Marie-Curie, création d'un jardin (6 000 m²) à proximité des Grands moulins, mise en valeur de l'espace paysager du boulevard périphérique, création d'espaces de proximité — à préciser — dans les quartiers d'habitation du PAZ ;

- voirie : plus de 30 hectares de voies publiques ; extension de la place Valhubert, création de cheminements piétons avec notamment une promenade sur le quai haut et une passerelle sur le fleuve entre la terrasse de la Bibliothèque de France et le parc de Bercy ; pistes cyclables ; 3 000 à 4 000 places de stationnement en parcs publics.

TRANSPORTS PUBLICS

- restructuration et modernisation de la gare d'Austerlitz ;
- création d'une gare annexe entre le boulevard Vincent Auriol et la rue de Tolbiac ;
- nouvelle ligne METEOR avec une station près de la rue de Tolbiac ;
- agrandissement et déplacement de la gare Masséna du RER C, mise en correspondance avec METEOR ;
- transport hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz ;
- extension du réseau d'autobus ;
- réserves pour le prolongement de la ligne de métro n° 10 et la petite ceinture voyageurs.

NOTE : Cette liste n'est pas exhaustive. Elle ne mentionne pas certains équipements dont l'étude de restructuration dans la ZAC est en cours (tri postal, usine SAGEP, etc.). Elle pourra être complétée selon les besoins au cours de la réalisation de la ZAC.





SOMMAIRE DES 28 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-Élysées : Propositions pour un aménagement	86

N° 4	épuisé
	PAGES
Espaces verts dans Paris	8 à 39
Les halles	40 à 41
Pour une renaissance du Palais-Royal	42 à 69
Les péripéties de l'histoire du quartier	42
Un environnement disparate et contrasté	50
La menace d'uniformisation	56
Proposition pour la réanimation du Palais-Royal	58
Maine-Montparnasse avant la tour	70 à 87
L'opération en elle-même	71
Des effets encore incertains sur l'environnement	82

N° 5	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, Urbino, Bologne	38
Le mur dans la ville	56
Le tourisme à Paris	64
La situation du tourisme parisien	66
Les visiteurs de Paris	76
L'aménagement de Paris sous Napoléon (J. Tulard)	82
L'urbanisme impérial	84
L'architecture de l'Empire	91
Les problèmes éditaires	107



N° 7	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	épuisé
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	40 F
PAGES	
La voie express rive gauche : Le tronçon Notre-Dame	6
— La communication du Préfet	9
— La délibération du conseil	25
— Le tracé des diverses variantes	27
— Du pont d'Austerlitz au pont de la Tournelle	32
— Les maquettes des variantes 1 et 3	56
— Coupe sur les trois propositions	62
— Variante n° 1, recherches pour un aménagement	64
Japon : les voies rapides à Tokyo	69
— Des caractéristiques précises	71
— Toute une série de facilités	74
— Les résultats	75
La Seine pour un transport en commun ?	



N° 10-11	épuisé
PAGES	
L'avenir de Paris	6
Diagnostic :	
la population	10
le logement	18
les emplois	24
l'occupation du sol	40
les déplacements	58
Le schéma directeur de Paris :	
les choix	64
les grandes orientations	64
les impératifs d'aménagement	90
La vocation internationale de Paris	120



SOMMAIRE DES 28 PRÉCÉDENTS NUMÉROS

N° 12	40 F PAGES
Le schéma de secteur Seine Sud-Est	8
des atouts pour un aménagement	14
la justification d'un aménagement	24
le programme de l'aménagement	28
les objectifs de l'aménagement	36
Les docks de Londres	86

N°s 13-14	épuisé PAGES
Le règlement du P.O.S. et le paysage de Paris	4
Les éléments constitutifs du paysage parisien : la rue, l'îlot, la parcelle	8
L'évolution des formes urbaines au travers des règlements traditionnels	24
Une volonté de remodelage du cadre urbain de Paris : le règlement de 1967	36
L'élargissement de la conception de mise en valeur du paysage parisien : du Paris historique au Paris constitué	48
Les apports nouveaux de la réglementation du P.O.S.	66
L'amélioration des déplacements aux abords de la gare Saint-Lazare	90
Une zone pour les piétons à l'Opéra	126
Paysage urbain et perspectives automatiques	138

N°s 15-16	40 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	138

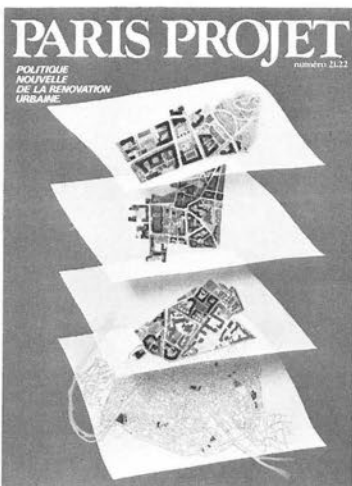
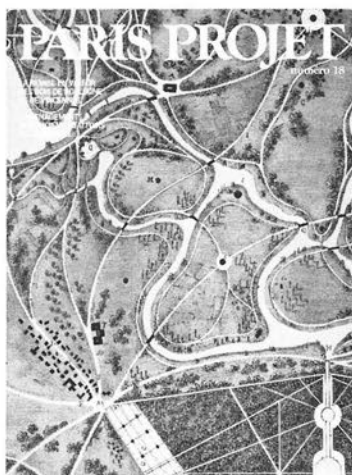
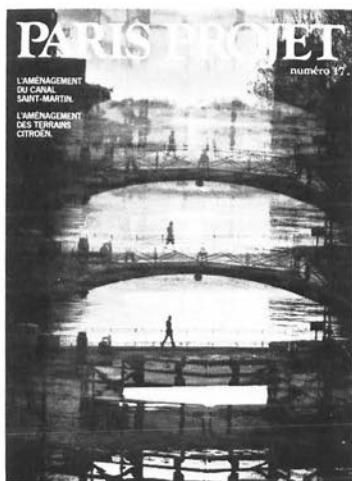


N° 17	40 F PAGES
L'aménagement du canal Saint-Martin	4
Un canal en question	8
Les atouts du site et les problèmes du quartier	20
Le plan de mise en valeur	36
L'aménagement des terrains Citroën	64
1. La définition du périmètre de l'opération	68
2. Les programmes et leurs principes de localisation	72
3. 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	40 F PAGES
La remise en valeur des Bois de Boulogne et de Vincennes	4
Le Bois de Boulogne	
Les étapes d'une évolution ..	12
L'intervention d'Hausmann ..	18
Les projets de réhabilitation ..	34
Le Bois de Vincennes	
Les étapes d'une évolution ..	24
L'intervention d'Hausmann ..	28
Les projets de réhabilitation ..	66
L'aménagement des anciens Abattoirs de Vaugirard	106
Le terrain, son site et ses abords	113
Le plan d'aménagement	122
Les premières étapes	138

N° 19-20	40 F PAGES
SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT 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

N° 21-22	60 F PAGES
Politique nouvelle de la rénovation urbaine	7
L'état des opérations révisées ou engagées	11
Le bilan des décisions	13
Les perspectives d'avenir	26
La révision et la relance des zones d'aménagement concerté	35



N° 23-24

100 F
PAGES

Protection et mise en valeur du patrimoine architectural et urbain

Rome

Une politique d'intervention	23
Stratégie pour le développement	73
La ville antique et son avenir ..	85
La mise en valeur du centre historique	125

Paris

La politique de protection	171
Le plan de sauvegarde du Marais	209
Le plan de sauvegarde du VII ^e arrondissement	251
Paris - XIX ^e siècle	281

*Numéro entièrement bilingue
français - italien - 352 pages*



N°s 25-26

100 F
PAGES

Les Halles, une volonté d'aménagement	4
---	---

Recherche et ambition d'un projet d'urbanisme	13
---	----

Les aménagements réalisés	76
---------------------------------	----

L'achèvement d'un projet ..	168
-----------------------------	-----



N°s 27-28

120 F
PAGES

L'AMÉNAGEMENT DE L'EST DE PARIS

Le Plan Programme de l'Est de Paris	8
---	---

Entretien avec M. Bernard Rocher	40
--	----

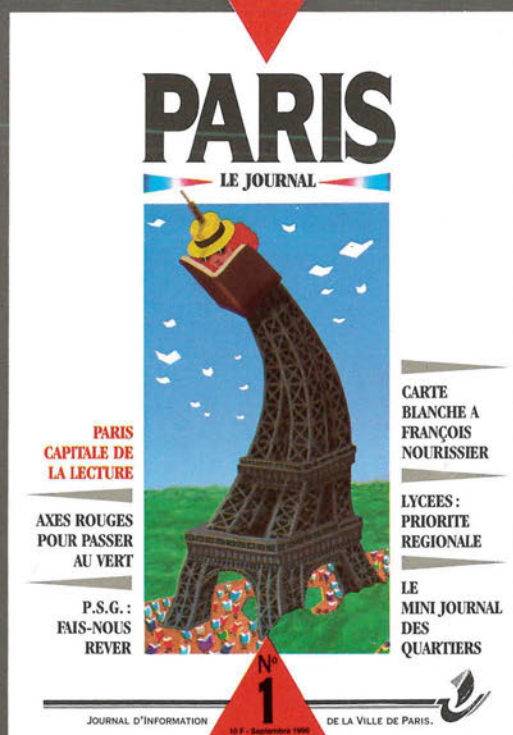
Les perspectives d'aménagement secteur par secteur	47
--	----

Les principales zones opérationnelles	151
---	-----





LE MENSUEL DE TOUS LES PARISIENS



Pour tout savoir sur le Paris municipal.

Disponible le 15 de chaque mois près de chez vous :
dans les mairies et dans les équipements municipaux ouverts au public
(piscines, musées, bibliothèques...)
en kiosque ou par abonnement...

le parc de la Villette

Ni simple espace vert, ni parc d'attractions, le parc renoue avec la tradition des jardins des 17^{ème} et 18^{ème} siècles, lieux de rencontres et d'activités, partie intégrante de la ville, mêlant l'urbanité, le plaisir et l'expérimentation. En réunissant un pôle scientifique (la cité des Sciences et de l'Industrie) et un pôle musical (la cité de la Musique), en se tournant vers les cultures les plus diverses, le parc favorise concrètement par ses programmes et ses manifestations, le mélange des publics.

Parc urbain, il est ville jardin autant que jardin dans la ville.

Jardin dans la ville, il offre au visiteur des promenades au bord des canaux, le long des jardins (jardins de bambous, de la treille, de l'eau ou jardin pour enfants) et des prairies.

Ville jardin, le parc est un lieu vivant, d'activités permanentes et multiples : salles de spectacles, activités de découverte et activités physiques, restaurants, cafés, commerces...

Informations pratiques

Parc de la Villette : 211, avenue Jean-Jaurès 75019 Paris

Par téléphone : 42.78.70.00 ou 3615 Villette

Sur place : Folie "information Villette" et point d'accueil nord (tous les jours de 10 h à 19 h)

Accès : porte de Pantin ou porte de la Villette.



photo : Jean-Paul Houdry
architecte : Bernard Tschumi



photo : Jean-Paul Houdry
architecte : Bernard Tschumi



photo : Guy Hersant
architecte : Christian de Portzamparc



photo : Emmanuel Rioufol
architecte : Adrien Fainsilber

ZAC REUNION

La Z.A.C. Réunion dont la superficie est de 5 hectares est située dans un périmètre compris entre la rue des Pyrénées, des Vignoles, d'Avron et de Buzenval.

Le dossier de réalisation de Z.A.C. et le P.A.Z. ont été approuvés par le Conseil de Paris le 11 juillet 1988.

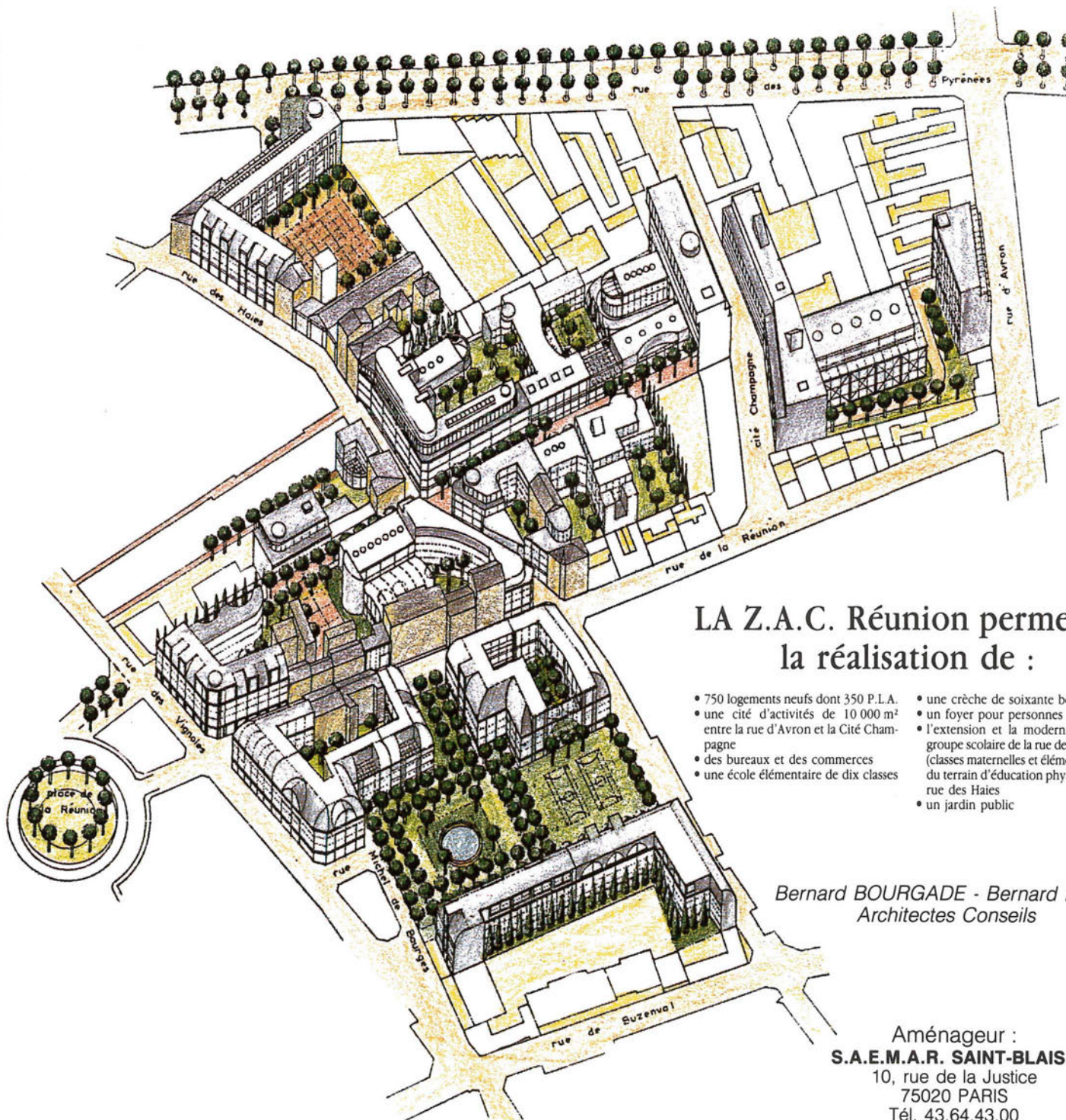
Les constructions nouvelles dont la hauteur sera de l'ordre de trois à cinq niveaux se raccorderont au bâti ancien conservé dans la Z.A.C.

Le système viaire du nouveau quartier sera réaménagé avec notamment le percement de la Cité Champagne, l'élargissement de la

rue des Haies et de la rue Michel de Bourges, la transformation des impasses en passages piétonniers afin de créer des liaisons transversales en cœur d'îlot.

Une attention particulière sera réservée au traitement de ces passages.

Un jardin public, en cœur d'îlot, qui sera ouvert sur la rue de la Réunion et autour duquel seront disposés le terrain d'éducation physique réaménagé rue de Haies et des immeubles à usage d'habitation, sera réalisé.



LA Z.A.C. Réunion permettra la réalisation de :

- 750 logements neufs dont 350 P.L.A.
- une cité d'activités de 10 000 m² entre la rue d'Avron et la Cité Champagne
- des bureaux et des commerces
- une école élémentaire de dix classes
- une crèche de soixante berceaux
- un foyer pour personnes âgées
- l'extension et la modernisation du groupe scolaire de la rue des Pyrénées (classes maternelles et élémentaires) et du terrain d'éducation physique de la rue des Haies
- un jardin public

Bernard BOURGADE - Bernard LAMY
Architectes Conseils

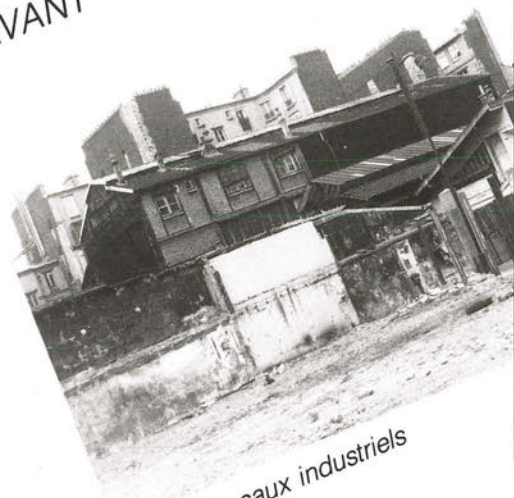
Aménageur :
S.A.E.M.A.R. SAINT-BLAISE
10, rue de la Justice
75020 PARIS
Tél. 43.64.43.00

Président : Didier BARIANI
Vice-Président délégué : Jean-Louis BERGEAL
Directeur Général : Jean-Paul CHANTEREAU

Z.A.C. SAINT-BLAISE

AUJOURD'HUI (Photos : J.P. NICOD)

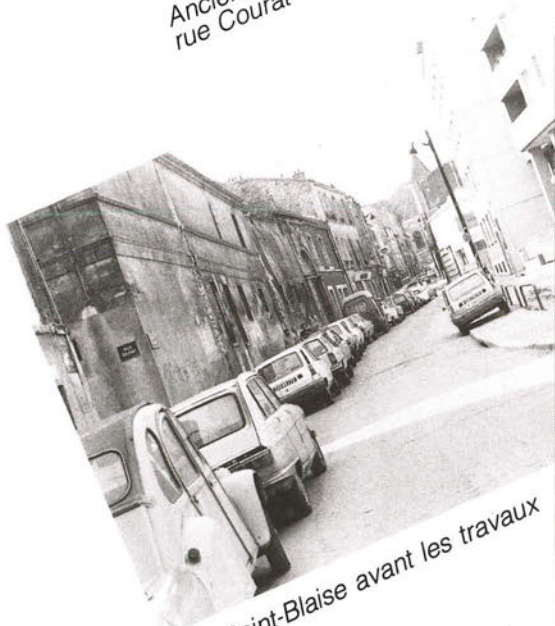
AVANT



Anciens locaux industriels
rue Courat



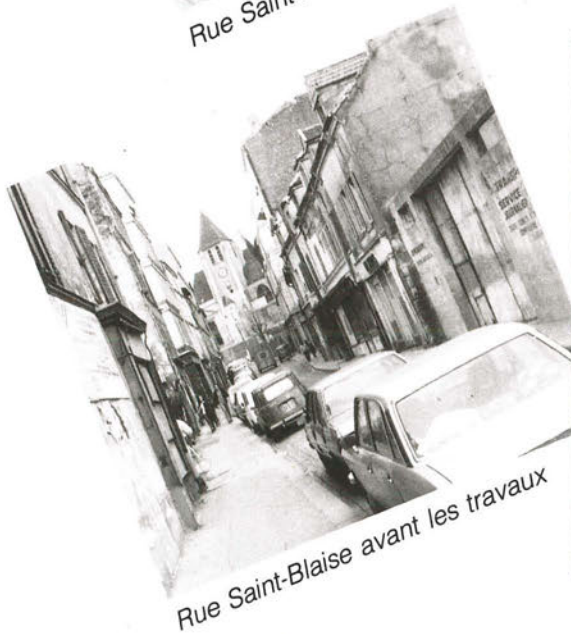
Square de la Salamandre P. COLBOC Architecte



Rue Saint-Blaise avant les travaux



Rue Saint-Blaise aménagement piétonnier. P. COLBOC Architecte



Rue Saint-Blaise avant les travaux



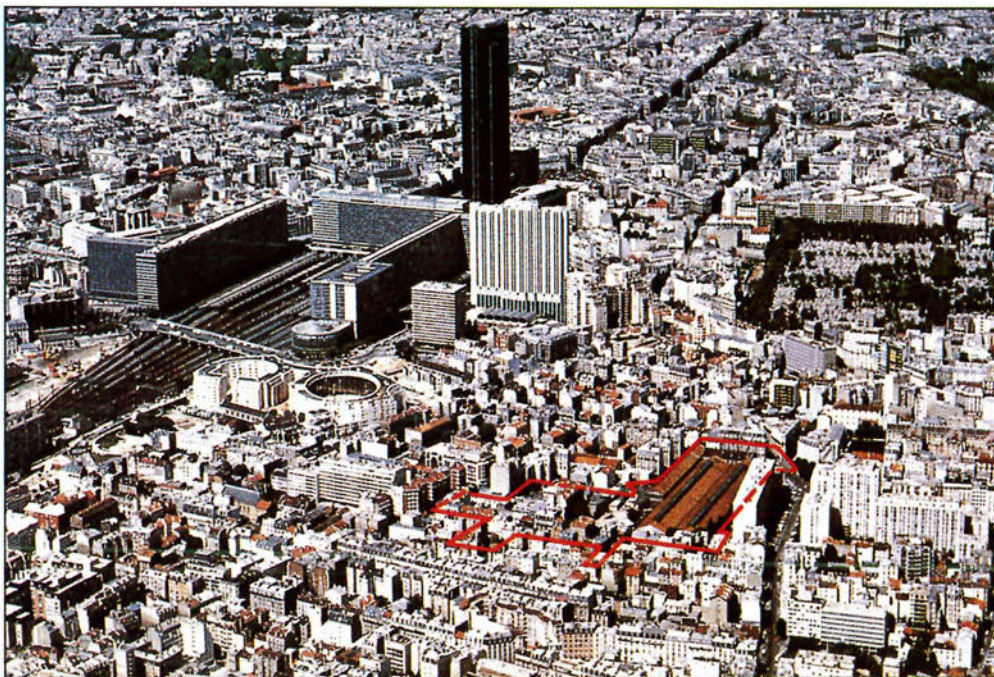
Rue Saint-Blaise : après les travaux de réhabilitation
et avant les aménagements piétons



DIDOT

La rénovation d'un cœur d'îlot

à mi-chemin entre la Mairie du 14^{ème} arrondissement et la nouvelle Place de Catalogne

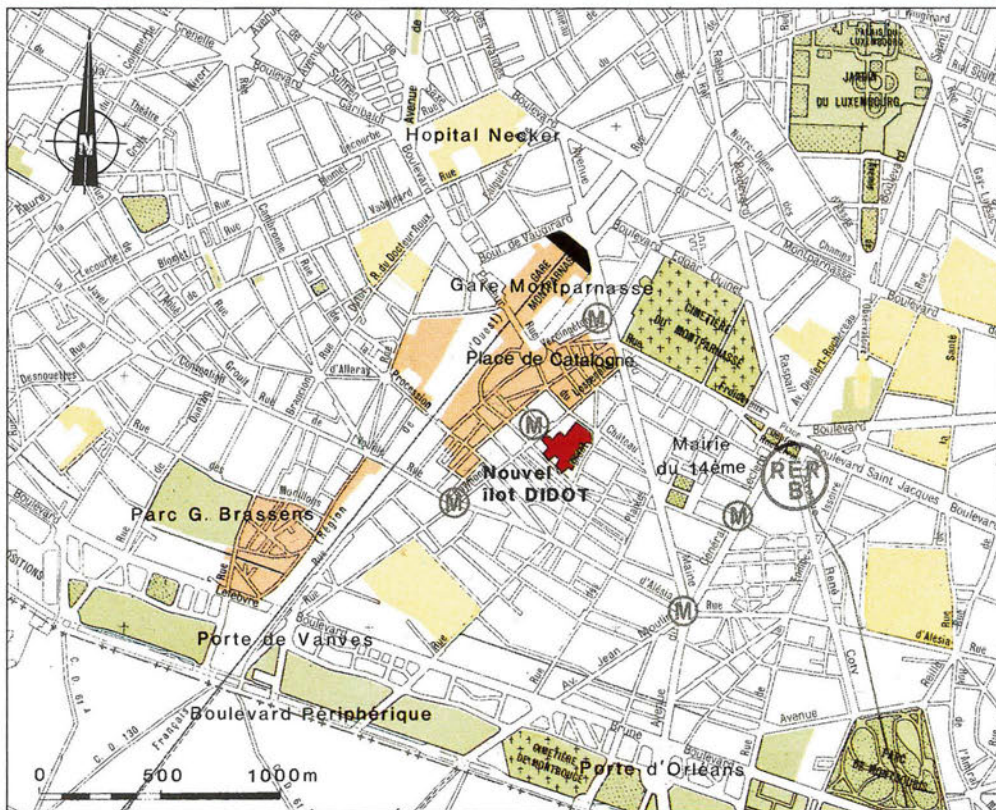


Le réaménagement d'une partie de l'îlot Didot est rendu possible par le départ du garage des Transports Automobiles Municipaux. L'opération engagée permet de réaliser des équipements publics et de créer une voie piétonne facilitant les accès au cœur de cet îlot.

L'îlot Didot est desservi par :

- la ligne de métro n° 13;
- la Gare Montparnasse, située à moins d'un kilomètre et réorganisée pour accueillir le TGV Atlantique;
- des artères importantes toutes proches comme l'avenue du Maine, la rue d'Alésia...

L'environnement est en pleine transformation, l'îlot Didot étant contigu aux nouveaux quartiers Guilleminot-Vercingétorix, dont la réalisation est pratiquement achevée, et Pasteur-Montparnasse, où va être aménagé un jardin de plus de trois hectares.



PROGRAMME DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DIDOT

Habitations : 300 logements environ

Commerces et activités : 3 000 m²

Equipements publics :

- un jardin public ;
- une crèche ;
- un terrain d'éducation physique ;
- des voies piétonnes.

Création de la Zone d'Aménagement Concerté :
Approbation du Plan d'Aménagement de Zone :
Date prévisionnelle d'achèvement :

28 Septembre 1987

30 Mai 1988

1996

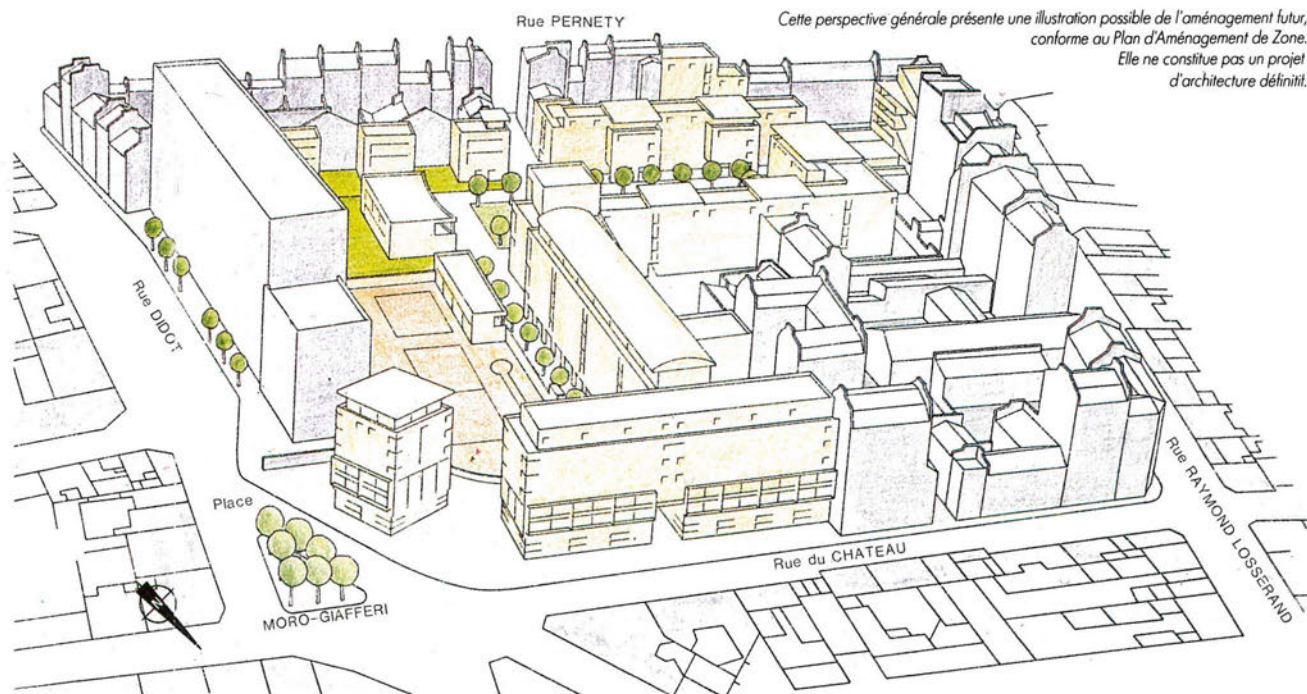
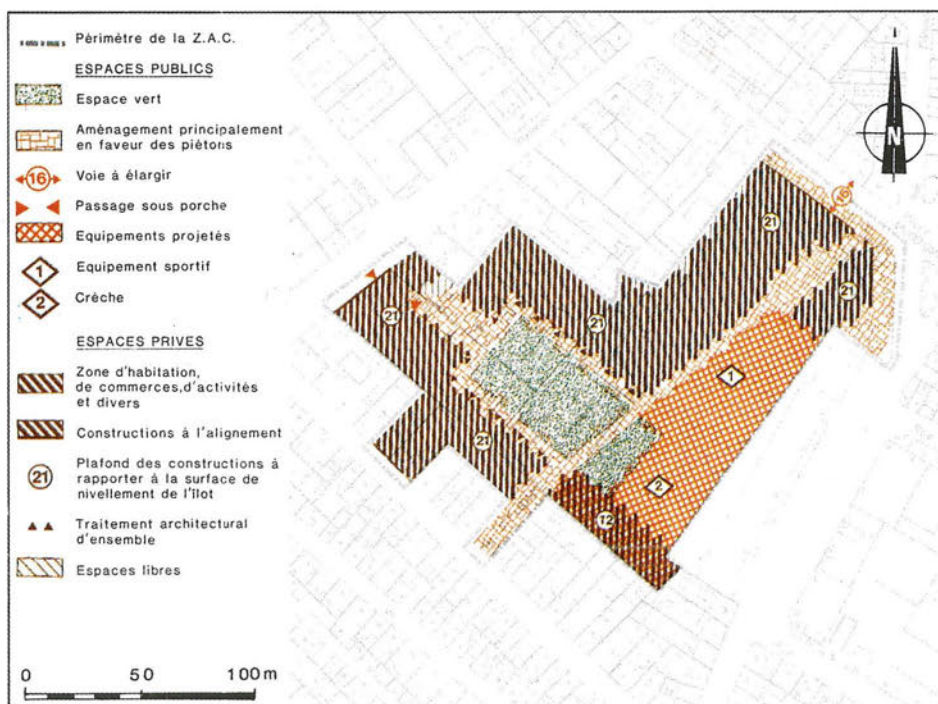
Le réaménagement de l'îlot Didot se caractérise par :

• la réorganisation du cœur d'îlot autour d'un nouveau jardin public ;

• la construction de bâtiments de hauteur modérée, essentiellement à usage d'habitation, qui préservent l'unité du quartier ;

• la desserte du centre de l'îlot par des voies piétonnes ;

• un programme diversifié d'équipements publics de proximité, d'ateliers d'artistes et de commerces contribuant à l'animation de l'îlot.



SEMIDEP

Société Anonyme d'Économie Mixte Immobilière Interdépartementale
de la région Parisienne

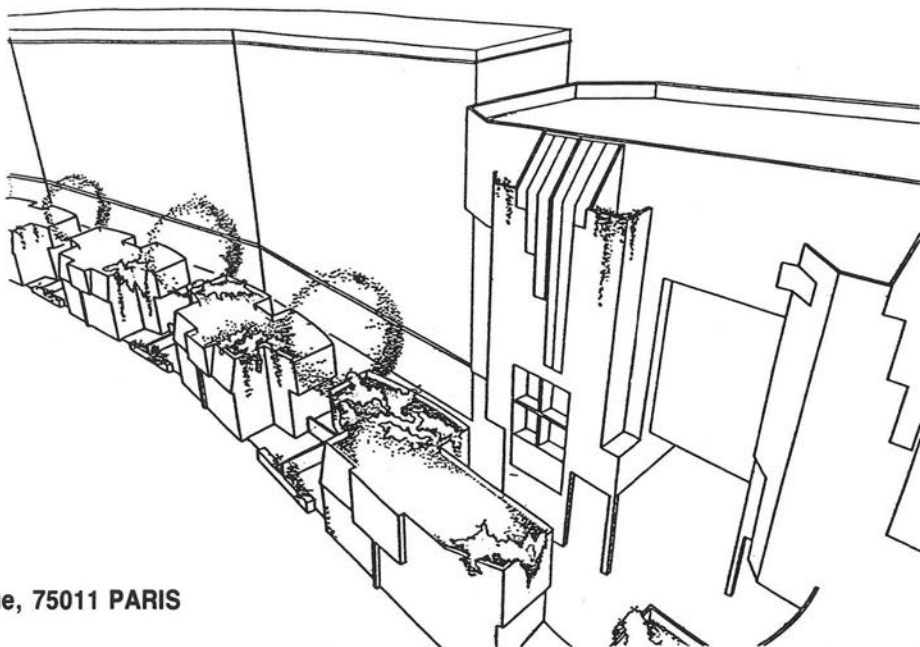
Dans la ZAC **MANIN-JAURES**

a réalisé une centaine de
logements locatifs situés au bord
du mail planté qui reliera le
Parc de la Villette aux
Buttes-Chaumont.

Une cité artisanale de 12 ateliers
de sculpteurs et des locaux
d'activité complètent ce
programme.

Architecte :
DOLLANDER

Bureaux : 7, avenue de la République, 75011 PARIS
Tél. : 43.38.08.06



SEMEA XV

Société d'Économie Mixte d'Équipement et d'Aménagement

depuis plus de 30 ans, un outil efficace au service de la Ville de Paris

Aménagement Urbain

Construction d'équipements collectifs - Gestion d'immeubles

XV^e arrondissement

- Secteur de rénovation Procession
- Secteur de rénovation Sablonnière
- Secteur de rénovation Beaugrenelle
- Front de Seine
- ZAC Saint-Charles
- ZAC Citroën-Cévennes

XVI^e arrondissement

- ZAC Gros-Boulainvilliers

XX^e arrondissement

- ZAC des Amandiers

SEMEA XV

55, QUAI DE GRENELLE
75015 PARIS

(1) 45.77.09.00

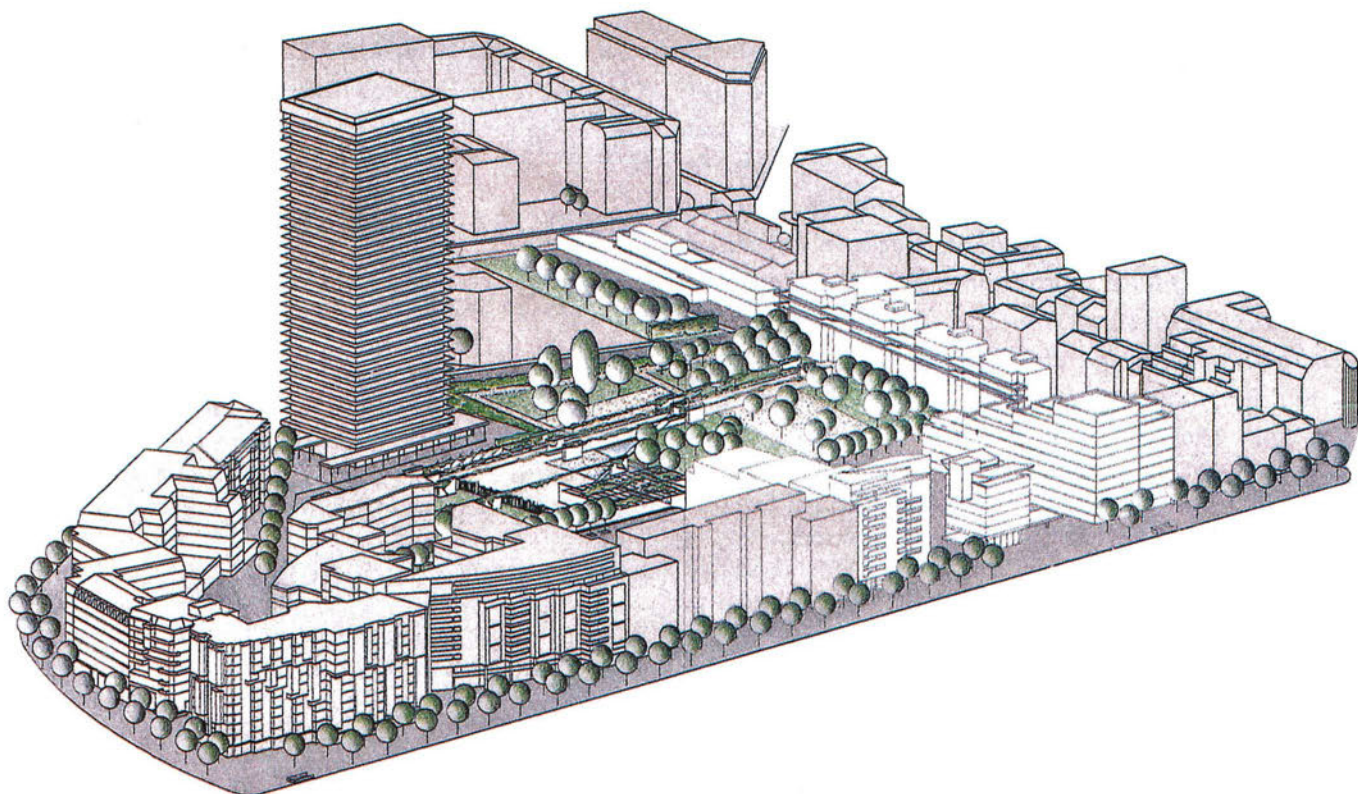


SO. PAR. E. M. A.

SOCIÉTÉ PARISIENNE D'ÉCONOMIE MIXTE D'AMÉNAGEMENT

Société Anonyme d'Economie Mixte au capital de 1.500.000 F.

Siège social : Hôtel de Ville



ZAC TAGE KELLERMANN
Architecte conseil M.P.GANGNET

Z.A.C. CONCÉDÉES EST PARISIEN :
TAGE KELLERMANN (13e)
FLANDRE NORD, FLANDRE SUD (19e)

Bureau : 66-68, rue du Dessous- des-Berges - 75013 PARIS - Tél. 45.84.14.25

Antenne d'Accueil et d'information - Tél. 40.37.04.46



SAEP, filiale parisienne de SAE, est depuis plusieurs années le premier constructeur de bâtiments en Ile de France avec un chiffre d'affaires de plus de 4 milliards en 1989.

Les 16 implantations SAEP couvrent l'ensemble de la région parisienne dans tous les domaines d'activité de la profession : logements, bureaux, équipements publics, bâtiments industriels, réhabilitation, aménagements, pose de pierre, etc... SAEP réalise également des opérations de prestige comme l'Opéra Bastille ou le Musée d'Orsay (infrastructures et pose de pierre).

Des filiales immobilières spécialisées GESTEC (aménageur), SOTRAFIM (habitat, bureaux), SOTRAFIM VILLAGES (maisons individuelles) et SPP (parkings) répondent à l'ensemble du marché de l'immobilier.

Tél. : (16.1) 46.84.88.00

FP2 - (1) 47 68 58 50 - E 009 027C - 1 02/90

Photographe : Philippe Holvoet Agence : Image In Air



117-119, avenue Victor-Hugo 92100 Boulogne

UNE GRANDE ENTREPRISE AU SERVICE DE SA REGION

SAGI

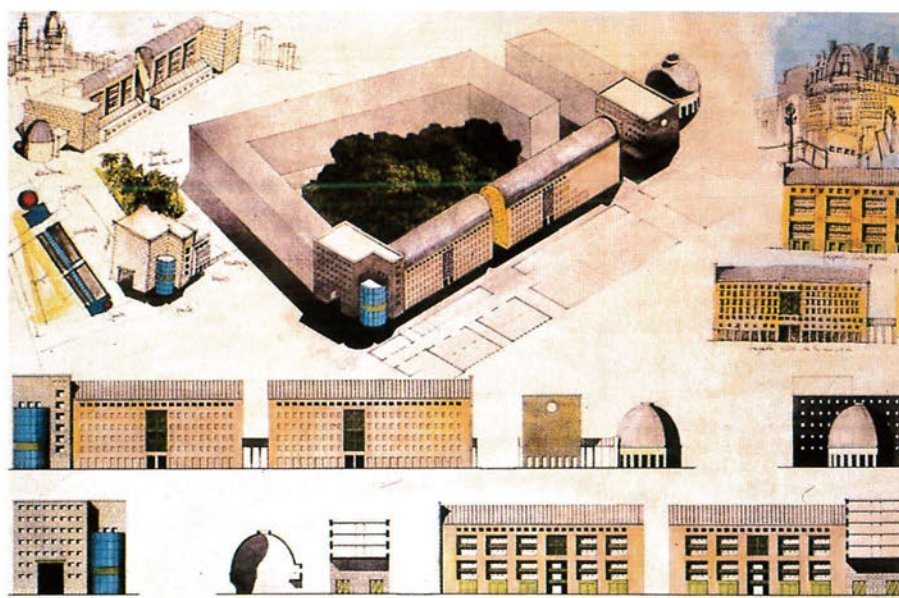
SOCIÉTÉ ANONYME DE GESTION IMMOBILIÈRE

4, place de Rio-de-Janeiro - 75384 PARIS Cedex 08 - Tél. : 40.75.30.30

Depuis près de 60 ans, la SAGI construit des équipements et des logements - environ 30 000 - qu'elle gère pour le compte de la Ville de Paris.

Aujourd'hui, elle participe à la réalisation des grandes zones de Paris : ZAC Saint-Blaise, secteur Armand Carrel, secteur Villette Sud, aménagement de la ZAC de l'Evangile, aménagement de la ZAC Tolbiac-Masséna, ZAC Chalon, ZAC Reuilly, ZAC Corbineau-Lachambeaudie.

Elle y construit des logements locatifs essentiellement, mais également des hôtels industriels, des locaux d'activités, des équipements...



Projet de Villette Sud : 119 logements et une poste 19^e arrondissement. Architecte : ROSSI



Les trois programmes réalisés dans la ZAC Saint-Blaise : les Maraîchers, Orteaux-Kergomard et Courat-Salamandre, 20^e arrondissement. Architectes : Grumbach, Bigot et Willerval.



**LES NOUVEAUX
CONSTRUCTEURS**

Une adresse pour votre nouvel appartement parisien



A Paris XI^c

Le jardin de Beauharnais – Du studio au 5 pièces – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 22, rue Sedaine.
Tél. : 43 57 74 63



A Paris XIV^c

La Closerie de l'Observatoire – Du studio au 6 pièces – Livraison Juin 1992.
Bureau de vente sur place : 17, rue Méchain.
Tél. : 43 36 46 44



A Paris XIX^c

Le Laumière – Du studio au 6 pièces – Livraison début 1991.
Bureau de vente sur place : 101, rue de Meaux.
Tél. : 42 01 60 51



A Paris XX^c

Le Jardin de Richelieu – Du studio au 4 pièces – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 22, rue du Capitaine-Ferber.
Tél. : 43 64 02 32



Boulogne (92)

Villa Victor-Hugo – Du studio au 6 pièces – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 92, rue de Paris.
Tél. : 48 25 64 05



Boulogne (92)

La cour Escudier – Du studio à la maison de ville – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 31, rue de Billancourt.
Tél. : 46 04 90 23



Courbevoie (92)

Le Normandy – Du studio au 6 pièces – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 71 bis, rue de Normandie.
Tél. : 47 68 51 07

CENTRE D'INFORMATION

à votre disposition

7 JOURS SUR 7

Pour vous donner
toutes informations
sur notre gamme
d'appartements neufs à

PARIS



Suresnes (92)

Le Quartier du Belvédère – Appartements et maisons de ville – Livraison début 1992.
Bureau de vente sur place : 75, rue Gambetta.
Tél. : 40 99 15 09

**CENTRE
D'INFORMATION**
4, rue de l'Ouest 75014 Paris
43 27 15 12

OUVERTURE :

du lundi au vendredi de 9 h à 19 h
samedi et dimanche de 11 h à 12 h 30
et de 14 h à 19 h

Nous concevons des espaces de vie.

Je désire recevoir des informations sur le (les) programme(s) suivant(s) _____

☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. personnel : _____ Tél. professionnel : _____

Bon à retourner aux Nouveaux Constructeurs – 4, rue de l'Ouest – 75014 Paris.

Paris - P.

*Pourquoi la SEFRI-CIME signe-t-elle
quelques unes des plus belles réalisations
d'architecture de Paris?*

*De la Place de Catalogne
au Parc Citroën-Cévennes,
la même recherche de qualité*

Construire aujourd'hui dans Paris, c'est s'inscrire par avance dans l'histoire de la Capitale. Pour ce grand dessein, nous avons une grande ambition que nous servons en faisant appel à de grands talents. Avec nos architectes, NOVARINA, HERBERT, SIMOUNET, ROUBERT, SAUBOT et JULLIEN..., nous réalisons les constructions d'aujourd'hui pour le patrimoine de demain. De notre travail en commun naissent de nouveaux espaces de vie et un mieux-être social. Ensemble, nous recherchons l'harmonisation des richesses du passé avec l'esprit d'invention que commande le futur. Depuis 25 ans, le respect des hommes, leur histoire et leur culture participent à l'élaboration des œuvres que nous signons, aux plus belles adresses de Paris.

*Des Grands Projets de Paris
à la Maison Individuelle,
la même Ambition*

Quand l'élan est donné, l'expérience fait le reste.

Nous signons aujourd'hui de Grands Projets et agissons avec un souci important de diversification dans des programmes d'opérations de haut de gamme. Nous faisons notre sélection en privilégiant le site et l'environnement.

Notre action n'est possible qu'avec un état d'esprit d'exigence qui anime et fédère nos hommes.

Ils sont sans cesse à la recherche du meilleur pour l'utilisateur, dans sa vie familiale et dans sa vie professionnelle.

Signer une œuvre, c'est en être responsable.

SEFRI CIME

LA QUALITÉ AU DESSUS DE TOUT

20 place de Catalogne - 75014 Paris - Tél. (1) 40 48 57 00

LA SOLUTION MULTI-ÉNERGIES DE LA CPCU



l'Opéra de Paris

LES THERMIES CHANTENT ET TRIOMPHENT À L'OPÉRA DE PARIS

SI CHARLES GARNIER AVAIT CONNU LA COMPAGNIE PARISIENNE DE CHAUFFAGE URBAIN EN 1861, IL N'AUROIT CERTES PAS CHANGÉ SES OPTIONS ARCHITECTURALES BAROQUES. IL AURAIT, PAR CONTRE, ADHÉRÉ SANS RETENUE À LA TECHNIQUE DE CHAUFFAGE LA PLUS SOUPLE, LA PLUS MODERNE, LA PLUS RATIONNELLE ET LA PLUS PROPRE QUE LA CPCU MET À LA DISPOSITION DE CENTAINES DE MILLIERS DE PARISIENS.

GRÂCE À SA POLITIQUE MULTI-ÉNERGIES, LA CPCU MAÎTRISE LES FLUCTUATIONS ÉCONOMIQUES SUBIES PAR LE MARCHÉ ÉNERGÉTIQUE. RATIONNELLE, SA TECHNIQUE APPORTE À CHAQUE UTILISATEUR UN ENSEMBLE D'AVANTAGES SPÉCIFIQUES (ENCOMBREMENT RÉDUIT, FACILITÉ D'ENTRETIEN, SOUPLESSE ET SÉCURITÉ DE FONCTIONNEMENT), SANS QU'IL SOIT BESOIN DE CHANGER LES STRUCTURES EXISTANTES (TUYAUTERIES, RADIATEURS).

LA CPCU SIGNE L'ÉQUIPEMENT EN CHAUFFAGE DES OUVRAGES LES PLUS PRESTIGIEUX TELS L'OPÉRA DE PARIS, LE PALAIS OMNISPORTS DE PARIS-BERCY, NOTRE DAME, LE LOUVRE,... ET, AVEC SES 340 KILOMÈTRES DE CANALISATIONS ELLE DISTRIBUE SA CHALEUR DANS DE NOMBREUX IMMEUBLES NEUFS OU ANCIENS UTILISÉS POUR LE LOGEMENT ET LES BUREAUX, DES HÔTELS, HÔPITAUX, ÉCOLES, PISCINE,...

une énergie d'avance

CPCU

COMPAGNIE PARISIENNE DE CHAUFFAGE URBAIN

75012 PARIS - France - Tél. : 33(1) 40.02.56.00 - Télex 214 790 F COPACUR

CONSTRUIRE, C'EST UN DON...



GG COMMUNICATION - 47 70 08 09 - Photo : NAUD/A.A.A.

Et ce don, nous le revendiquons.

Allié à notre savoir-faire

et notre puissance financière,

il nous place parmi les tout premiers promoteurs immobiliers en France.

Il nous permet désormais d'agir au-delà des frontières, en Europe.

Plus que jamais à l'écoute de nos partenaires,

nous sommes prêts à accompagner leurs projets
des plus modestes aux plus ambitieux.

Pour construire, le génie des lieux s'impose.

 **SINVIM**
COMPAGNIE BANCAIRE

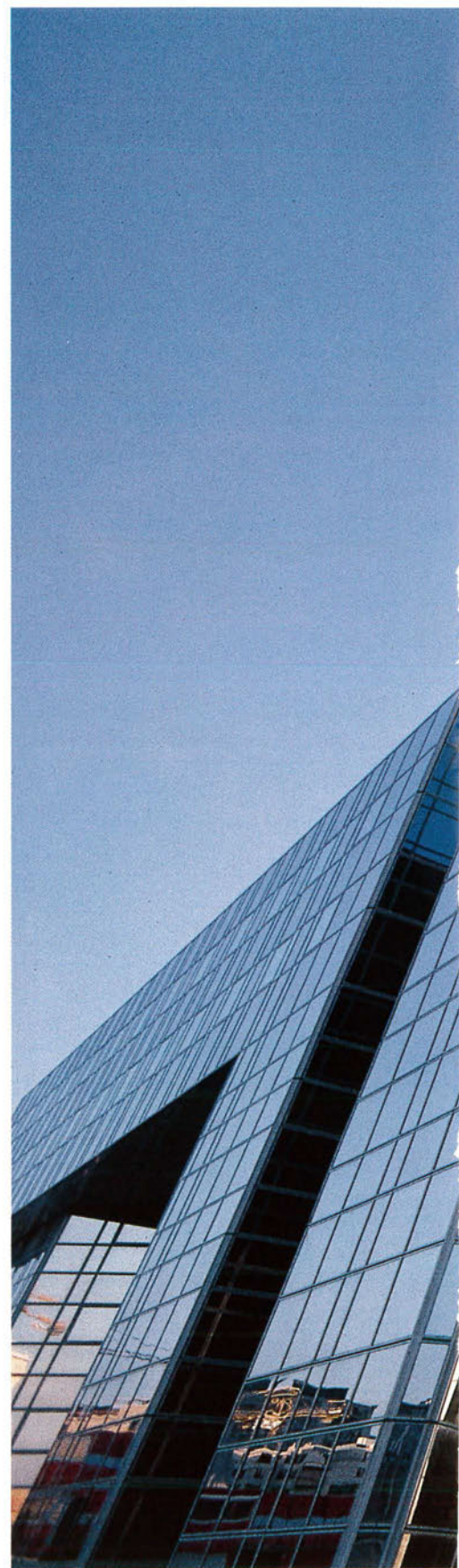
le génie des lieux

5, Avenue Kléber 75116 Paris

Tél : (1) 40 67 31 86

LE GROUPE DES BANQUES POPULAIRES S'INSTALLE AU PONANT DE PARIS

Le Ponant de Paris, prestigieux pôle d'affaires conçu et réalisé par M. Olivier Clément-Cacoub, Architecte en Chef des Bâtiments Civils et des Palais Nationaux, s'intègre parfaitement à la proue du Parc André Citroën, l'un des tout nouveaux quartiers stratégiques de la capitale. C'est ici que le Groupe des Banques Populaires a choisi de s'installer : la Chambre Syndicale et le Centre des Banques Populaires y occupent 18 000 mètres carrés sur 9 niveaux. Des centaines de kilomètres de câbles, deux auditoriums avec cabines de traduction simultanée et système de visio-conférence, un service de boîte à lettres électronique, des espaces de travail modulables, le Ponant, immeuble «intelligent», est le précurseur des futures générations de complexes tertiaires. Entièrement câblés, les bureaux sont conçus pour recevoir l'ensemble des équipements informatiques et de télécommunication. Nouvelle architecture, nouvelle technologie, le siège du 5^e groupe bancaire français est aussi un nouvel espace de vie, un lieu de rencontre à mi-chemin entre une agora moderne et un centre d'affaires. De fait, le Centre des Banques Populaires y tient une place essentielle : il est destiné à favoriser les échanges entre les dirigeants des Banques Populaires et à faciliter la communication entre la Chambre Syndicale et l'ensemble du Groupe.



BANQUE POPULAIRE



**UN DE NOS DEFIS:
CONSTRUIRE EN VILLE
POUR LES METIERS D'ART**

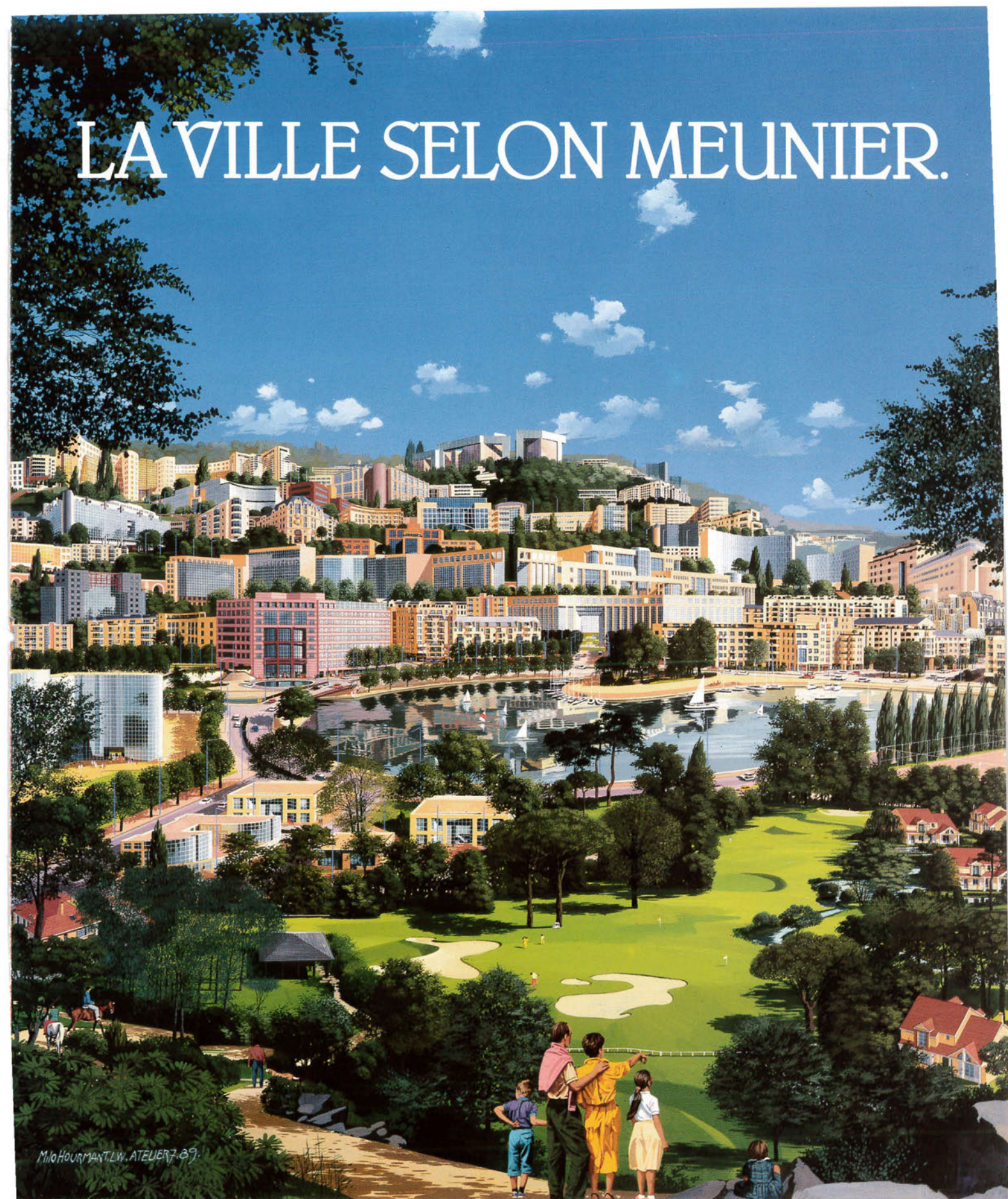


SOCIETE FRANCAISE D'INGENIERIE ET D'INVESTISSEMENTS IMMOBILIERS

11, Rue Royale 75008 PARIS

Téléphone: 49.24.02.04.

LA VILLE SELON MEUNIER.



MEUNIER

GROUPE BNP

10, place de la Madeleine 75008 Paris Tél. : 42.96.15.63.

1^{ère} marque de l'immobilier en France



Depuis sa création – il y a bientôt 30 ans – COGEDIM s'est imposée comme la 1^{ère} Marque de l'Immobilier en France; ce n'est pas un hasard, mais le fruit d'une recherche permanente d'amélioration de l'architecture, de la technique, de la sécurité. COGEDIM est à la fois un grand généraliste "haut de gamme" de l'immobilier construisant bureaux, appartements, maisons individuelles, résidences avec services, résidences de loisirs... et un grand spécialiste dans chacun de ces domaines. COGEDIM travaille depuis de nombreuses années en collaboration avec les municipalités sur les problèmes d'aménagement. Elle est présente dans la plupart des grandes opérations d'urbanisme en Ile-de-France. Avec un chiffre d'affaires de près de 7 milliards en 89, COGEDIM se place dans le peloton de tête de sa profession par la quantité de ses réalisations et, ce qui est plus important, par leur qualité.

COGEDIM
21, rue d'Astorg - Paris 8^e
40 07 34 56

SEMPAP

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE
PARISIENNE DE PRESTATIONS



MAIRIE DE PARIS

+ DÉPARTEMENT DE PARIS

+ PARTENAIRES PRIVÉS

=

**L'EFFICACITÉ DU "PRIVÉ"
AU SERVICE DE L'ADMINISTRATION
PARISIENNE**

HÔTEL DE VILLE - 4, RUE LOBAU - 75004 PARIS - TÉL. : 48 04 88 78

SORIF S'ENGAGE AUPRÈS DES DÉCIDEURS

CONSCIENTS de nos possibilités vis-à-vis des décideurs dans le rôle économique et social qui est le leur.

RICHES de notre expérience sur l'ensemble de la France.

CONFIANTS dans la qualité de nos projets.

CERTAINS de mener à bien les montages techniques et financiers les plus complexes.

FORTS de la caution d'un grand groupe : CBC.

Conseil et imagination sont, pour nous, les premiers impératifs d'une conception nouvelle de la promotion immobilière.



Boulevard de Charonne : 50 logements.



Programme de 6 500 m2 de bureaux.

 **SORIF**
LE FUTUR EST EXIGEANT

SOCIÉTÉ DE RÉALISATIONS IMMOBILIERES ET FINANCIERES.
112, avenue Jean-Baptiste Clément 92100 BOULOGNE 48 25 42 42.



ZAC CITROEN :

LA NOUVELLE IMAGE DU STATIONNEMENT CITADIN

La Société GIS (Groupement d'Industries et de Services), qui a construit et exploite aujourd'hui le parking souterrain de 600 places dans le nouveau quartier de la ZAC Citroën - Cévennes à PARIS dans le 15^e arrondissement, s'est donné pour but de casser l'image négative du stationnement auprès des utilisateurs.

"Nous, nous ne limitons pas notre approche du stationnement à une vue qui serait seulement capitalistique. Pour nous, l'automobiliste qui vient garer sa voiture est, avant tout, un client auquel nous proposons un service". Président Directeur Général du GIS (Groupement d'Industries et de Services), Stéphane CHOISY BOURGADE, 26 ans, veut donner une autre image du métier. Il estime que l'époque, où l'on se contentait d'empiler des niveaux grisâtres avec pour seul souci le nombre de places dégagées, est révolue. Fini le temps des amoncellements de mégots dans les coins, des traînées d'huile dans les allées et des odeurs d'urine autour des piliers. "Le client, doit se sentir respecté et ne plus avoir l'impression d'être tout juste bon à payer son temps de stationnement. Il ne doit pas être agressé par un environnement hostile, murs sales, mauvais éclairage, sentiment d'oppression". D'où la volonté, au GIS, de faire autre chose, de concevoir un cadre accueillant qui ne suinte pas la crasse, la solitude et l'insécurité. D'où, les couleurs claires et gaies qui décorent murs, sols et plafonds d'un univers souterrain devenu lieu de vie à part entière. Premier facteur de sécurité, l'éclairage fait l'objet de soins très poussés (les parcs GIS ressemblent d'avantage à un supermarché bien organisé plutôt qu'à un sous-sol de voitures parisien. Voir l'exemple du nouveau parc

du Marché à NEUILLY SUR SEINE). Des caméras vidéos surveillent en permanence les allées et venues et sont reliées la nuit à des Terminaux d'intervention qui peuvent enfermer à distance une personne mal attentionnée dans le parc.

Preuve, une fois de plus, que le GIS ne manque pas d'idées dans le domaine du stationnement. Pourtant la société est toute nouvelle sur le marché, bien que crée il y a plus de 20 ans. En 1963, en effet, Pierre DROMIGNY, grand-père de Stéphane CHOISY-BOURGADE, reprenait le GIS, spécialisé dans le gardiennage et la sécurité, dont il allait faire passer le personnel d'une dizaine à 2500 employés. Premier avril 1986 : changement du cap. Le GIS se restructure en se tournant vers la conception, le financement et l'exploitation de parcs de stationnement. Au niveau du financement, principal atout de cette société, le GIS n'hésite pas à faire appel à des prêts en Multidevises ainsi que des financements en crédits-bails, ce qui la rend très compétitive sur ce marché.

Résultat : le GIS ne cesse de se développer. En 1988, sa part du marché est passée de 8 à 12 %, en 1989 : 15 %. Prévision 1990 : 18 %.

Et puis, il y a surtout la volonté de casser l'image négative du stationnement auprès de l'utilisateur.



DIRECTION PARIS CENTRE
64, AV. DE COLMAR 92503 RUEIL-MALMAISON 47.49.51.63

AGENCES DE :	PIERRELAYE	34 13 39 00
	St QUENTIN-en-YVELINES	30 62 41 16
	MARNE LA VALLÉE	64 02 44 00
	EVRY	60 86 08 45

TRAVAUX PUBLICS & PARTICULIERS

KRUPP Les Parkings Mécaniques Automatisés

Principe : Le véhicule, laissé à l'entrée par l'utilisateur, sur une plate forme, est acheminé automatiquement vers sa place de garage d'où il sera rappelé lors du retour de son propriétaire.

3 Systèmes : Horizontal (H), Vertical (V) et Universel (U), permettent d'adapter cette technologie à tous les sites, en surface ou en sous-sol.

30 années d'expériences et plusieurs centaines de références ont conduit à la mise au point d'une solution particulièrement performante : "un nombre maximal de véhicules dans un volume minimal", éliminant définitivement les vols, les dommages aux véhicules et les risques liés à la sécurité de personnes.



Parking système Krupp Park-U à 2 niveaux

 **KRUPP TECHNIQUES INDUSTRIELLES**

B.P. 142, 30, Boulevard Bellerive - 92504 Rueil-Malmaison Cedex - France
Tél. : (1) 47.08.00.48 - Télex : 632.314 F - Téléfax : 47.08.91.05

INFRA

INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET INDUSTRIELLES

*TRAVAUX PUBLICS
TRAVAUX PRIVES
AMENAGEMENTS QUALITATIFS*

*VOIRIES PIETONNES
ROUTES ET AUTOROUTES*

AGENCE DE SACLAY
Carrefour du Christ - 91400 SACLAY
Tél. : 69.41.82.80



Siège Social : 62, rue Ernest-Renan - B.P. 414
92004 NANTERRE CEDEX
Tél. (1) 47.24.22.66 - Télex : SOBEAIF 615642 F
Télécopie : 47.25.42.03

BATIMENTS

publics et privés ; logements, hôpitaux, écoles,
bureaux, usines, entrepôts.

CANALISATIONS

eau, assainissement, irrigation, gaz.

ENVIRONNEMENT

traitement et récupération des résidus urbains,
traitement, épuration des eaux.

GÉNIE CIVIL

ouvrages d'art, ponts,
réservoirs, collecteurs souterrains, parkings.

GESTION DE TOUS SERVICES

collectifs, publics et privés.

ENTREPRISE GÉNÉRALE

AGENCES PRINCIPALES

EMERAINVILLE - Allée de la Briarde - EMERAINVILLE - 77327 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX - Tél. 60.06.01.40

HERBLAY - 1, rue René-Cassin - 95220 HERBLAY - Tél. 39.97.28.11

MASSY - chemin des Femmes - 91300 MASSY - Tél. 69.20.96.22

MONTREUIL - 88, rue Robespierre - 93100 MONTREUIL - Tél. 48.59.61.62



SUBURBAINE

S.A. au capital de 10.497.600 Francs

DIRECTION COMMERCIALE ET TECHNIQUE :

Z.I. Les Mardelles - 76, rue Blaise-Pascal - 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Tél. : (1) 48.66.20.31

DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE :

13, rue Madame-de-Sanzillon - 92112 CLICHY Cedex

Tél. : (1) 47.37.33.82

SIÈGE SOCIAL :

72-76, rue Paul-Vaillant-Couturier - 92300 LEVALLOIS-PERRET

Tél. : (1) 47.30.00.49 - Téléx : 615.605 SUBLEV

TOUS TRAVAUX DE CANALISATIONS EN TOUS DIAMÈTRES

pour gaz, eau, hydrocarbures, eau surchauffée, vapeur, liquides divers, feeders, pipe-lines, génie civil, forages, assainissement, chauffage urbain équipement industriel, lignes, câbles, postes électriques, éclairage public, P.T.T., réseaux divers.

Société Générale de Techniques et d'Etudes
Direction Régionale Ile-de-France
41, Rue des Trois Fontanot
92000 NANTERRE
Tél. : (1) 47.25.92.90
Télex : GETUD 609 598 F

SECTEUR BÂTIMENT ET COLLECTIVITÉS LOCALES

- Etudes de programmation
- Etudes tous corps d'état
- Coordination générale
- Pilotage

pour

Bâtiments publics, immeubles d'habitation,
constructions scolaires et universitaires,
bureaux, hôtels, centres touristiques,
salles de traitement informatique,
aménagement urbains, v.r.d., etc...

S.I.E.M.P.

Société Immobilière d'Economie Mixte
de la Ville de Paris



La S.I.E.M.P., la plus jeune des sociétés immobilières de la Ville de Paris (elle a été créée en 1956) est aussi celle où la Ville est majoritaire. Elle a construit et gère actuellement près de 7000 logements situés à Paris et en banlieue.

Ses ensembles vont de 15 à 2500 logements, du pavillon au collectif, de la tour à l'intermédiaire. Aménageur de la Z.A.C. Jemmapes Grange-aux-Belles à Paris X^e, elle réalise des logements, des équipements scolaires, sociaux ou sportifs pour le compte de la Ville.

Outre le X^e, elle a des opérations en construction ou en projet dans le XII^e, le XIV^e, le XVIII^e.

Les partenaires privés de la Ville au capital social qui s'élève à 4,5 millions de francs sont : les Mutuelles du Mans Assurances I.A.R.D., la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, le G.I.P.E.C., COGI-FRANCE, le Crédit Municipal de Paris et la Compagnie Financière.

S.I.E.M.P.

Siège social : Hôtel de Ville - Paris

Siège administratif :

29, boulevard Bourdon, 75004 Paris

Tél.: 42. 77. 20. 20.

Président : Claude-André DEBRION

Directeur Général Adjoint : Claude SCARPITTA
Secrétaire Général : Jacques-Frédéric SAUVAGE



BÂTIMENT - TRAVAUX PUBLICS

SIÈGE SOCIAL : IMMEUBLE APOLLO
1, RUE DU PALAIS-DE-JUSTICE - 78200 MANTES-LA-JOLIE
TÉL. : 30.92.00.81 + - TÉLEX : 696 431 F - TÉLÉFAX : 30.92.77.55

INDEX DES ANNONCEURS

BANQUE POPULAIRE	page 188
COCHERY-BOURDIN-CHAUSSE	page 194
COGEDIM	page 192
PCPU COMPAGNIE PARISIENNE DE CHAUFFAGE URBAIN	page 186
GIS GROUPEMENT D'INDUSTRIES ET DE SERVICES	page 194
HERVE S.A.	page 198
INFRA INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET INDUSTRIELLES	page 195
KRUPP TECHNIQUES INDUSTRIELLES	page 195
MEUNIER PROMOTION	page 191
NOUVEAUX CONSTRUCTEURS (LES)	page 184
PARC DE LA VILLETTE	page 175
PAVILLON DE L'ARSENAL	page 1
S.A.E.M.A.R. SAINT-BLAISE	page 176
SAEP SOCIÉTÉ AUXILIAIRE D'ENTREPRISES DE LA RÉGION PARISIENNE	page 182
SAGI SOCIÉTÉ ANONYME DE GESTION IMMOBILIÈRE	page 183
SEFRI-CIME	page 185
SFIII SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'INGENIERIE ET D'INVESTISSEMENTS IMMOBILIERS	page 190
SEMAPA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE D'AMÉNAGEMENT DE PARIS	4 ^{ème} C. ouv.
SEMEA XV SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE D'ÉQUIPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU XV ^{ème} ARRONDISSEMENT	page 180
SEMIDEP SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE IMMOBILIÈRE INTERDÉPARTEMENTALE DE LA RÉGION PARISIENNE	page 180
S.E.M.I.R.E.P. SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE DE RÉNOVATION DU SECTEUR PLAISANCE	page 178
SEMPAP SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE PARISIENNE DE PRESTATIONS	page 192
S.I.E.M.P. SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE D'ÉCONOMIE MIXTE DE LA VILLE DE PARIS	page 197
SINVIM COMPAGNIE BANQUAIRE	page 187
S.G.T.E. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TECHNIQUES ET D'ÉTUDES	page 197
SOBEA ILE DE FRANCE	page 196
SO.PAR.E.M.A. SOCIÉTÉ PARISIENNE D'ÉCONOMIE MIXTE D'AMÉNAGEMENT	page 181
SORIF SOCIÉTÉ DE RÉALISATIONS IMMOBILIÈRES ET FINANCIÈRES	page 193
SUBURBAINE DE CANALISATIONS	page 197

RÉGIE PUBLICITAIRE

ÉDITIONS BRES

DIRECTEUR: FRANCIS BORELLI
30, rue Bergère 75009 PARIS
tél. 45.23.02.17. — 45.23.03.88

INDEX DES ŒUVRES

Cet index porte sur les études, les projets d'aménagement et les réalisations présentés dans les articles, les illustrations et les fiches du présent ouvrage.

Les renvois à des articles figurent en caractère romain (ex.: 39), les renvois à des fiches en gras (ex.: 39) et ceux à des illustrations en italique (ex.: 39).

AREA-Alain SARFATI
Etude pour le secteur Seine rive gauche, **130**

ANDRAULT Michel, PARAT Pierre
Palais omnisports de Paris-Bercy, 38, 39

ARRETCHÉ Louis, KARASINSKY Roman
Pont Charles-de-Gaulle, 39

ATELIER PARISIEN D'URBANISME
Exposition universelle de 1989, **57**
Jeux Olympiques de 1992, **60**

AUDREN Jacques,
SCHLUMBERGER Robert
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **94**

BIGELMANN David
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **90**

BOFILL Ricardo,
TALLER DE ARQUITECTURA
Exposition universelle de 1989, **50**

BRUANT Libéral
Chapelle Saint-Louis, 30

BUFFI Jean-Pierre
Jeux Olympiques de 1992, **58**

CASTRO Roland, architecte,
CANTAL-DUPART Michel, urbaniste
Gares de la Méditerranée, **61**

CELESTE Patrick
Jeux Olympiques de 1992, **59**

CHEMETOV Paul, HUIDOBRO Borja
Ministère des Finances, 38, 39

CORAJOU Michel, paysagiste,
GANGNET Pierre, architecte
Etude pour le secteur Seine rive gauche, 110, **126**

DROUIN Jean-Claude,
ATELIER D'URBANISME DE TOURS
Exposition universelle de 1989, **51**

DUBUISSON Jean
Opération Bercy-Rapée, 36

DUSAPIN Fabrice, LECLERCQ François
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **95**

Immeuble de logements, rue de Bellière, 30, 32

DUTHILLEUL Jean-Marie
Etude pour la nouvelle gare d'Austerlitz, **86**
Gare Montparnasse, **87**

GRANVEAUD Pierre
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **91**

GREBER Jacques
Plan pour la ville de Lille, 72
Plan pour la ville d'Ottawa, 72

GRUMBACH Antoine
Exposition universelle de 1989, **52**

HENARD Eugène
Rue pour une ville de l'avenir, 71, 72

HUET Bernard, FEUGAS Jean-Pierre,
LEROY Bernard, FERRAND Marylène, architectes,
LE CAISNE Ian, paysagiste
Parc de Bercy, 46

KOOLHAAS Rem, OMA
Exposition universelle de 1989, **53**

KOECHLIN Maurice, ingénieur,
FORMIGÉ Jean-Camille, architecte
Viaduc d'Austerlitz, 28, 29

LRD, LEGRAND Jean-Michel,
RABINEL Jacques, DEBOUIT Jean
Hôtel industriel, ZAC Tolbiac-Masséna, 39

LE CORBUSIER
Armée du Salut, rue Cantagrel, 28, 31, 44

LE VAU Louis
Hôpital de la Salpêtrière, 44

MAURIOS Georges
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **96**

Mc KIM, Mead and White
Grand Central Terminus, New York, 76

MONTES Fernando
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **92**

PERRAULT Dominique
Bibliothèque de France, 68, **116**
Etude pour le secteur Seine rive gauche, 110, **124**
Hôtel d'activité, rue Bruneseau, 32, 33, 44

POPP Victor
Société urbaine d'air comprimé (SUDAC), 32, 33

DE PORTZAMPARC Christian
Etude pour le secteur Seine rive gauche, 110, **128**

READ AND STEM
Grand Central City, New York, 78, 79

RENAUD Louis
Halle de la gare d'Austerlitz, 29, **86**

RIBOULET Pierre
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **97**

SCHEIN Ionel, VINCENT Paul
Exposition universelle de 1989, **54**

SEIGNEUR François, NOUVEL Jean
Exposition universelle de 1989, **55**

VASCONI Claude
Etude pour le secteur Seine rive gauche, 110, **132**
Exposition universelle de 1989, **56**

VAXELAIRE André
Etude pour le secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, **93**

VIGUIER Jean-Paul,
JODRY Jean-François et ASSOCIES
Etude pour le secteur Seine rive gauche, 110, **134**
Projet Athena, **98**

WILLERVAL Jean
Caserne de pompiers, boulevard Masséna, 28, 33

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

APUR : p. 33 h, p. 35 mg et md, p. 39 h, p. 39 mg, p. 47 b, p. 73 h, p. 81, p. 103 bg et bd, p. 104 h et b, p. 113 m, p. 158, p. 159; Archipress, ph. A. Goustard : p. 87; Quentin Bertoux : p. 14 et 15, p. 34 et 35, p. 62 et 63, p. 100 et 101, p. 140 et 141, p. 168 et 169; BHVP : p. 82 b, p. 83 h et b; Dumage : p. 117 b; Anne Garde : p. 31 bd; Anne Gielly : p. 30 bd; IFA : p. 29 b; Interphotothèque D.F. ph. J.-P. Verney : p. 17 h, p. 74, p. 113 h; A.L. : p. 4, p. 29 h et m, p. 30 bg, p. 32 h, p. 33 bg, p. 43, p. 47 h, p. 111 g et d, p. 112 bg et bd, p. 113 bg et bd, p. 114 bg et bd; Pierre Micheloni : p. 77; Jean Musy : p. 25; Pavillon de l'Arsenal : p. 39 b; SEMAPA, Raphaël : p. 30 h, p. 31 h, m et bg, 32 b, 33 bd, p. 39 md, p. 73 h; Site image : p. 40 h; la Vie du rail, col. C. F. de l'Ouest : p. 73 b; la Vie du rail, archives : p. 86 b.

CRÉDITS DES DESSINS APUR

Laura Carducci : p. 105 h; Didier Dardot : p. 109 h, m et b; Guillaume Testas : p. 66 h, p. 107 h; François L'Henaff : p. 107 b; Pierre Micheloni : p. 105 b; Gilles Ronin : p. 60 b; Patrick Vaucheret : p. 137 h et b, p. 138 hg, hd et m, p. 155 et 156.

Achévé d'imprimer
sur les presses de
l'imprimerie Néo-Typo,
à Besançon
le 28 septembre 1990