

Étoile - La Défense, un axe majeur métropolitain

Diagnostic et enjeux urbains



Directrice de la publication: Dominique Alba

Étude réalisée par: Patrice Bouny, Émilie Moreau, François Morht, Michèle-Angélique Nicol et Anne-Marie Villot

Sous la direction de: Anne-Marie Villot

Traitements statistiques: Sandra Roger

Cartographie: Marie-Thérèse Besse, Jean-Christophe Bonijol, Anne Servais et Pascale Sorlin

Recherche documentaire: Maud Charasson

Maquette: Apur

Photos: Apur sauf mention contraire

www.apur.org

Sommaire

Introduction	1
Éléments de contexte	3
Contexte de l'étude.....	5
Gouvernance	5
Les territoires de projets.....	7
Diagnostic et enjeux urbains.....	11
Les invariants du paysage urbain de l'axe majeur	13
Pensé dès l'origine comme un axe magistral avec des séquences paysagères diverses	14
Les repères du paysage métropolitain	17
Les sections courantes	19
Vie économique, vie urbaine	23
Un axe majeur de la vie économique, porté par La Défense et le Q.C.A.....	23
Une mixité habitant-emploi en partie centrale de l'axe	25
Une animation de la vie urbaine plus ou moins intense.....	27
Tourisme, loisirs, vie culturelle et festive.....	27
Vie nocturne.....	30
Animation commerciale	31
Les espaces publics des sections courantes	33
Partage de l'espace public : les coupes en travers	35
Avenue Charles de Gaulle (Neuilly-sur-Seine).....	36
Avenue de la Grande Armée (Paris).....	40
La référence aux Champs-Élysées.....	43
Les grandes ponctuations.....	45
Des articulations métropolitaines.....	45
Pont de Neuilly, le franchissement de la Seine.....	47
Un site à couper le souffle, des liaisons piétonnes délicates	47
Regards croisés	47
Porte Maillot	53
Un lieu emblématique du tourisme d'affaires et un espace public morcelé pour les piétons ...	53
Une composition peu perceptible au niveau du sol	55
Des itinéraires piétons très contraints	56
Un secteur de projets à articuler	59
Transformation de la Porte Maillot : réalisations récentes et projets	65

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



À cette échelle, les caractéristiques de continuité, de régularité et de lisibilité dominant.

Introduction

Cette étude est menée dans le cadre d'une convention entre différents partenaires et l'Atelier parisien d'urbanisme.

Le Conseil de Paris, dans sa séance de décembre 2010, a adopté à l'unanimité un vœu qui propose que des études prospectives sur l'axe historique entre l'Étoile et le Pont de Neuilly soient réalisées par l'Atelier parisien d'urbanisme dans le cadre de son programme de travail partenarial et que ces études contribuent à la réflexion en cours sur la requalification de l'Axe majeur, de part et d'autre de la Porte Maillot.

L'Apur a engagé une démarche partenariale avec la Ville de Paris et la Préfecture de Région (DRIEA), membres du Conseil d'Administration de l'Apur et, par convention de subvention d'étude, avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine, la Ville de Neuilly-sur-Seine, l'Établissement Public d'Aménagement La Défense Seine Arche (EPADESA) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris (CCIP).

L'objet de l'étude est défini comme suit : « *En s'appuyant sur les opérations récentes (requalification de l'avenue des Champs-Élysées) ou en cours (Plan de Renouveau de La Défense) ainsi que sur les études de dénivellement de la RN 13 et « Axe Majeur », l'Apur proposera au Comité de Pilotage des invariants d'aménagement pour un projet urbain de surface concerté. Ces invariants d'aménagement viseront à renforcer la continuité de l'axe entre Paris et La Défense par des orientations partagées. Ces orientations porteront sur le grand paysage, l'espace public et son animation urbaine, les circulations douces. Elles tiendront compte des multiples dimensions de l'axe, de ses différentes séquences fonctionnelles, économiques et paysagères, du contexte urbain et du foncier potentiellement mutable à ses abords. Ces orientations pourront aussi encadrer les évolutions des lieux particuliers comme la Porte Maillot et le Pont de Neuilly, devant faire l'objet d'études spécifiques. L'étude pourra permettre d'établir un cahier des charges en vue d'une consultation sur l'ensemble de l'axe ou ses différentes séquences, dont le cadre reste à définir.* »

Un premier Comité de Pilotage s'est réuni le 6 juillet 2011 à l'Apur pour signifier le lancement de l'étude en présence d'Anne Hidalgo, Patrick Devedjian, Jean-Christophe Fromentin, Christophe Vénien, Jean-Yves Durance et Pierre Mansat. Il a permis aux différents partenaires de donner des orientations pour l'étude à réaliser.

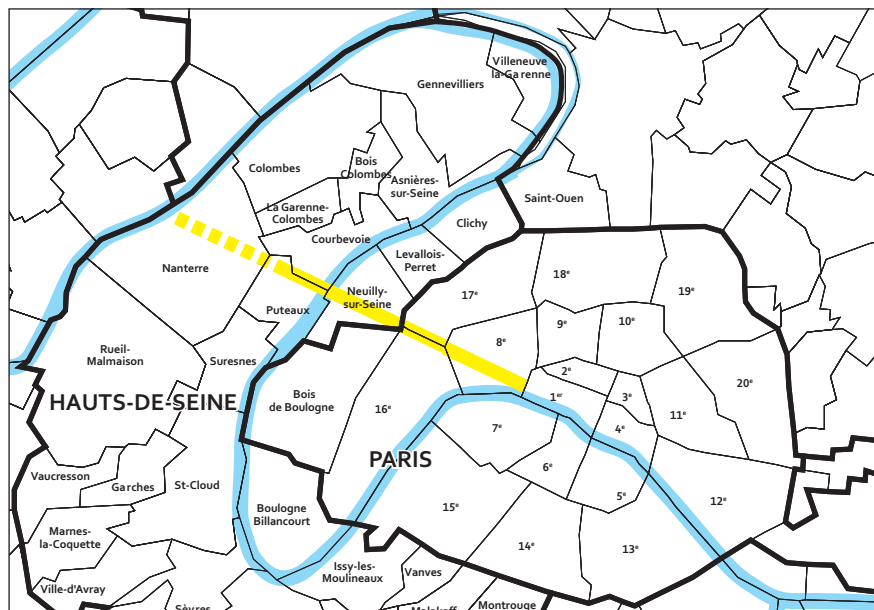
Deux comités techniques ont réuni les services techniques au second semestre 2011, le 11 octobre 2011 pour présenter le diagnostic et préciser les enjeux Porte Maillot, avec une présentation du projet de gare Éole par RFF et du projet de raccordement au boulevard périphérique du projet d'enfouissement de la RN 13 par la DRIEA. Un second comité technique organisé le 6 décembre 2011 a porté sur des suites possibles à donner au diagnostic, et la possibilité de lancer une consultation sur l'ensemble de l'axe ou différentes séquences, dans un cadre à définir.

Ce document présente le diagnostic partagé et les principaux enjeux urbains :

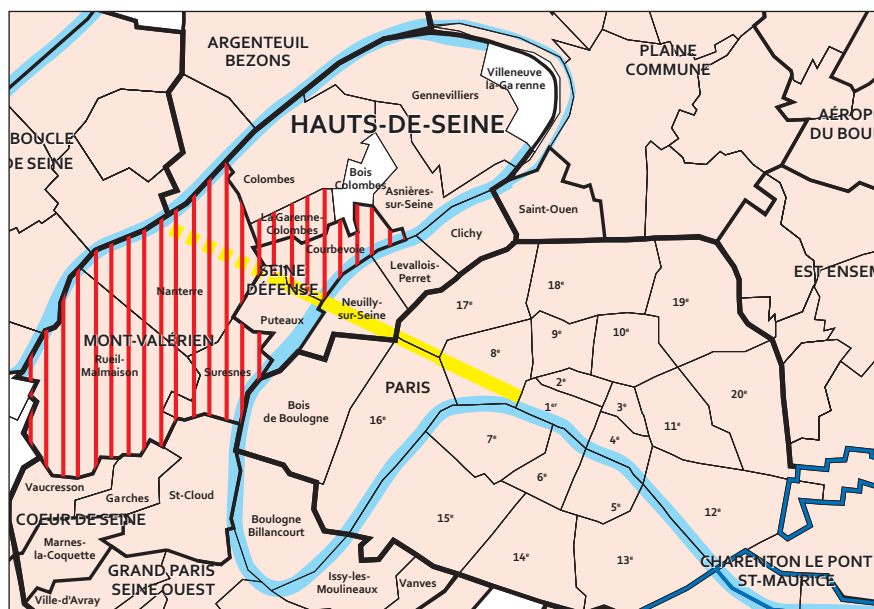
- lecture de l'axe de l'Étoile à La Défense ;
- rôle des repères : porte Maillot, pont de Neuilly ;
- amélioration des déplacements des piétons.

Éléments de contexte

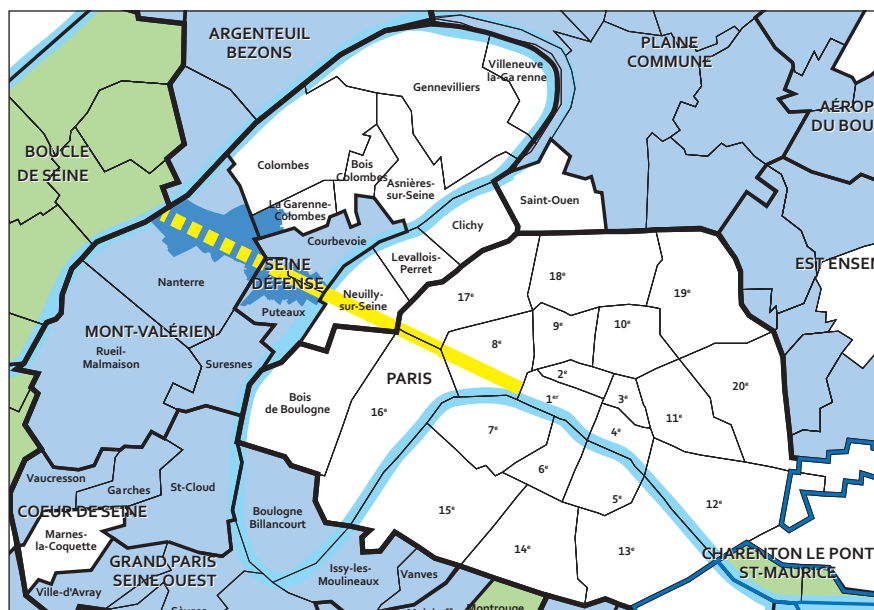
UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



Les départements et communes



Les syndicats d'études : Paris Métropole et SIEP (Syndicat Intercommunal d'Études et de Projets des Deux Seine)



Les intercommunalités et l'EPADESA

Grand axe
 Périmètre d'intervention de l'EPADESA

Intercommunalités en 2011

Communauté d'Agglomération (CA)
 Communauté de Communes (CC)

Syndicat intercommunal d'études et de projets des Deux Seine (SIEP)
 Paris Métropole

Source : Mairie de Paris, AMIF, Apur

Contexte de l'étude

Le grand axe est-ouest qui part des Tuileries, traverse Neuilly-sur-Seine et La Défense et se prolonge vers Nanterre et la Seine, constitue un élément indissociable de l'identité et de l'histoire de la métropole ainsi qu'un élément fondamental du grand paysage.

Ses différentes séquences présentent pourtant des qualités diverses. Au cœur du quartier central des affaires, les Champs-Élysées, réaménagés en 1994, font partie du Paris touristique, incarnant une certaine idée du luxe et attirant une foule nombreuse. Le quartier d'affaires de La Défense, de stature internationale, est un lieu central pour la finance et les grandes entreprises. Son esplanade, également lieu de vie, accueille le plus grand jardin de sculptures contemporaines de France et attire chalands et touristes. Le Plan de renouveau défini en 2006 est en voie de réalisation.

En partie centrale, l'avenue de la Grande Armée, la Porte Maillot et l'avenue Charles de Gaulle ont une image moins flatteuse. À Paris, l'avenue de la Grande Armée, même si elle bénéficie d'un cadre urbain classique, souffre d'un déficit d'identité. La Porte Maillot, dédiée au trafic automobile, constitue une rupture sur l'axe et offre sur une vaste superficie, un cadre urbain peu valorisant pour le Palais des congrès et le tourisme d'affaires. À Neuilly, l'avenue Charles de Gaulle affiche son dynamisme économique avec plusieurs grands sièges d'entreprise, mais la vie urbaine sur ses rives et à ses abords pâtit très largement de l'importance des flux routiers, doubles de ceux des Champs-Élysées.

Les débats du Grand Paris, le développement de La Défense et de ses abords, les projets d'enfouissement de la RN 13 ou de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER avec une gare Porte Maillot ainsi que les réflexions présentées par la Ville de Neuilly dans le cadre du projet « Axe Majeur »⁽¹⁾ questionnent avec une acuité nouvelle les enjeux portés par l'axe historique. Si la nécessité de requalifier la RN 13 ne fait aucun doute, la question du projet urbain qui doit l'accompagner est clairement posée. Plus globalement, renforcer la continuité et la qualité de l'axe majeur de La Défense aux Champs-Élysées apparaît aussi comme une façon de fédérer les territoires métropolitains traversés.

Gouvernance

L'axe majeur a une réalité dans le paysage urbain et dessine un territoire propre qui ne coïncide pas avec les limites administratives.

Il n'échappe pas à une juxtaposition des domanialités et des gestions : voie communale dans Paris placée sous l'autorité du Préfet de Police, route nationale à Neuilly-sur-Seine, gérée par la DIRIF au centre et la ville en rive, voirie autoroutière souterraine surmontée par la dalle de La Défense et esplanade piétonne gérée par un établissement public de gestion, Defacto dans le quartier d'affaires.

Dans les territoires urbains traversés, de nouveaux rapports se dessinent entre les collectivités territoriales, parfois regroupées, parfois récemment dotées de PLU, et l'État. Au sein de Paris-Métropole, plusieurs débats intéressent l'axe majeur : le groupe de travail « métropoles La Défense » ou l'initiative portée par la Ville de Neuilly-sur-Seine « les artistes investissent l'axe majeur » dans le cadre de l'appel à initiative.

⁽¹⁾ : Autres études :

Étoile Neuilly Défense, l'Axe Majeur, projet Axe 13 version 1.3 décembre 2010, Ville de Neuilly-sur-Seine

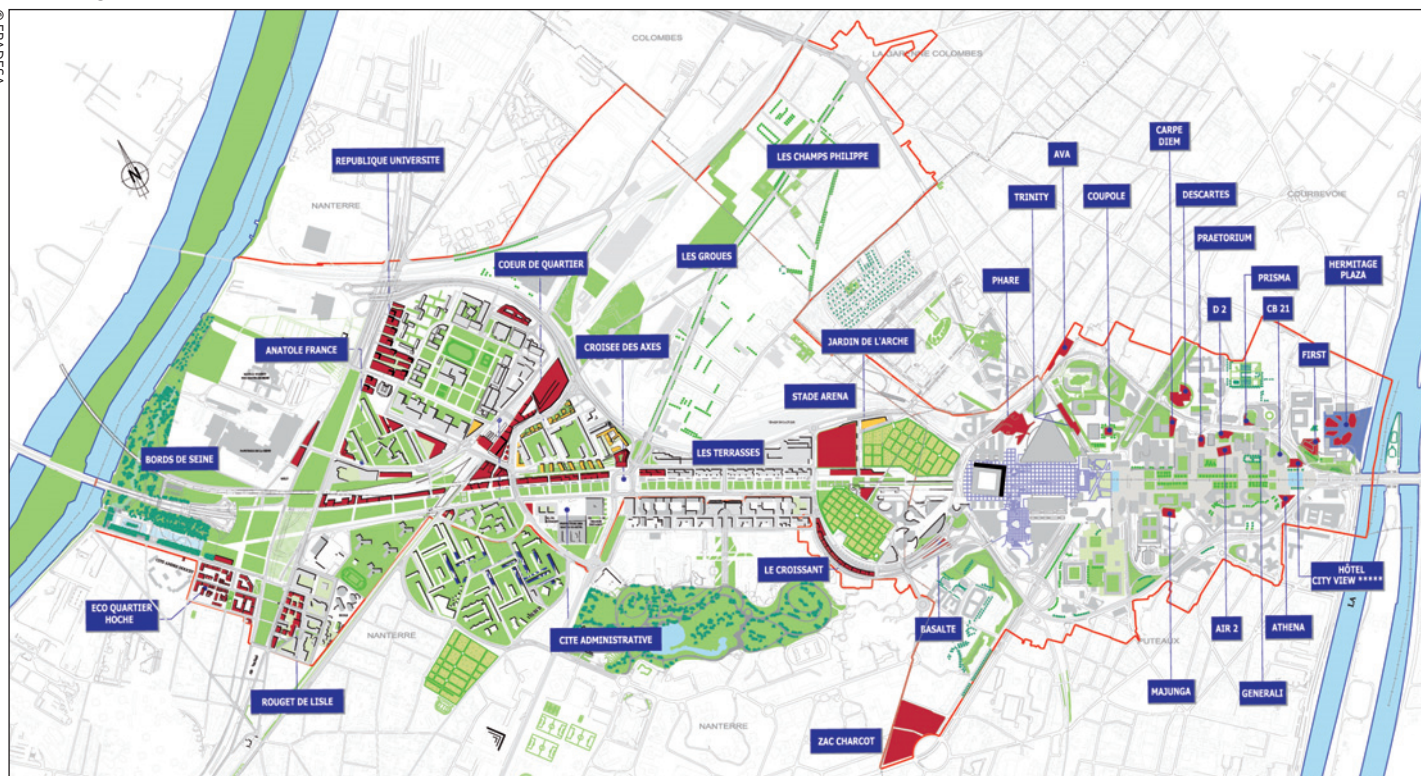
Dénivellation et couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine, Études Préalables, 2010, Direction régionale de l'Équipement d'Ile-De-France.

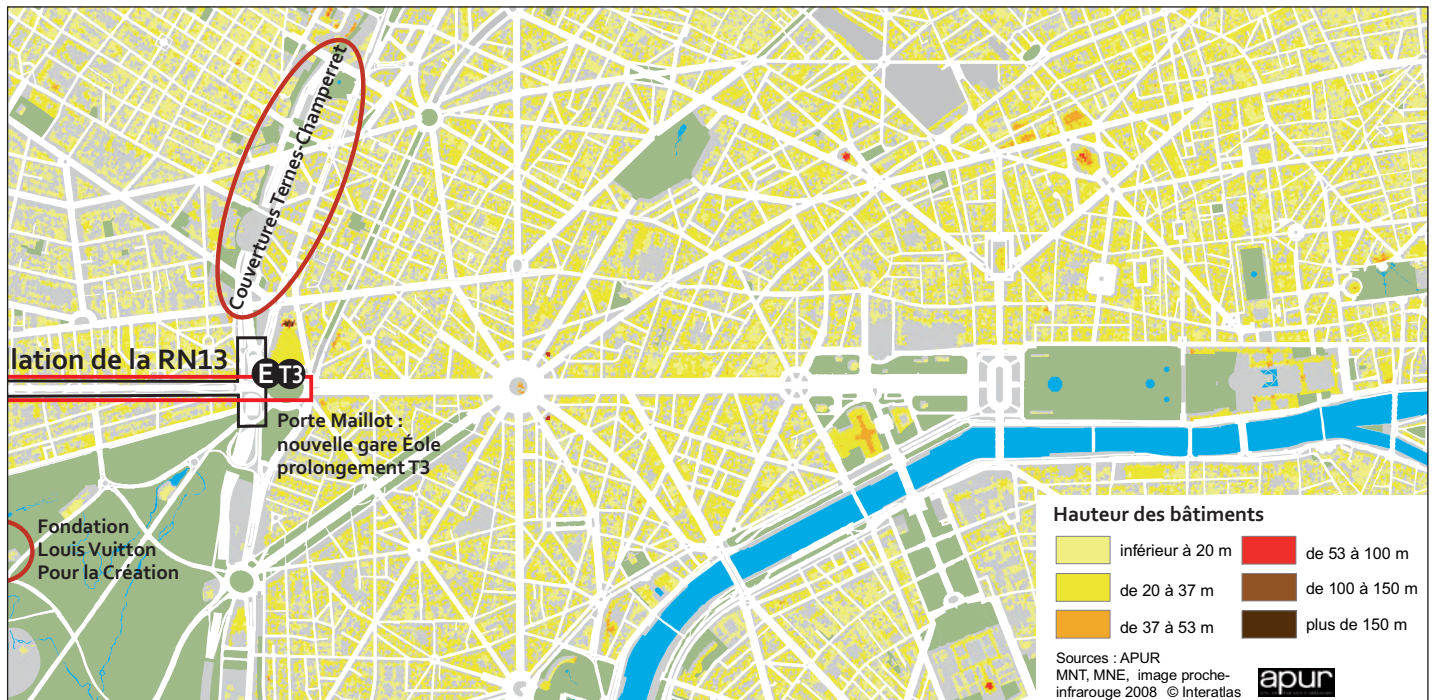
Dénivellation et couverture de la RN 13, Diagnostic urbain autour de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine : Bres et Mariolle et associés pour la DDE des Hauts-de-Seine. Complément historique Octobre 2005, Diagnostic, Octobre 2005, Enjeux et préconisations, novembre 2005.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



Les projets de l'ÉPADESA sur les secteurs de La Défense et Seine-Arche





Les territoires de projets

À l'ouest du Pont de Neuilly, dans la continuité de l'axe majeur, la ville se transforme. L'évolution du quartier d'affaires de La Défense se poursuit dans le cadre du Plan de Renouveau 2006-2015 : rénovation de tours devenues obsolètes, nouvelles surfaces de bureaux et de logements, renforcement de l'animation. Plusieurs projets d'espaces publics accompagnent ces projets. La transformation du boulevard circulaire en boulevard urbain vise ainsi à recoudre la relation de La Défense avec les communes qui la bordent, mettre en valeur les pieds des tours, clarifier les cheminements.

À Nanterre, sur un territoire fragmenté par les grandes infrastructures et en mutation, des liens sont à tisser avec le quartier d'affaires mais aussi entre les différents territoires du secteur Seine-Arche : les Terrasses, les Groues, le faisceau, le Petit Nanterre, les bords de Seine. De grands équipements en projet accompagnent la mutation urbaine, comme le stade Aréna Nanterre-La Défense, labellisé projet du Grand Paris.

En parallèle à la requalification des grandes infrastructures, les projets de modernisation et de renforcement des transports en commun constituent des « déclencheurs urbains ⁽²⁾ ». D'échelle métropolitaine, ils créent de nouvelles liaisons directes vers les gares et les aéroports : Grand Paris Express, Éole, interconnexion des TGV... D'échelle intermédiaire, ils améliorent la desserte plus fine des territoires sur les liaisons locales, souvent difficiles : projets de prolongements de tramways T1, T2.

À l'est du Pont de Neuilly, dans la ville constituée, plusieurs grands projets de transport souterrains ont un impact majeur sur la surface, sans qu'un projet urbain soit toujours défini :

- **Le projet de prolongement d'Éole à l'ouest.** Avec la création d'une nouvelle ligne de transports en commun est-ouest très puissante dans la région, de nouveaux liens peuvent s'établir entre pôle d'emplois, quartiers résidentiels, principaux pôles de déplacements, soulageant de 10 à 15 % la ligne du RER A, saturée. Le prolongement permet aussi de renforcer la desserte dans l'ouest francilien et de faciliter l'accès à La Défense. Depuis la gare Haussmann Saint-Lazare, actuel terminus de la ligne à l'ouest, le tracé passant par la Porte Maillot a été retenu par le STIF et RFF parmi les trois variantes de tracé envisagées pour rejoindre La Défense. Trois nouvelles gares sont envisagées, une à Nanterre (La Folie), deux entre Étoile et La Défense (Porte Maillot et sous le CNIT). Le schéma de principe a été approuvé

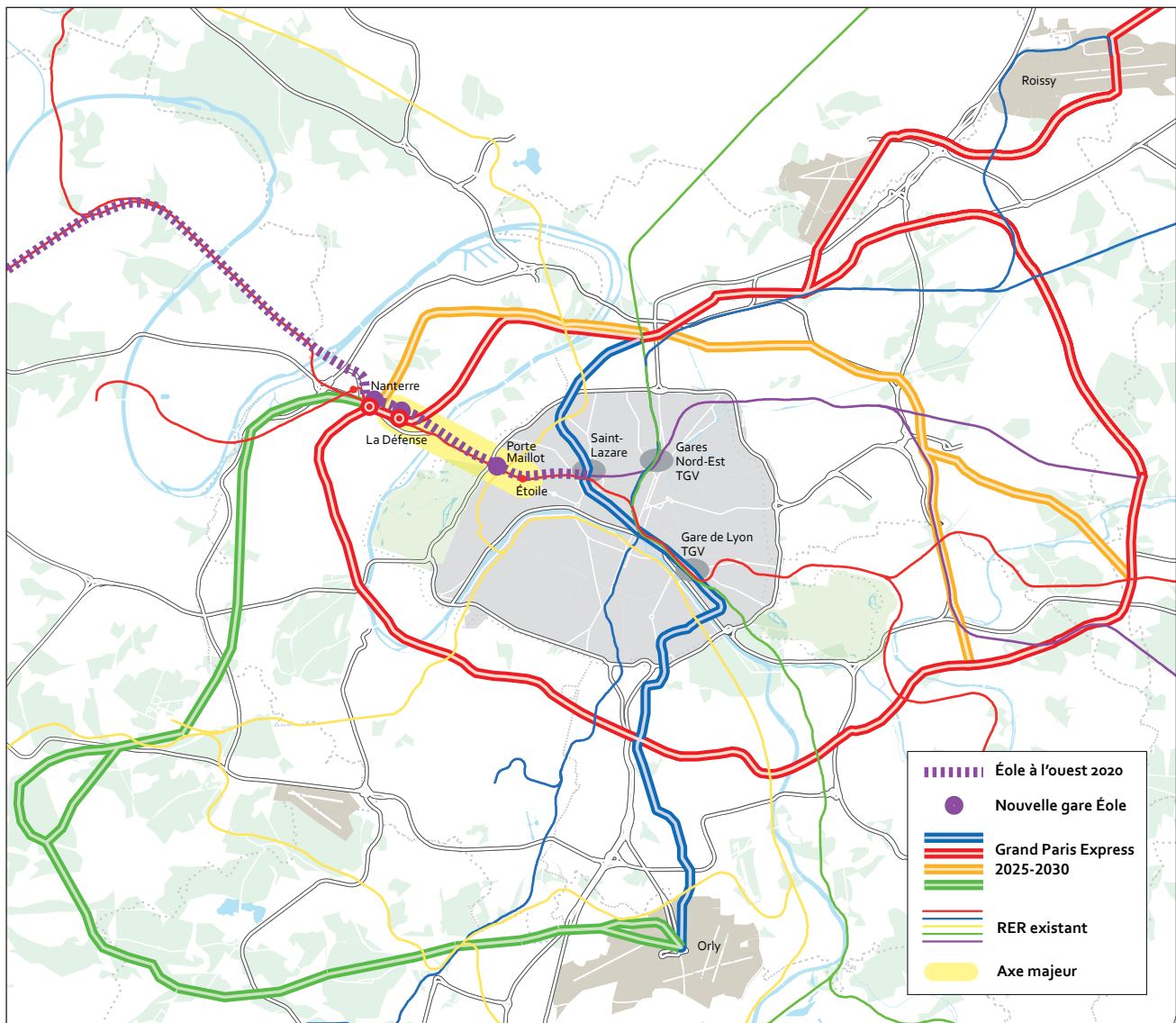
⁽²⁾ : La Défense Seine Arche, Document stratégique, François LECLERCO, Architectes Urbanistes pour l'Établissement Public d'Aménagement de La Défense Seine Arche, juin 2011

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

lors du Conseil d'administration du STIF le 7 décembre 2011. Mais il a été demandé que le coût du projet, estimé à 3,69 milliards d'euros au stade du schéma de principe soit ramené à 3,14 milliards d'euros au stade de l'avant-projet. L'enquête publique s'est déroulée du 16 janvier au 18 février 2012. Le projet vise un démarrage des travaux en 2014 et une mise en service en 2020. Le trafic sur l'ensemble de la ligne serait alors de 89 000 voyages à l'heure de pointe et 620 000 voyages par jour.

- **Le nouveau projet de dénivellation de la RN 13.** Relancé par l'État en 2006, il vise notamment à assurer une liaison routière efficace entre le Pont de Neuilly et le boulevard périphérique de Paris, à libérer en surface l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine du trafic de transit, sans pénaliser les usagers de la RN 13. Le projet doit contribuer à l'amélioration du cadre de vie des riverains, à la réduction des nuisances environnementales, à rendre possible la réalisation d'aménagement de surface de qualité et à permettre le développement de transports collectifs et des modes de déplacements « doux ». À l'ouest, le tunnel projeté se raccorde au tunnel existant sous la couverture « Madrid », hors périmètre d'étude. À l'est, l'abandon des hypothèses d'entrée/sortie du tunnel dans l'axe, a motivé dès 2009 un nouveau périmètre d'étude incluant l'échangeur du boulevard périphérique de la Porte Maillot pour assurer un raccordement avec la voirie de surface. Avec la nouvelle infrastructure, ce sont les flux routiers entre l'A14 et le boulevard périphérique parisien qui seront facilités. Le trafic moyen journalier annuel a été évalué à plus

Projets de transport en commun : de nouvelles liaisons vers les gares TGV et les aéroports



de 132 000 véhicules/jour sur la RN 13 en 2008, 160 000 avec les contre-allées. En 2020, la hausse du trafic modélisée correspond à des flux de l'ordre de 180 000 véhicules/jour. Le dernier Comité de Pilotage présidé par le Préfet de la Région Ile-de-France le 10 novembre 2010 a acté la solution avec 2 tubes séparés de 3 voies chacun. Au stade actuel d'études préalables, plusieurs questions sont en suspens : mise en place et niveau de péage pour rentabiliser l'infrastructure, répartition des flux entre le tunnel, la surface et reports de circulation, conditions de raccordement côté Paris. L'Enquête Publique, initialement prévue en 2011 a été décalée. La durée des travaux, estimée à 8 ans minimum, constituerait un moment important de la vie de l'axe pour une mise en service envisagée à l'horizon 2020.

L'enfouissement de la RN 13 a parmi ses objectifs de permettre un nouvel aménagement de l'avenue Charles de Gaulle, en surface. Il est décrit dans le projet « Axe Majeur » développé par la Ville de Neuilly-sur-Seine.

Porte Maillot, aucun projet urbain n'accompagne les projets envisagés. La gare Éole, promesse de nouvelles accessibilités métropolitaines, s'attache ainsi à limiter autant que possible son impact en surface. Le raccordement du tunnel côté Paris n'affiche pas l'objectif de permettre un aménagement de surface de qualité ni d'améliorer le cadre de vie. La cohérence urbaine des projets envisagés avec les autres réflexions en cours (prolongement du tramway T3, couvertures du boulevard périphérique Ternes-Villiers-Champerret, évolution du Palais des Congrès et de ses abords...) reste à construire.

Faire des projets de transports, les déclencheurs d'un projet urbain pour l'axe historique et la Porte Maillot, à l'échelle métropolitaine, constitue pourtant une formidable opportunité.

Dénivellation et couverture de la RN 13 à Neuilly-Sur-Seine - Études préalables
Extrait du Comité de Pilotage, Préfecture de région - 10 novembre 2010



La variante tubes séparés, retenue



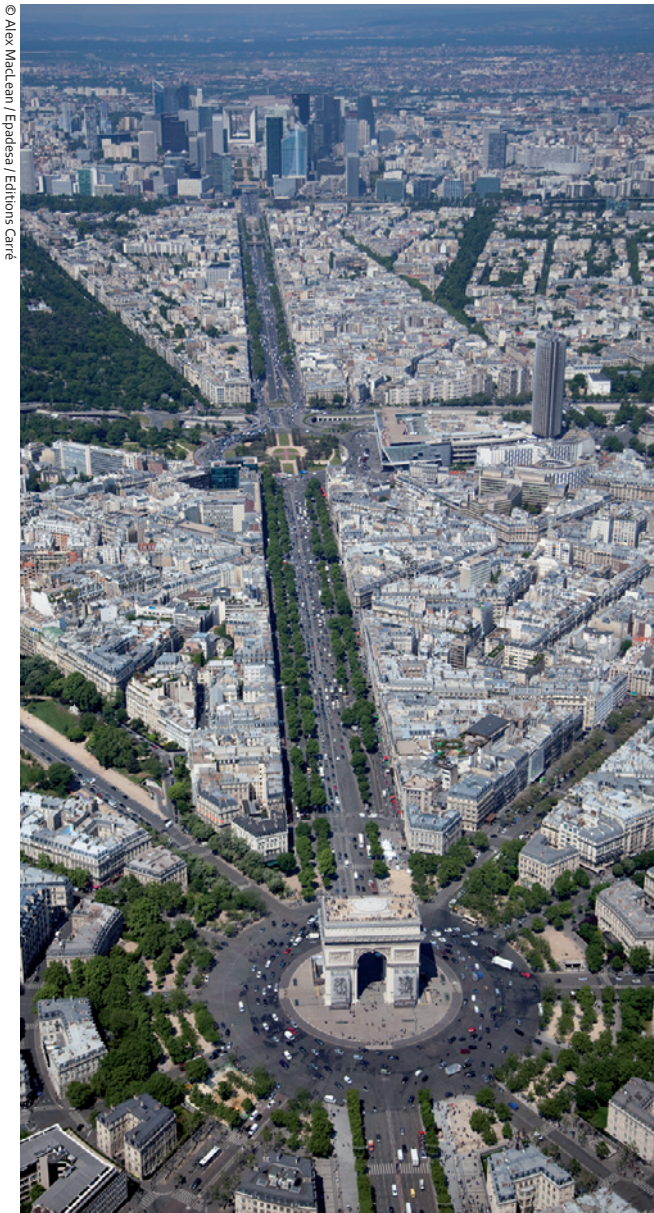
Aménagement de surface : circulation centrale, plantations possibles

Diagnostic et enjeux urbains

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Entre l'Étoile et la Défense : une même séquence paysagère

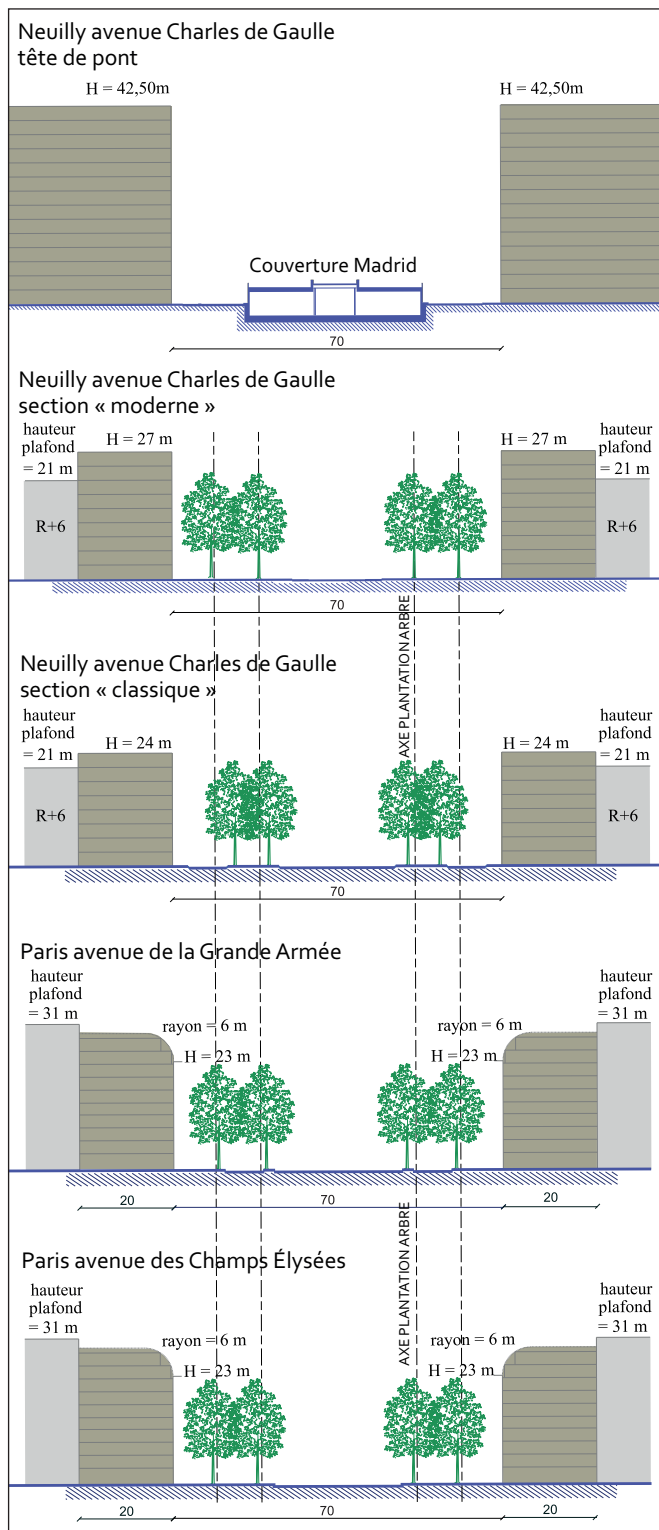
Le grand paysage de l'axe est l'élément le plus évident de cohésion d'un futur boulevard de la métropole, en rendant lisible, presque palpable de possibles continuités.



De l'Étoile vers la Défense, le quartier d'affaires et la Grande Arche



De la Défense vers Paris, l'Arc de Triomphe



Le paysage urbain des sections courantes de l'axe majeur : cadre réglementaire des PLU et plantations

Les invariants du paysage urbain de l'axe majeur

La création de l'axe majeur constitue à l'origine un acte politique. Tracé à travers les faubourgs et la campagne, il illustre la puissance royale sur le territoire physique : un tracé rectiligne de 70 mètres de large, envisagé du Louvre à Saint-Germain-en-Laye et franchissant la Seine, servi par un travail sur les perspectives, le nivellement, une promenade paysagère.

Le projet initié au XVII^e siècle sera décliné progressivement. De nouveaux projets, souvent hautement symboliques, trouveront naturellement place sur cet espace public inédit, l'Arc de Triomphe, le quartier d'affaires de La Défense. Le grand Axe a conservé une réalité physique dans le paysage urbain, avec son tracé rectiligne, sur plus de 8 km, un espace en creux régulier à travers les tissus urbains constitués de l'ouest parisien.

Les repères et la topographie y établissent deux grandes séquences paysagères, articulées par l'Arc de Triomphe, sur un point haut. Aux deux extrémités, les repères confèrent à chaque séquence leur identité : à l'est, une séquence historique jusqu'au Louvre, à l'ouest, une séquence davantage moderne jusqu'aux tours et à l'Arche de La Défense.

Grâce à ces repères exceptionnels, toujours en perspective et cadrés par des arbres d'alignement, grâce à la largeur identique de la voie et la régularité des gabarits sur les « sections courantes », un citadin ou un touriste sait qu'il se trouve sur l'axe majeur, sur l'avenue des Champs-Élysées ou dans son prolongement.

Le maintien d'une grande perspective paysagère de l'Étoile à l'Arche de La Défense pourrait constituer le premier invariant du paysage. La création d'un nouveau repère en élévation dans l'axe serait ainsi écartée. Cette hypothèse apparaît de façon récurrente dans les différents projets qui ont émaillé l'histoire de la Porte Maillot, notamment ceux des années trente (concours Rosenthal, concours du département de la Seine), mais elle est moins pertinente depuis l'édification de La Défense. Vers Paris, un nouveau repère dans l'axe aurait d'ailleurs du mal à rivaliser avec l'Arc de Triomphe, indissociable dans l'imaginaire collectif de l'avenue des Champs-Élysées. **En revanche, la création de repères en rive de l'axe pourrait être envisagée.**

Ce principe de grande perspective pourrait être associé à quelques grandes caractéristiques des « sections courantes » à Paris et à Neuilly-sur-Seine – alignement du bâti, gabarit des immeubles, plantations d'alignement –, destinés à en assurer une cohérence paysagère d'ensemble. Un « vocabulaire commun » minimum pourrait aussi être adopté pour certains mobiliers urbains.

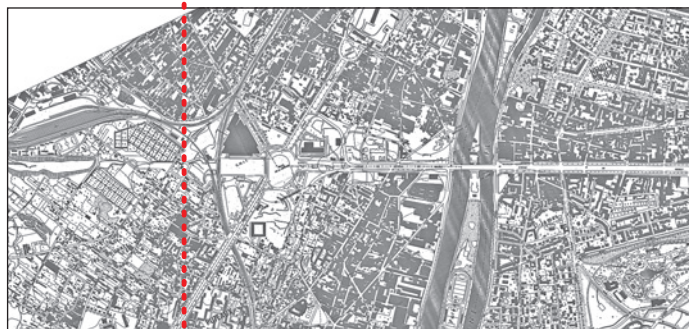
UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Pensé dès l'origine comme un axe magistral avec des séquences paysagères diverses

Carte dite des Chasses Impériales - de 1764 à 1773



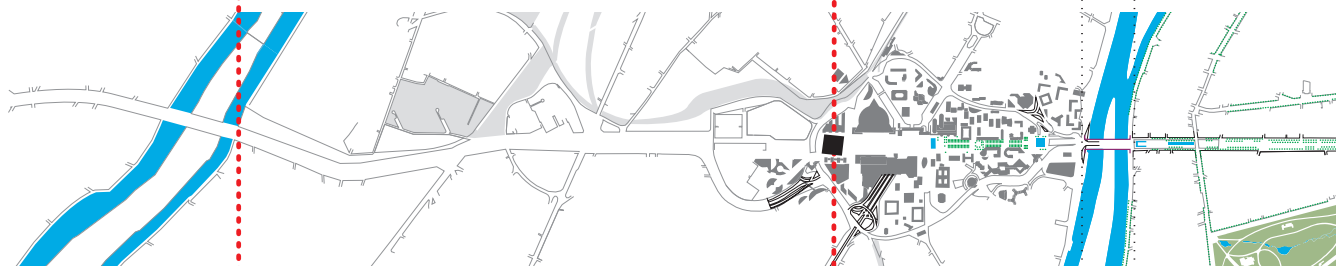
Plan IGN - 1966



Les séquences paysagères

De la Seine à l'Arche
3,3 km

De l'Arche de la Défense à l'axe de la Défense
4,8 km



32 NGF

64,5 NGF

45

36 NGF

La dalle de la Défense



Arche de La Défense (110 m),
les tours (max 231 m)

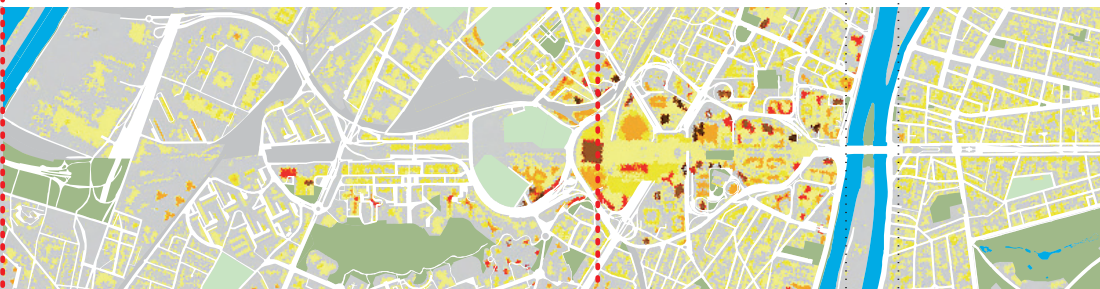
Axe de La Défense (1,2 km)

Avenue Charles-de-Gaulle

Hauteur des bâtiments

- inférieur à 20 m
- de 20 à 37 m
- de 37 à 53 m
- de 53 à 100 m
- de 100 à 150 m
- plus de 150 m

Sources : APUR
MINT, MINE, image proche-
infrarouge 2008 © Interatlas
apur



La ville en mutation, les grandes infrastructures

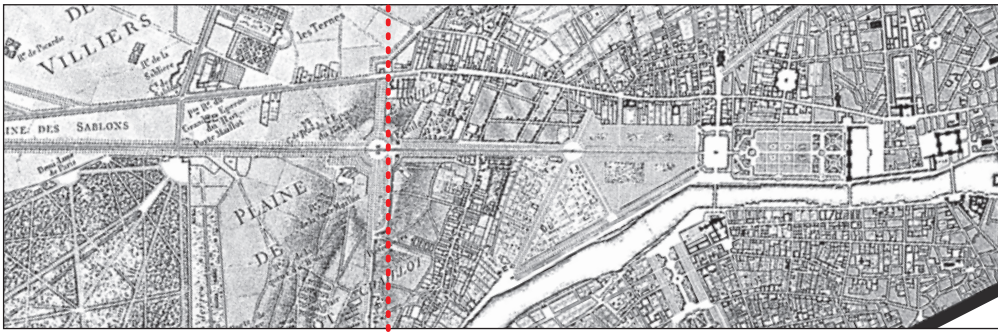
Les tissus mixtes et discontinus (grands ensembles, pavillonnaire, activités, parc)

Le quartier d'affaires

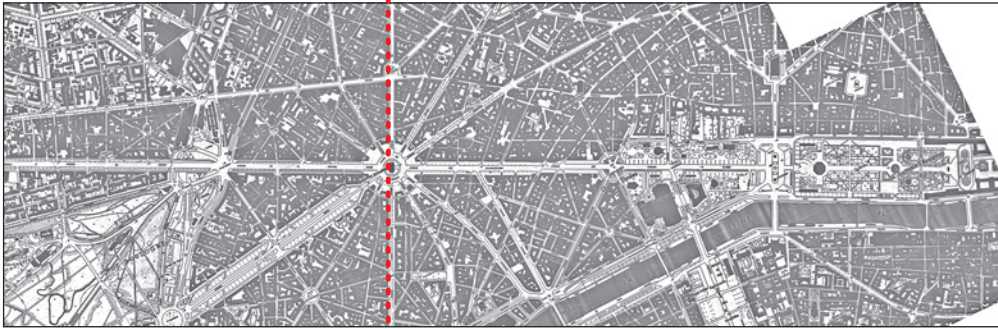
Les tours sur dalle XX^e et XXI^e siècle

La ville continue

Lotissements du XIX^e et imme



© doc. Anur



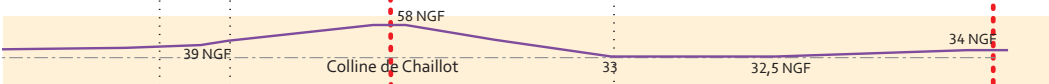
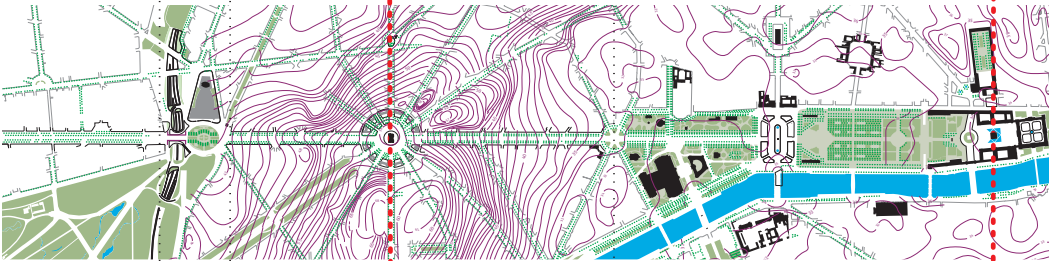
© IGN

à l'Arc de Triomphe

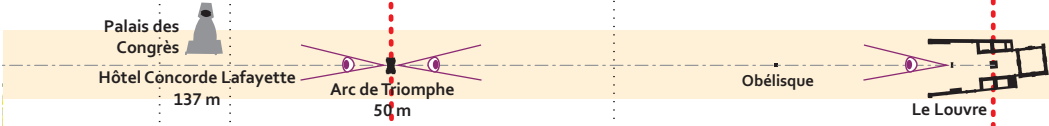
De l'Arc de Triomphe au Louvre

3,3 km

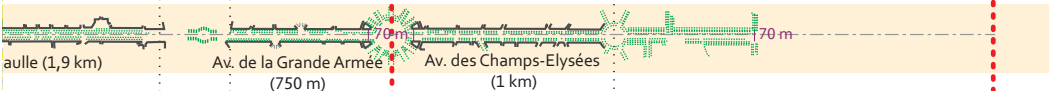
Les composantes du paysage



La topographie



Les repères



Les sections courantes
Les plantations



La ville continue

Immeubles du XVIII^e, XIX^e et du XX^e siècle

Le centre historique

Musées, jardins, berges de la Seine

Les tissus urbains

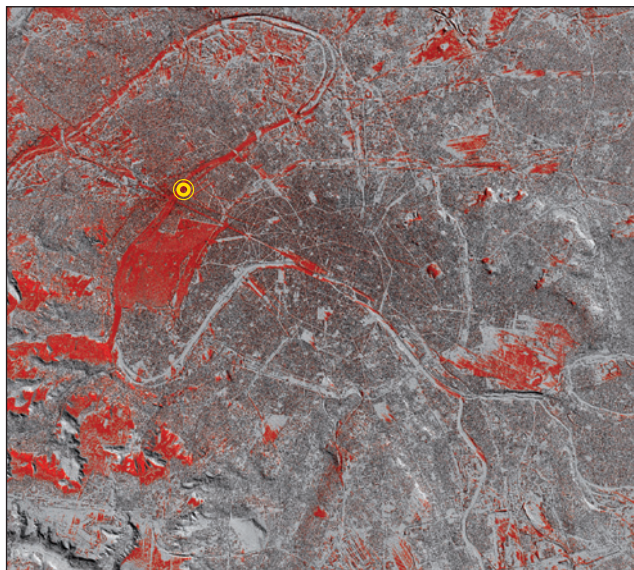
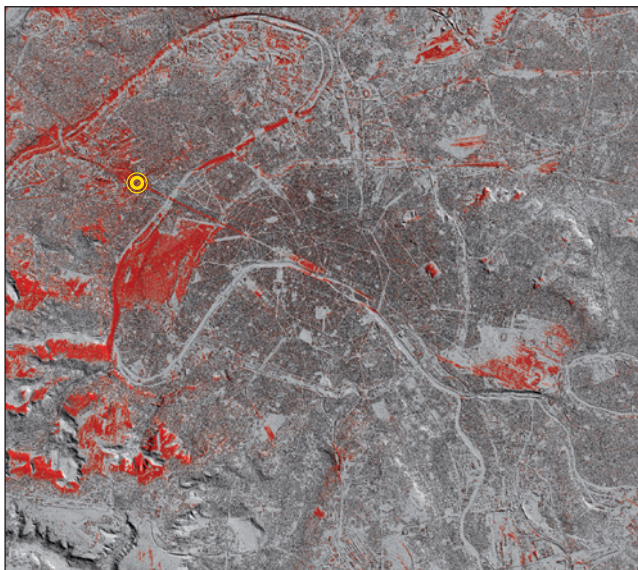
Les perspectives dans l'axe

Les échappées

meubles du XX^e siècle

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Perception des repères de l'axe majeur depuis le territoire métropolitain ⁽³⁾



© Apur



L'Arche de la Défense :

174 mètres NGF.

Avec ses 110 mètres de haut, l'Arche est un point bas dans le skyline de La Défense, mais un repère essentiel sur l'axe majeur comme depuis les territoires de Seine Arche à Nanterre.

CC BY : Apostoly - 06/05/2011 - Wikipedia - SA



La tour First :

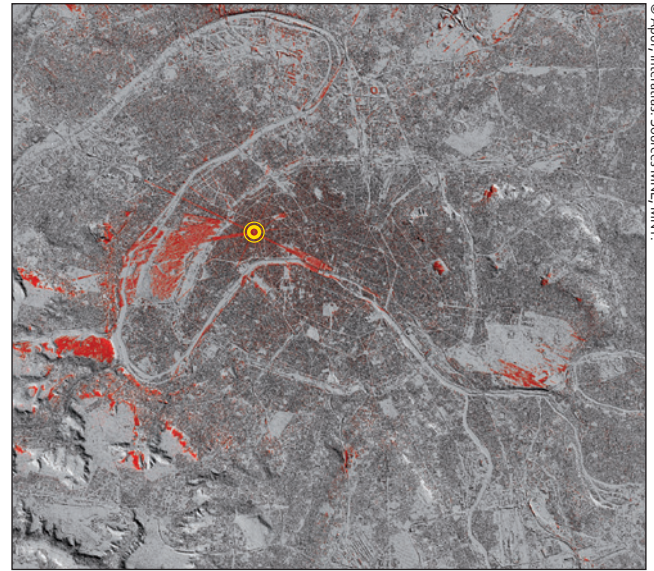
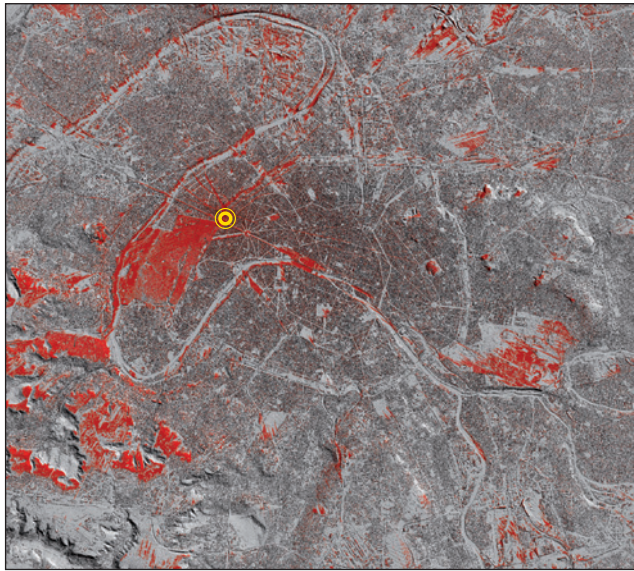
280 mètres NGF.

Avec ses 231 mètres et sa forme identifiable, la tour récemment rénovée contribue à modifier le paysage de La Défense.

© ph.guignard@air-images.net



Tours de La Défense



© Apur, Interatlas, Sources MNE, MNT.



© Apur

La tour de l'hôtel Concorde Lafayette :
173 mètres NGF.
Sa hauteur, 137 mètres, est déterminée par le fuseau de protection de l'Arc de Triomphe du PLU parisien. Excentrée par rapport à l'axe et la Porte Maillot, la tour en devient pourtant le signal depuis le territoire métropolitain.



CC BY : Yair Haklai / Wikipedia - SA

L'Arc de Triomphe :
108 mètres NGF.
50 mètres de haut, situé sur la colline de Chaillot. Le fuseau de protection au PLU parisien garantit le statut de point haut dans le vélum parisien de ce repère essentiel de l'axe.

Les repères du paysage métropolitain

Les nombreuses tours de La Défense, avec leurs qualités architecturales particulières, forment ensemble le repère le plus visible de l'axe majeur à l'échelle régionale. Deux objets isolés, nettement moins haut, en sont le pendant à Paris sur l'axe majeur : l'Arc de Triomphe domine l'axe et les voies rayonnantes de la Place de l'Étoile, mais n'est pas présent dans le vélum métropolitain ; l'Hôtel Concorde Lafayette, imbriqué au bâtiment du Palais des Congrès mais décalé 250 mètres au nord par rapport à l'axe, devient le signal de la Porte Maillot dès qu'on s'en éloigne ou depuis le boulevard périphérique. Sur l'axe majeur, il en demeure toujours un objet urbain dissocié. Il n'y a pas de repère équivalent à Neuilly.

⁽³⁾ : La cartographie est basée sur le Modèle Numérique d'Élévation (MNE), issu de relevés aériens. Le MNE amène un grand niveau de détail dans la détection des formes du relief. Il apporte aussi une information thématique sur la hauteur des objets spatiaux (bâtiments), ce qui permet de prendre en compte les obstacles à la vue. La hauteur de la végétation n'est pas prise en compte, d'où une perception à relativiser depuis le bois de Boulogne.

Le grand paysage devrait singulièrement évoluer avec le projet des tours Hermitage Plaza à La Défense (Courbevoie) et le changement d'échelle qu'il introduit sur l'axe comme dans le paysage métropolitain.

En dehors des règles de protection des monuments historiques, peu de projets intègrent une logique de co-visibilités métropolitaines et de paysage métropolitain même si certaines règles du PLU parisien remplissent ce rôle, comme l'inscription de fuseaux de protection du site de Paris, préservant le statut d'émergence de l'Arc de Triomphe par rapport au tissu urbain parisien environnant ou les perspectives entre Le Louvre et les Champs-Élysées. Les outils géomatiques permettent pourtant à partir des modèles numériques de terrains d'appréhender à une échelle métropolitaine le paysage et l'impact des nouveaux projets. Plusieurs réflexions sont engagées sur le thème du paysage métropolitain (Apur, Ateliers de Cergy).

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

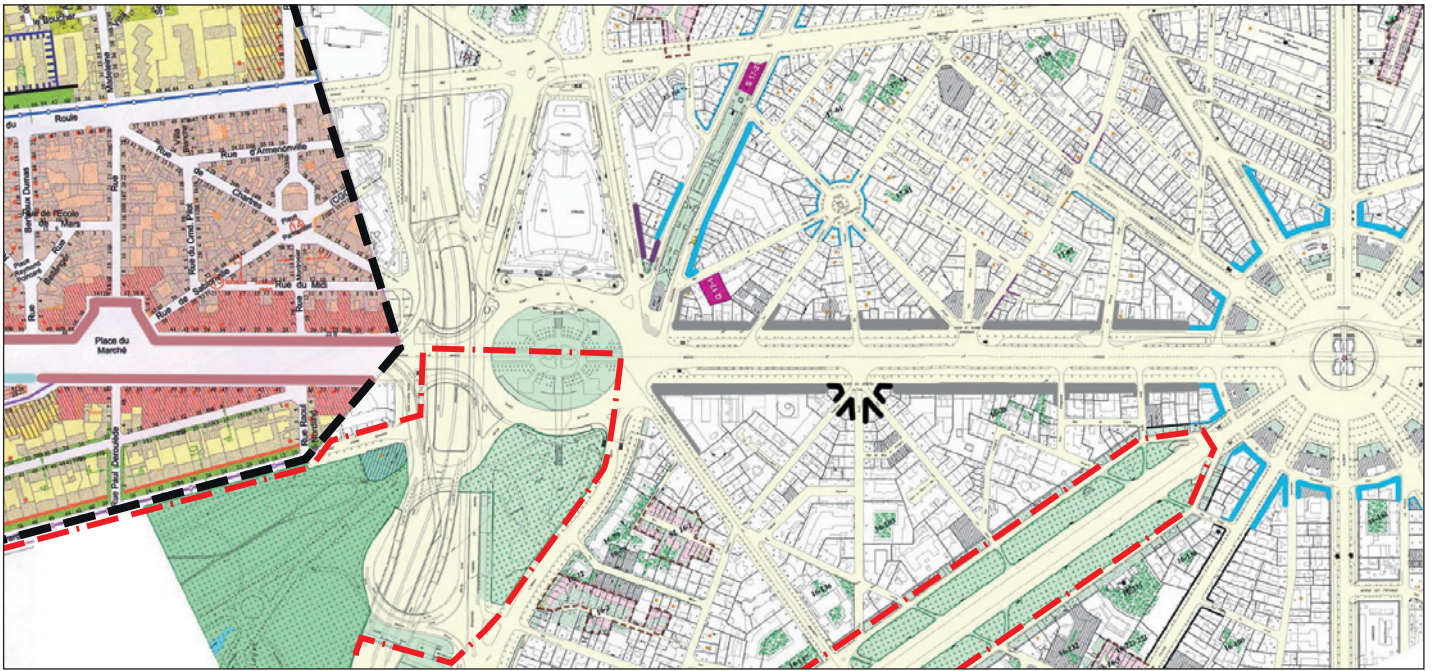


Extrait du PLU de Neuilly-sur-Seine (en révision)

ZONAGE		RESERVES	Prescriptions particulières
<p>UA</p> <ul style="list-style-type: none"> a1 cos 3,0 voir règlement a2 cos 3,0 voir règlement b cos 3,0 <p>UB</p> <ul style="list-style-type: none"> cos 1,6 <p>UC</p> <ul style="list-style-type: none"> a cos 2,2 b cos 0,2 	<p>UD</p> <ul style="list-style-type: none"> a cos 3,0 b cos 1.6 voir règlement c cos 1.3 voir règlement <p>UE</p> <ul style="list-style-type: none"> cos sans objet <p>UL</p> <ul style="list-style-type: none"> cos sans objet 	<p>VILLAS</p> <p>REFERENCE A LA PLANCHE GRAPHIQUE FIGURANT AU REGLEMENT</p>	<p>ESPACE BOISE CLASSE</p> <p>SEINE</p> <p>MARGE DE RECULEMENT Bd. du Général Koenig entre R. Wallace et Longpont la marge de reculement est de 10m, par rapport à l'alignement existant ou projeté.</p> <p>Bâtiment "référence" dont la conservation, en tout ou partie, pourra être imposée.</p> <p>SEQUENCE CLASSIQUE h = 24m</p> <p>SEQUENCE MODERNE h = 27m + 3,5 m</p> <p>h = 42,5 m</p>

Extrait du Plu de Paris

<p>I. Zonage</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine générale Zone naturelle et forestière Zone urbaine verte 	<p>IV. Implantation et hauteur des constructions</p> <p><i>Gabarits-enveloppes :</i></p> <p>Hauteur de verticale indiquée par la couleur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - H = 15 m : Violet - H = 18 m : Bleu clair - H = 20 m : Noir - H = 23 m : Gris - H = 25 m : Bleu marine - Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron <p>Couronnement indiqué par le type de trait :</p> <p>UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horizontal : - P = 1/3, h = 2 m : - P = 1/2, h = 3 m : - P = 1/1, h = 4,5 m : - P = 2/1, h = 4,5 m : <p>Exemples : hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m</p>
<p>II. Localisation des équipements et aménagements prévus</p> <ul style="list-style-type: none"> E 12-01 Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général (Voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-1 B') V 12-01 Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (Voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-1 B') 	<p>V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural</p> <ul style="list-style-type: none"> Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (Voir la liste dans le règlement, tome 2)
<p>III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> Voie publique ou privée 	<p>VI. Protection et végétalisation des espaces libres</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace vert protégé (EVP) Espace boisé classé (EBC) Espace libre protégé (ELP) Espace libre à végétaliser (ELV) Espace à libérer (EAL)
<p>VIII. Pour information * Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager</p>	<p>Protection des sites et des monuments historiques : Site classé du Bois de Boulogne</p>



Les sections courantes

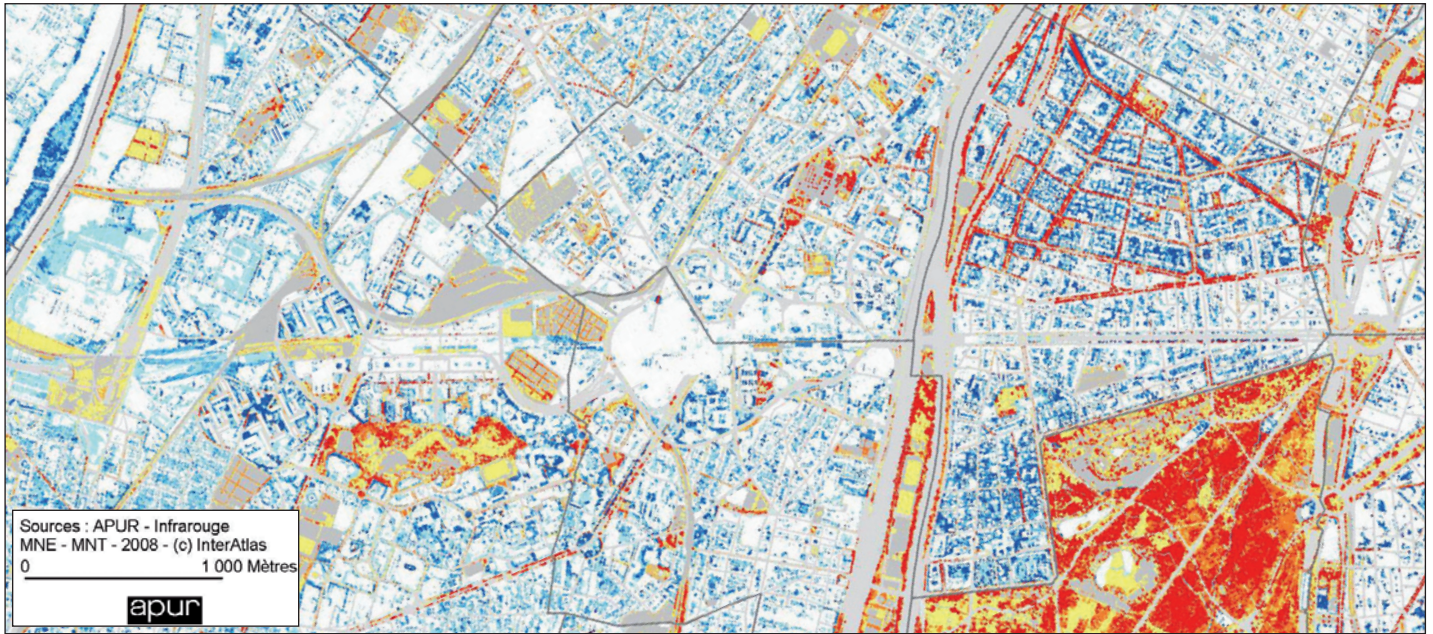
Les PLU de Neuilly-sur-Seine et de Paris apparaissent déjà comme des outils de préservation du paysage urbain des « sections courantes », à travers les règles de verticale et de gabarits somme toute assez comparables, qui visent un cadre urbain classique.

À l'inverse, les PLU ne prennent pas en compte la continuité et le rôle structurant dans le paysage des plantations d'alignement. À Neuilly, malgré l'affirmation du caractère routier de l'avenue Charles de Gaulle, les plantations d'alignement, remaniées et parfois interrompues, « tiennent » toujours les perspectives du grand paysage, mais le projet d'enfouissement de la RN 13, au stade des études préalables, paraît avoir un impact majeur sur les possibilités de plantations, probablement à renouveler sur l'ensemble de l'avenue.

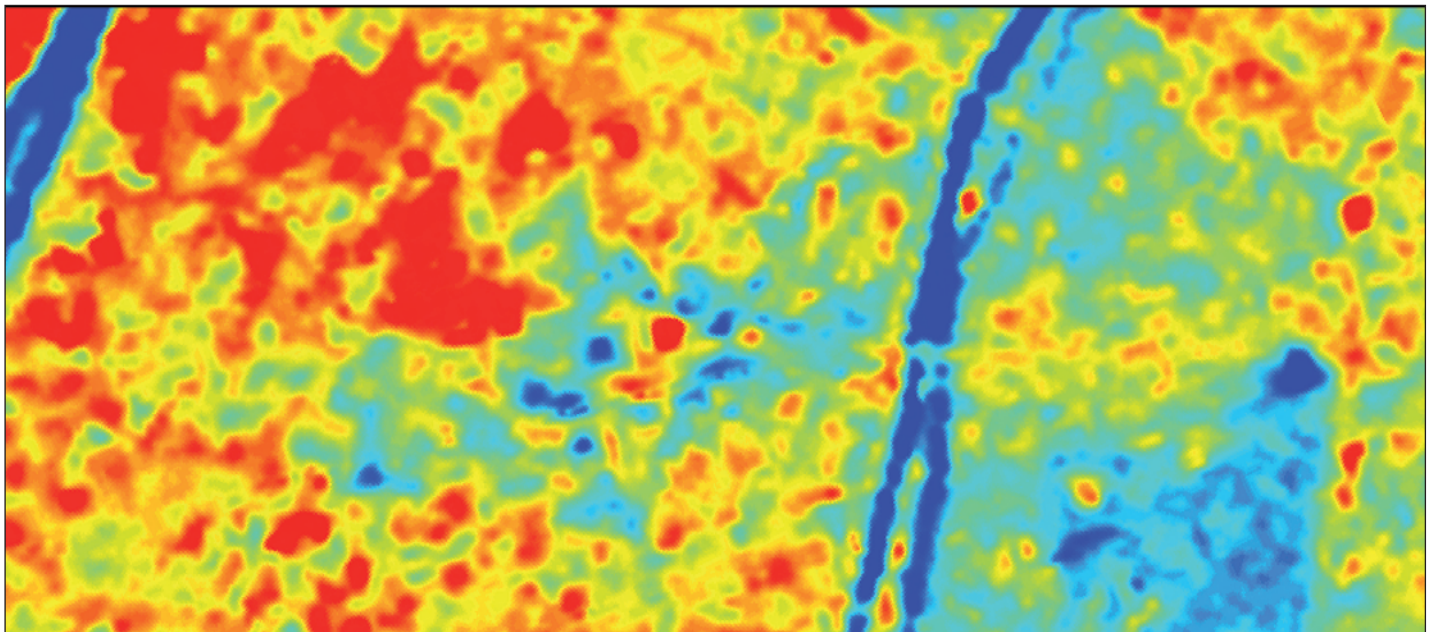
Les nouveaux enjeux de régulation thermique et de lutte contre les îlots de chaleur urbains, posent de façon différente la place et le rôle de la nature en ville, sa complémentarité entre espaces publics et espaces privés. Sur l'axe majeur, les marges de manœuvres apparaissent réduites. Les plantations d'alignement peuvent toutefois favoriser un rafraîchissement local en été : arbres taillés, comme sur l'avenue des Champs-Élysées ou au feuillage développé, comme sur l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Charles de Gaulle. Les attentes environnementales et paysagères ne sont pas forcément les mêmes.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Un nouveau rôle pour la nature en ville ?



Régulation thermique





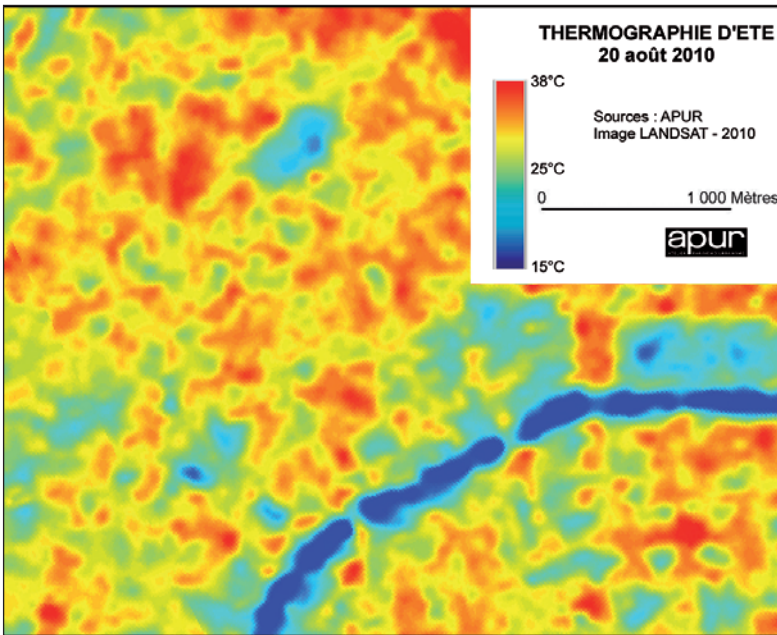
Les hauteurs de la végétation public/privé

Hauteur de la végétation dans les voies publiques, les infrastructures de transport, les terrains de sport, les cimetières, les jardins publics, les espaces de loisirs de plein air :

- En mètres :
- moins de 1
 - de 1 à 5
 - de 5 à 10
 - plus de 10

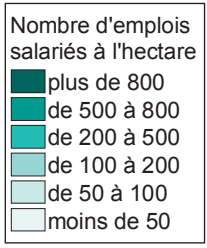
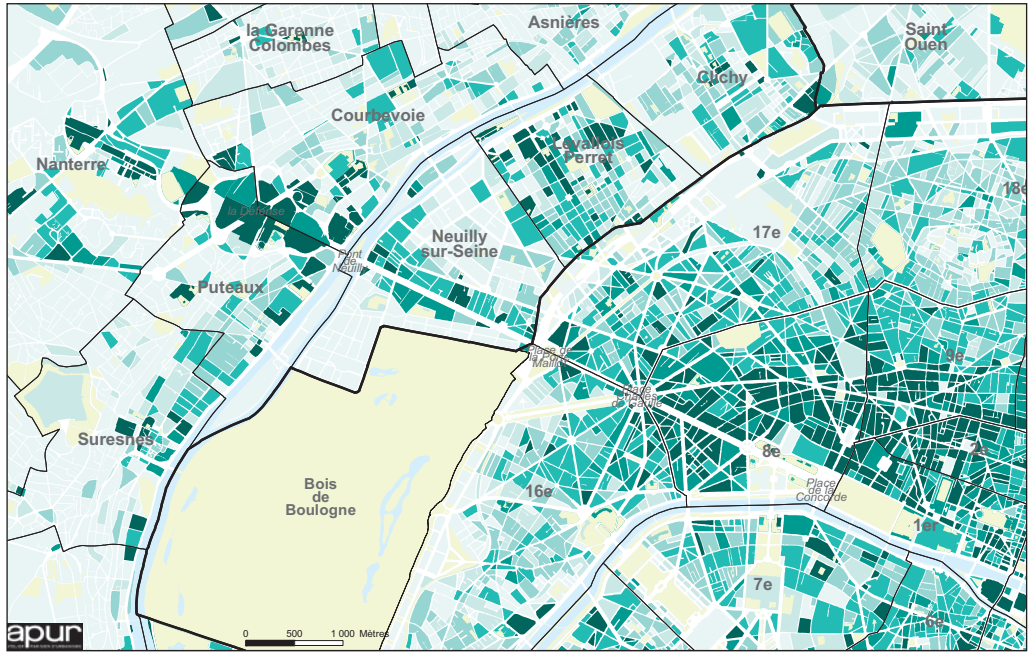
Hauteur de la végétation hors des voies publiques, des infrastructures de transport, des terrains de sport, des cimetières, des jardins publics, des espaces de loisirs de plein air :

- En mètres :
- moins de 1
 - de 1 à 5
 - de 5 à 10
 - plus de 10
 - emprises d'équipements
 - voies

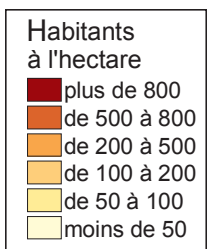


UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Densité d'emplois salariés en 2004 dans le secteur ouest de Paris

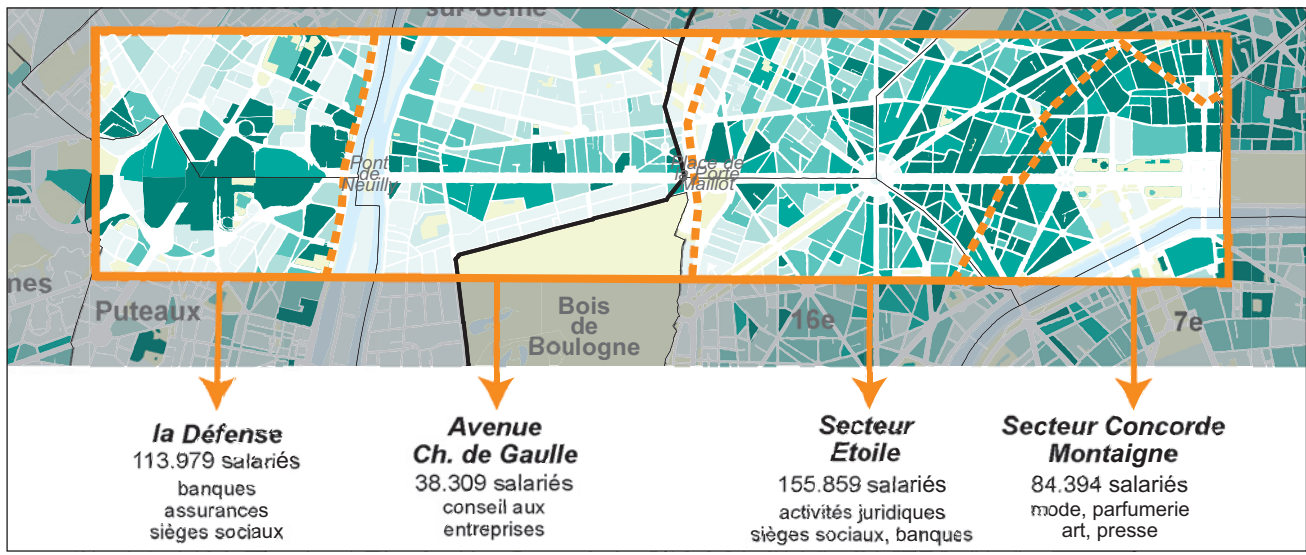


Source: CLAP - 2004

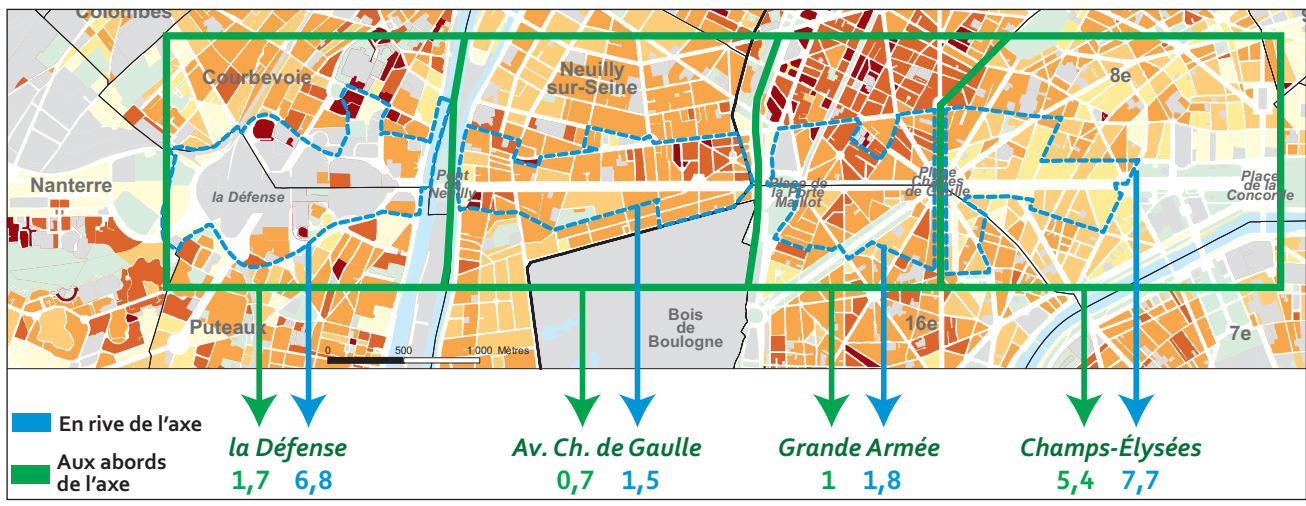


Source: Recensement de la Population (INSEE) 1999

Densités d'emplois et séquences économiques de l'axe majeur



Mixité: nombre d'emplois pour 1 habitant



Vie économique, vie urbaine

Un axe majeur de la vie économique, porté par La Défense et le Q.C.A.

L'axe majeur a une réalité dans le grand paysage, il a aussi une réalité économique. Il constitue la colonne vertébrale d'un pôle économique d'envergure internationale qui va du Quartier Central des Affaires de Paris au pôle d'affaires de La Défense. Englobant l'axe, le Quartier Central des Affaires concentre environ 467 000 salariés, La Défense et ses abords immédiats, près de 114 000 salariés⁽⁴⁾. Il concentre sur ses rives les plus fortes densités d'emploi franciliennes avec plus de 500 salariés à l'hectare sur les Champs-Élysées et à La Défense (plus de 800 dans certains îlots), entre 100 et 500 sur l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Charles de Gaulle.

L'administration d'entreprise, les activités de conseils aux entreprises ou du secteur de la finance constituent l'essentiel des emplois (54 %). On peut cependant retenir une succession de séquences économiques spécifiques, d'est en ouest. Ainsi le secteur « Concorde-Montaigne » se caractérise par une plus forte présence des secteurs de la mode, de la parfumerie, de l'art et de la presse. Le secteur « Étoile » se distingue par la plus forte prégnance des activités juridiques, des sièges sociaux et des banques. L'avenue Charles de Gaulle est plutôt spécialisée dans les activités de conseil aux entreprises. Le quartier d'affaires de La Défense présente un profil d'activités davantage tournées vers la banque, l'assurance et les sièges sociaux.

Trois thématiques économiques spécifiques qualifient l'axe majeur mais se déclinent différemment par séquences :

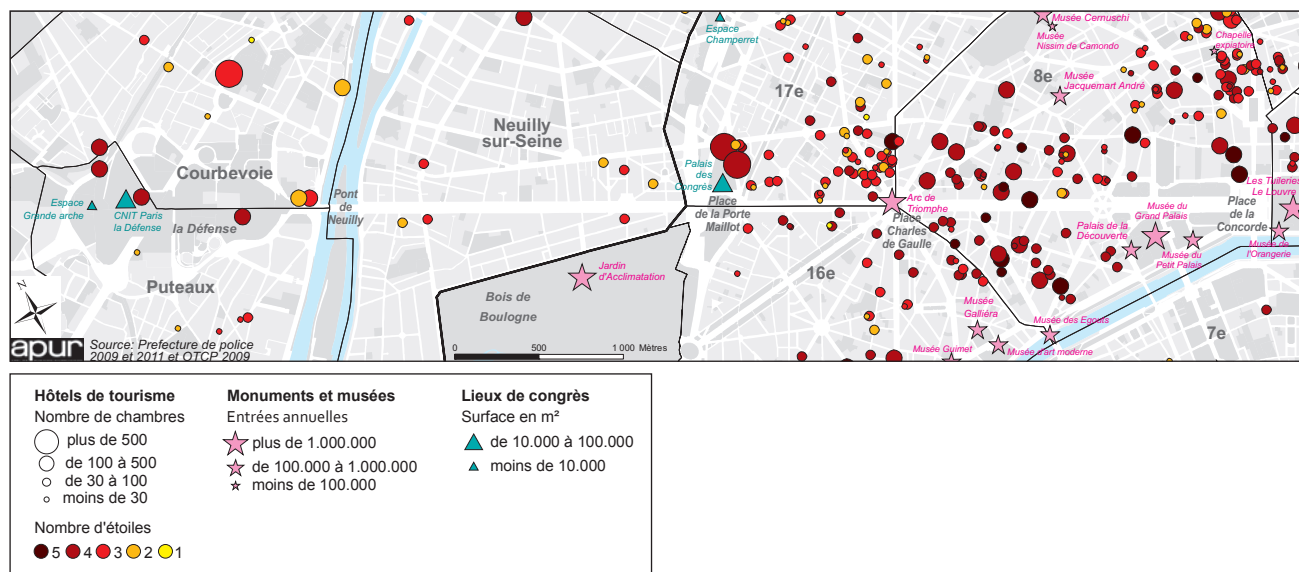
- **Le secteur de l'hôtellerie et du tourisme**, et plus particulièrement du tourisme d'affaires. Il est davantage représenté dans la partie parisienne de l'axe, avec un grand nombre d'hôtels, dont les deux plus grands hôtels parisiens en nombre de chambres Porte Maillot, des musées, des monuments, des lieux de congrès (Carrousel du Louvre, Palais des Congrès, Espace Champerret). Ce secteur apparaît quasi inexistant sur l'avenue Charles de Gaulle malgré la présence de quelques hôtels de moins de 100 chambres. Les activités liées au tourisme d'affaires sont en revanche bien présentes à La Défense avec plusieurs hôtels de grande capacité (entre 100 et 500 chambres), d'autres en projet et des lieux de congrès (CNIT, espace Grande Arche). Viparis, acteur majeur des activités de congrès et de salons, est présent sur l'ensemble de l'axe.
- **Le secteur du luxe** est présent dans la partie est de l'axe, jusqu'à l'Étoile, puis quasi inexistant jusqu'à la Porte Maillot. Il réapparaît dans la partie est de l'avenue Charles de Gaulle, sans atteindre ni le Pont de Neuilly, ni La Défense. Les commerces en représentent la partie la plus visible.
- Enfin, **le secteur de l'automobile et des deux-roues motorisés** est représenté dans la partie parisienne de l'axe avec l'automobile Club de France (place de la Concorde), de nombreux sites administratifs du secteur de l'automobile (Omnium, Valeo...) dont le plus emblématique est celui de PSA Porte Maillot, des showrooms de marques automobiles sur les Champs-Élysées (Renault, Peugeot, Toyota...). L'avenue de la Grande Armée concentre de nombreux concessionnaires de deux-roues motorisés. Cette présence, quoique moins dense, se manifeste également avenue Charles de Gaulle.

L'axe majeur confère une certaine image aux entreprises qui s'y trouvent, une « adresse », une « vitrine ». Certaines y affichent leur nom en façade des immeubles. Les prix au m² qui varient le long de l'axe reflètent en partie cet effet d'image. Si les choix de localisation des entreprises des grands groupes s'inscrivent dans des stratégies globales voire internationales, visent une répartition des activités de front et de back-office en fonction des réseaux de transport, le cadre et la qualité de vie (commerces, loisirs, espaces publics) constituent aussi des arguments. À Paris, l'image et le cadre de vie expliquent la demande soutenue y compris dans les immeubles haussmanniens moins bien adaptés. Sur la séquence intermédiaire, à l'image moins affirmée, la qualité des surfaces proposées intervient davantage et explique les opérations de démolition-reconstruction des immeubles de bureaux des années soixante, devenues obsolètes par rapport aux critères de surface et d'organisation. À La Défense, les objectifs du Plan de Relance traduisent ces objectifs à la fois quantitatifs et qualitatifs avec une offre qui se transforme et se diversifie. L'hypothèse d'une évolution des formes urbaines Porte Maillot ou Pont de Neuilly pose la question des enjeux programmatiques à une échelle plus large, incluant la nouvelle donne en transport en commun. Il pourrait s'agir par exemple d'étendre le QCA à la Porte Maillot.

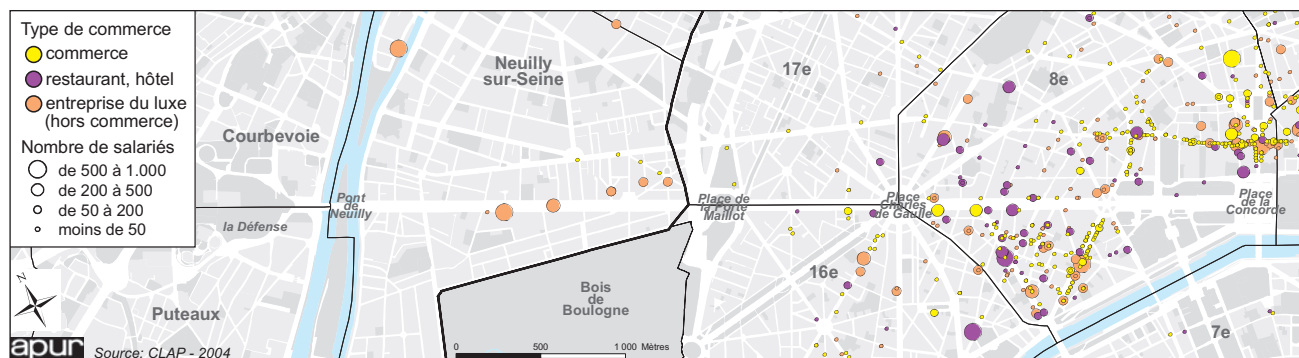
⁽⁴⁾ : Insee, CLAP 2004 (Connaissance Locale de l'Appareil Productif).

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

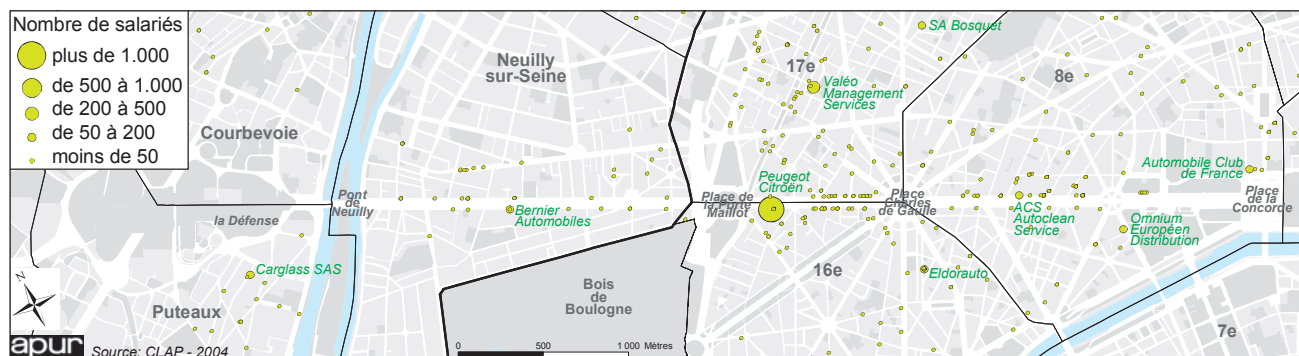
Tourisme d'affaires - hôtellerie



Les emplois salariés dans l'activité de luxe en 2004



Les emplois salariés liés à l'automobile et aux deux roues en 2004

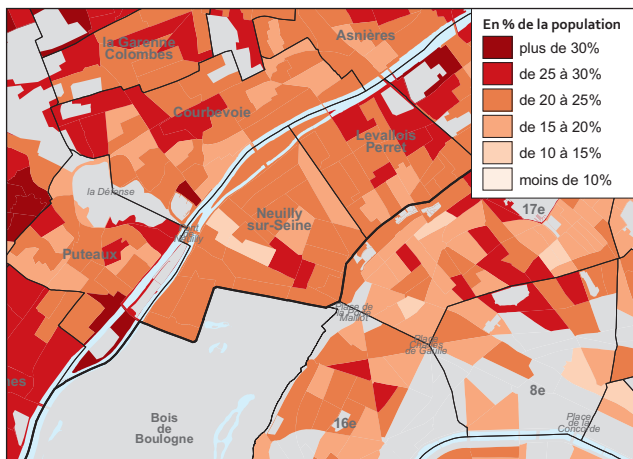


Une mixité habitant-emploi en partie centrale de l'axe

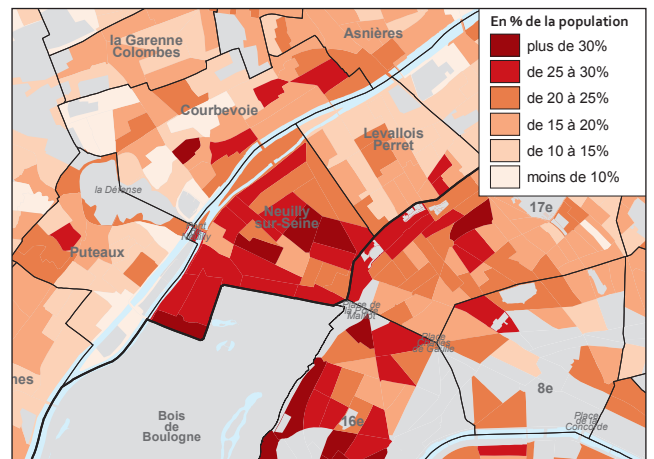
L'axe majeur se caractérise par une relative mixité habitants/emplois dans sa partie centrale: 1 à 2 emplois salariés par habitant dans les quartiers bordant l'avenue Charles de Gaulle ou l'avenue de la Grande Armée, contre 7 emplois par habitant aux extrémités. Cette mixité peut apparaître comme une richesse, c'est en tout cas, une spécificité de la séquence étudiée, en faveur de laquelle les PLU peuvent afficher des ambitions ou non. Cette mixité se manifeste parfois par une juxtaposition (immeubles tertiaires récents avenue Charles de Gaulle protégeant souvent des immeubles de logement, situés à l'arrière de la parcelle) ou une mixité à l'intérieur des immeubles (immeubles haussmanniens).

La mixité sociale s'exprime différemment d'un bout à l'autre de l'axe. On observe globalement sur l'axe une surreprésentation des très grands logements, des catégories sociales supérieures et des hauts niveaux de revenus. Autour de l'avenue Charles de Gaulle, on observe également une part plus importante de propriétaires et une surreprésentation des personnes âgées. La séquence parisienne compte en comparaison une proportion élevée de locataires dans le parc privé. Le quartier autour de La Défense se distingue nettement du reste de l'axe du point de vue des caractéristiques sociales et économiques de ses habitants. Il accueille une majorité de classes moyennes, une population plutôt familiale et un parc social important. Près d'un ménage sur trois est une famille comprenant au moins un enfant de moins de 25 ans (26 % autour de l'axe dans son ensemble). Un habitant sur quatre est locataire d'un logement HLM (9 % autour de l'axe). Le revenu annuel moyen y est deux fois moins élevé que celui observé sur les séquences parisienne et neuilléenne.

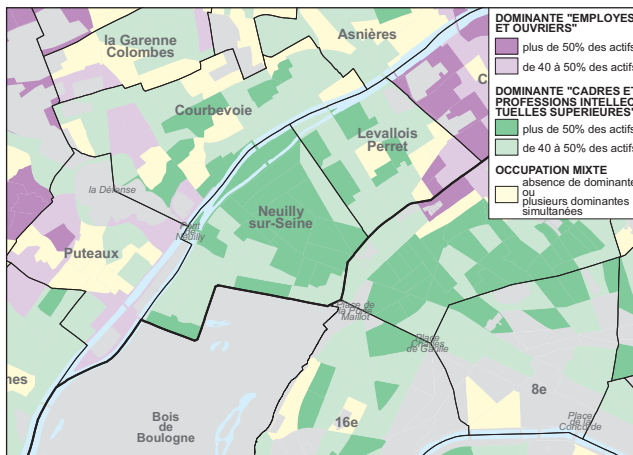
Les personnes de moins de 20 ans - 2006



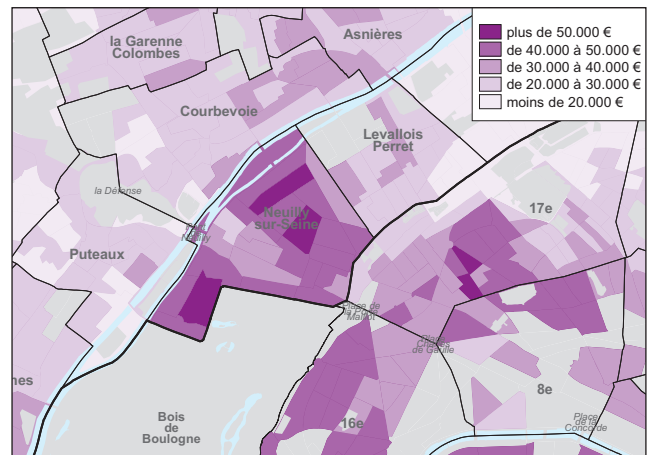
Les personnes de 60 ans et plus - 2006



Structure simplifiée de la population active - 2006



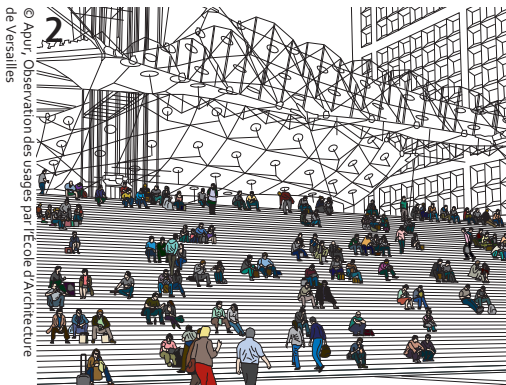
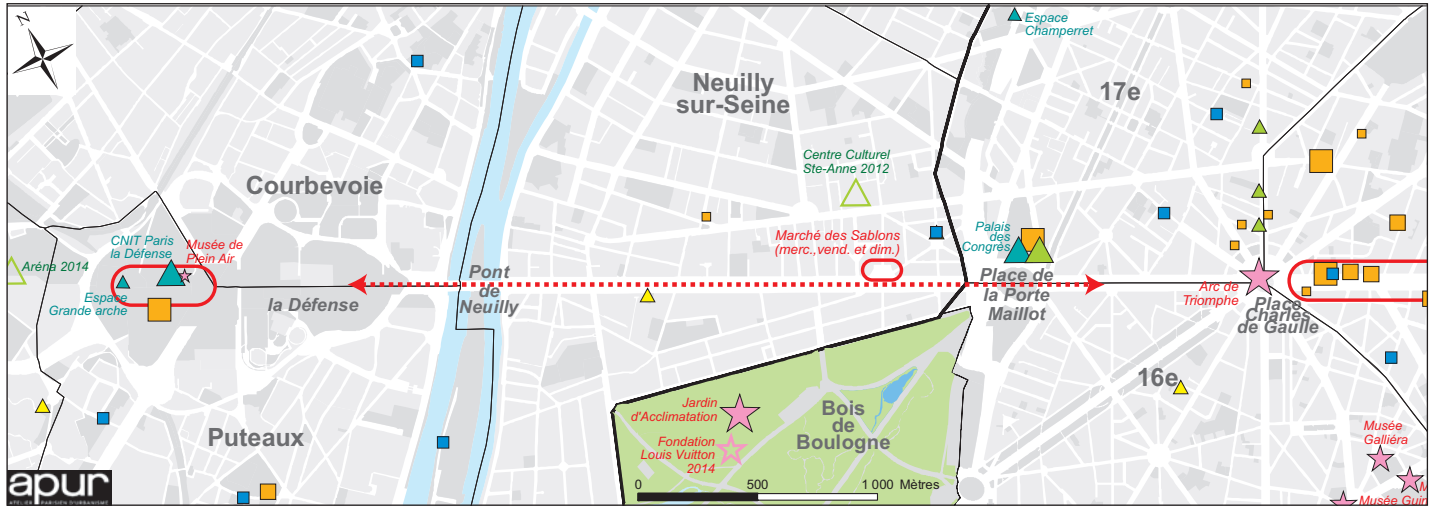
Revenu médian par unité de consommation - 2007



Sources : Insee, DGI

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Loisirs, vie culturelle et festive



Valeurs d'usages de l'espace public :

Animation temporaire :

1- Marché des Sablons, un dimanche matin à Neuilly-sur-Seine

Lieux d'attente, de pause, de déjeuner, avec vue sur la ville :

2 - Les marches de la Grande Arche

Lieux d'expression (spectacles, festivals) :

3 - La Défense Jazz Festival

4 - Festival La Défense Tours Circus (spectacles de rue)

5 - Festival de musique Chorus

Événements exceptionnels ou mise en scène :

6 - « Nature Capitale » mai 2010

7 - Noël sur les Champs-Élysées

© Defacto

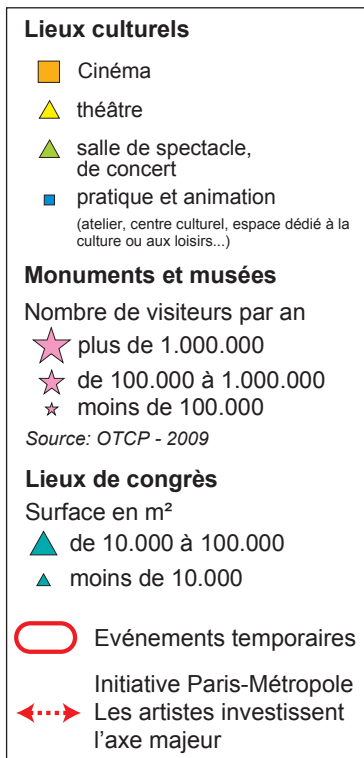
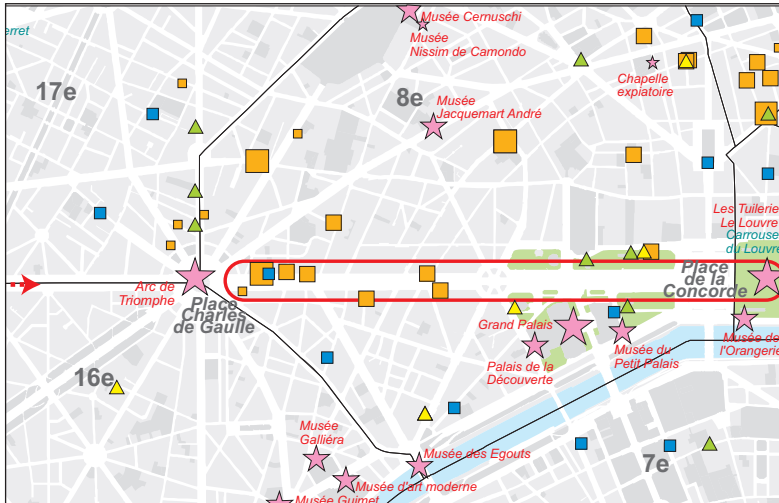
© Olivier Rayvoire - CSG2 - Defacto

© Apur, Observation des usages par l'école d'architecture de Versailles

© Olivier Rayvoire - CSG2 - Defacto

Une animation de la vie urbaine plus ou moins intense

Tourisme, loisirs, vie culturelle et festive



L'axe majeur comporte deux des principales centralités métropolitaines. L'avenue des Champs-Élysées et ses boutiques fait partie des lieux touristiques incontournables à Paris. C'est aussi le lieu de commémoration des grands événements nationaux, à commencer par le défilé militaire du 14 juillet. La fréquentation quotidienne de l'avenue est estimée à 400 000 personnes en semaine et jusqu'à 850 000 personnes certains jours de week-end. L'animation est quasi permanente.

L'esplanade de La Défense, au cœur du quartier d'affaires, s'apparente à un musée en plein air. Le parvis de la Grande Arche en est la partie la plus animée mais dans l'ensemble, les heures de bureaux rythment toujours la vie de l'esplanade piétonne. Le renforcement de l'animation culturelle et touristique et la continuité des activités constituent d'ailleurs des enjeux soulignés par le Plan de Relance. Cette mission a été dévolue à l'établissement public de gestion, Defacto.

Les équipements prestigieux, lieux de manifestations et d'expositions, qui balisent l'axe sont davantage présents dans le Paris historique: Le Louvre (environ 8 millions de visiteurs annuels), le Grand Palais, l'Arc de Triomphe (environ 1,5 millions de visiteurs annuels mais une fréquentation en baisse). Par comparaison, près de 6,6 millions de personnes visitent la Tour Eiffel chaque année. Avec la fermeture au public en 2010 du Toit de la Grande Arche (200 000 visiteurs par an), c'est une destination touristique à l'ouest de l'axe qui a disparu. La livraison en 2014 du stade Aréna Nanterre-La Défense constituera un nouveau pôle de loisirs à proximité de l'axe comme la livraison en 2013-2014 de la Fondation Louis Vuitton pour le Création dans le Bois de Boulogne.

En comparaison, la séquence centrale formée par les avenues de la Grande Armée et Charles de Gaulle se révèle être bien moins animée. Le Palais des Congrès Porte Maillot, très fréquenté (700 000 visiteurs annuels) a pourtant peu d'impact sur les espaces publics environnants. Le seul autre équipement culturel permanent, le théâtre de Neuilly, devrait être prochainement délocalisé avenue du Roule, dans le futur pôle culturel Sainte-Anne (2012).

Cette disparité d'animation par les équipements permanents se double d'une disparité des événements temporaires sur l'espace public. Des événements à vocation culturelle ou commerciale sont régulièrement organisés aux deux extrémités de l'axe majeur. Sur l'avenue des Champs-Élysées, une association de commerçants, le comité des Champs-Élysées, promeut le rayonnement de l'avenue. Aucun événement éphémère d'envergure ne rythme la séquence centrale, en dehors du marché des Sablons. L'initiative portée par la Ville de Neuilly-sur-Seine dans le cadre de Paris Métropole « les artistes investissent l'axe majeur » comble ainsi un vide.



© Mairie de Paris - Déborah Lesage

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Centralités

LÉGENDE :

Les centralités

- locales
- mixtes
- globales

Les équipements

- locaux
- globaux
- ★ mairies

Les difficultés de franchissement

- des voies
- des places
- limites infranchissables
- axes bruyants et /ou polluants
- espace public dégradé

Les lieux fermés

- grandes parcelles
- commerces
- grandes emprises formant enclaves
- faisceaux ferroviaires

Les animations

- ▨ temporaires
- ▨ marchés

Les commerces

- sur rue
- emprises commerciales

grands magasins

- + 10 000 m²
- de 5 000 à 10 000 m²

grandes surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)

- + 50 000 m²
- de 2 500 à 5 000 m²
- de 1 000 à 2 500 m²
- de 300 à 1 000 m²



Sources : Contribution à l'élaboration du PADD, 2001, document Apur mise à jour 12-06

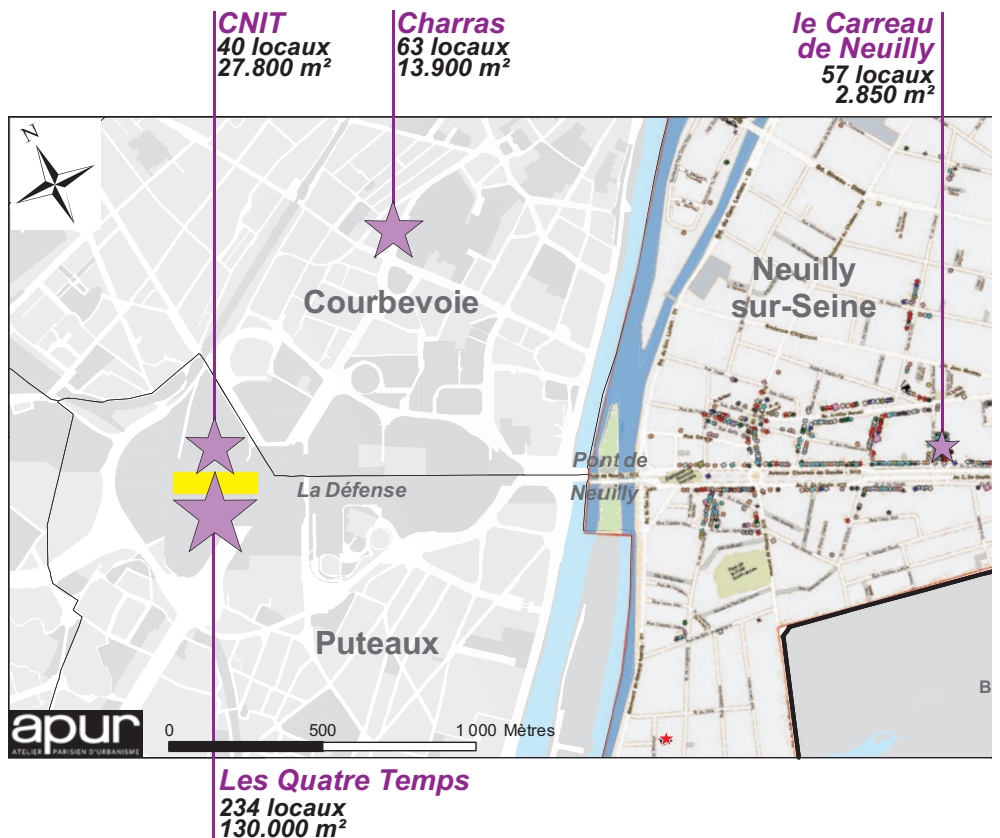
Équipement commercial en 2011

Paris - Neuilly-sur-Seine

Type de commerce

- alimentaire généraliste
- alimentaire spécialisé
- équipement de la personne
- équipement de la maison
- bricolage, jardinage
- sport, loisirs, culture
- hygiène, beauté, santé
- banque, assurance
- poste, télécommunication
- autre agence et service
- automobile
- café, restaurant
- ★ centre commercial
- ★ marché
- ouverture le dimanche

Sources : Paris : BDCOM - 2011
Neuilly-sur-Seine : CCIP 92 - 2011





Galerie du Claridge

22 locaux
2.750 m²

Galerie Point-Show "le 66"

37 locaux
2.700 m²

Arcades du Lido

41 locaux
2.050 m²

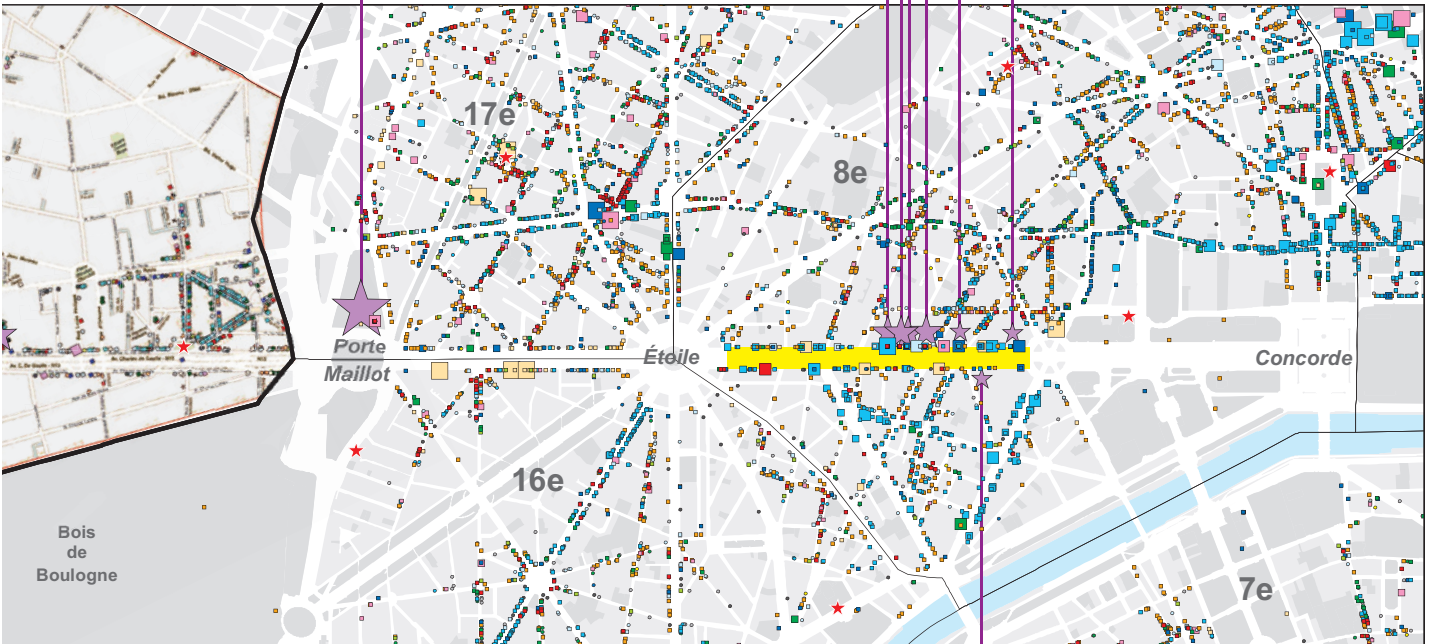
Galerie Elysée la Boétie

7 locaux
750 m²

**le Palais
des Congrès**
86 locaux
18.000 m²

Galerie des Champs
22 locaux
1.100 m²

Elysée 26
19 locaux
950 m²

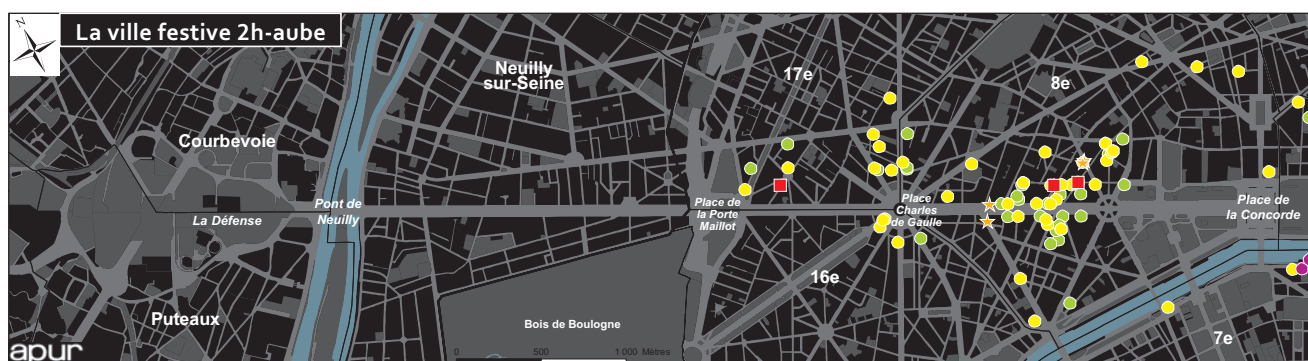
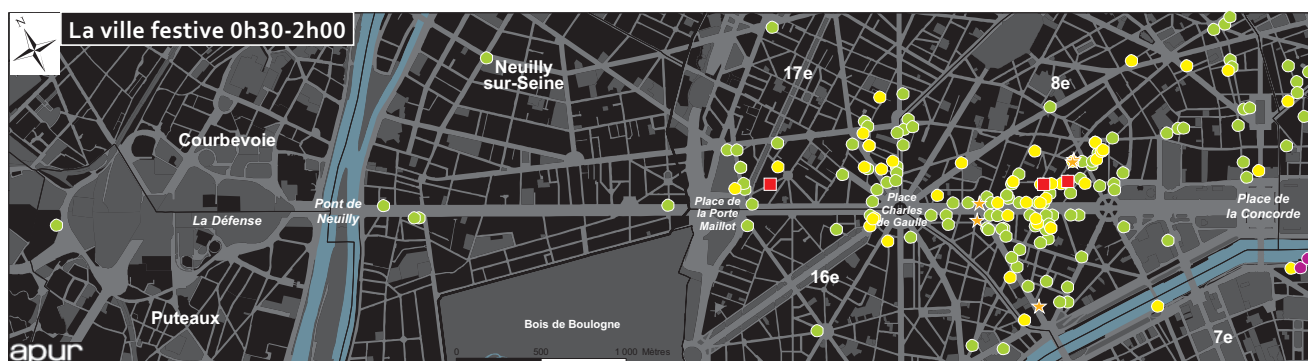


Passage Marignan

3 locaux
150 m²

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Vie nocturne



- bar, restaurant
- boîte de nuit
- péniche, bateau-mouche
- cinéma
- ▲ théâtre, opéra, salle de concert
- ☀ monument
- ★ cabaret
- cyber-café
- ▲ sex-shop
- club

Source: APUR - 2010

Des contacts sont pris avec des pépinières de jeunes artistes européens afin de proposer un autre regard sur l'axe. La mise en œuvre de cette initiative pourrait intervenir à l'automne 2012, en lien avec Defacto et peut-être la Ville de Paris. Elle pose aussi la question de la coordination des acteurs sur le territoire de l'axe, pour ce type d'événement.

Animation commerciale

La densité commerciale est variable le long de l'axe et prend différentes formes : sur rue, dans des centres commerciaux ou des galeries couvertes, marché... avec un effet d'animation variable sur les espaces publics contigus. La nature et la taille des commerces sont également très variables selon les séquences : commerces de luxe attirant les touristes, commerces grand public d'équipement de la maison ou de la personne, commerces de proximité alimentaire ou de services à la personne... Sur les sections courantes, la rive nord, ensoleillée et plus proche de l'ancienne voie de faubourg, est aussi plus commerçante.

Avec le boulevard Haussmann, l'avenue des Champs-Élysées constitue la vitrine de la métropole parisienne. Les boutiques de mode et d'équipement de la personne prédominent aujourd'hui sur l'avenue, elles sont de renommée internationale et se servent des Champs-Élysées pour y implanter leurs « flagships » (navires amiraux). Ces magasins, représentatifs des grandes marques internationales, réalisent ici des chiffres d'affaires très élevés. Sur l'avenue des Champs-Élysées, redevenue la plus chère d'Europe en 2011, avec une valeur locative annuelle dépassant 7 360 euros/m², il n'est pas avéré que les emplacements soient rentables. Certains types d'activité comme les cinémas ont du mal à se maintenir. L'ouverture récente du magasin Marks & Spencer va dans le sens du renforcement du caractère de mode qui se développe sur l'avenue depuis quelques années. Avec les 7 galeries couvertes, l'avenue des Champs-Élysées compte presque 300 magasins avec des surfaces de vente souvent importantes.

À l'autre extrémité de l'axe, l'activité commerciale se manifeste dans des centres commerciaux. Le centre commercial régional Les Quatre Temps est le deuxième plus grand centre de la région Ile-de-France en surface de vente (136 900 m² et 233 boutiques) et le premier en fréquentation (44,2 millions de visiteurs en 2010). Ouvert 7 jours sur 7 depuis 2009, il est le premier centre commercial français par le chiffre d'affaires (presque 1 milliard d'euros annuel). Son rayonnement s'étend sur tout le quadrant ouest de l'agglomération et cible une clientèle grand public. Il fait face au centre commercial du CNIT, récemment rénové. L'animation de l'esplanade liée à l'activité commerciale est ainsi localisée au parvis de la Grande Arche.

L'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, moins emblématique par ses commerces, est cependant l'artère la plus commerçante de Neuilly avec plus de 200 commerces recensés. Les surfaces de vente sont souvent réduites et l'activité est plus importante en rive nord. Les commerces alimentaires de proximité sont bien représentés sur rue, dans une galerie couverte (le Carreau de Neuilly-sur-Seine), comme les services à la personne. Au nord de l'axe, les rues situées à proximité du marché des Sablons, animé les jours de marché, sont également très commerçantes mais davantage spécialisées dans l'équipement de la personne. L'exiguïté des trottoirs en façade contraint l'animation commerciale en particulier les terrasses des cafés et restaurant. Le projet « Axe Majeur » de la Ville de Neuilly-sur-Seine, prévoit de nouvelles surfaces commerciales avec des kiosques sur des trottoirs élargis, donnant éventuellement accès à des espaces souterrains, à l'instar du cube de verre de l'Apple Store sur la 5^e avenue à New-York. L'avenue de la Grande Armée est par comparaison moins commerçante mais abrite depuis longtemps des concessionnaires et des magasins d'équipement automobile. Malgré la mixité population/emploi sur cette séquence, et à l'inverse de l'avenue Charles de Gaulle, les commerces de proximité sont très peu nombreux. Ils se situent dans les rues perpendiculaires et au nord, autour de la Place Saint-Ferdinand. À l'inverse des Champs-Élysées, aucune galerie ne vient renforcer l'armature commerciale de l'avenue. La contre-allée limite la possibilité de développement des contre-terrasses des restaurants.

Entre les deux avenues, le centre commercial du Palais des Congrès vise une clientèle plus haut de gamme que celui des Quatre Temps. Il est peu tourné vers les quartiers riverains et l'axe historique. Il pâtit d'ailleurs d'une aire de chalandise locale particulièrement réduite. Cette situation résulte notamment du statut d'île que les espaces publics très routiers et peu confortables de la Porte Maillot confèrent au Palais des Congrès, notamment à l'interface Paris-Neuilly.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN





Les espaces publics des sections courantes

Sur l'axe majeur, les « sections courantes » (avenue des Champs-Élysées, avenue de la Grande Armée, avenue Charles de Gaulle) sont porteuses d'enjeux multiples : grand paysage, animation et aménités, rapports aux quartiers traversés, confort des liaisons.

Plusieurs caractéristiques des sections courantes à Paris et à Neuilly participent déjà à la **cohérence paysagère d'ensemble** de l'axe majeur : alignement du bâti, gabarits des immeubles, plantations.

À l'inverse, l'aménagement actuel assez contrasté de l'espace public pose la question du niveau de cohérence souhaitée dans l'aménagement des séquences et à travers elle, l'ambition à partager, en particulier de continuité et de confort des liaisons piétonnières et cyclables ou d'animation.

Sur l'axe, les tissus urbains mettent aussi en lumière des situations particulières de rythme et de rapports aux territoires traversés. Ces éléments de contexte urbain conditionnent le projet d'espace public et de vie urbaine.



Entre l'Étoile et la Porte Maillot, le rythme de l'axe est encore perceptible, alternant courte section courante (avenue de la Grande Armée) et événements particuliers. L'avenue de la Grande Armée présente un cadre et un paysage urbain parisien classique.

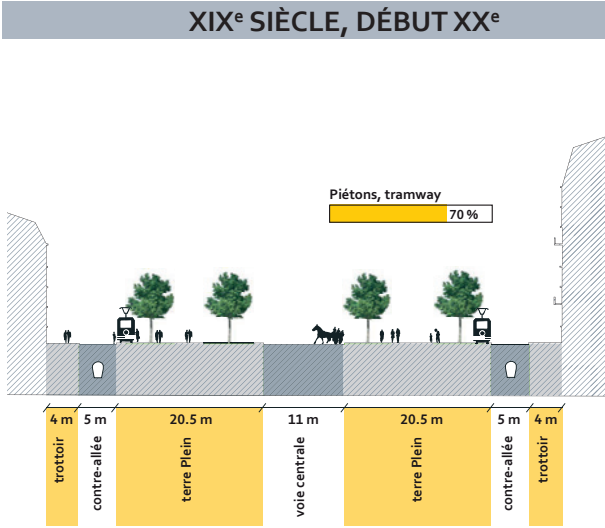


Sur les 2 km de traversée de la Ville de Neuilly-sur-Seine, il n'y a pas d'espaces publics d'échelle suffisante pour véritablement rythmer l'axe. Ce sont les espaces singuliers locaux qui assument cette fonction : la place du marché des Sablons en rive nord ou la couverture Madrid dans l'axe, au Pont de Neuilly. Il y a peu d'échappées visuelles sur les territoires traversés car l'étroite trame viaire peu dense des premiers lotissements n'a que peu été remaniée. Les traversées nord-sud bien dimensionnées sont rares ou inachevées. Dans ces conditions, l'« effet corridor » est plus prégnant que sur l'avenue de la Grande Armée, renforcé localement par le linéaire important des façades des bâtiments tertiaires, issu d'un regroupement de parcelles, la planéité ou la monotonie des couronnements des bâtiments récents.

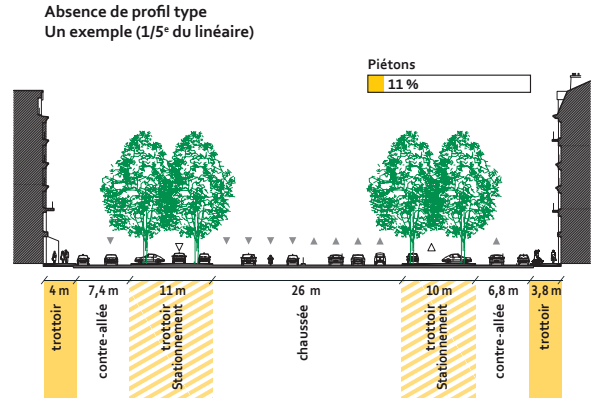


UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

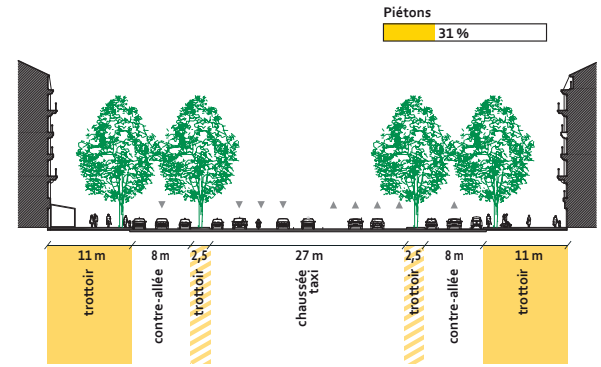
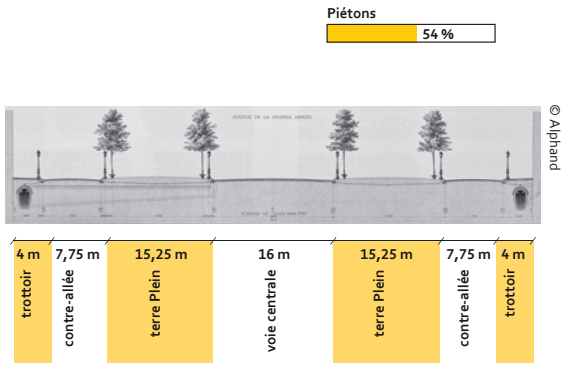
AV. CHARLES DE GAULLE



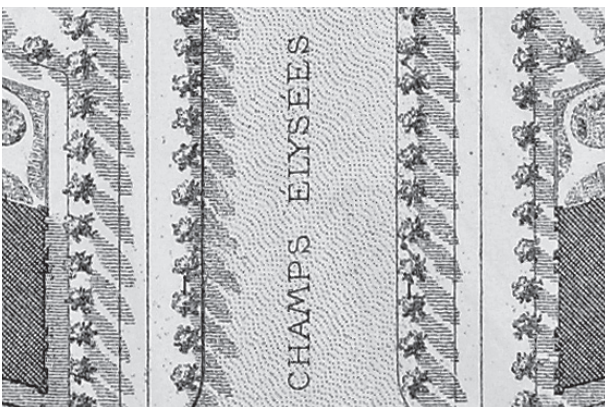
SITUATION ACTUELLE



AV. DE LA GRANDE ARMÉE

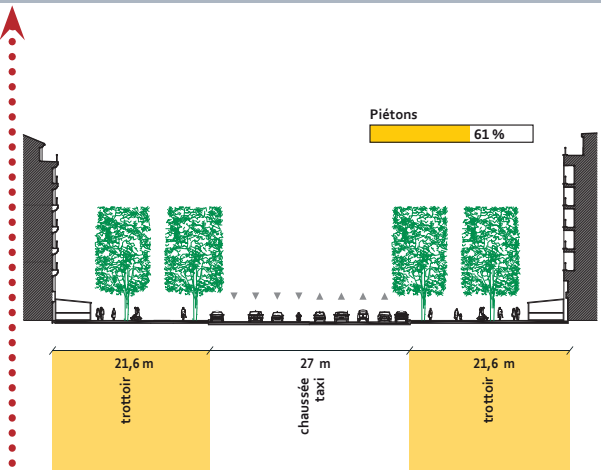


AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES-ÉTOILE



1936 : AMÉNAGEMENT DE PROFILS ROUTIERS, PROLONGEMENT DU MÉTRO LIGNE 1

1994 : REQUALIFICATION, RÉDUCTION DU TRAFIC ROUTIER



HORIZON 2020?

Esquisse du projet Axe Majeur
Vers La Défense

Piétons
70 %



DÉNIVELLATION RN 13

AV. CHARLES DE GAULLE

Partage de l'espace public : les coupes en travers

Sur l'axe majeur, l'augmentation de la mobilité et l'évolution des modes de déplacements a entraîné une adaptation des profils au XX^e siècle. Les trottoirs et la promenade paysagère ont servi de variable d'ajustement. Une place croissante a été accordée à l'automobile sur l'espace public, en circulation comme en stationnement.

En 1994, le renversement de tendance vient de l'avenue des Champs-Élysées : la réduction du trafic routier permet la requalification de l'avenue, l'élargissement des trottoirs, la restitution d'une seconde rangée d'arbres et de la promenade paysagère. Cette nouvelle répartition en faveur des piétons a transformé l'image de l'avenue et restauré un certain dynamisme commercial.

Sur l'ensemble de l'axe, c'est l'aménagement des rives qui différencie le plus l'espace public des trois avenues.

La largeur de la chaussée centrale s'avère en effet comparable même si la gestion des flux routiers y est très différente (possibilités et fréquences des traversées, niveaux de débits et vitesse des flux, bruit).

L'aménagement des rives détermine les surfaces accessibles aux piétons :

- **Larges trottoirs sur l'avenue des Champs-Élysées** permettant terrasses et contre-terrasses.
- **Trottoir confortable avenue de la Grande Armée** bordés par une large contre-allée circulée à 30 km/heure et stationnée.
- **Trottoir étroit en façade avenue Charles de Gaulle**, séparé d'un terre-plein planté occupé par du stationnement, par une contre-allée circulée et stationnée servant aussi de voie de transit.

La requalification de l'avenue Charles de Gaulle, envisagée dans le cadre du projet « Axe Majeur » se traduit par une évolution du profil, avec une chaussée centrale plus étroite et de confortables rives piétonnes, animées par des kiosques. Le stationnement est reporté en souterrain. La coupe proposée diffère de celle de l'avenue des Champs-Élysées. Elle ne pourrait pas non plus être mise en œuvre avenue de la Grande Armée sans réduire considérablement les flux routiers.

Il n'y a pas à ce jour de projet sur l'avenue de la Grande Armée.

Sur les deux séquences, la gestion du stationnement de surface et des livraisons constitue un élément clé pour une évolution des espaces publics.

Aucun aménagement cyclable n'est aménagé sur l'axe majeur, bien que la trace d'anciens couloirs de courtoisie soit encore visible avenue de la Grande Armée. De premières études techniques ont été menées sur l'avenue des Champs-Élysées. Cet enjeu de liaison cyclable figure au projet de Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France, arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012, qui figure l'axe dans le réseau cyclable structurant régional projeté (action 4.1).

Vers La Défense

Piétons
7 %

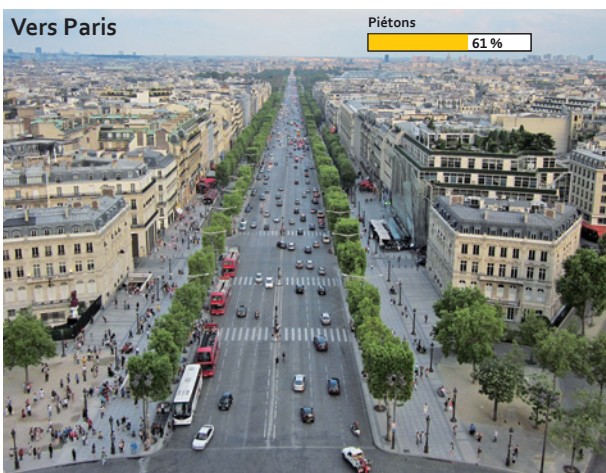


2020 : PROLONGEMENT D'ÉOLE

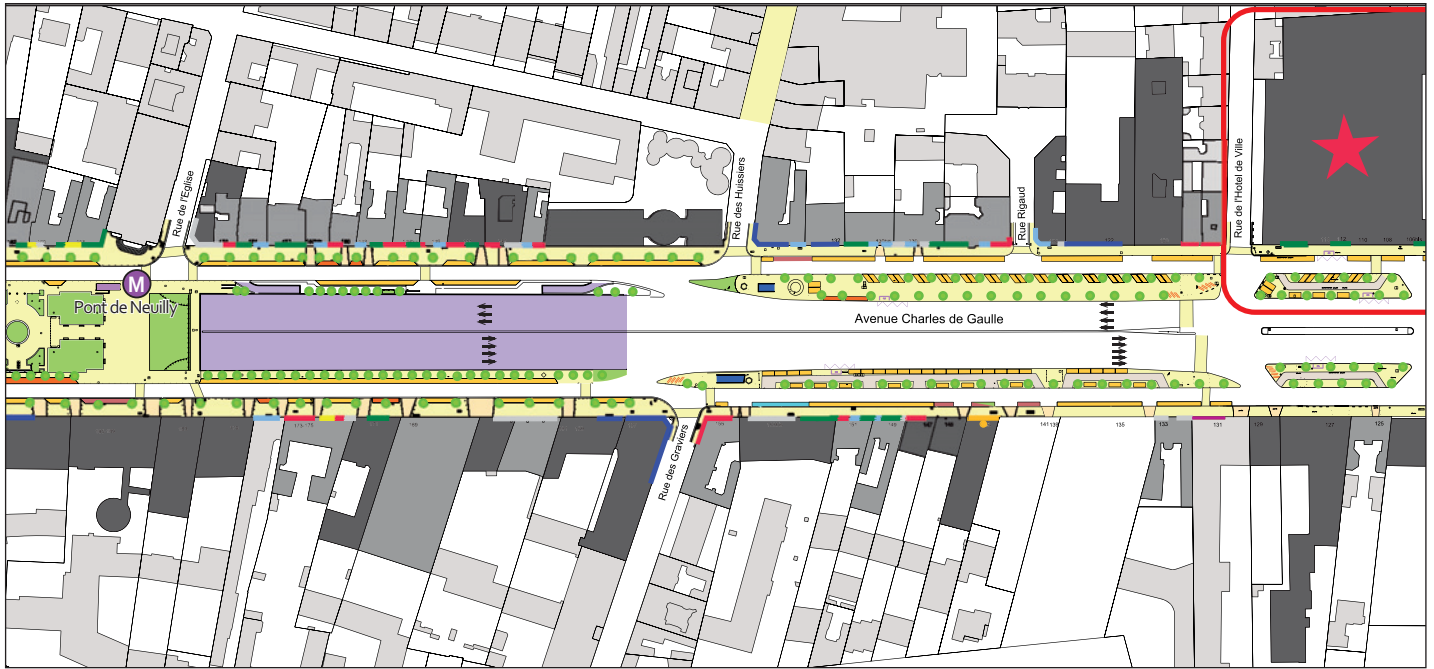
AV. DE LA GRANDE ARMÉE

Vers Paris

Piétons
61 %



AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES-ÉTOILE



Commerces en rive :

- alimentation
- restauration
- équipement de la personne
- lié aux deux-roues ou à l'automobile
- banque
- santé-beauté
- autres
- ★ centre commercial

Atouts

- Centralité locale
- Sièges sociaux
- Alignements d'arbres
- Mixité du tissu
- Logements / bureaux

Handicaps

- Coupure urbaine de la voie routière et des infrastructures
- Partage de l'espace public (11% piéton)
- Irrégularité des plantations
- Stationnement de surface envahissant

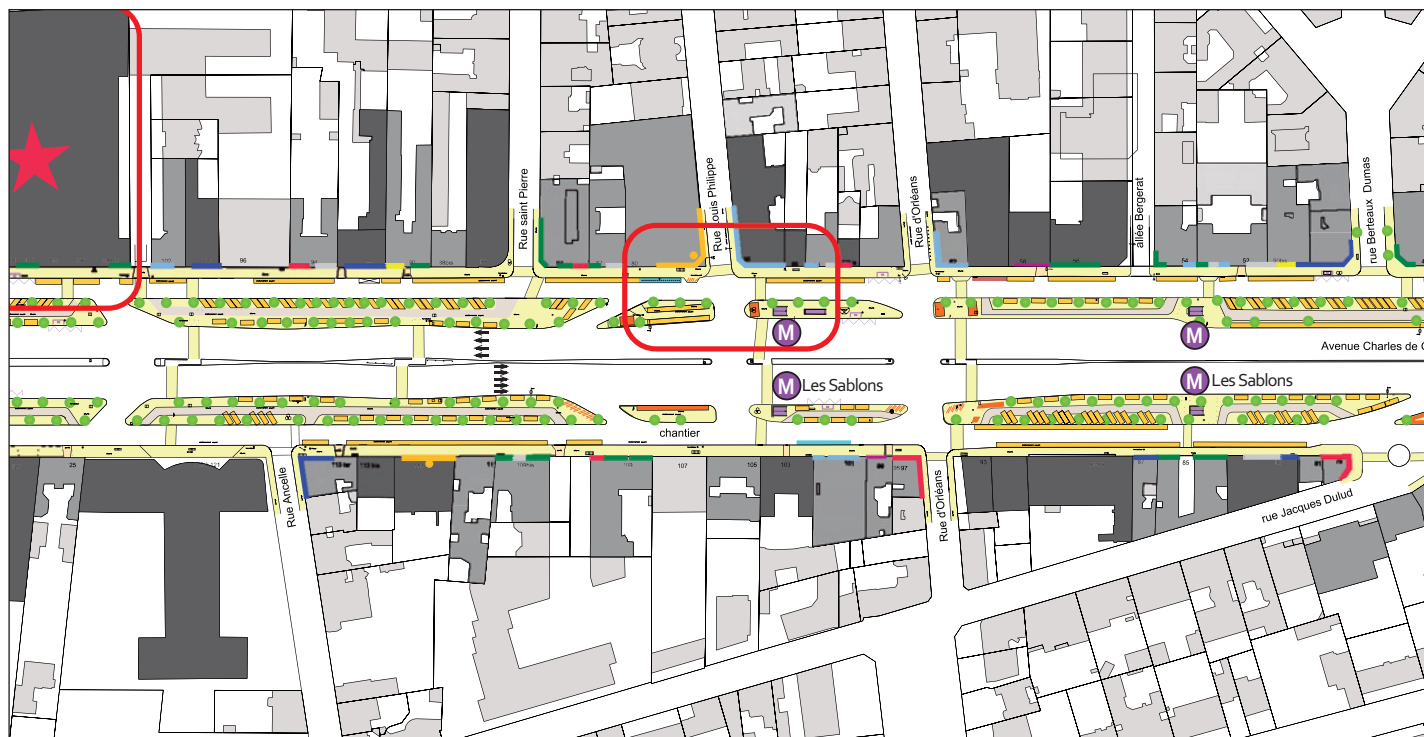
Le principe d'aménagement retenu par la Ville de Neuilly-Sur-Seine pour l'avenue Charles de Gaulle privilégie une chaussée centrale calibrée à 2 X 2 voies, potentiellement 2 X 3 voies en tenant compte d'un espace dédié à un transport en commun en site propre. Ce nouveau calibrage de la voirie routière, plus réduit que celui de l'avenue de la Grande Armée et de l'avenue des Champs-Élysées permet une importante évolution des rives, devenues piétonnes, mais se pose aussi la question de l'animation de ces nouveaux espaces publics linéaires de 2 kilomètres et leur rapport avec les tissus traversés, en particulier en soirée et en fin de semaine, lorsque les salariés les ont quittés.

Le projet de dénivellation de la RN 13 tel qu'il a été présenté lors du Comité de Pilotage du 10 novembre 2010 a cependant un impact important sur l'aménagement de la surface : en limitant les continuités possibles des arbres d'alignement, ou en raison des émergences techniques sur l'espace public, liées à la présence de panneaux de signalisation dans le tunnel ou aux ouvrages de ventilation. Les études techniques futures devraient sans doute pouvoir en limiter les effets.

Le rapport du nouveau projet d'espaces publics avec la couverture Madrid existante et le nivellement complexe qu'elle introduit à l'extrémité de l'avenue constitue également un sujet d'étude.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Avenue Charles de Gaulle (Neuilly-sur-Seine)



Espace public :

- piéton
- circulation automobile
- stationnement automobile
- stationnement deux-roues
- station Vélib'
- taxis

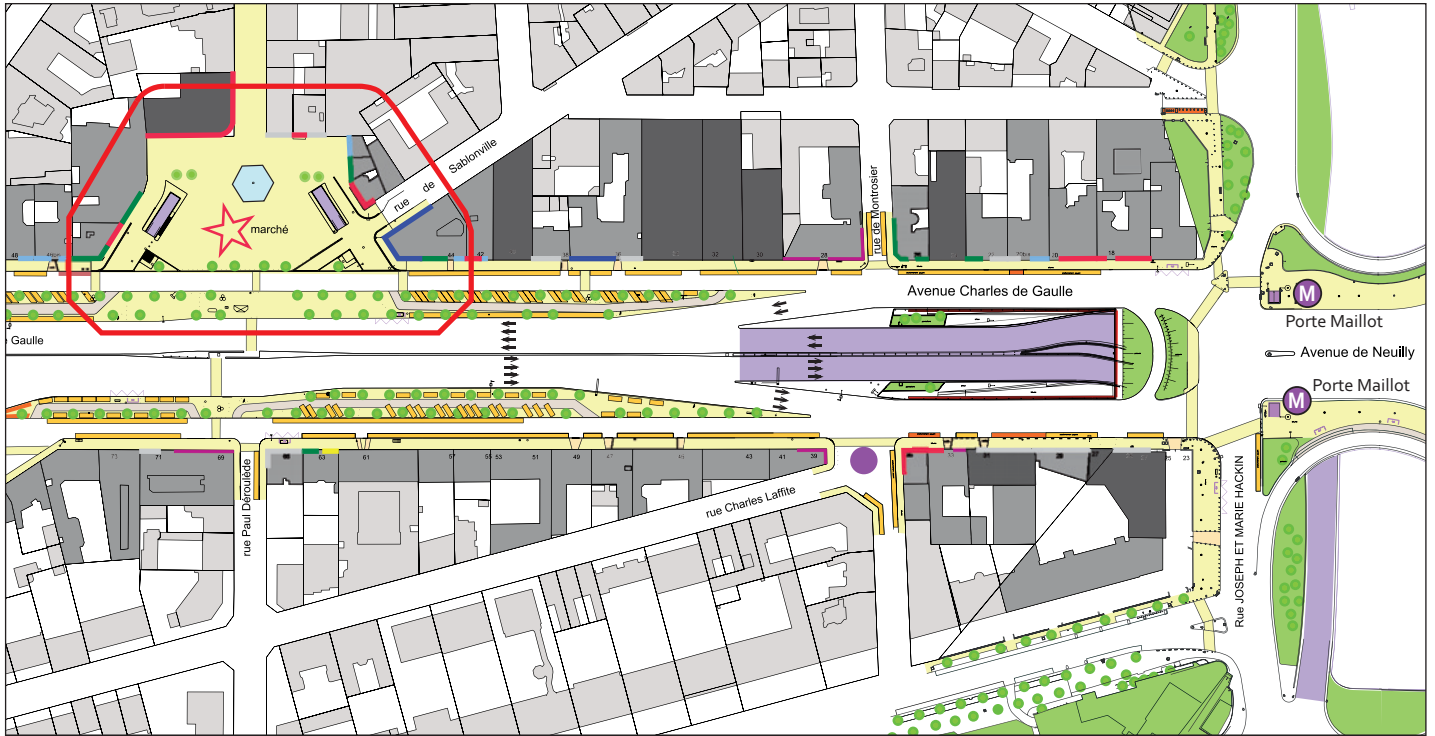
Interfaces dessus dessous :

- automobile
- Transports en commun (métro, RER)
- Autres piétons

Dominante tissu urbain :

- Logement
- Hôtel
- Bureau
- Bâti

0 50 100 m



Commerces en rive :

- alimentation
- restauration
- équipement de la personne
- lié aux deux-roues ou à l'automobile
- banque
- santé-beauté
- autres
- ★ centre commercial

Atouts

- Centralité locale
- Sièges sociaux
- Alignements d'arbres
- Mixité du tissu
Logements / bureaux

Handicaps

- Coupure urbaine de la voie routière et des infrastructures
- Partage de l'espace public (11% piéton)
- Irrégularité des plantations
- Stationnement de surface envahissant

Esquisse du projet Axe Majeur (Neuilly-sur-Seine)

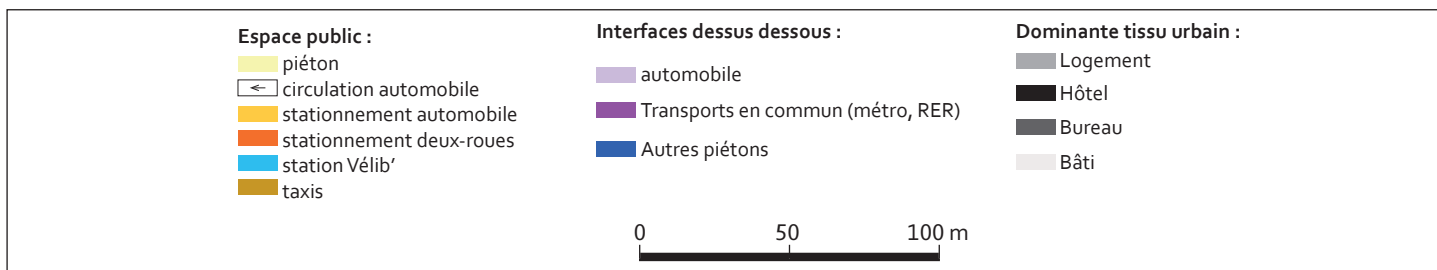
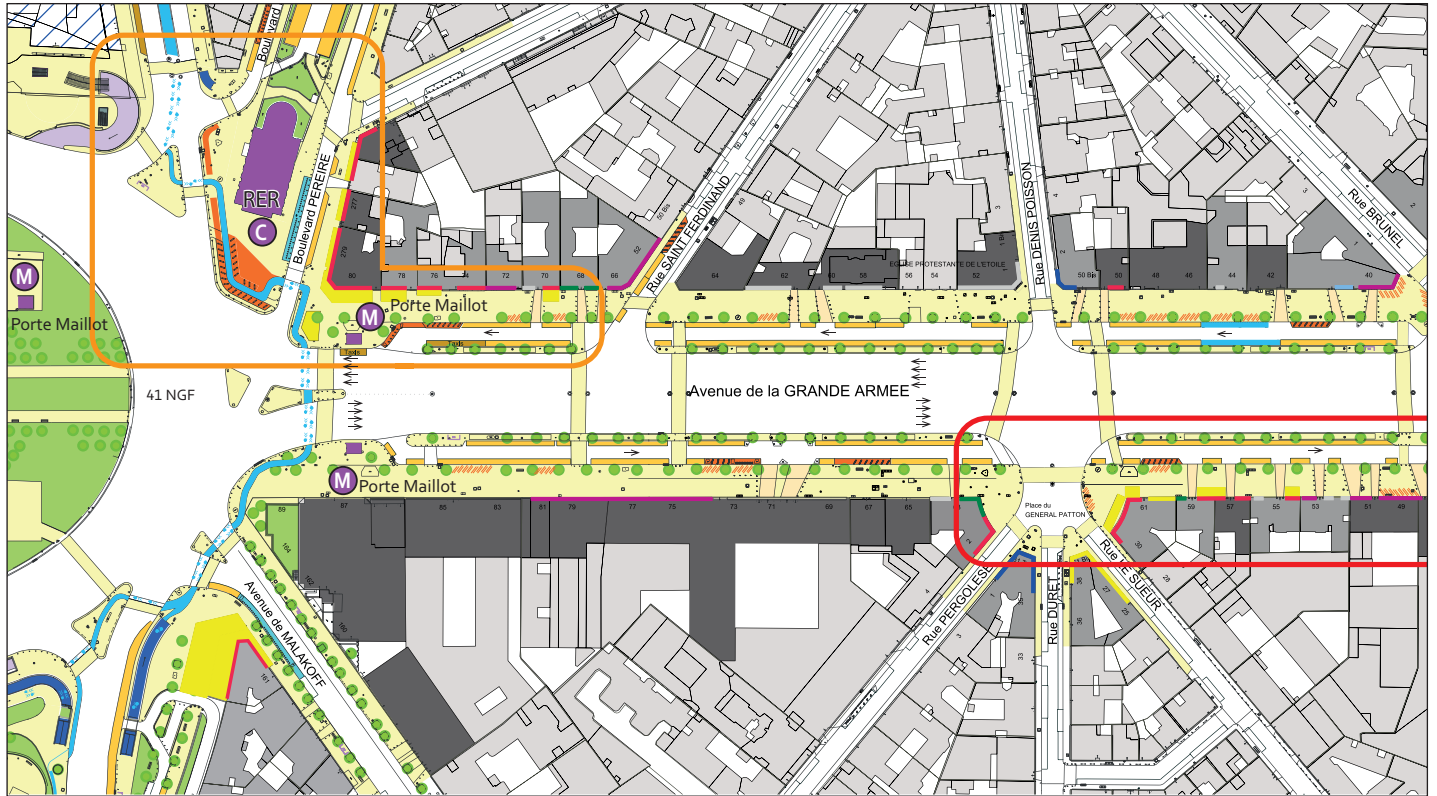
Piétons



© Ville de Neuilly-sur-Seine

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Avenue de la Grande Armée (Paris)

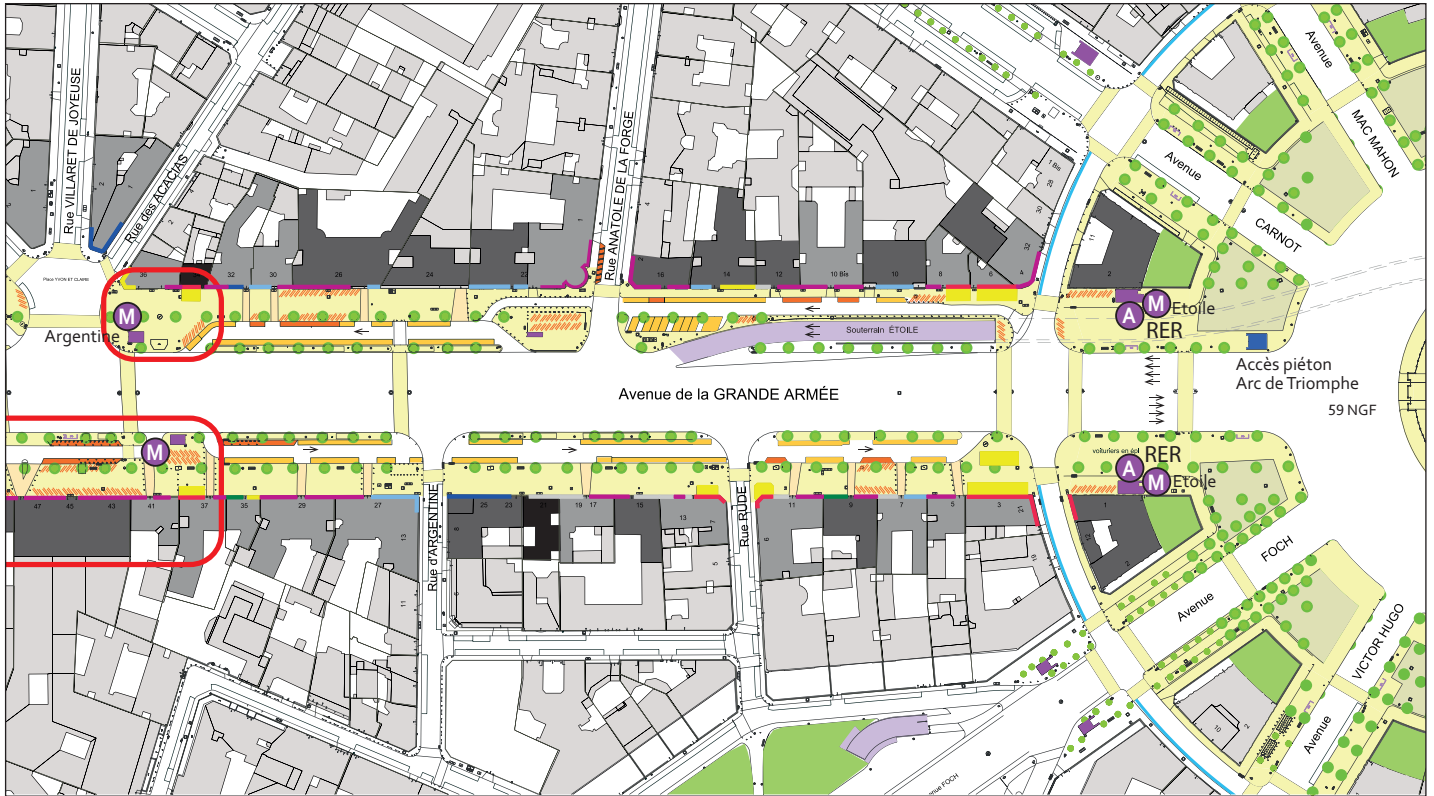


Un espace public parisien banal

Comparée à l'image touristique et animée des Champs-Élysées, requalifiés en 1994, l'avenue de la Grande Armée présente dans un cadre urbain classique les caractéristiques d'un espace public routier vétuste et d'un « arrière » de ville. Lors des grands événements festifs sur les Champs-Élysées, fermés à la circulation automobile, l'avenue de la Grande Armée sert ainsi au mieux d'espace logistique.

Une spécialisation des commerces dans la vente de véhicules motorisés

De son passé de grande radiale reliant Paris à Cherbourg, l'avenue a conservé une forte spécialisation des commerces dans la vente ou l'exposition de deux-roues motorisés et de voitures ainsi que la présence anecdotique de magasins à caractère maritime. Les autres commerces présents sont principalement liés à la restauration. L'avenue compte peu d'équipements et de commerces de proximité, de rares magasins de loisirs-culture... Certains linéaires sont dépourvus de commerces ou très peu animés : en rive sud près de la Porte Maillot (immeubles de bureaux modernes) ou en partie centrale en rive nord.



Commerces en rive :

- alimentation
- restauration
- équipement de la personne
- lié aux deux-roues ou à l'automobile
- banque
- santé-beauté
- autres
- terrasse

Atouts

- Centralité globale et locale
- Centralité locale
- Alignements d'arbres
- Mixité du tissu Logements / bureaux

Handicaps

- partage de l'espace public (31% piéton)
- caractère vétuste et routier de l'espace public
- //// encombrement des trottoirs par les deux-roues motorisés

Un espace piéton moins favorable que sur les Champs mais moins sollicité

Le partage de l'espace public est moins favorable aux piétons que sur l'avenue des Champs-Élysées (31 % des surfaces contre 61 % sur l'avenue des Champs-Élysées) mais les trottoirs de 11 mètres de large en façade apparaissent suffisants au regard de la fréquentation piétonne actuelle sauf localement :

- Au droit de la trémie de sortie du souterrain « Étoile ». Environ 20000 véhicules empruntent chaque jour ce tunnel à petit gabarit (2,80 mètres) qui permet de gagner directement l'avenue de la Grande Armée depuis l'avenue des Champs-Élysées.
- À cause d'un stationnement deux-roues envahissant sur trottoir, modèles d'exposition ou destinés à la vente, ou véhicules des employés du secteur. Les deux-roues motorisés occupent ainsi de 7 à 10 % des surfaces de trottoirs.
- Au droit de certaines terrasses. La présence d'une contre-allée limite d'ailleurs la possibilité de développement des terrasses et contre-terrasses des restaurants.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Avenue de la Grande Armée



Coupe en travers,
revêtement, mobilier



Armature commerciale,
animation des rives



rive nord
accès à l'Arc de Triomphe



La place de l'Étoile

rive sud



Avenue des Champs-Élysées



rive nord
accès à l'Arc de
Triomphe



rive sud

Un aspect routier et vétuste

Les matériaux et le mobilier urbain contribuent à l'image vétuste de l'avenue : éclairage, revêtement de sols, disparité du mobilier...

La largeur de la chaussée centrale est comparable à celle de l'avenue des Champs-Élysées (27 mètres) mais le trafic automobile de transit est plus dense, plus rapide, plus bruyant sur cette voie en pente. Les flux journaliers s'établissent à 90 000 véhicules/jour contre 80 000 véhicules/jour sur l'avenue des Champs-Élysées.

Les demandes des Conseils de Quartiers concernent davantage la sécurisation des traversées piétonnes qu'un réaménagement global de l'avenue. Des élargissements de trottoirs et des mesures de sécurisation des traversées ont été récemment réalisés par la Ville de Paris ou sont en projet. Ces aménagements améliorent le confort des piétons, mais ils ne modifient pas l'image de l'avenue.

La référence aux Champs-Élysées

Souvent implicite, la référence à l'aménagement urbain de l'avenue des Champs-Élysées : mobilier, revêtements de sol, profil, s'invite dans la réflexion.

De part et d'autre de la place de l'Étoile, au débouché du souterrain piéton emprunté par les touristes pour visiter l'Arc de Triomphe, la différence de qualité des espaces publics devient caricaturale.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

© ph.guignard@air-images.net



© ph.guignard@air-images.net



De la Seine à l'Arche à Nanterre



La Couronne et la Ceinture Verte parisienne - Porte Maillot



Les îles et la vallée de la Seine au Pont de Neuilly

Les grandes ponctuations

Des articulations métropolitaines

Deux événements urbains et paysagers ponctuent la séquence étudiée : la Porte Maillot et le Pont de Neuilly. Pour ces grandes ponctuations, les enjeux paysagers sont d'une autre nature que sur les sections courantes.

En perspective sur l'axe, depuis l'esplanade de La Défense ou la place de L'Étoile, ces espaces en creux ne se devinent pas, ils se découvrent progressivement. Ils assurent pourtant un rôle essentiel en rythmant l'axe et en lui donnant un ancrage métropolitain, en articulation avec les grands territoires rencontrés : la vallée de la Seine et la couronne parisienne. À l'ouest de la Grande Arche, l'articulation des territoires de Seine-Arche à Nanterre avec la Défense s'inscrit dans une logique comparable.

Porte Maillot comme Pont de Neuilly, cette articulation n'est pas satisfaisante et la ponctuation de l'axe majeur pourrait aussi évoluer :

- **Au Pont de Neuilly, la traversée de la Seine par l'axe demeure spectaculaire, mais les difficultés de franchissement à pied en réduisent considérablement l'attrait.** En confrontant de façon radicale le paysage vertical des tours et la vallée de la Seine, large et lumineuse, en créant les conditions de recul et de respiration, ce site exceptionnel appelle une mise en scène paysagère de la nature et de la ville, y compris de ses infrastructures. Les rapports de la ville avec son fleuve sont ici conflictuels, qu'il s'agisse de la dalle de la Défense ou des rives urbaines plus classiques, séparées de la Seine par les RD1 et RD7.
- À la différence des autres places parisiennes situées sur l'axe, **la Porte Maillot est d'abord vécue comme une rupture paysagère et urbaine.** La construction du boulevard périphérique et la composition en rond-point des années soixante-dix ont largement gommé l'axe sans pour autant offrir une articulation satisfaisante avec la Couronne parisienne, le Bois de Boulogne, les quartiers habités de Neuilly ou encore le Palais des Congrès, pourtant conçu dans le même élan.

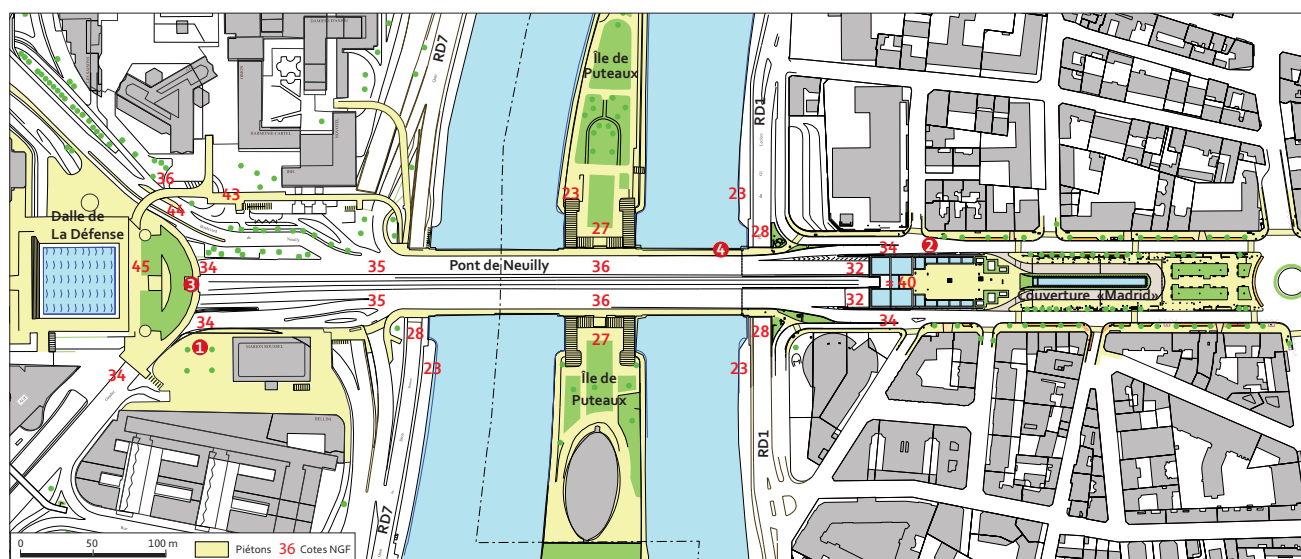
Le projet de Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France, arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012, mentionne les coupures à résorber sur les itinéraires piétons et vélos en Ile-de-France. La Porte Maillot figure comme coupure prioritaire à résorber et La Défense/Pont de Neuilly comme autres coupures à résorber. L'axe faisant partie du réseau cyclable structurant régional.

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



© Alex MacLean/ Epadesa/ Editions Carre

L'avenue Charles de Gaulle et le Pont de Neully



Pont de Neuilly, le franchissement de la Seine

Un site à couper le souffle, des liaisons piétonnes délicates

Le franchissement de la Seine via l'Île de Puteaux est un moment singulier dans le paysage de l'axe majeur. Plus facile à appréhender en voiture ou en métro, la traversée à pied relève du parcours du combattant.

L'attrait du site est réduit par le caractère routier des infrastructures. Les continuités piétonnes existantes établissent un lien ténu entre les deux rives : passerelles ou escalator pour gagner la dalle de La Défense, franchissement des échangeurs de la RD1 en tête de pont côté Neuilly. La couverture Madrid comme la dalle de La Défense, surélevées et en cul-de-sac par rapport au pont appellent un prolongement. Les autres liaisons piétonnes ne sont pas plus favorables. L'emprise axiale du métro sur le Pont rend impossible une traversée nord sud à niveau. Les liaisons entre l'axe majeur et les berges de Seine ne sont possibles qu'au droit de l'Île, où elles sont aménagées pour la promenade.

Regards croisés

Dans le cadre des réflexions « Axe Majeur » menées par la Ville de Neuilly-sur-Seine, quatre équipes d'architectes ont proposé leur vision du site. Elles confortent la nécessité d'une liaison piétonne continue et confortable : passerelle au-dessus des infrastructures routières ou sur les côtés. Ces liaisons sont associées à une mutation foncière de la tête de Pont à Neuilly et de l'Île de Puteaux. Les transitions proposées entre les deux échelles de hauteur entre Neuilly et La Défense ne sont pas sans impacts dans le paysage, en particulier l'implantation de nouvelles constructions sur l'île.

Dans le même temps, sur la rive gauche, le projet des tours Hermitage Plaza à La Défense (Courbevoie), au nord de l'axe, modifie le paysage urbain aux abords du Pont de Neuilly mais aussi, localement, le rapport de La Défense à la Seine.

Sur ce site, les contraintes techniques et fonctionnelles des infrastructures et des ouvrages constituent des éléments de base pour un cahier des charges. Ainsi, le Pont, propriété de l'État ne paraît pas pouvoir accepter de nouvelles surcharges. Ces éléments n'ont pas été explorés dans le cadre de l'étude.



UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Regards croisés

Extrait de Étoile Neuilly Défense, l'axe majeur - décembre 2010 - Ville de Neuilly-sur-Seine

© Pei Cobb Freed & Partners, Architects



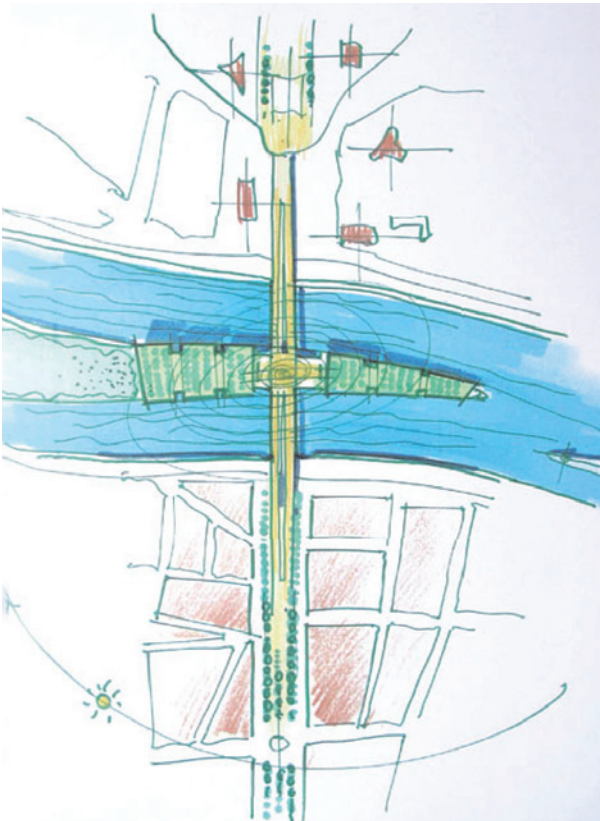
La passerelle du Pont de Neuilly
vue par Pei Cobb Freed & Partners,
architectes

© Henry N. Cobb, Michael W. Bischoff,
Pei Cobb Freed & Partners, Architects



L'île du pont vue par Renzo Piano, architecte

© Renzo Piano



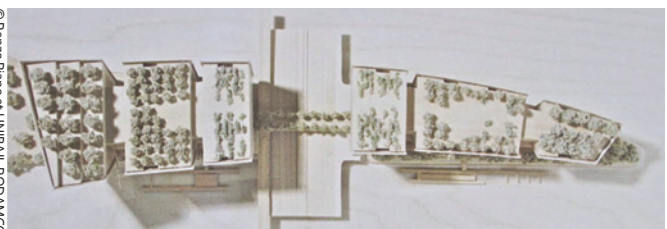
© Renzo Piano



© Renzo Piano et UNIBAL RODAMICO



© Renzo Piano et UNIBAL RODAMICO

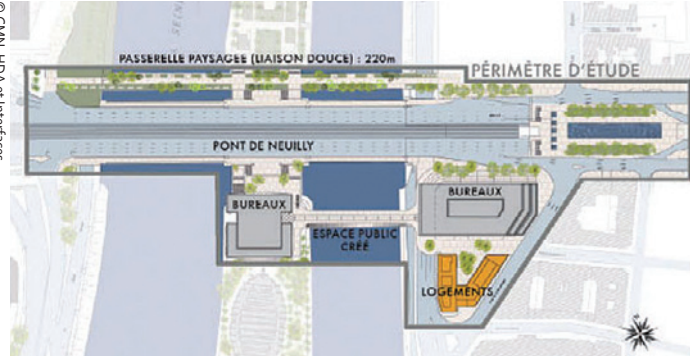


Le passage vu par CMN, HDA et Interfaces, Architectes

© CMN, HDA et Interfaces



© CMN, HDA et Interfaces

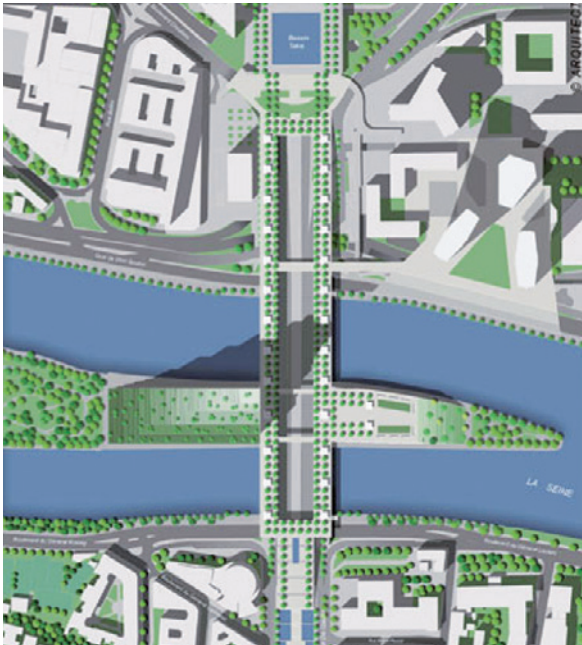


© CMN, HDA et Interfaces

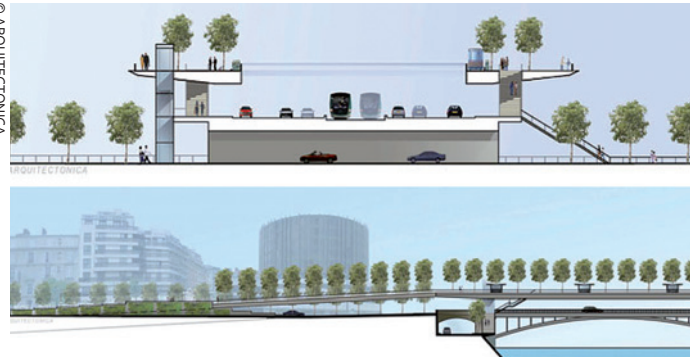


Un maillage vu par ARQUITECTONICA

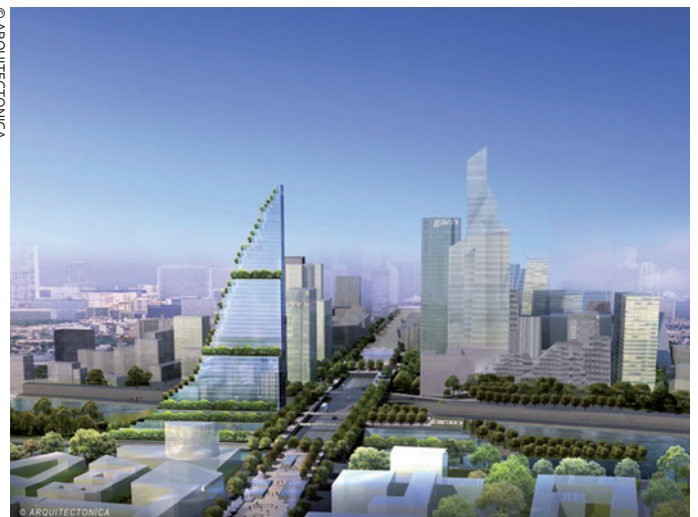
© ARQUITECTONICA



© ARQUITECTONICA



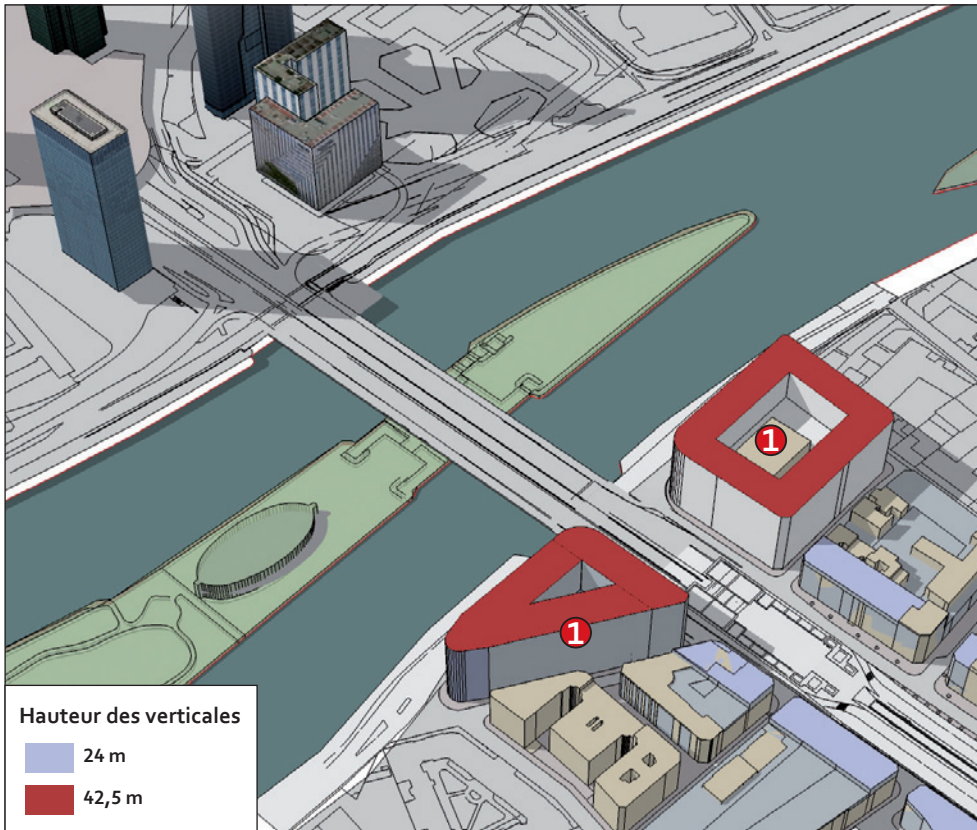
© ARQUITECTONICA



© ARQUITECTONICA



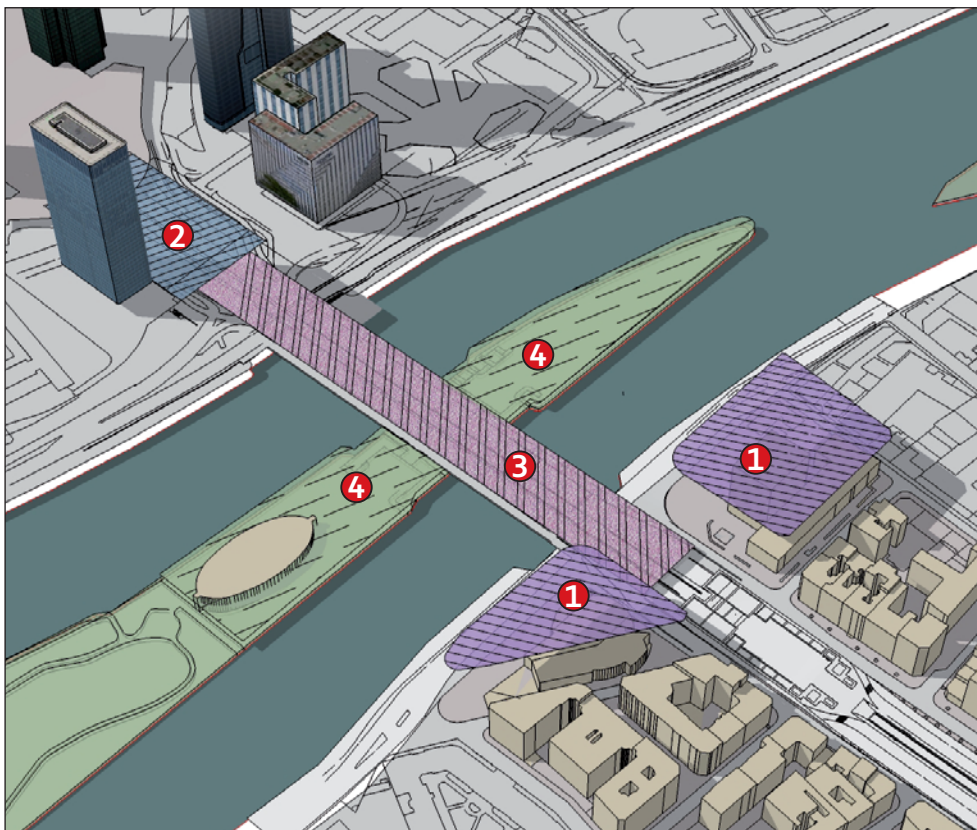
UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



Emprise constructible au PLU

- 1** 13 600 m² : tête de Pont de Neuilly
 - Zone UA au PLU
 - Hauteur de verticale : 42,50 m

Les PLU : un cadre qui autorise une évolution modérée de la tête de pont, côté Neuilly-sur-Seine.



Emprise de l'échangeur

- 2** ± 10 000 m²
 - de la dalle de La Défense à la Seine

Emprise espace public

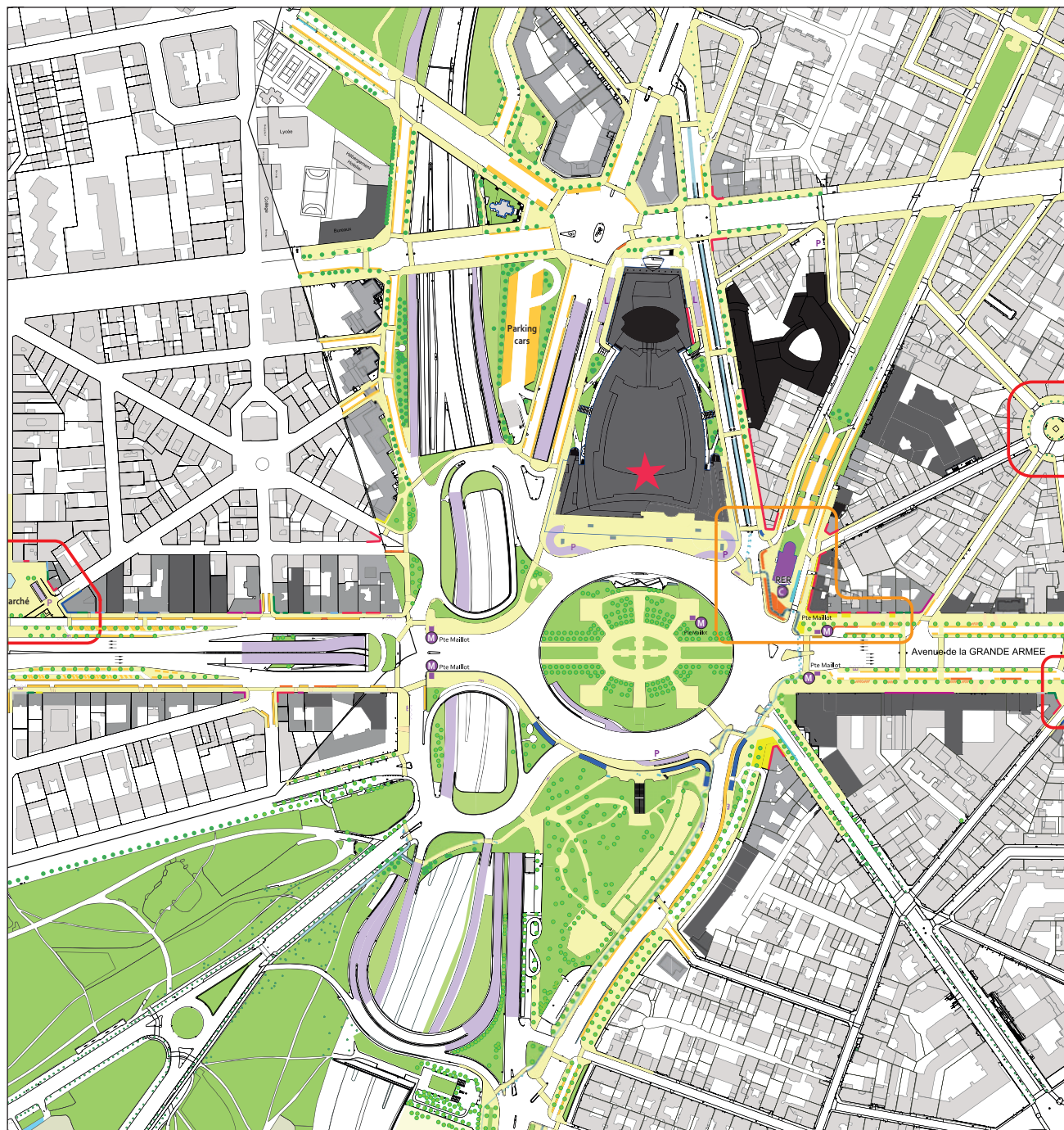
- 3** 15 000 m² : Pont de Neuilly
 - espace public au PLU
- 4** 20 000 m² : Île du pont
 - zone UL au PLU
 - COS sans objet

Des pistes à étudier pour de nouvelles relations urbaines à l'intersection de la vallée de la Seine (emprises mutables, nouvelles liaisons).



Le projet des tours Hermitage Plaza à Courbevoie (La Défense).

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



<p>Espace public :</p> <ul style="list-style-type: none"> piéton circulation automobile stationnement automobile stationnement deux-roues station Vélib' taxis 	<p>Interfaces dessus dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> automobile (P : Parking, L : Logistique) Transports en commun (métro, RER) Autres piétons 	<p>Dominante tissu urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> Logement Hôtel Bureau Bâti 	
<p>Commerces en rive :</p> <ul style="list-style-type: none"> alimentation restauration équipement de la personne lié aux deux-roues ou à l'automobile banque santé-beauté autres centre commercial 	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Centralité globale et locale Centralité locale 	<p>Handicaps</p> <ul style="list-style-type: none"> Paysage Aménagement routier Espaces publics dégradés Faible porosité de l'interface Paris / Neuilly Faible porosité Paris / Bois de Boulogne Cheminements piétons difficiles 	
<p>0 50 100 m</p>			

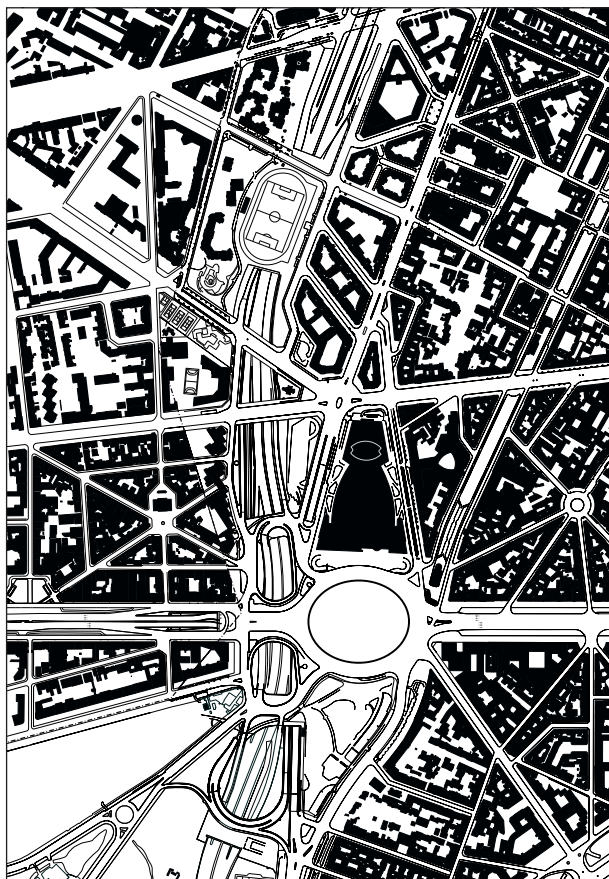
Porte Maillot

Un lieu emblématique du tourisme d'affaires et un espace public morcelé pour les piétons

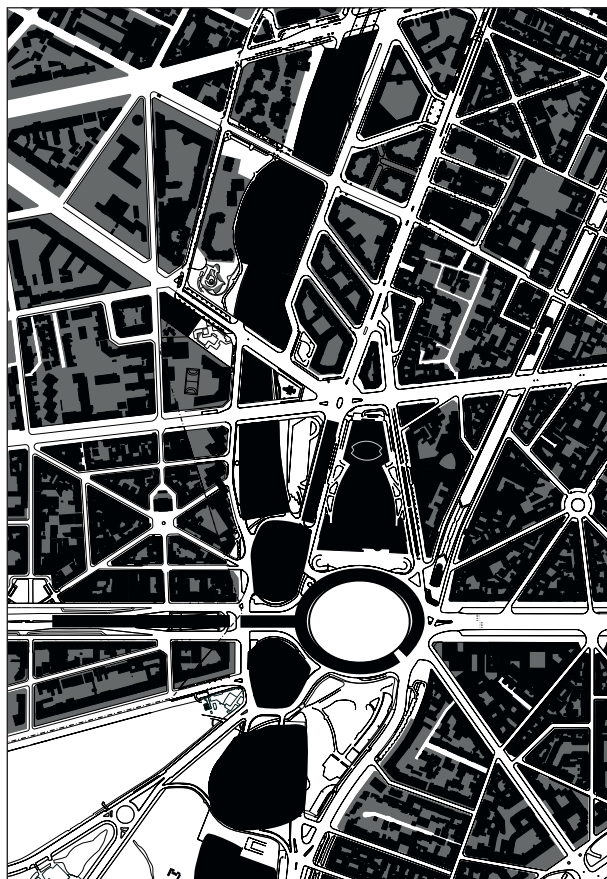
La Porte Maillot se présente comme un espace identitaire de l'axe et la couronne mais dont les qualités sont très réduites :

- Un territoire à la croisée de l'axe historique et de la couronne parisienne :
 - Une ponctuation importante de la séquence étudiée mais sans impact sur la perspective de l'axe (tour de l'hôtel Concorde Lafayette situé au nord Place de la Porte des Ternes).
 - À l'instar du reste de la couronne et de la ceinture verte, un vaste espace, apparemment « vide » entre deux rives bâties, de fait occupé par les infrastructures routières et le boulevard périphérique, des équipements et une trame verte importante (bois de Boulogne) mais morcelée.
- Une porte de Paris, bien desservie en transports en commun et assurant une intermodalité avec les aéroports (navettes vers Roissy et Beauvais), accueillant aussi des services urbains (stationnement des autocars de tourisme).
- Un grand équipement métropolitain, le Palais des Congrès, situé en retrait par rapport à l'axe, sans réel parvis et entretenant peu de relation avec les quartiers environnants, avec un poids important de la logistique.
- Une fréquentation concentrée au nord-est de la porte, en surface comme en souterrain, un jardin central, seule attache avec l'axe historique, déserté,
- Un grand giratoire routier très peu lisible au sol, en particulier pour les piétons.
- Un espace de fait peu poreux pour les piétons, avec des itinéraires contraints et des cheminements de qualité réduite sur l'axe entre Paris et Neuilly, mais aussi entre le nord et le sud de la place et vers le bois de Boulogne.

Porosité



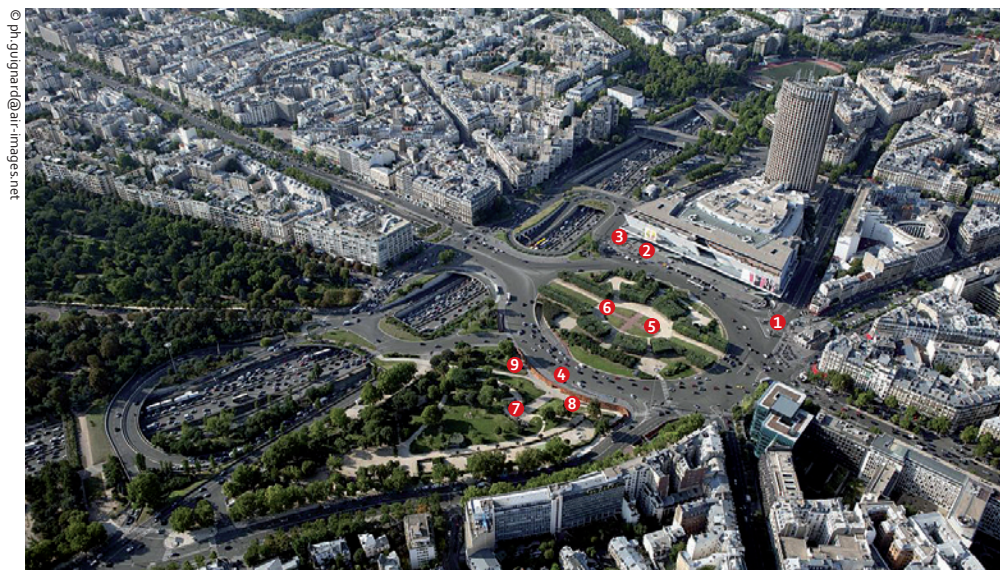
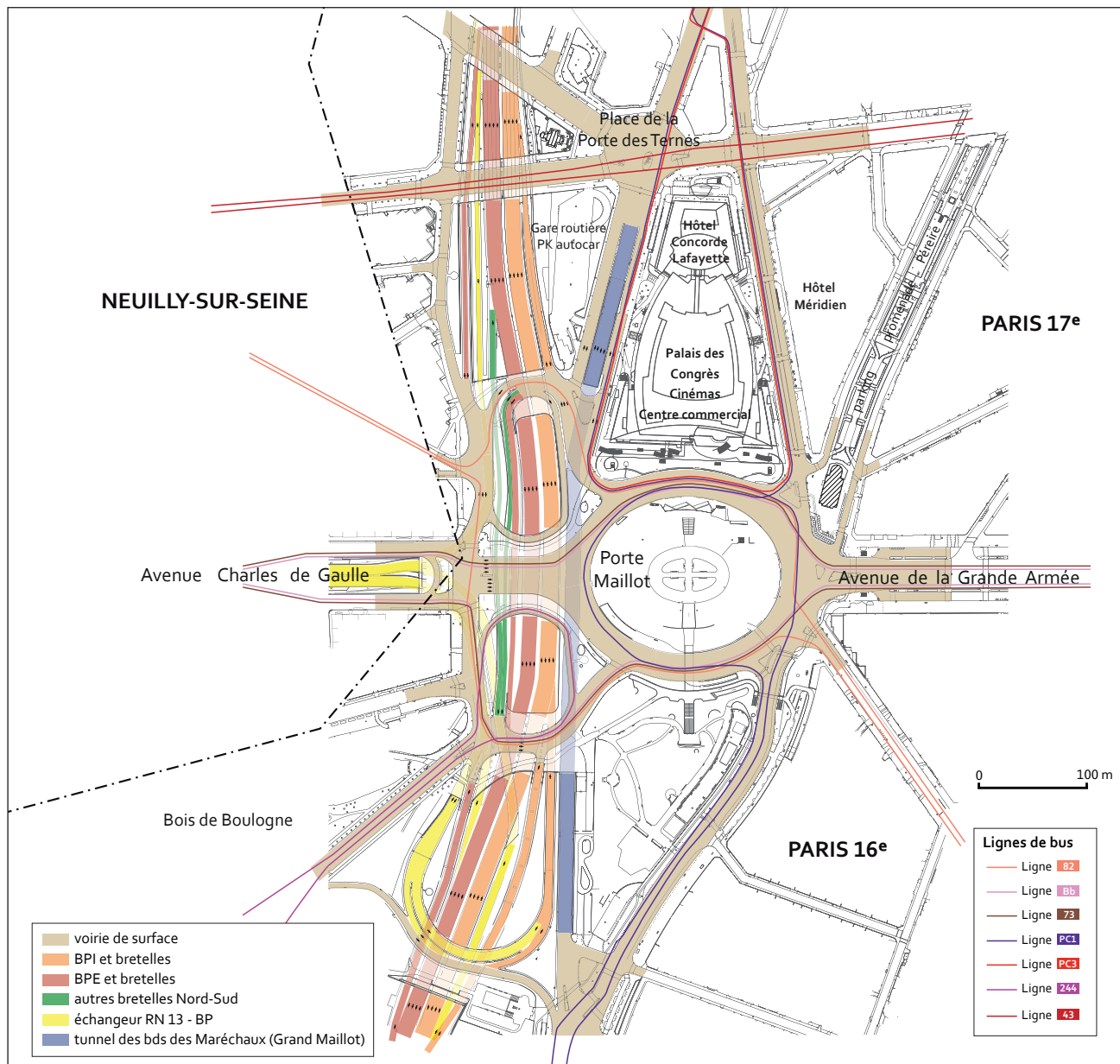
Mise en évidence du « vide » par rapport au bâti



Mise en évidence du « vide accessible »

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Répartition des emprises routières : état actuel



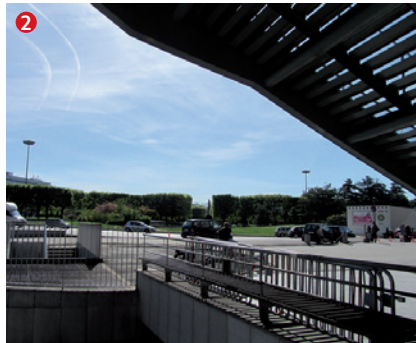
© ph.guignard@air-images.net

Une composition peu perceptible au niveau du sol

En vue aérienne, la Porte Maillot avec son rond-point apparaît composée. Le jardin central et ses plantations l'articulent avec l'axe majeur et mettent en scène les grands repères en perspective. Au sol, cette « lecture » de l'espace est impossible : espace dilaté, nivellement complexe, encombrement, rendent presque impalpables les rives opposées.

Les parcours piétons sont également très contraints par la répartition des emprises routières. En 1973, le bouclage du boulevard périphérique parisien s'achève avec la réalisation de l'échangeur de la Porte Maillot. Un vaste giratoire, non franchissable à pied, accolé à l'échangeur du boulevard périphérique, distribue les flux routiers. La chaussée circulaire de 25 mètres peut accueillir 8 files de circulation.

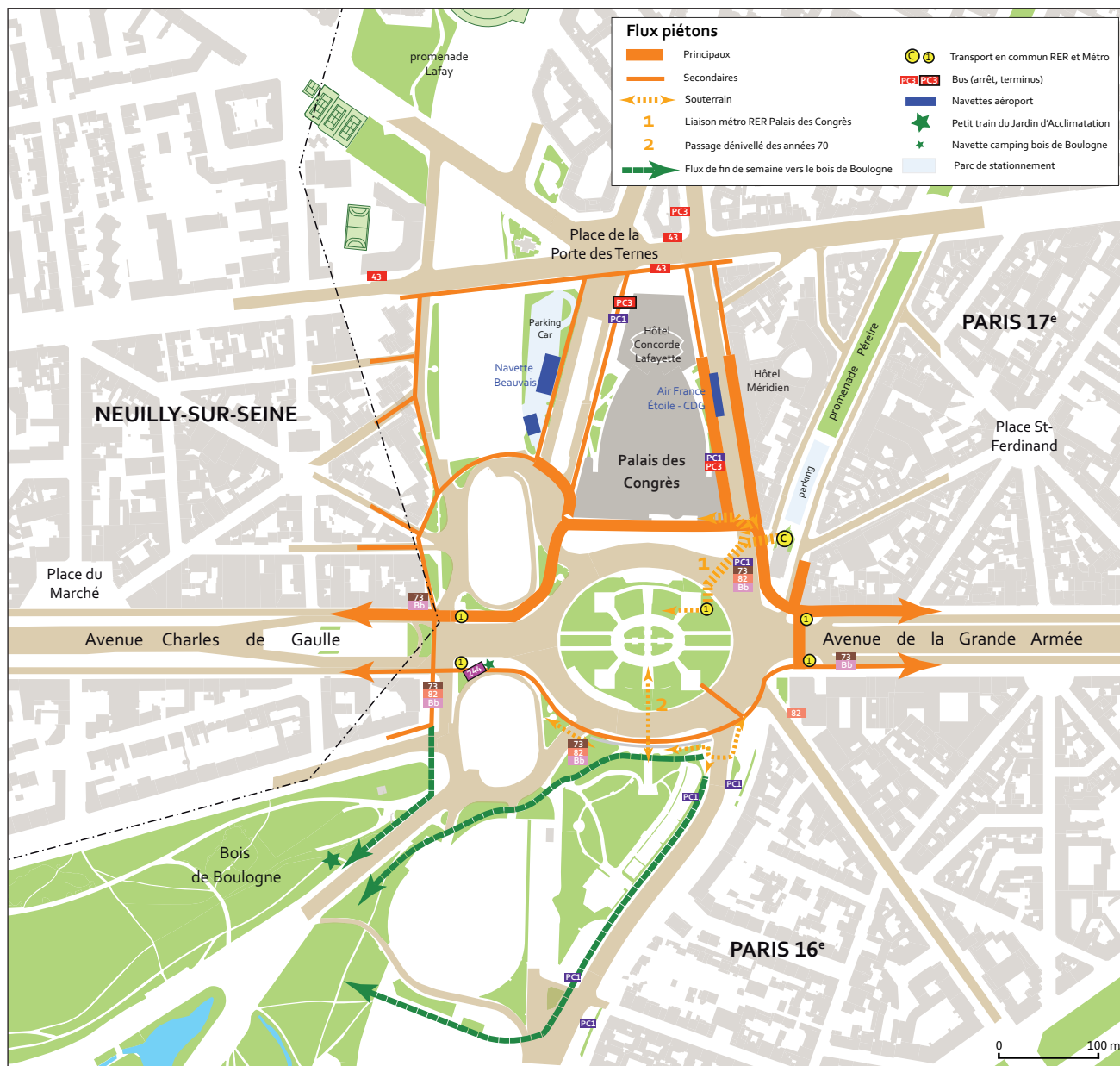
En plus des fonctionnalités classiques d'échangeur du boulevard périphérique, ici en tranchée ouverte, l'échangeur de la Porte Maillot propose des connexions souterraines directes entre le boulevard périphérique et la RN 13. La construction du boulevard périphérique et de l'échangeur donne aux ingénieurs l'occasion de parachever la mise en souterrain du trafic routier nord-sud, amorcée dès les années 30 avec la réalisation du tunnel « Grand Maillot » sur la branche ouest des boulevards des Maréchaux, ici dédoublés.



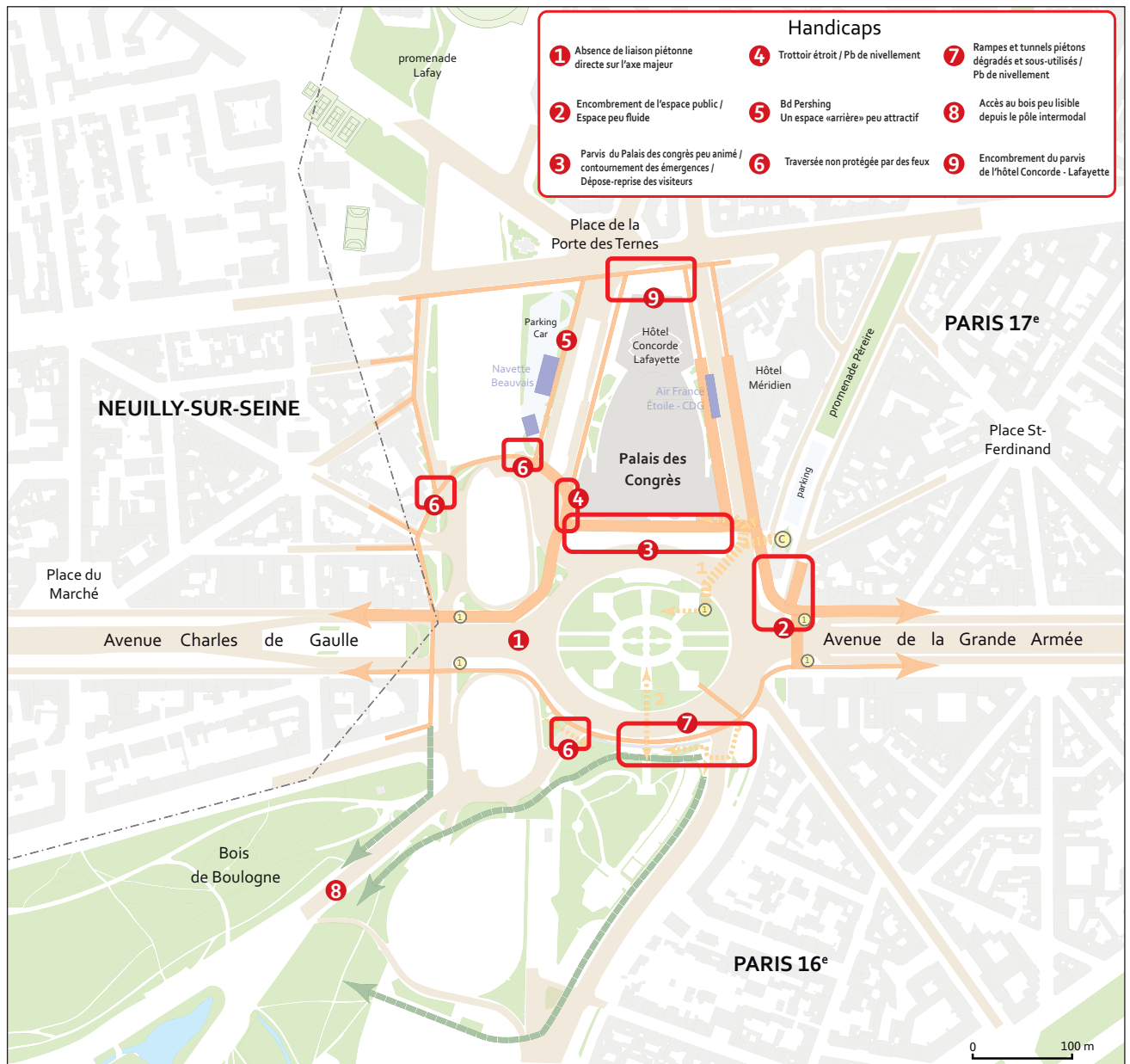
UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Des itinéraires piétons très contraints

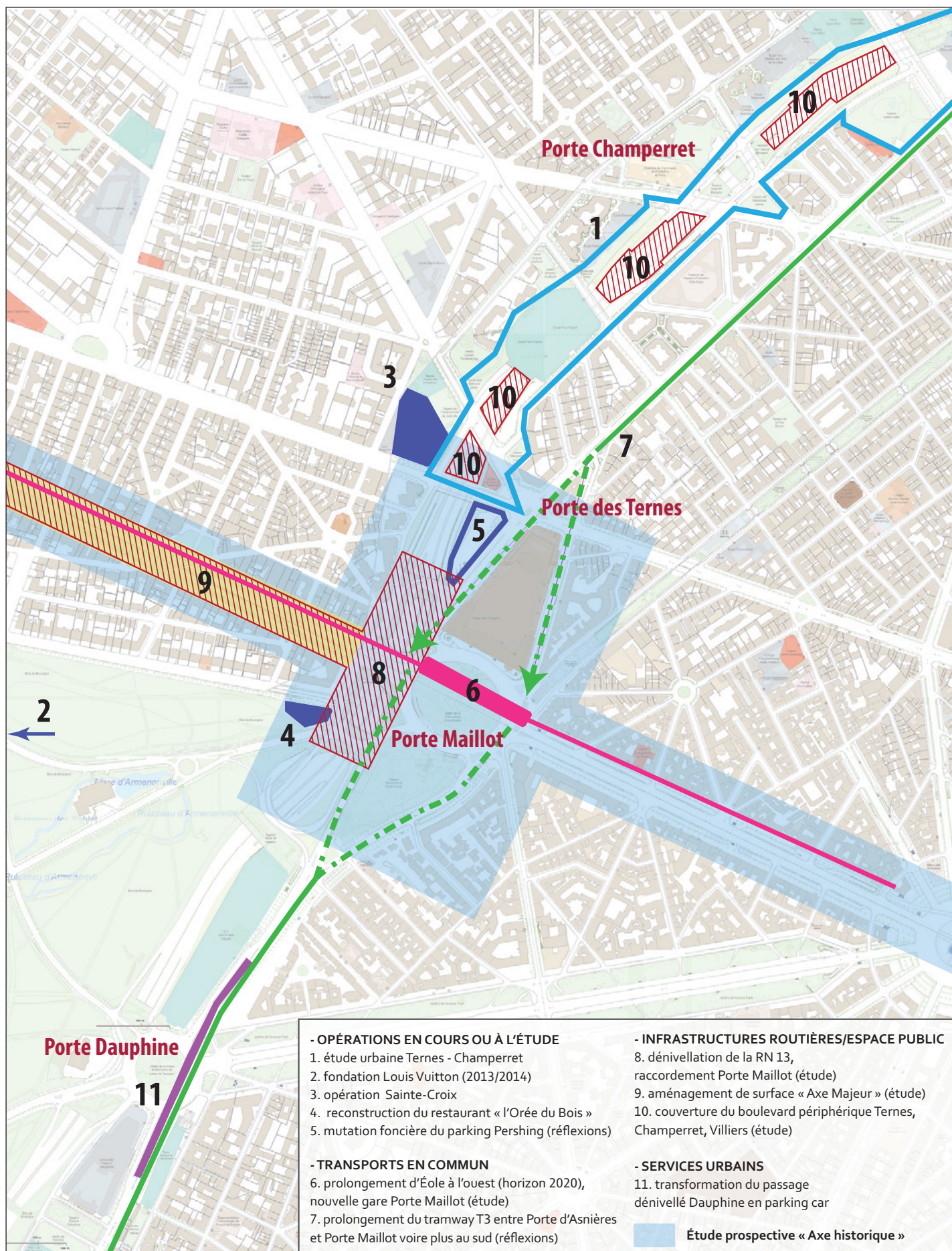
Des itinéraires contraints par les infrastructures routières et la circulation



Une qualité variable des cheminements sur l'espace public



UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



Un secteur de projets à articuler

Plusieurs projets, en travaux ou au stade de simples réflexions, avec des calendriers différents sont à articuler Porte Maillot dans le temps et dans l'espace :

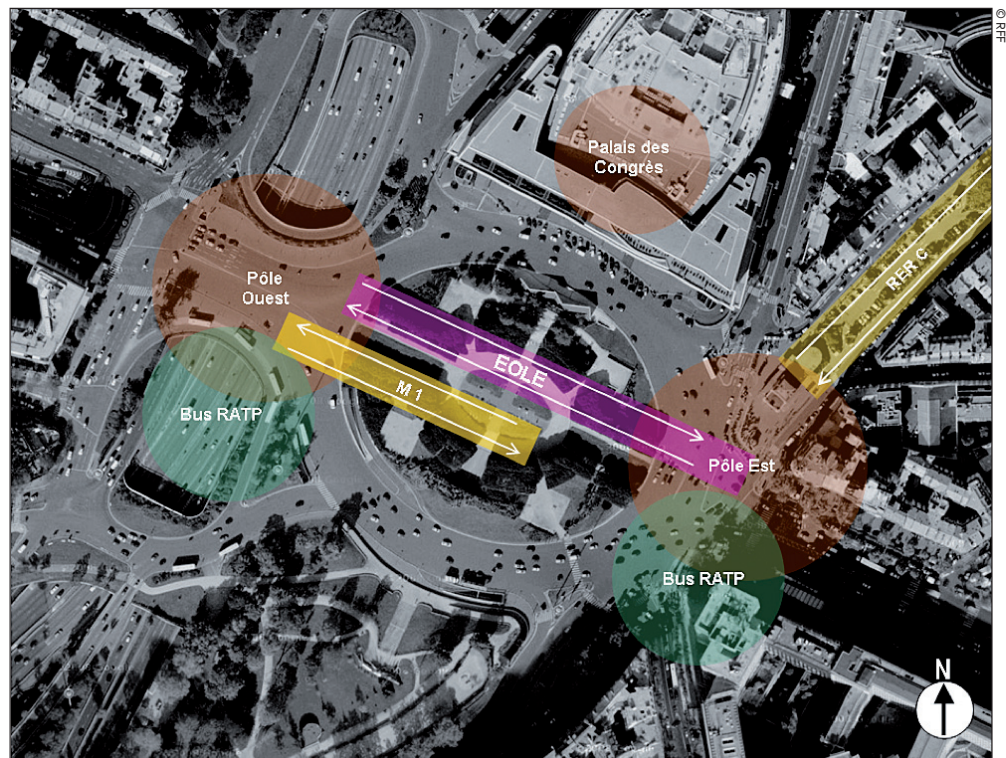
- le prolongement d'Éole à l'ouest avec une gare Porte Maillot (mise en service 2020, début des travaux 2014, dévoiement des réseaux 2013) ;
- le projet de dénivellation de la RN 13 et le raccordement du tunnel en surface Porte Maillot et en souterrain avec le boulevard périphérique, avec des conséquences sur l'espace public et la qualité de l'interface Paris – Neuilly (horizon 2020).

mais également :

- la requalification de l'avenue Charles de Gaulle en surface, grâce à l'enfouissement de la RN 13 (horizon 2020) ;
- le prolongement du tramway T3, en terminus ou en passage Porte Maillot, au stade de réflexion ;
- le projet Ternes-Villiers-Champerret, dont les couvertures du boulevard périphérique pourraient interagir avec les éventuelles couvertures envisagées Porte Maillot. La couverture la plus au sud ne semble plus envisagée ;
- une possible évolution de l'emprise du parking Pershing, occupée par une gare routière (navettes vers Beauvais) ; et un parc de stationnement pour autocars de tourisme,
- la fondation Louis Vuitton pour la Création dans le bois de Boulogne, en travaux (ouverture en 2013-2014).

Les deux principaux projets sont l'arrivée d'Éole et le raccordement du tunnel de la RN 13.

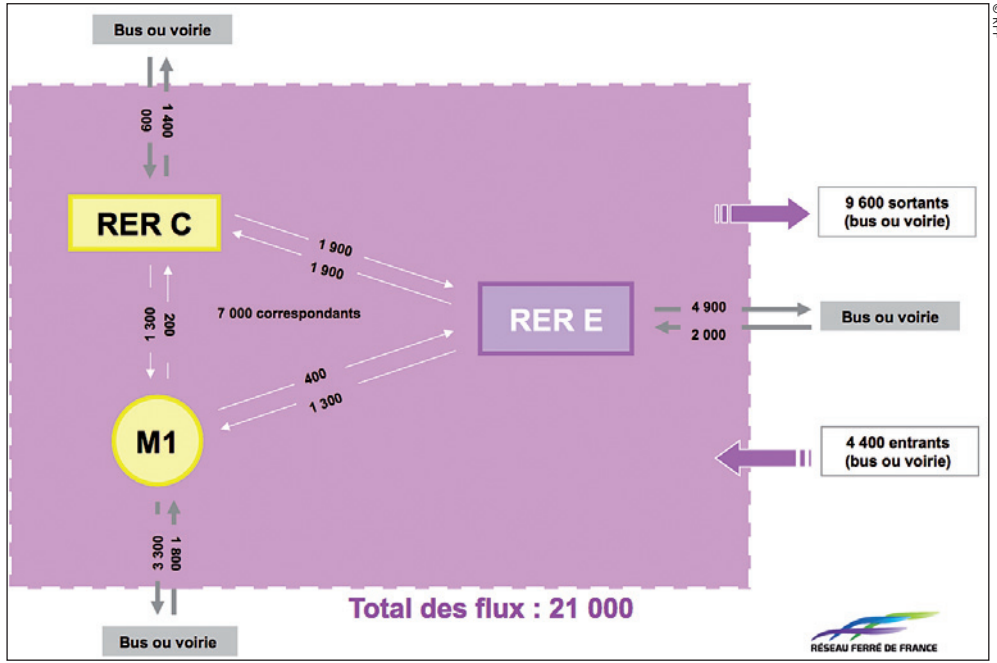
Études du schéma de principe Éole à l'ouest, gare Porte Maillot (RFF)



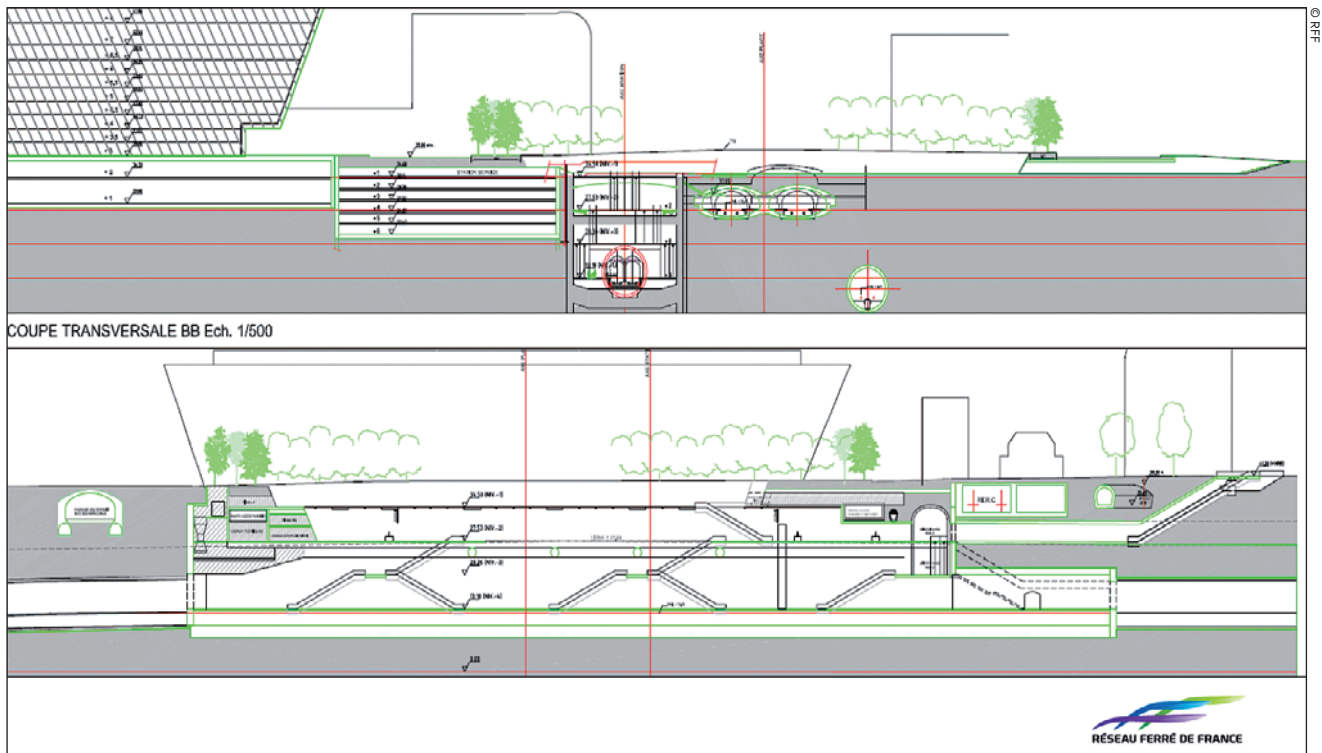
La gare Porte Maillot

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

Études du schéma de principe Éole à l'ouest, gare Porte Maillot (RFF)



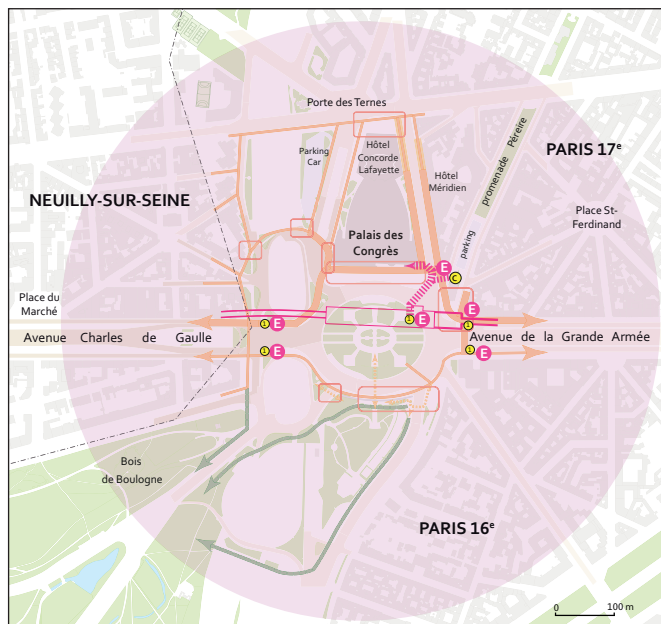
Les flux en gare Porte Maillot en 2020 en HPM (Heure de Pointe du Matin)



Coupes de principe




NB : Ces éléments sont issus des études du schéma de principe Éole à l'ouest. Ils seront à confirmer dans le cadre des études détaillées à lancer par RFF fin mai 2012.

Impacts des projets sur les itinéraires et les flux piétons



Future gare Éole

Éole : Une augmentation des flux piétons à répartir sur l'espace public et en souterrain

-  Nouvelle gare à l'étude
-  Couverture à 500 m de la nouvelle gare
-  Accès envisagés sur l'espace public
-  Liaison souterraine existante à adapter aux flux

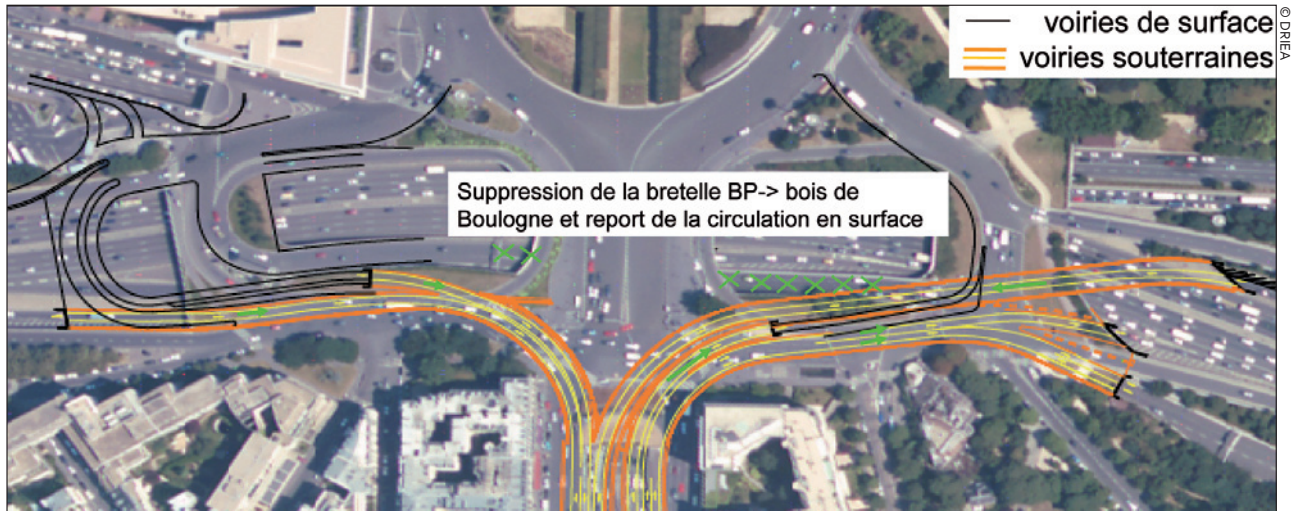
La nouvelle gare Éole Porte Maillot

Dans cet environnement urbain complexe et avec un calendrier serré, l'impact en surface de l'arrivée d'Éole, a été, autant que possible, minimisé par la maîtrise d'ouvrage conjointe (STIF et RFF).

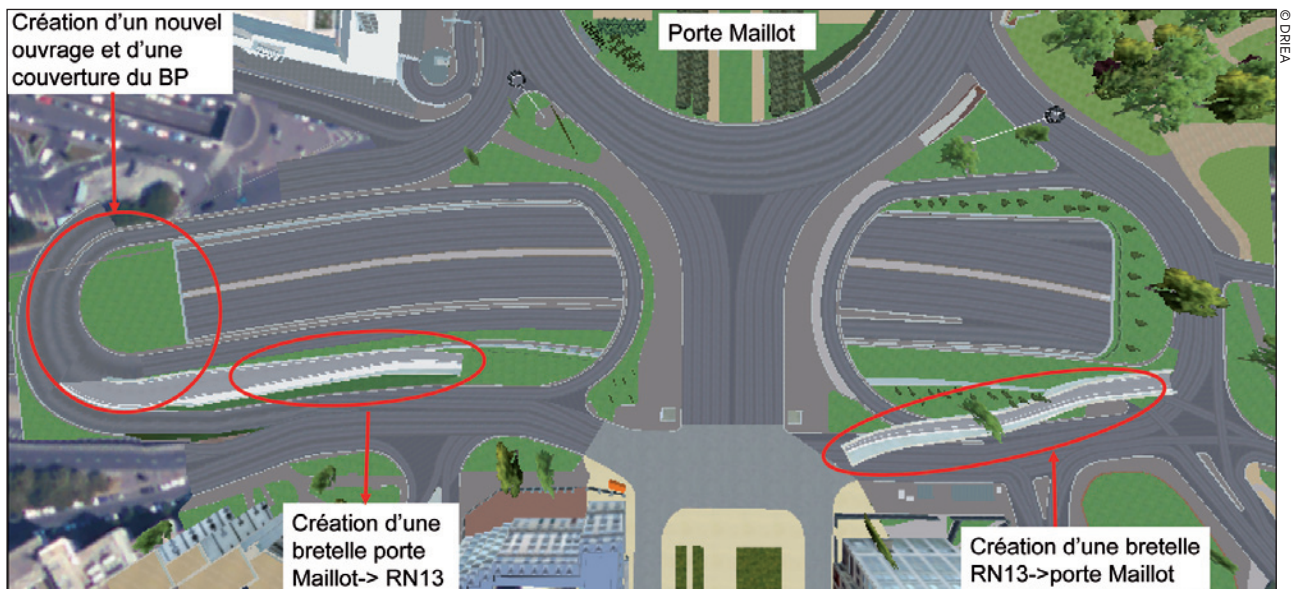
La gare envisagée se situe sous le jardin central, à une grande profondeur. Les travaux de la gare sont prévus à ciel ouvert. La gare est surmontée d'une salle d'échange entre le parking souterrain et la station de métro de la ligne n° 1. Les voyageurs d'Éole devraient utiliser les sorties de métro et le souterrain de correspondance existants, adaptés aux nouveaux flux. Une grande partie des piétons qui arrivent en transports en commun emprunte déjà ce souterrain entre la station de métro, la gare du RER C, le Palais des Congrès, la voirie ou le jardin central. **L'arrivée d'Éole entraîne toutefois une augmentation des flux piétons en surface, sur un espace public déjà inconfortable et mal distribué.**

UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN

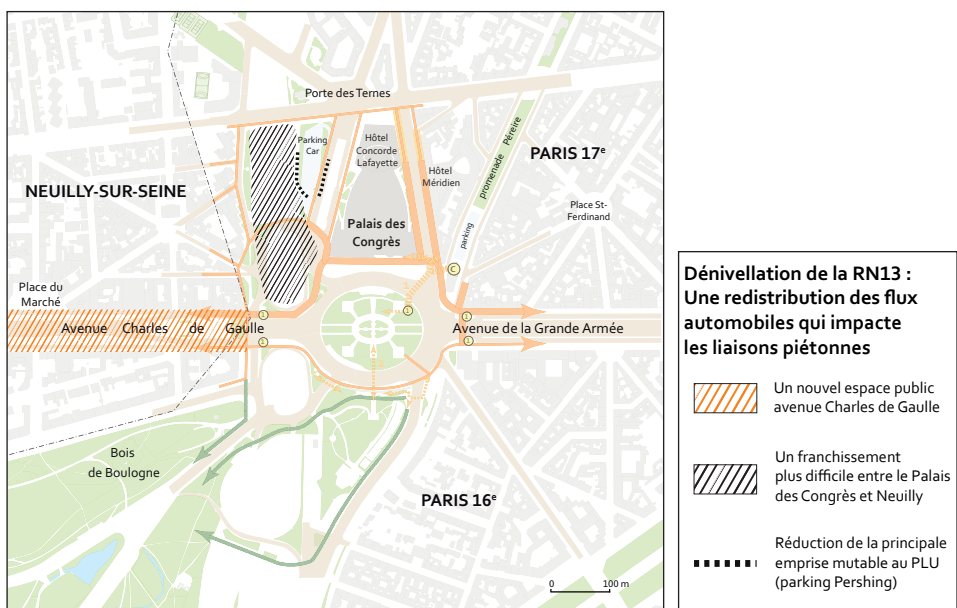
Dénivellation RN 13 - Études préalables DRIEA
 Extrait du Comité de Pilotage, Préfecture de région - 10 novembre 2010



Tracé des voiries d'accès et de sortie du tunnel - Solution avec péage



Aménagement de surface : le raccordement à la Porte Maillot

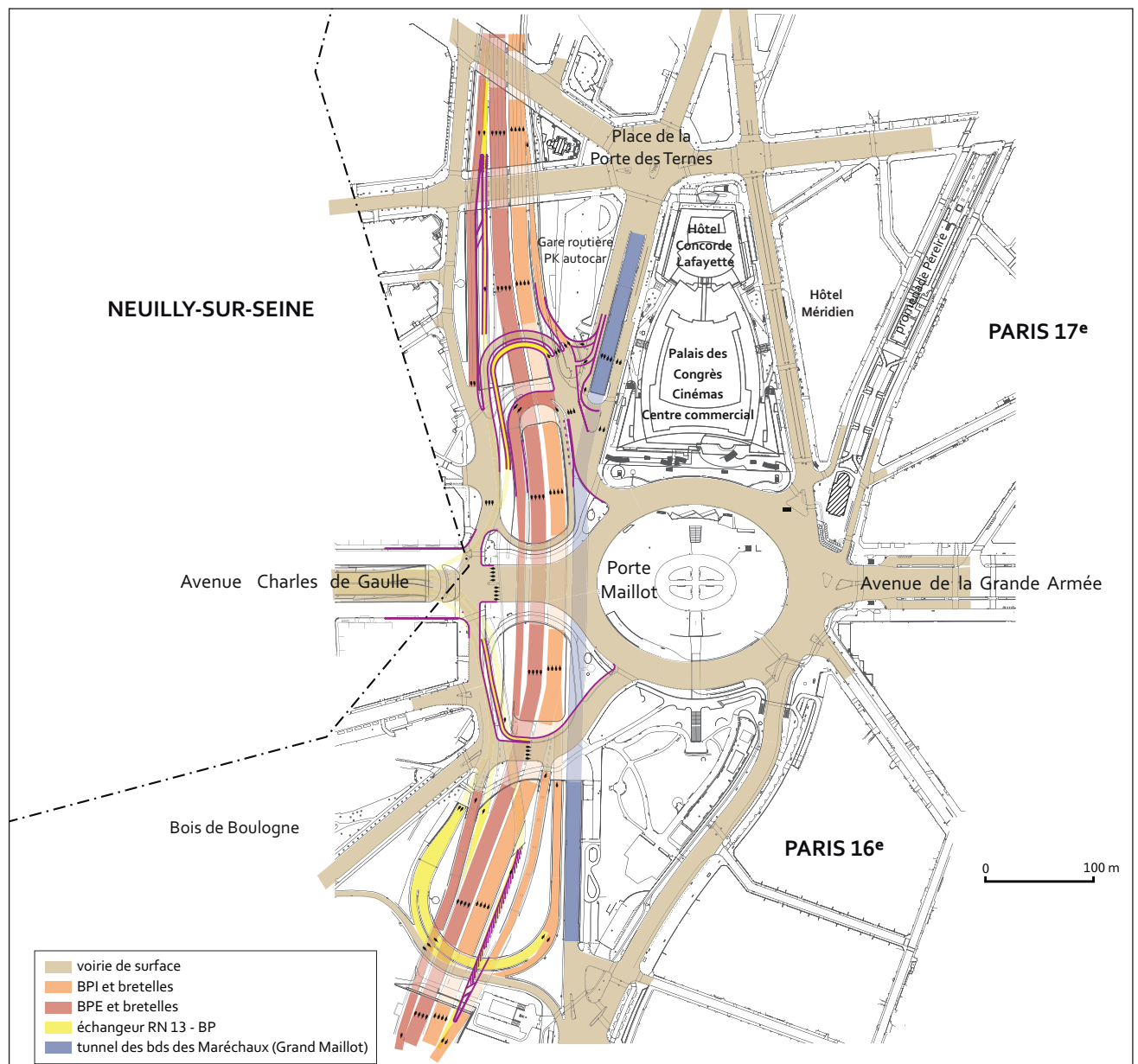


Le raccordement du tunnel de la RN 13 à la Porte Maillot

Le projet de raccordement du tunnel de la RN 13 non seulement sur l'échangeur du boulevard périphérique mais aussi avec la voirie de surface de la Porte Maillot constitue l'alternative à toute trémie sur l'axe historique.

Le dimensionnement des bretelles est lié à la définition de l'ouvrage (liaison entre le tunnel et la surface, 2 tubes de 3 voies chacun, gabarit poids-lourds, péage...). Il n'est pas sans impact sur l'environnement urbain de la Porte et notamment sur l'ouest du Palais des Congrès et l'interface Paris-Neuilly bien que l'objectif ait été de modifier le moins possible le fonctionnement actuel du carrefour sous forme de giratoire. En l'état, l'avant-projet pénalise pourtant une évolution future de la Porte Maillot.

Dénivellation de la RN 13 - Études préalables DRIEA



UN AXE MAJEUR MÉTROPOLITAIN



1895 - Atlas du département de la Seine



1933 - Atlas du département de la Seine



1972



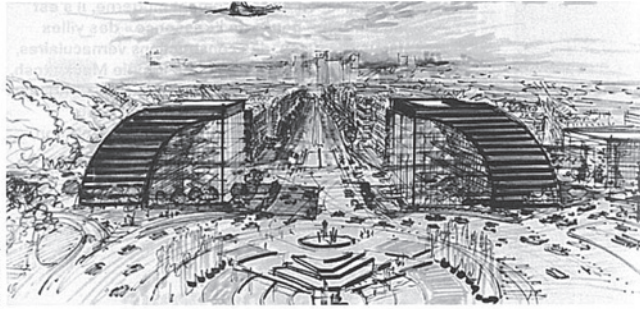
1986



2010

Projets anciens ou récents sur la Porte Maillot

© Olivier-Clément Cacoub, architecte



Projet Cacoub - 1987



Dossier de presse Maillot, Mairie de Paris - 1990
D'après les directives de M. B. Warnier, urbaniste

© Bernard Lamy, architecte



Bernard Lamy, architecte

© Bernard Lamy, architecte



© Bernard Lamy, architecte



Projet axe majeur - 2010

Transformation de la Porte Maillot : réalisations récentes et projets

La constitution d'une rupture sur l'axe historique à la Porte Maillot a pris forme avec l'arrivée du boulevard périphérique à la fin du XX^e siècle.

Auparavant, l'aménagement de l'axe historique demeure assez unitaire, entre l'Étoile et le Pont de Neuilly malgré l'édification des fortifications et des « portes », l'évolution des limites communales.

Parmi les portes de Paris, la Porte Maillot a fait l'objet d'un nombre impressionnant de projet. Les projets plus récents, seront parfois abandonnés comme celui de la ZAC privée de la Porte Maillot dans les années quatre-vingt-dix. Seule la façade du Palais des Congrès sera modernisée par Christian de Portzamparc.

Pour autant, ces projets répondent différemment aux enjeux de formes urbaines, d'animation et d'espaces publics. Pour cela, ils prennent des partis d'aménagement distincts : position axiale de la circulation ou maintien du rond-point, création d'un parvis devant le Palais des Congrès, valorisation foncière, rapport de la place avec le bois de Boulogne. Ces hypothèses méritent d'être réinterrogées.

Étoile - La Défense, un axe majeur métropolitain, diagnostic et enjeux urbain

Le grand axe est-ouest qui part des Tuileries, traverse Neuilly-sur-Seine et La Défense et se prolonge vers Nanterre et la Seine, constitue un élément indissociable de l'identité et de l'histoire de la métropole. Il a une réalité dans le grand paysage comme dans la vie économique.

En partie centrale, le Pont de Neuilly, l'avenue Charles de Gaulle, la Porte Maillot et l'avenue de la Grande Armée disposent cependant d'une image moins flatteuse et expriment davantage la rupture que la continuité. Les projets en cours ou à l'étude questionnent avec une acuité nouvelle les enjeux portés par l'axe historique pour la métropole comme pour les territoires traversés.

La présente étude identifie sur la base d'un diagnostic partagé les enjeux urbains portés par la séquence centrale de l'axe historique : grand paysage, espaces publics, espaces mutables.

Cette étude a été menée par l'Apur avec la Ville de Paris et la Préfecture de Région (DRIEA), membres du Conseil d'Administration de l'Apur et dans le cadre d'un partenariat par convention de subvention d'étude, avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine (CG92), la Ville de Neuilly-sur-Seine, l'Établissement Public d'Aménagement La Défense Seine Arche (EPADESA) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris (CCIP).