

# Paris Projet

36  
37

atelier parisien d'urbanisme

## RENOUVELLEMENT URBAIN ET JEUX OLYMPIQUES



### CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR

Membres :

**L'ÉTAT, REPRÉSENTÉ PAR :**

Le ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire donnant délégation au préfet de la Région Ile-de-France, au préfet de Paris, ou à son délégué.

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer donnant délégation au directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France ou à son délégué.

Le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie donnant délégation au directeur régional de l'Insee ou à son délégué.

Le ministre de la Culture et de la Communication ou son délégué.

Le préfet de police ou son délégué.

**LA VILLE DE PARIS, REPRÉSENTÉE PAR :**

M. Bertrand Delanoë, maire de Paris.

M. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, trésorier de l'Apur.

M<sup>me</sup> Dominique Bertinotti, maire du 4<sup>e</sup> arrondissement.

M. Jean-Pierre Caffet, adjoint au maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture, président du conseil d'administration.

M<sup>me</sup> Claire de Clermont-Tonnerre, conseillère de Paris.

M. Jean-Yves Mano, adjoint au maire de Paris chargé du logement.

M. Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.

M<sup>me</sup> Françoise de Panafieu, maire du 17<sup>e</sup> arrondissement.

**LE DÉPARTEMENT DE PARIS, REPRÉSENTÉ PAR :**

M. Roger Madec, conseiller général du conseil général de Paris, conseiller de Paris, maire du 19<sup>e</sup> arrondissement.

**LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE, REPRÉSENTÉE PAR :**

M<sup>me</sup> Florence Berthout, conseillère régionale.

M<sup>me</sup> Halima Jemni, conseillère régionale, vice-présidente de l'Apur.

M<sup>me</sup> Corinne Rufet, conseillère régionale.

**LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS, REPRÉSENTÉE PAR :**

M<sup>me</sup> Geneviève Roy, présidente de la délégation de Paris, ou son délégué.

**LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE PARIS, REPRÉSENTÉE PAR :**

M. Richard Puyal, président, ou son délégué.

**LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS, REPRÉSENTÉE PAR :**

M<sup>me</sup> Anne-Marie Idrac, présidente-directrice générale, ou son délégué.

### PARIS PROJET

Directeur de la publication : Jean-Baptiste Vaquin.

Conception : André Lortie.

Coordination et réalisation : Christiane Blancot, André Lortie.

**ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO :**

Yannick Beltrando,

Christiane Blancot,

André-Marie Bourlion,

Jean-Pierre Dayras,

Nicolas Fonty,

Florence Hanappe,

François Lhénaff,

Pierre Micheloni,

Jean-Michel Millieux,

Patricia Pelloux,

Olivier Richard,

André Schuch,

Anne-Cécile Souhaid,

Dominique Touche,

Florent Turck,

Anne-Marie Villot.

Conception graphique : Atelier Corbin.

Révision : Susan Watelet-Riou.

Documentation et reportages photographiques : Apur

Mise en pages/Cartographies : Apur

Suivi de réalisation : Apur.

Imprimerie : Néo Typo, 1 c, rue Lavoisier, 25044 Besançon Cedex.

Atelier parisien d'urbanisme,

17 boulevard Morland – 75181 Paris Cedex 04

téléphone : 01 42 71 28 14 – [www.apur.org](http://www.apur.org)

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

© Atelier parisien d'urbanisme, Paris 2005.

# Paris Projet

atelier parisien d'urbanisme

**REMERCIEMENTS À :**

Dominique Alba, directrice générale du pavillon de l'Arsenal,  
Catherine Barbé, directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris,  
Jérôme Grand, chargé de mission au cabinet du maire de Paris,  
Olivier Nicoulaud, directeur du cabinet de l'adjoint au maire de  
Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture, président de  
l'Apur .

Pour leur aide et les prêts de documents :

Atelier Acanthe, paysagiste ;  
AH AH, Michel Collin, paysagistes;  
AREP ;  
Ricardo Basualdo, scénographe ;  
CO-BE architecture et paysage ;  
Paul Chemetov, architecte ;  
Chemin Faisant, urbaniste ;  
Michel Corajoud, paysagiste ;  
Pascal Cribier, paysagiste ;  
DAC, sous direction des nouveaux projets ;  
Christian Devillers, urbaniste ;  
Dusapin-Leclerc, architectes-urbanistes ;  
DPA, agence des grands projets ;  
DPJEV; DVD, mission Tramway ;  
Galiano et Simon, architectes ;  
Pierre Gangnet, architecte ;  
GIP Paris 2012 ;  
François Grether, architecte ;  
Antoine Grumbach, architecte ;  
Atelier de l'Ile, Paysagiste et Architecte ;  
Atelier Kaba - Takano Landscape, paysagistes ;  
Yves Lion, architecte ;  
Atelier Novembre ;  
Jacqueline Osty, paysagiste ;  
Michel Pena, paysagiste ;  
Christian de Portzamparc, architecte ;  
RATP ; Reichen et Robert, architectes ;  
SEMAVIP ;  
Tania Concko, architecte-urbaniste ;  
Agence TER, paysagistes ;  
Trevelo, Vigier-Kohler architectes ;  
Danielle Vigier, urbaniste à Plaine Commune.

*Nous dédions ce numéro de Paris Projet à notre collègue  
Isabelle Picard Willerval, architecte, qui nous a quittés  
en 2005 alors qu'elle préparait le dossier de candidature  
de Paris aux jeux Olympiques de 2012.*



Paris Projet Atelier parisien d'urbanisme

**RENOUVELLEMENT  
URBAIN  
ET JEUX  
OLYMPIQUES**



8	_____	Préface, <i>Jean-Pierre Caffet</i>
10	_____	<b>INTRODUCTION</b>
12	_____	Jeux Olympiques et développement régional, <i>André-Marie Bourlon</i>
22	_____	Le scénario olympique 2012
24	_____	<b>AFFIRMER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE AU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION</b>
26	_____	La rencontre des territoires du Stade de France à la gare du Nord, <i>Florence Hanappe et Pierre Micheloni</i>
40	_____	Paris Nord-Est, marchés de définition simultanés
45	_____	« 104, rue d'Aubervilliers », marchés de définition simultanés
49	_____	La cour du Maroc, marchés de définition simultanés
56	_____	Plaine Commune 2012, l'autre pari, <i>Jean-Pierre Dayras</i>
68	_____	Porte de la Chapelle, une forme urbaine métropolitaine, <i>Florence Hanappe et Pierre Micheloni</i>
78	_____	Un nouveau pôle à l'échelle de l'agglomération, gare de l'Est-gare du Nord
88	_____	Les transports en commun et la consolidation régionale,
98	_____	Un axe de développement partagé : le canal Saint-Denis, <i>Dominique Touche et Florent Turck</i>
108	_____	<b>MIEUX VIVRE DANS LES QUARTIERS DE LA COURONNE</b>
110	_____	Clichy-Batignolles, le renouveau d'une emprise sous-utilisée, <i>Patricia Pelloux</i>
121	_____	Clichy-Batignolles, marché de définition simultanés
126	_____	La mise en valeur des espaces boisés, le cas du bois de Boulogne, <i>Anne-Marie Villot</i>
136	_____	Infrastructures, limites et porosité. Quelle place pour le boulevard périphérique ? <i>Yannick Beltrando</i>
148	_____	L'échangeur de la porte de la Chapelle
150	_____	L'échangeur de la porte d'Auteuil
152	_____	Transports et requalification urbaine, le tramway des Maréchaux, <i>Olivier Richard</i>
162	_____	Fiche technique du tramway

## SOMMAIRE



# Le sens d'une candidature, les atouts d'un projet

**PAR JEAN-PIERRE CAFFET**

**ADJOINT AU MAIRE DE PARIS,  
CHARGÉ DE L'URBANISME ET DE L'ARCHITECTURE,  
PRÉSIDENT DE L'APUR**

En 2012, Londres accueillera la XXX<sup>e</sup> Olympiade et les XIV<sup>e</sup> Jeux paralympiques. Durant plus de deux ans, Paris a préparé, avec autant d'enthousiasme que de rigueur, un excellent dossier de candidature en espérant du fond du cœur avoir l'honneur de les accueillir. Le Comité international olympique (CIO) a tranché, nous avons perdu, c'est la loi du genre.

L'organisation de ces Jeux aurait été pour Paris, mais aussi pour l'Ile-de-France, une grande aventure sportive, un puissant accélérateur de développement, et, pour l'ensemble de notre pays, un évident facteur de cohésion sociale. Même si sa progression est désormais plus difficile et plus lente, nous devons faire en sorte que ce mouvement, amorcé dans la préparation de la candidature, reste vivant.

Car, si les Jeux ne sont plus, l'ambition demeure. En termes d'aménagement, cette ambition est celle d'un vaste projet collectif de développement de l'agglomération régionale, concerté à chaque étape entre l'État, la Région Ile-de-France, Paris et les autres villes associées.

À cette occasion, les frontières entre Paris et ses voisins ont été gommées au profit d'une vision partagée dans une même communauté de destin.

En effet, Paris ne serait pas ce qu'il est sans les collectivités qui l'entourent et avec lesquelles il vit, échange et se construit de manière quotidienne. De même, la région Ile-de-France ne serait pas ce qu'elle est — la première de France et l'une des toutes premières d'Europe et du monde en termes économiques et culturels —, sans le rayonnement et la vitalité de son centre parisien.

C'est pourquoi il importe que la réalisation des différentes composantes de ce projet, et particulièrement celles qui sont la marque de l'interdépendance des territoires, soit poursuivie après la décision du CIO.

On sait déjà que de grands équipements sportifs, dont la Région a besoin, ont reçu l'assurance d'être réalisés : le Stade nautique à Aubervilliers et Saint-Denis, le vélodrome à Saint-Quentin en Yvelines, la base nautique de Vaires-sur-Marne. Dans Paris, s'y ajouteront la rénovation de plusieurs grands équipements sportifs municipaux et celle de l'Insep, qui sera ainsi au premier rang des centres de formation d'athlètes de haut niveau.

Il faut aussi maintenir notre effort en matière d'aménagement urbain pour développer le vaste territoire du Nord-Est qui s'étend du Stade de France aux gares du Nord et de l'Est, créer le quartier des Batignolles, prolonger le tramway jusqu'au nord de Paris, en rénovant les boulevards des Maréchaux et les quartiers riverains, et remettre en valeur les bois.

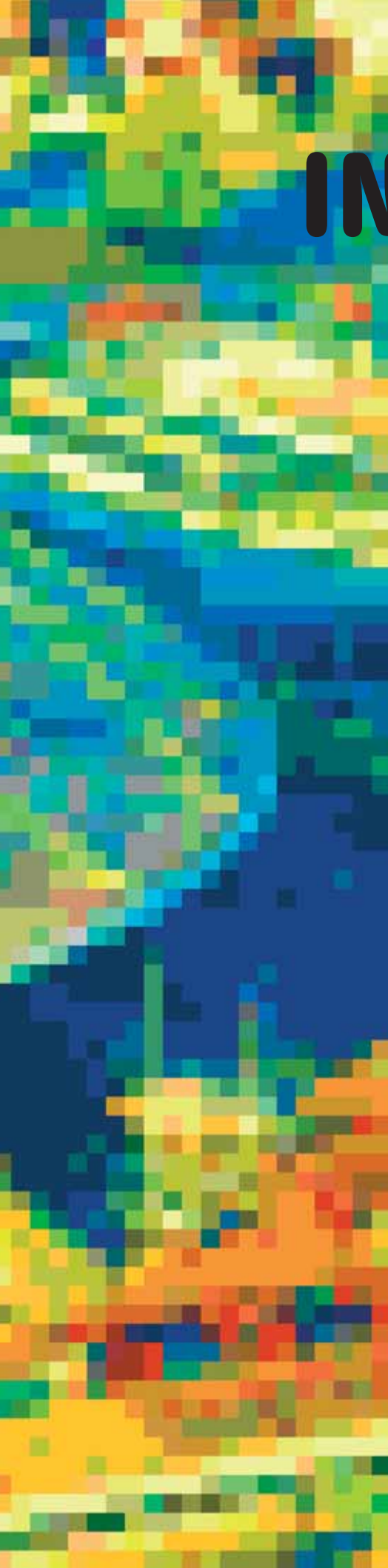
Beaucoup d'énergies et de talents ont été déployés pour la candidature aux Jeux de 2012. Les projets qui en sont issus sont un acquis pour toujours et je tiens à remercier très chaleureusement toutes celles et tous ceux qui ont contribué à leur élaboration. Ce numéro de *Paris Projet* en rend compte avec soin et montre à quel point ces travaux s'inscrivent dans la durée, en dessinant des perspectives d'avenir pour Paris et sa région.

Avec l'ensemble des actions menées pour revitaliser la couronne de Paris, dans le cadre notamment du Grand Projet de renouvellement urbain, ils sont, à mon sens, une solide contribution au débat qui s'engage sur l'aménagement de la Région Ile-de-France, dans le cadre de la révision de son schéma directeur.





# INTRODUCTION



# Jeux Olympiques et développement régional

En termes d'aménagement, organiser des jeux Olympiques et paralympiques, dans une métropole comme Paris, relève d'un double paradoxe apparent et présente un double défi :

— les Jeux sont la célébration d'un instant très court à l'échelle de l'histoire d'une ville (moins de deux mois en incluant jeux Olympiques et jeux paralympiques), alors que l'échelle temporelle de l'évolution urbaine peut être de cinq ans (pour les petites opérations d'urbanisme) ou de trente à quarante ans (pour les interventions majeures comme celles entamées dans les années 1970 au sud-est de la capitale) ;

— les contraintes très fortes de sécurité et d'efficacité amènent naturellement, pour une gestion optimale des sites olympiques (logement des athlètes, aires de compétition...), à la création pendant la durée des Jeux d'enclos fermés, sortes d'îles dans la ville, de *gated cities* fondamentalement contradictoires avec l'idée même d'une ville à l'europpéenne, ouverte et continue.

Les Jeux de Pékin et de Sydney ont fait le choix de créer, *ex nihilo*, un parc olympique implanté loin de la ville-centre (au-delà du cinquième périphérique pour Pékin), sur des terrains délaissés (terres agricoles ou zones de services), et d'y regrouper le village olympique, le Centre international des médias et les principaux équipements sportifs. Les Jeux d'Athènes étaient, pour leur part, beaucoup plus éclatés, le village, implanté sur des terrains militaires périphériques, n'étant proche d'aucun site de compétition.

À l'opposé, les Jeux de 2012 devaient présenter, en toute hypothèse, la nouveauté d'un retour des

événements au cœur de la ville, comme ont pu le faire, par exemple, les Jeux de Barcelone. En effet, les cinq villes restant en lice pour le choix final (Londres, Madrid, Moscou, New York et Paris) étaient cinq des plus grandes métropoles développées au monde, et elles avaient toutes fait le choix (même si c'est à des degrés divers) d'inscrire la candidature au centre de l'agglomération :

— à Paris, le village olympique devait être à deux kilomètres du quartier de l'Opéra, qui devait abriter l'hôtel du Comité international olympique (CIO) ;

— à New York, le village était à proximité immédiate de Manhattan, de l'autre côté de l'East River ;

— à Moscou, le village était à cinq kilomètres du centre-ville, au bord de la Moscova ;

— à Madrid et à Londres, il était à une dizaine de kilomètres à l'est et au nord-est du centre-ville.

Pour toutes ces villes, la question de l'inscription de la candidature dans les grands enjeux de développement urbain et régional était donc fondamentale.

## LES RECOMMANDATIONS DU CIO

« Il serait très fâcheux, Messieurs, que les dépenses souvent exagérées faites dans les dernières olympiades et dont une bonne partie d'ailleurs représente l'édification de monuments permanents inutiles (le provisoire suffi-





© Apur - ph.Guignard/air-images.net

rait pleinement et la seule conséquence est d'inciter, ensuite, pour utiliser les monuments, à multiplier les occasions d'y grouper les foules), il serait, dis-je, très fâcheux que ces dépenses détournassent des (petits) pays de se mettre sur les rangs pour accueillir les jeux Olympiques de l'avenir. »<sup>1</sup>

La commission d'étude des jeux Olympiques a présenté son rapport final lors de la 115<sup>e</sup> session du CIO, à Prague, en juillet 2003. Ce rapport contenait

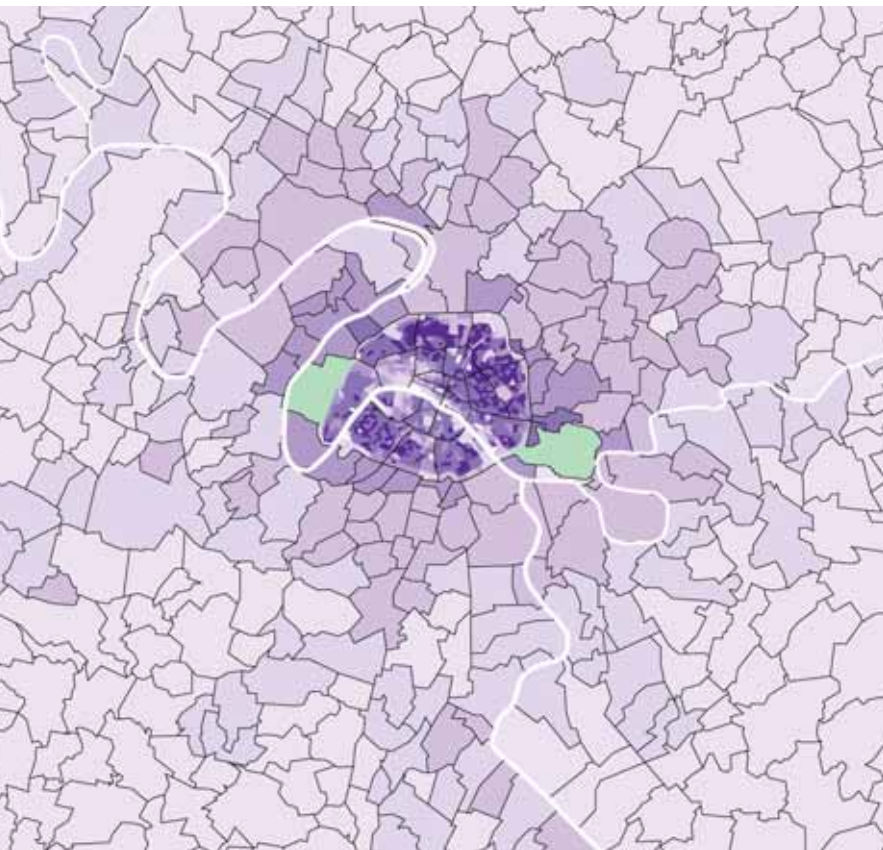
un certain nombre de recommandations sur la façon de réduire la taille, la complexité et le coût liés à la tenue de cet événement de portée mondiale. Il étendait notamment la notion de développement durable (auparavant limitée à l'environnement) à l'héritage olympique, insistant en particulier sur un « contrôle raisonnable de la taille et du coût des jeux Olympiques ».

L'objectif de mieux contrôler les coûts pendant les Jeux a amené à préconiser l'utilisation optima-

**Couverture de l'A1 et développement urbain autour du Stade de France.**

<sup>1</sup> Pierre de Coubertin, *Revue Olympique*, avril 1911, cité en préface du rapport de la commission d'étude des jeux Olympiques de juillet 2003.





© Apur

### DENSITÉ DE POPULATION EN 1999

Nombre d'habitants  
à l'hectare



Source : Insee, RGP 1999,  
découpage Iris-2000

**Au Champ-de-Mars :**  
le triathlon,  
le beach-volley et  
le contre-la-montre  
individuel de cyclisme.



© ph. Guignard/air-images.net

le des sites existants et, autant que faire se peut, le regroupement des sites sportifs afin de mutualiser les moyens en termes de personnel, d'installations et de services. Ainsi est né le concept de noyau (*cluster*, en anglais), regroupant un nombre important de sites sportifs (ce qui permet aussi d'améliorer leur lisibilité et leur accessibilité pour les spectateurs).

Mais il s'agit également de contrôler les coûts de maintenance des sites après les Jeux, en réalisant sous forme de structures temporaires, les équipements sportifs qui ne correspondraient pas à des besoins pérennes locaux.

Les points essentiels qui ressortent de ce rapport sont l'arrêt de la course au gigantisme et à la surenchère, qui avait pu marquer certaines olympiades antérieures, et la mise en place de règles visant à une économie globale des Jeux, indispensable si l'on souhaite que de nombreuses villes (et pas seulement quelques grandes métropoles de pays développés) puissent, dans de bonnes conditions, être candidates à l'organisation de futurs Jeux.

## LA SPÉCIFICITÉ ET LES ATOUTS DE LA RÉGION PARISIENNE

La métropole parisienne présente la particularité, par rapport à Londres, de bénéficier d'un cœur d'agglomération très dense et exceptionnellement bien desservi par les transports en commun.

Ainsi, Paris et ses 76 communes périphériques les plus denses accueillent, dans cette partie centrale de l'agglomération, la moitié de la population et 60 % des emplois franciliens sur moins de 4 % du territoire de l'Île-de-France. Et quasiment chaque point du territoire parisien est à moins de 400 mètres d'une station de métro ou de RER. Dans le cœur d'agglomération, la densité moyenne de population est de 110 habitants à l'hectare, et elle est de plus de 200 habitants à l'hectare dans Paris intra-muros.

Au sein de ce cœur d'agglomération, un territoire mérite une attention particulière : la ceinture de Paris. Cet espace annulaire, fruit de l'histoire (il est localisé à l'emplacement des anciennes fortifications de 1845), représente un important gisement d'espaces libres (une bonne partie d'entre



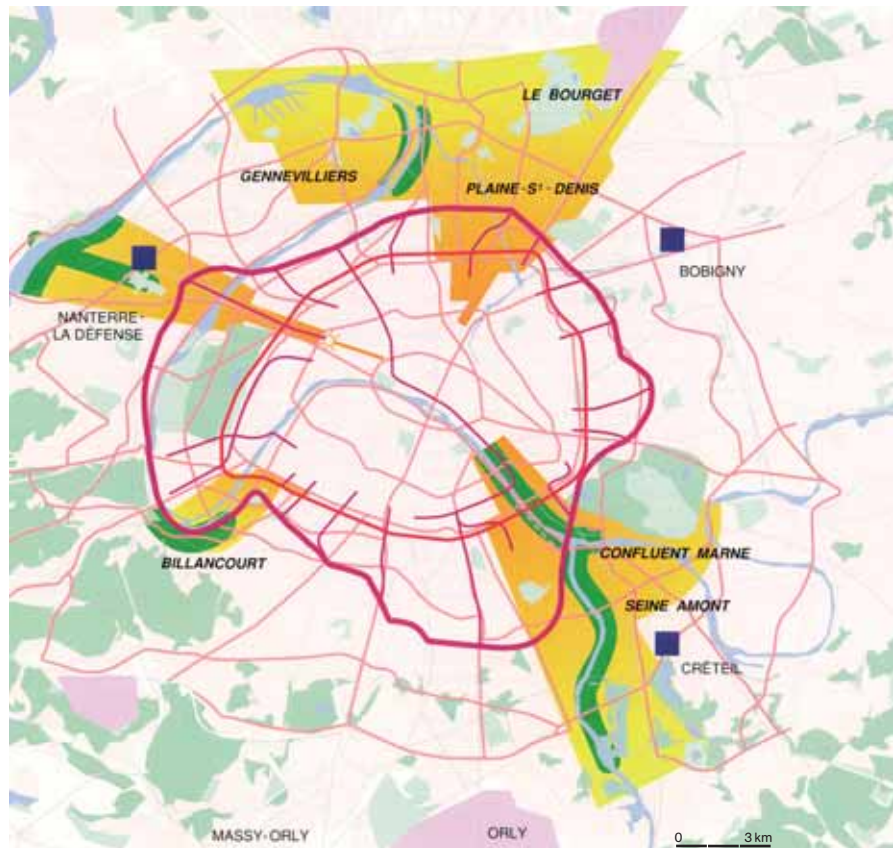
eux accueille des équipements sportifs) et juxte des sites aujourd'hui sous-utilisés, qui accueillent des services urbains parfois obsolètes. Ce territoire concentre à la fois de nombreux problèmes (lieu de rupture entre Paris et sa banlieue, notamment par la présence depuis les années 1970 du boulevard périphérique ; lieu de concentration de logements sociaux et de secteurs d'accompagnement social et urbain), et de très fortes potentialités, offertes par les possibilités de desserte par de grandes infrastructures routières et ferroviaires, et à travers d'importantes disponibilités foncières en plein centre de l'agglomération.

À l'échelle régionale, deux secteurs de ce territoire se singularisent et avaient été identifiés dans le précédent schéma directeur régional comme stratégiques pour rééquilibrer la région dans la couronne dense : la vallée de la Seine, au sud-est de Paris et sur le secteur Seine amont, et La Plaine-Saint-Denis, en continuité du nord-est de Paris. Le premier a connu, dans et hors de Paris, un développement important ces dernières années, qui lui permet de commencer à jouer son rôle de pôle de rééquilibrage régional. Le développement du second est resté très limité, cantonné aux abords immédiats du Stade de France, qui a accueilli la Coupe du monde de football en 1998. Un développement beaucoup plus important et plus harmonieux (économique et social) de ce dernier pôle reste donc un des enjeux majeurs du rééquilibrage de l'agglomération sur quatre pôles : le centre ouest de Paris et la Défense, le sud-est et Seine amont, le nord-est et La Plaine-Saint-Denis et le secteur Val de Seine aval.

Au-delà des enjeux du développement du secteur stratégique de la couronne (c'est en grande partie là que se serait joué l'héritage des jeux Olympiques de 2012 si Paris avait eu la chance et l'honneur de les accueillir), l'Ile-de-France présente d'autres atouts spatiaux, qu'il importe de mettre au mieux en valeur :

— en plein centre de Paris, un site exceptionnel, universellement connu, inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco : la Seine et les monuments qui la bordent — le fleuve lui-même ou certains espaces majeurs qui s'ouvrent sur lui, comme le Champ-de-Mars — sont susceptibles d'accueillir de grands événements ;

— contigu au territoire de la ceinture, un des deux poumons verts de Paris, le bois de Boulogne, qui accueille d'ores et déjà de nombreux équipements sportifs : le stade Roland-Garros, les hippodromes d'Auteuil et de Longchamp, le site historique du Racing Club de France (qui a accueilli les jeux



© SDRIF, 1994 - DREIF

Olympiques de 1900, II<sup>es</sup> Jeux de l'ère moderne), la plaine de jeux de Bagatelle... et, à proximité immédiate, deux grands stades : le stade Jean-Bouin et le Parc des Princes ;

— à peine plus éloignés du centre, des espaces prestigieux, tels le château de Versailles et son parc, ou plus naturels, comme la forêt de Versailles ou le département de la Seine-et-Marne, lequel recèle un patrimoine naturel et agricole exceptionnel.

## UN VILLAGE, DEUX NOYAUX, UN CŒUR EN FÊTE

Le concept Paris 2012 est né précisément de la rencontre entre les préconisations du CIO et les atouts et potentialités de Paris et de sa région.

Le choix premier est celui de la localisation du village. Les jeux Olympiques attirent en effet les meilleurs athlètes du monde, pour lesquels ils représentent l'apogée de leur carrière. La qualité de leur accueil est primordiale : avant et pendant les périodes de compétitions (calme, sérénité favora-

### LES SITES DE REDÉVELOPPEMENT, SDRIF 1994

- Axes de redéveloppement
- Traitements paysagers
- Pôles administratifs
- Boulevard périphérique
- Maillage des voies urbaines
- Métropolitain
- Rocade transport en commun

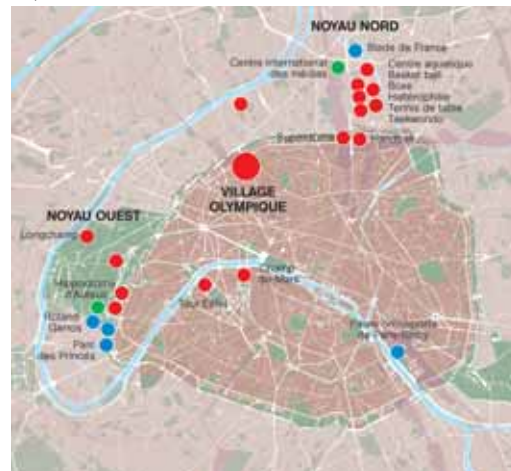
bles à la concentration, efficacité des moyens de déplacement), mais aussi après (participation à la fête de la Célébration olympique dans la ville pour les athlètes ayant remporté leurs compétitions).

Paris a la chance de pouvoir offrir, dans le prolongement du quartier prestigieux de la Plaine Monceau, un site de plus de 40 hectares permettant de localiser le village olympique à

© Apur - ph.Guignard/air-images.net



© Apur



À Bercy, au POPB,  
le volley-ball.

deux kilomètres du quartier de l'Opéra, désigné pour accueillir l'hôtel du CIO. En toute hypothèse, l'aménagement du quartier des Batignolles participe du projet global de requalification des quartiers de la couronne et permet d'assurer une nouvelle continuité urbaine entre la Plaine Monceau et le quartier beaucoup plus populaire des Épinettes. Il est également l'occasion de réaliser un des derniers grands parcs de Paris (10 hectares), à l'échelle des parcs de Bercy ou André. Citroën qui ont vu le jour dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle.

Les principaux sites de compétition proposés s'inscrivent dans le double objectif du CIO d'économie (utiliser au mieux les infrastructures et équipe-

ments existants) et d'héritage sportif (choisir des implantations et des nouvelles infrastructures qui renforcent et accélèrent le développement régional). Il est ainsi proposé, de part et d'autre du village, deux noyaux regroupant la majorité des sites de compétition (75 % des médailles distribuées sur ces deux sites) et implantés à une distance de trois à six kilomètres du village, pour un temps de trajet maximal inférieur à dix minutes :

— un premier noyau (le bois de Boulogne et ses abords) valorise la présence dans un cadre exceptionnel d'équipements existants et de projets nouveaux (extension du stade Roland-Garros, rénovation du Racing Club de France) ;

— un second noyau sert de support à la requalification urbaine du nord-est de l'agglomération. Entre le Stade de France, destiné à devenir le stade olympique, et la porte de la Chapelle, qui doit être profondément restructurée pour accueillir, dans les meilleures conditions, le futur Superdôme de 22 000 à 25 000 places, une série d'implantations sportives pérennes (Stade nautique) ou temporaires (six pavillons de compétition) est l'occasion de requalifier le cœur de La Plaine-Saint-Denis et de laisser en héritage un espace vert central de plus de dix hectares, qui pourra fédérer les opérations urbaines du secteur. On voit bien là que la mise en œuvre de ce noyau nord est une chance exceptionnelle de parachever rapidement le Grand Projet de développement urbain, amorcé avec la réalisation du Stade de France pour la Coupe du monde de football de 1998.

Les abords du Stade de France Paris 2012 accueillent également, à proximité immédiate d'une station du RER D, le Centre international des médias.

Les autres sites valorisent soit des lieux prestigieux (triathlon et beach-volley, à proximité de la tour Eiffel ; cyclisme, à proximité du château de Versailles), soit des sites existants (Palais omnisports de Paris-Bercy, dans Paris ; base nautique de Vaires-sur-Marne, en Seine-et-Marne) ou prévus (centre de tir à Versailles, vélodrome à Saint-Quentin-en-Yvelines).

La volonté que les Jeux ne laissent pas d'« éléphants blancs » (équipements coûteux, surdimensionnés, voire inutiles après les Jeux) combinée à l'existence d'ores et déjà avérée, en Ile-de-France, d'un grand nombre d'équipements existants, ont conduit à proposer la réalisation de sept pavillons temporaires comme sites de compétition : un dans l'hippodrome d'Auteuil (tir à l'arc) ; un dans Paris, à proximité de la porte de la Chapelle (handball) ; cinq dans le cœur de La Plaine-Saint-Denis, autour d'un espa-



ce libre central (lutte et taekwondo, haltérophilie, tennis de table, boxe, basket-ball). Une étude de marché a permis de valider le réalisme économique du maintien de trois grandes salles après les Jeux, et de déterminer le rôle de chacune :

— le Superdôme, porte de la Chapelle, pour les manifestations et grands spectacles internationaux ;

— le Palais omnisports de Paris-Bercy pour un usage essentiellement sportif (compétition ou sport spectacle) ;

— le Dôme (extension de Roland-Garros, porte d'Auteuil) étant exclusivement réservé au tennis (open de Roland-Garros, open de Paris-Bercy, éventuellement Open Gaz de France féminin et, le cas échéant, demi-finales et finales de Coupe Davis, mais aussi entraînement des athlètes de haut niveau).

Enfin, les jeux Olympiques sont l'occasion d'une célébration globale qui concerne l'ensemble des habitants d'une région, même ceux qui ne peuvent assister aux compétitions en tant que spectateurs. La question de l'ambiance de la ville est cruciale, tant « la ville hôte et ses habitants donnent un caractère distinctif exceptionnel et une atmosphère festive à l'occasion de chaque édition des jeux Olympiques » (commission d'étude des jeux Olympiques, CIO, juillet 2003).

Dès lors que le centre de la ville de Paris est maintenu à l'écart de l'essentiel des compétitions, il est proposé de le réserver à la célébration de l'esprit olympique. De nombreuses animations culturelles, sportives, ludiques seront l'occasion de faire de toute la capitale une ville en fête.

## SOUS LE SIGNE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le concept de développement durable du projet de village olympique, pendant et après les Jeux, vise à faire de celui-ci le premier quartier de Paris totalement écologique. Ses principes clés (bilan maîtrisé d'émissions de CO<sub>2</sub>, gestion de l'eau, des déchets, du chantier, conception des bâtiments, mixité sociale et culturelle, qualité de vie, soin apporté à la santé) offrent une approche exhaustive des questions d'environnement. Dans cet esprit, l'objectif de limitation de la consommation des énergies fossiles non renouvelables se

traduit aussi par l'équipement des sites de compétition en capteurs solaires photovoltaïques.

Deux autres thèmes illustrent la priorité accordée aux problèmes d'environnement. Le premier concerne l'usage des moyens de transport pour les spectateurs : l'objectif affiché est que ceux-ci utilisent, et ce à 100 %, les transports en commun ou tout mode de déplacement alternatif doux (voies cyclables ou piétonnes, navettes non polluantes, voies d'eau...). Il s'agit, bien entendu, d'utiliser les infrastructures existantes, sans doute parmi les meilleures du monde, mais également de les renforcer quand cela s'avère nécessaire :

— renforcement pérenne de la desserte du nord-est par le prolongement de la ligne 12 du métro et par une nouvelle station du RER E, porte d'Aubervilliers ;

— renforcement pérenne des fréquences sur la ligne 13 du métro ;

— amélioration pérenne des accès à la ligne 10 du métro (Michel-Ange-Auteuil et Michel-Ange-Molitor) et doublement de la fréquence de cette ligne pendant les Jeux ;



© ph.Guignard/air-images.net

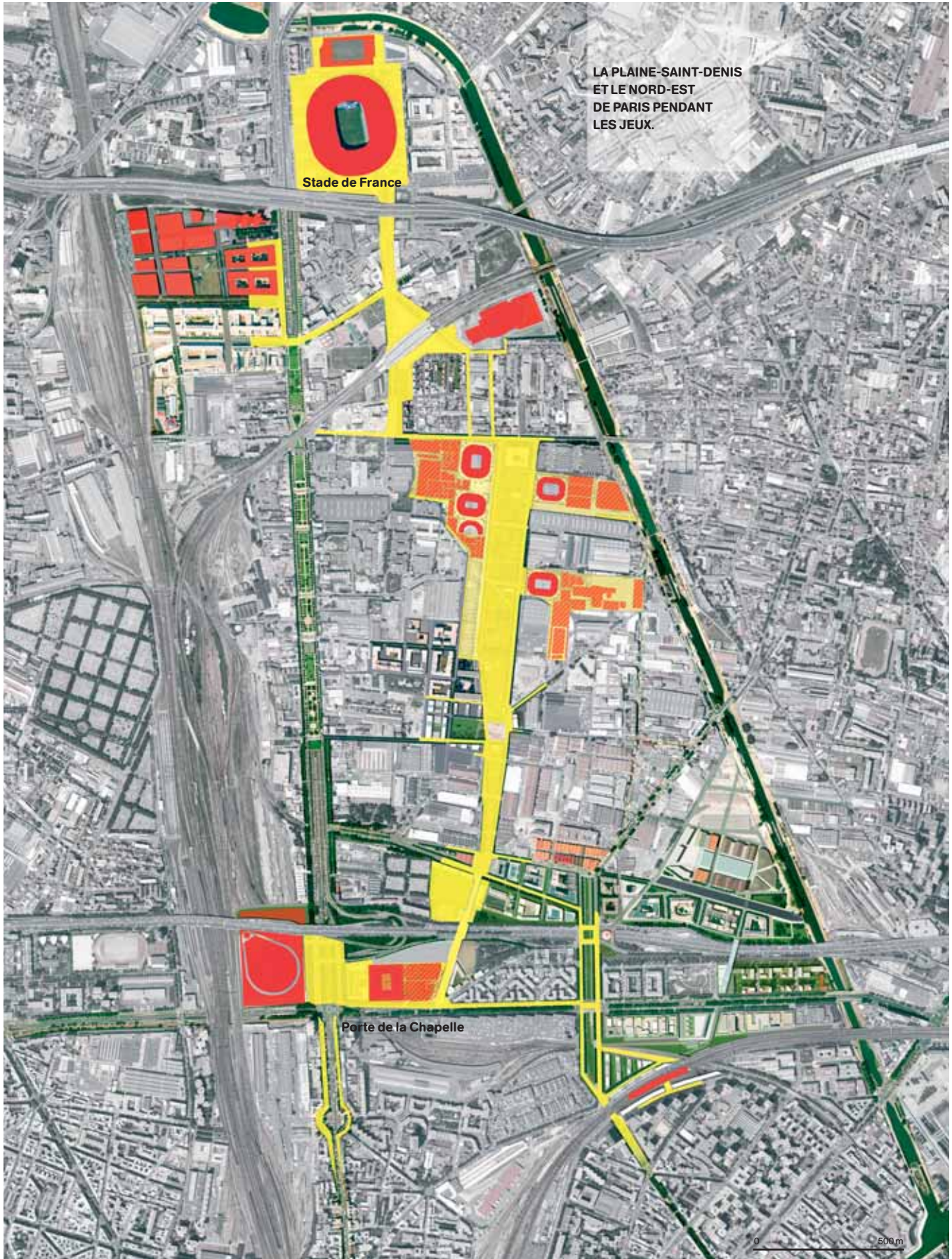
— fiabilisation de la ligne B du RER (400 M€ d'investissement) ;

— création de nouvelles lignes de tramway : prolongement du tramway T3 (Maréchaux Sud) à l'ouest (porte d'Auteuil) et au nord (porte de la Chapelle) ; prolongement jusque dans Paris (station RER E, Éole-Évangile) du tramway Saint-Denis/Épinay/Villetaneuse (Sdev) au cœur de La Plaine-Saint-Denis ;

— très forte amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux réseaux de transports en commun, la totalité des réseaux de

**L'esplanade du château de Versailles, point de départ de la course en ligne de cyclisme.**









LA PLAINE-SAINT-DENIS  
ET LE NORD-EST  
DE PARIS APRÈS 2012.

Stade de France

Porte de la Chapelle

0 500m



surface (bus et tramway) étant rendus accessibles, ainsi qu'une grande partie des stations de RER et quelques pôles d'échanges avec le métro.

Le second thème est l'attention portée aux deux bois, poumons verts de la capitale, et en premier lieu au bois de Boulogne, destiné à accueillir un des deux noyaux sportifs. Les dispositifs, détaillés dans le chapitre qui lui est consacré, représentent un investissement public de près de 200 M€ et permettent, entre autres, de créer une nouvelle entrée du bois depuis la porte d'Auteuil, de restaurer tout le dispositif hydraulique alphandien (lacs, étangs, rivières, cascades...) et d'ouvrir au public 11 hectares de promenade supplémentaires, gagnés sur des infrastructures ou des concessions fermées au public.

## L'ESSENTIEL EST DE PARTICIPER...

Les grands événements internationaux depuis le XIX<sup>e</sup> siècle ont toujours laissé une empreinte durable sur la capitale. C'est, bien sûr, le cas des expositions universelles et de certaines de leurs grandes constructions « temporaires », jamais démontées : 1889 nous a laissé la tour Eiffel ; 1900, le Petit et le Grand Palais, le pont Alexandre-III et, moins connue et peut-être moins réussie, la passerelle Debilly ; 1937, le palais de Chaillot, qui a remplacé celui du Trocadéro.

Mais Paris a su aussi tirer parti de grands projets avortés, qui ont néanmoins permis l'essor de grandes opérations de développement urbain. Ainsi la mutation du sud-est de la capitale a été rendue possible grâce à la mise en évidence des potentialités de ces sites (notamment ceux des opérations de Bercy et de Paris-Rive gauche) à l'occasion de la candidature (abandonnée en cours de route) de Paris à l'organisation d'une exposition universelle en 1989, puis à celle des jeux Olympiques de 1992 (finalement accueillis à Barcelone). La candidature pour l'Exposition universelle de 1989 avait précisé la forme et les programmes du futur quartier de Bercy, mis en lumière la gare de Tolbiac (qui aujourd'hui accueille la Bibliothèque nationale de France) comme site à urbaniser, et émis l'idée d'une passerelle au-dessus de la Seine pour en relier les deux rives. La candidature pour les jeux Olympiques de 1992 avait, de même, proposé la mise en valeur du site de la Seine, l'implantation sur la gare de Tolbiac d'un grand équipement (c'était le Stade nautique, en face du Palais omnisports de Paris-Bercy [POPB]), l'édification d'un quartier mixte de logements et d'activités (qui est devenu Paris-Rive gauche) et confirmé l'idée de la passerelle (son chantier vient de démarrer, vingt ans après avoir été introduite dans le dossier de candidature de Paris pour les Jeux de 1992).

Ainsi, même abandonnés, les grands projets ont toujours eu un impact sur la capitale : ils sont une occasion exceptionnelle de révéler des terri-



toires méconnus en y amenant un regard différent, à plus grande échelle et avec plus d'ambition ; ils valorisent les lieux qui les reçoivent et leur donnent ensuite une image qui perdure. Il s'agit véritablement de déclencheurs d'histoire, de révélateurs de sites, mais, surtout, d'accélérateurs de projets.

## ... ENCORE FAUT-IL CAPITALISER L'ENTHOUSIASME DE PARIS 2012

Il reste que l'impact sur l'évolution d'une métropole dépend fondamentalement de la volonté partagée par l'ensemble des partenaires concernés (Ville, État, Région, autres collectivités locales associées) de mettre en œuvre — même de façon amoindrie — les grands principes urbains supports de la candidature. Le Sud-Est parisien a fini par connaître un développement positif, mais les investissements publics considérables (deux nouveaux ponts, une passerelle, le réaménagement des quais, la couverture de dix hectares de voie ferrée, une nouvelle ligne de métro — la ligne 14 —, une nouvelle gare de RER — Bibliothèque-Nationale-de-France-François-Mitterrand —, la réalisation de nombreux grands équipements — le POPB, le

ministère des Finances, le parc de Bercy, la Bibliothèque nationale de France, une nouvelle université...) ont demandé des délais très longs (vingt ans pour faire la passerelle entre Bercy et Tolbiac).

À ce titre, les prochains mois seront décisifs pour capitaliser le travail effectué dans le cadre de la candidature de Paris 2012 dans les domaines du développement urbain, des transports, de l'environnement ou de la pratique sportive.

Bien sûr, les Jeux à Paris en 2012, auraient été un formidable accélérateur pour le développement régional et national : 60 000 emplois créés jusqu'en 2012, 42 000 emplois pérennes après, 35 Mds€ de retombées économiques entre 2012 et 2019, 7 millions de touristes supplémentaires par an, 4 millions de pratiquants de sport en plus (étude Boston Consulting Group, juin 2004). Mais cette candidature a surtout été un formidable catalyseur qui a concentré les énergies, les enthousiasmes et les moyens d'étude. Elle a permis d'accélérer les réflexions pour l'aménagement du site des Batignolles. Elle a ouvert de nouvelles perspectives pour la mise en valeur du bois de Boulogne. Elle a aussi mis une fois de plus en lumière l'importance stratégique, pour un développement harmonieux de l'Ile-de-France, du nord-est du cœur de l'agglomération. C'est peut-être là, dans le secteur le plus défavorisé de la région, que se mesurera l'héritage réel de la grande aventure de Paris 2012.

*Cet article a été rédigé par André-Marie Bourlon.*



**Le sud-est de Paris :**  
– page de gauche,  
en 1986, le projet  
de candidature pour  
les J.O. de 1992 ;  
– ci-contre,  
le site aujourd'hui.



## PARIS 2012

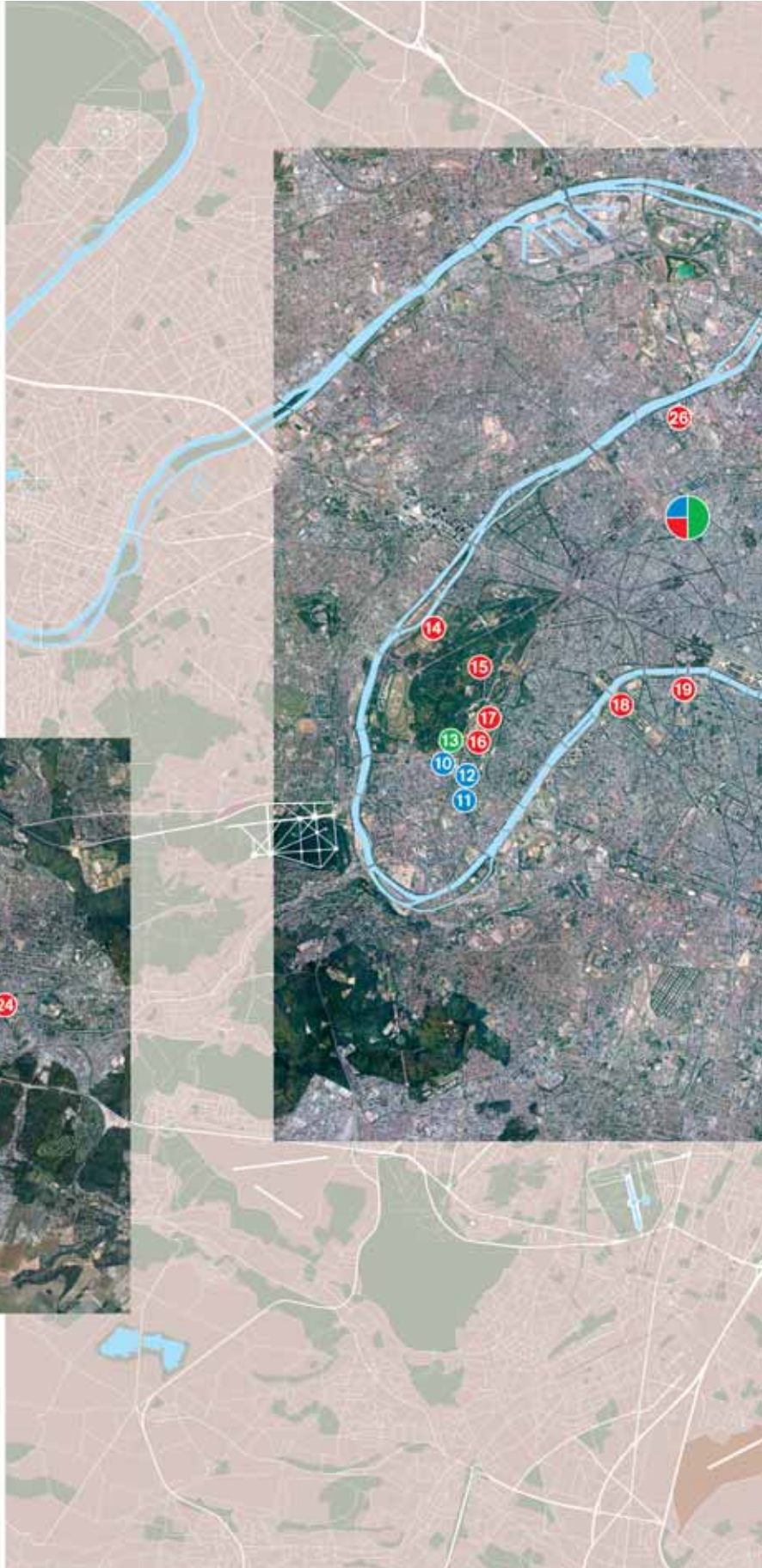
## LOCALISATION DES SITES OLYMPIQUES

## Noyau nord

- |                  |   |  |   |
|------------------|---|--|---|
| Stade de France  | 1 |  | Athlétisme, football, cérémonies                          |
| Centre aquatique | 2 |  | Natation, natation synchronisée, plongeon, water-polo     |
| Superdôme        | 3 |  | Gymnastique artistique, gymnastique rythmique, trampoline |
| Pavillon 1       | 4 |  | Basket-ball   |
| Pavillon 2       | 5 |  | Boxe  |
| Pavillon 3       | 6 |  | Haltérophilie   |
| Pavillon 4       | 7 |  | Tennis de table   |
| Pavillon 5       | 8 |  | Lutte, taekwondo  |
| Pavillon 6       | 9 |  | Handball  |

## Noyau ouest

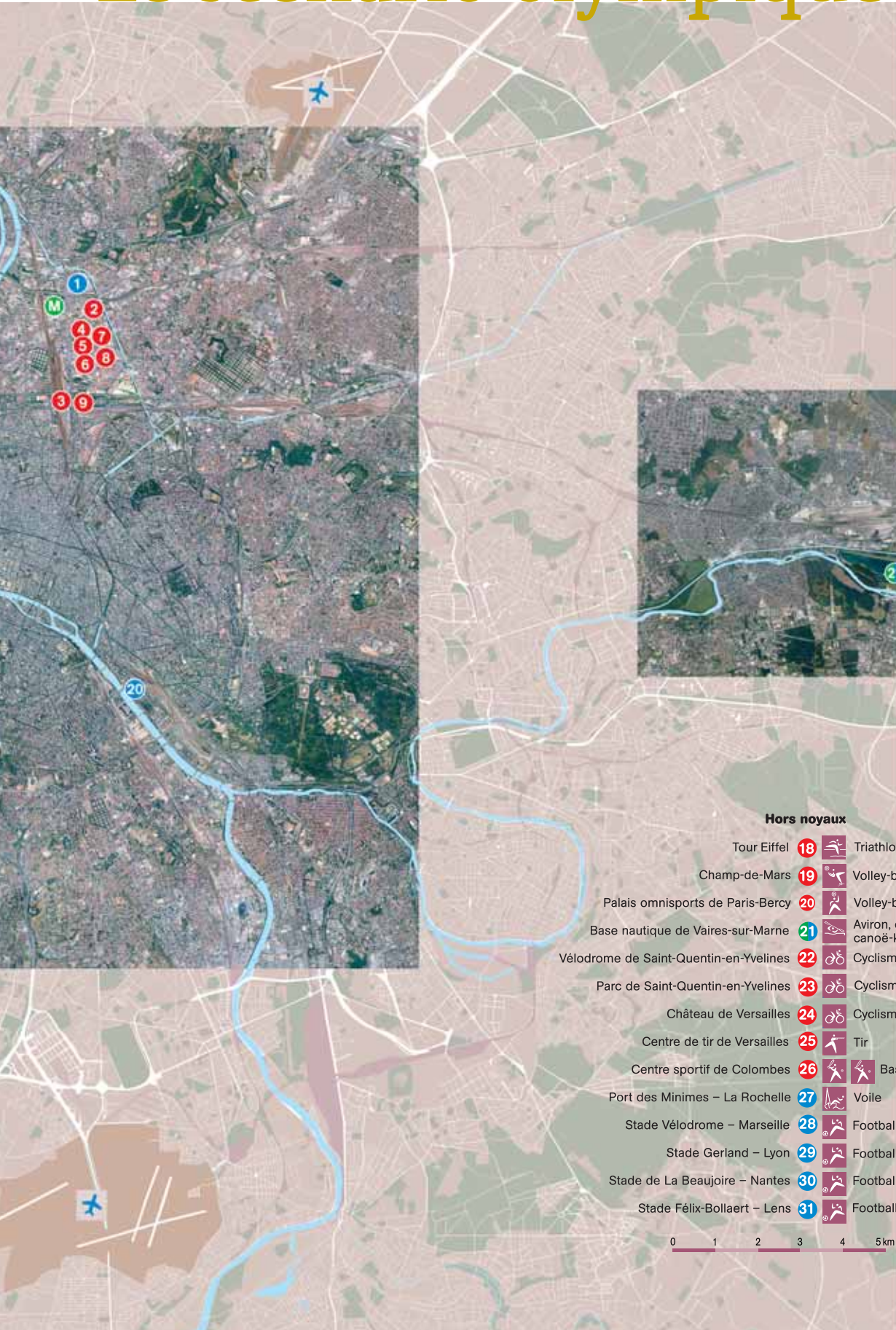
- |                      |    |  |                                      |
|----------------------|----|--|--------------------------------------|
| Stade Roland-Garros  | 10 |  | Tennis                               |
| Parc des Princes     | 11 |  | Football                             |
| Stade Jean-Bouin     | 12 |  | Hockey                               |
| Dôme                 | 13 |  | Judo, badminton                      |
| Longchamp-Bagatelle  | 14 |  | Sports équestres, Pentathlon moderne |
| Croix catelan        | 15 |  | Pentathlon moderne                   |
| Hippodrome d'Auteuil | 16 |  | Tir à l'arc                          |
| Pavillon 7           | 17 |  | Escrime                              |



- |  |  |
|--|--|
|  | Village olympique                        |
|  | Centre international de radio-télévision |
|  | Existant                                 |
|  | Prévu                                    |
|  | Supplémentaire                           |



# Le scénario olympique 2012



## Hors noyaux

- |  |    |  |  |
|--|----|--|--|
| Tour Eiffel                            | 18 |  | Triathlon, marathon, cyclisme (CLM)                        |
| Champ-de-Mars                          | 19 |  | Volley-ball de plage                                       |
| Palais omnisports de Paris-Bercy       | 20 |  | Volley-ball  |
| Base nautique de Vaires-sur-Marne      | 21 |  | Aviron, canoë-kayak (slalom),<br>canoë-kayak (eaux calmes) |
| Vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines | 22 |  | Cyclisme (sur piste)                                       |
| Parc de Saint-Quentin-en-Yvelines      | 23 |  | Cyclisme (VTT / BMX)                                       |
| Château de Versailles                  | 24 |  | Cyclisme (course en ligne)                                 |
| Centre de tir de Versailles            | 25 |  | Tir  |
| Centre sportif de Colombes             | 26 |  | Base-ball, softball  |
| Port des Minimes – La Rochelle         | 27 |  | Voile  |
| Stade Vélodrome – Marseille            | 28 |  | Football   |
| Stade Gerland – Lyon                   | 29 |  | Football   |
| Stade de La Beaujoire – Nantes         | 30 |  | Football   |
| Stade Félix-Bollaert – Lens            | 31 |  | Football   |

0 1 2 3 4 5 km









**AFFIRMER  
UNE NOUVELLE  
DYNAMIQUE  
URBAINE  
AU CŒUR  
DE L'AGGLOMÉ-  
RATION**

# La rencontre des territoires, du Stade de France à la gare du Nord



© Apur

## UN SITE ET SES ENJEUX

De la porte de la Villette à la porte de la Chapelle, la limite entre Paris et La Plaine-Saint-Denis forme un territoire parfois difficile à appréhender, tant les entités qui y cohabitent semblent s'ignorer aux yeux du piéton. En revanche, aux yeux de l'urbaniste, il recèle d'indéniables éléments structurants, tels les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, le parc de la Villette et ses grands équipements publics, ou, à peine plus loin, le Stade de France. Marqué par l'omniprésence des infrastructures routières et ferroviaires, le secteur a longtemps été considéré comme un « arrière », accueillant des fonctions de services de la capitale. S'est ainsi développé un paysage paradoxal, ni complètement industriel ni tout à fait urbain, semblable, jusque dans les années 1960, de part et

d'autre des limites communales de Paris, Saint-Denis et Aubervilliers.

Le boulevard périphérique et les voies ferrées le coupe d'est en ouest. Cette coupure est accentuée par le peu de liaisons entre Paris et La Plaine et encore renforcée par la présence, le long des boulevards Ney et Macdonald, des deux plus longs entrepôts de Paris, les Calberson. Ainsi, les rares ensembles de logements situés le long du boulevard des Maréchaux, la cité Charles-Hermitte construite dans les années 1930 et les trois îlots édifiés dans les années 1990, de l'autre côté de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, sont isolés, mal desservis en transports en commun, loin des commerces et des services de proximité.

Pourtant, au cœur de l'agglomération parisienne, ce secteur de la ceinture de Paris, de la porte de la Chapelle à la porte de la Villette, jouxte

la puissante dynamique de renouvellement urbain de La Plaine-Saint-Denis et bénéficie d'une localisation exceptionnelle, au centre d'infrastructures d'échelle régionale et internationale, à proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle, du boulevard périphérique, de l'autoroute A1, des gares du Nord et de l'Est et leurs TGV.

Ce territoire s'étend, dans Paris, sur plus de 200 hectares qui, pour l'essentiel, appartiennent à des partenaires publics ou parapublics. Mais ce n'est que récemment, dans la mouvance des réflexions et des actions lancées par le syndicat intercommunal La Plaine Renaissance, créé en 1985, que cet arc nord-est a été considéré de manière globale. Et sans doute est-ce à la lumière des études pour la candidature parisienne aux jeux Olympiques de 2008 que s'est concrétisée l'évidence d'une dynamique globale

de développement, qui s'étend des gares du Nord et de l'Est, dans Paris, au secteur en plein essor économique du Stade de France, à Saint-Denis. La candidature aux Olympiades de 2012 a renforcé encore cette évidence, faisant du Nord métropolitain une centralité régionale d'un nouveau type.

## UNE FRACTURE QUI VIENT DE LOIN

La topographie du lieu, ce col entre les collines de Belleville et Montmartre, sensiblement plat, a permis le passage de plusieurs grandes voies d'entrée dans Paris, dont les routes de Flandre et



© Apur



Vue sur les entrepôts Calberson-Macdonald, entre le site Claude-Bernard à gauche et la cité Michelet à droite, qui domine celui de la future gare Éole.

Le Nord-Est et La Plaine-Saint-Denis recouvre un immense territoire en pleine mutation, logé au cœur de l'agglomération et de ses infrastructures.





© Apur

Représentation schématique des principales infrastructures routières, ferroviaires et fluviales et des grands tracés.

#### OCCUPATION DOMINANTE DU BÂTI ET DES PARCELLES

- Logements privés
- Logements sociaux
- Activités tertiaires
- Entrepôts, usines
- Bâtiments à usage commercial
- Équipement d'intérêt local
- Équipements d'intérêt global
- Jardins, squares ouverts au public
- Terrains de sport
- Services urbains, parkings, casernes
- Stations-service, stations de lavage
- Talus d'infrastructure ou espaces verts décoratifs
- Terrains en friche
- Terrains en chantier
- Voies ferrées
- Boulevard périphérique

d'Allemagne, et la rue des Poissonniers. Mais, à partir de 1840, les communes de Montmartre, de la Chapelle, de la Villette et d'Aubervilliers sont découpées par l'édification de l'enceinte de Thiers, qui crée un ouvrage militaire flanqué d'une zone *non aedificandi* sans égard pour les territoires qu'il traverse, ne maintenant le tracé que des principales entrées et sorties de Paris.

Cette coupure entre le Nord et le Sud sera accentuée, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, par l'arrivée du chemin de fer, par le faisceau des voies ferrées du réseau est notamment, implanté parallèlement au mur d'enceinte. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la canalisation de l'Ourcq et le creusement des canaux Saint-Martin et Saint-Denis, bientôt couplés au chemin de fer naissant, favorisent un essor industriel qui profite de ces voies d'acheminement des marchandises et matières premières, particulièrement dans le nord-est de l'actuel 19<sup>e</sup> arrondissement, protégé par l'enceinte de Thiers, mais situé hors octroi jusqu'au début des années 1860. Ces premières industries sont bientôt rejointes par les services urbains les

moins prestigieux qui utilisent le chemin de fer, tels les abattoirs et les pompes funèbres. Au tournant du siècle se trouvent également, ici, gazomètres, dépôt de coke et usine à goudron, qui tirent partie de la proximité du chemin de fer qui dessert les régions minières.

La coupure créée par l'enceinte perdurera au-delà de la disparition de l'ouvrage militaire, programmée à partir de 1919. Elle résulte du doublement de son tracé par une série de programmes étendus et clos, tels que, au nord du boulevard des Maréchaux, l'hôpital Claude-Bernard et la darse des Magasins Généraux de Paris et, au sud, la longue bande d'entrepôts qui longent les voies ferrées.

Jusqu'à la fin des années 1950, ce secteur restera l'un des plus industriels de la capitale. Au début des années 1960, alors que la désindustrialisation parisienne est amorcée, les usines quittent la capitale, pour trouver loin du centre des terrains plus grands pour des installations modernisées. Dans le même temps, le transport routier domine petit à petit le fret ferroviaire et fluvial, que plus rien ne



© Apur

justifie intra-muros. Dès lors, les zones d'entreposage liées à la proximité des voies ferrées et des canaux se transforment ou tombent en désuétude.

À la fin des années 1960, la construction du boulevard périphérique accentue cette fracture entre Paris et les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Alors que le chantier de cette nouvelle autoroute urbaine avance et que s'applique à Paris un nouveau plan d'urbanisme qui projette la rénovation de l'ensemble du croisissant nord, est et sud, et la création d'autoroutes radiales et de rocade à travers la ville, les grands ensembles de logements viennent remplacer les usines qui bordaient la rue d'Aubervilliers et la rive ouest de la rue de Flandre : cité Riquet (1958), cité Michelet (1969), les Orgues de Flandre (1977), les Eiders (1979-1982).

## LES PRÉMISSSES D'UN RENOUVEAU DES TERRITOIRES DU NORD-EST

### DANS PARIS

À partir de 1974, la nouvelle politique urbaine de Paris, qui se concrétise tout d'abord dans le POS de 1977<sup>1</sup>, contribue à changer le destin du nord-est de la ville. Sont alors abandonnés définitivement les radiales autoroutières et, pour ce secteur, « l'axe nord-sud », qui devait pénétrer dans Paris par la porte d'Aubervilliers et rejoindre, par un viaduc construit sur l'emprise SNCF, le nouvel échangeur de la place de Stalingrad, avant d'atteindre la voie express rive droite en empruntant le tracé du canal Saint-Martin. Est également abandonné le projet de transformation de la rue de Flandre en voie rapide. À partir de 1984 et de la définition du plan programme de l'Est parisien<sup>2</sup>, la Ville met en œuvre une série de projets urbains qui prend pour base la grande figure formée par la rue de Flandre, l'avenue Jean-Jaurès, le canal de l'Ourcq et le bassin de la Villette. Dans l'espace de ce trident se trouvent les abattoirs de la Villette, pour lesquels, de concert avec la municipalité parisienne, l'État a déjà entamé un vaste projet de reconversion, autour d'un parc urbain destiné à accueillir une série de grands équipements culturels. Ces projets s'appuient sur une mise en valeur et une requalification importante des espaces publics, notam-



© Documentation Française - Jean-Pierre Verney/DIHP

ment le site des canaux et de la rue de Flandre. Les rives du bassin de la Villette et les quais du canal sont aménagés en promenade, tandis que la rue de Flandre est transformée en avenue urbaine organisée autour d'un large terre-plein central planté. Éventrée durant la période précédente, la rive ouest de cette rue, à l'instar de celles du bassin, est progressivement reconquise au profit de l'habitat. Toutefois, sauf en de rares points tels la porte de la Villette, ces projets ne tentent pas de réduire la coupure formée par la ceinture, ses équipements et ses infrastructures. Il faut attendre encore quelques années pour que Paris, à la fin de la décennie 1980, s'intéresse enfin à son arrière-cour, à ce secteur d'entre-deux, dans lequel depuis un siècle elle repousse logistique, industrie et habitat social.

Au début des années 1980, seules deux opérations d'aménagement touchent le territoire situé à l'ouest de la rue de Flandre. C'est tout d'abord l'opération Cap 18, qui se limite à la création d'une zone d'activité sur le terrain des anciens gazomètres et qui n'a aucune prétention à requalifier ni la porte d'Aubervilliers ni le boulevard Ney. C'est, ensuite, la ZAC Évangile, une opération de création de logements et d'équipements limitée à une partie de l'emprise de la gare de fret SNCF, au nord du quartier de la Chapelle.

Entre la rue de Flandre et les voies ferrées, il n'y a

**Vue aérienne  
des territoires  
du Nord-Est dans l'axe  
de la rue de Flandre,  
en 1985.**

<sup>1</sup> Paris Projet n°13-14, le Paysage de Paris et le POS.

<sup>2</sup> Paris Projet n°27-28, « l'Aménagement de l'est de Paris ».





© Lortie &amp; Schall, EPA Plaine de France

Les mutations  
entre 1955 et 1999

Les mutations  
entre 2000 et 2008

La progressive  
désindustrialisation du  
Nord-Est, dans la seconde  
moitié du XX<sup>e</sup> siècle, fait  
apparaître le décalage  
entre Paris et La Plaine-  
Saint-Denis.

que la petite opération d'aménagement du terrain de l'ancienne usine à cercueils, située au 198 de la rue d'Aubervilliers, pour créer une voie nouvelle, la rue Raymond-Radiguet, qui vient enrichir un réseau très indigent de voies existantes. Mais, à nouveau, la ville opte pour un programme d'hôtel industriel, Métropole 19, et de locaux pour les services municipaux.

### DANS LA PLAINE

Dans les communes voisines de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers ou Pantin, de vastes aires d'entrepôt liées au transport fluvial et ferroviaire, des gares de fret et de triage de la SNCF, et des ensembles d'ateliers et de petites et moyennes industries occupent la plus grande part du territoire situé dans le triangle formé par le canal Saint-Denis à l'est, la Seine à l'ouest et le périphérique au sud. Si, dans Paris, à partir de 1958, la désindustrialisation est forcée par l'obligation d'obtenir une autorisation préfectorale pour toute déclaration de travaux sur ce type de bâtiment, hors de Paris, en revanche, ce phénomène est lent et tendanciel, comme on peut le constater au nord.

C'est le cas à Saint-Denis, aux lieux-dits Cornillon et Landy, où la commune parisienne est propriétaire de 100 hectares affectés à la Compagnie du Gaz de Paris, qu'elle concède à partir de 1946 à Gaz de France, pour « fournir en gaz les habitants de Paris et des communes proches ». Au début des années 1970, le passage du

gaz manufacturé au gaz naturel rend progressivement caduques ces installations, et la question d'une remise au propriétaire, de tout ou partie du domaine, est posée. Dans un premier temps est envisagée la libération de 25 % des emprises gazières, dans la boucle du Cornillon, au sud du canal Saint-Denis, pour y implanter une nouvelle darse et une gare de marchandises. Dès 1976, il apparaît que 75 % des emprises concédées pourraient être récupérées et qu'il serait préférable d'implanter la gare de fret SNCF plus à l'ouest, tout près du faisceau des voies du réseau Nord. Cette solution permet de garder le terrain du Cornillon qui, dans la boucle du canal, bénéficie d'une situation exceptionnelle pour un usage plus remarquable... tel qu'un grand équipement sportif.

La candidature de Paris aux jeux Olympiques de 1992 relance l'idée d'y implanter un grand stade de 90 000 places. Inscrit dans le dossier de candidature, ce projet tombe avec le choix de Barcelone pour ces JO. C'est finalement la Coupe du monde de football de 1998 qui va permettre la réalisation du Grand Stade à son emplacement actuel, sur un terrain offert par la capitale à l'État, après qu'un premier scénario d'implantation à Sénart a été jugé trop éloigné du centre.

Dès le début des années 1980, la reconversion des activités économiques s'amorce dans La Plaine. Au fret fluvial et ferré, se substituent peu à peu à la fois les showrooms de la confection et toutes sortes de locaux d'entrepôt désormais liés au transport routier, de même que les premiers studios d'enregistrement, les salles de réunion d'usages divers et les locaux entreprises qui trouvent là des surfaces vastes, peu chères et facilement accessibles.

C'est dans l'objectif d'accompagner ce phénomène de reconversion économique et sociale qu'est créé, en 1985, le syndicat intercommunal La Plaine Renaissance, associant les villes d'Aubervilliers, de Saint-Denis et de Saint-Ouen. La charte intercommunale pour l'aménagement et le développement de La Plaine-Saint-Denis, approuvée en 1990, se donne des objectifs multiples, qui concernent à la fois l'animation économique et les relations avec les entreprises, la promotion de La Plaine, le suivi et l'évaluation des actions de revitalisation, l'organisation d'assises pour La Plaine, l'animation du pôle de formation, la coordination et l'élaboration du projet urbain. C'est ce projet urbain qui est esquissé pour les assises de La Plaine en 1991 et 1992, et finalement mis au point dans le cadre du GIE (groupement d'intérêt économique) Hippodamos.

Le décalage dans le temps des phénomènes de reconversion des territoires dans et hors Paris est de près de vingt ans. Prendre la mesure de cet intervalle important permet de comprendre pourquoi les reconversions s'opèrent si différemment selon que l'on regarde hors ou dans Paris ; pourquoi, à l'intérieur de Paris, le nord du 19<sup>e</sup> et du 18<sup>e</sup> arrondissement est aujourd'hui occupé par une importante quantité de logements sociaux construits dans les années 1960 et 1970, tandis que l'extérieur l'est par des immeubles de bureaux, des centres commerciaux, des hôtels industriels ou de voyageurs, principalement réalisés après 1990.

## CHANGEMENT D'ÉCHELLE ET DIALOGUE NORD-SUD

Si, jusqu'aux années 1980, les opérations engagées dans le nord de Paris restent souvent isolées les unes des autres (ZAC de l'Évangile, Cap 18...), en revanche, à partir des années 1990 débutent les premières études pensées à l'échelle du cœur de l'agglomération, menées simultanément sur Paris et La Plaine-Saint-Denis. Les projets dessinent désormais les fondements d'une reconversion de grande ampleur, par la mise en place d'un nouveau paysage et d'un réseau d'espaces publics renouvelé. Ces projets cherchent à tisser des liaisons intercommunales dans une vision urbaine partagée, propre à souder les différents territoires. Des interactions évidentes adviennent entre les techniciens, architectes, urbanistes et paysagistes, et les différentes communes, permettant d'envisager une élaboration progressive, mais toujours évolutive, d'un véritable projet territorial.

### LES PROJETS PARISIENS REGARDENT ENFIN VERS LE NORD

Les premières réflexions parisiennes à l'échelle de ce vaste territoire débutent avec l'opération d'aménagement Paris-Villette-Aubervilliers. Dès 1989, les études de la future ZAC englobent l'ensemble des terrains situés entre la rue de Cambrai, au sud du faisceau ferré est, et la limite nord de Paris. Elles intègrent le périphérique et les infrastructures ferroviaires et cherchent les moyens de recréer les liaisons nord-sud que la juxtaposition et la superposition des ouvrages ont peu à peu totalement gommées. Sur ces 90 hectares de

terrain qui jouxtent Aubervilliers et Saint-Denis, Jean-Marie Charpentier, Antoine Grumbach, Alexandre Chemetoff et André Vaxelaire sont consultés sur un projet d'ensemble qui doit mettre Paris au contact des communes voisines. Les grandes orientations d'aménagement de la Ville de Paris répondent aux objectifs de développement économique, de requalification du cadre de vie et



© Apur

d'amélioration du réseau de transports et d'espaces publics. Il s'agit :

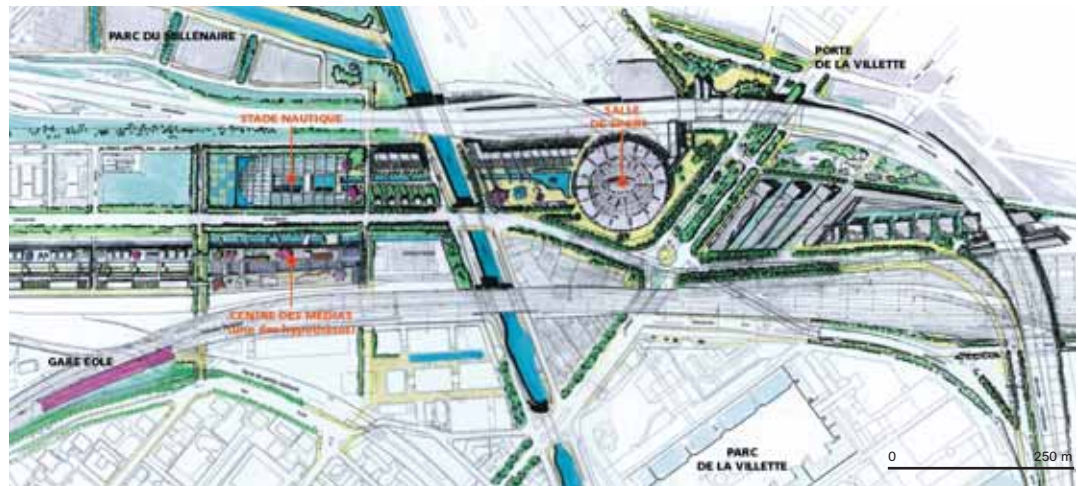
- d'organiser le développement urbain en complétant les réseaux de voirie et en menant une réflexion sur les transports en commun ;
- de réaliser des programmes diversifiés avec une forte proportion d'activités économiques (550 000 m<sup>2</sup> environ), en particulier du secteur du textile avec le Centre international de la mode, complétés par la réalisation d'un minimum de 1500 logements et par des équipements ;
- de recomposer et embellir le paysage urbain aux abords des grandes infrastructures et du canal Saint-Denis, simultanément à la recherche d'une qualité urbaine.

L'opération d'aménagement Paris-Villette-Aubervilliers est ainsi la première tentative de désenclavement vers le nord de ce secteur et de dépassement des limites « historiques » de la ville. C'est le premier projet à poser une trame de nouveaux espaces publics sur le Nord-Est, qui s'ouvre à la fois sur Paris et La Plaine-Saint-Denis en franchissant les infrastructures ferrées et routières. Il instille l'idée d'un grand mail à la porte d'Aubervilliers, d'une agrafe verte entre les trois communes, dont la première phase est réalisée subséquentement. Trois autres propositions de liai-

**Le chantier des bureaux du parc du Millénaire concrétise la dynamique de réurbanisation de l'interface.**



Esquisse d'implantation  
(février 2000)  
des équipements  
olympiques pour  
la candidature de 2008.



© Apur

son nord-sud pour franchir le périphérique et réunir le territoire parisien et celui de La Plaine sont également inscrites dans ce projet. La refonte complète de tout le secteur de la porte de la Villette est étudiée, en prenant l'option fondamentale du redressement du boulevard MacDonald au-dessus du faisceau de voies ferrées.

L'opération est lancée dans la perspective d'une réalisation imminente de la station Évangile du RER Éole. Les constructions se concentrent sur une partie des terrains de l'ex-hôpital Claude-Bernard, situés au sud du boulevard périphérique, et aboutissent à la réalisation de trois îlots de logements sociaux, d'une école et d'un jardin public. L'opération Paris-Villette-Aubervilliers s'arrête après cette première phase de réalisation. Dès lors, les terrains de la Ville de Paris situés au nord du boulevard périphérique et la plus grande partie des terrains de l'hôpital Claude-Bernard reste alors en friche.

### PENDANT CE TEMPS, DANS LA PARTIE SUD DE LA PLAINE...

Le secteur sud de La Plaine, appartenant majoritairement aux Magasins Généraux et contigu avec Paris, fait également l'objet de réflexions spécifiques. En 1996, un groupe de travail intercommunal, créé sous la présidence du maire d'Aubervilliers, décide d'un projet commun au nord du boulevard périphérique. Le projet retenu propose un maillage d'espaces publics pour redévelopper les emprises des grands entrepôts et les terrains industriels désaffectés, aménagés progressivement à l'intérieur du parc d'activités, dans la continuité du réseau de voies nouvelles proposé dans le cœur de La Plaine.

Certains éléments de ce maillage sont réalisés, comme la large avenue paysagère, dite

avenue n°1, tracée d'est en ouest depuis la porte d'Aubervilliers jusqu'à l'avenue du Président-Wilson. Dans le même temps, un important programme de 110 000 m<sup>2</sup> SHON de bureaux, le parc du Millénaire, est lancé sur la partie parisienne d'un terrain appartenant au même propriétaire. La première phase de ce projet est aujourd'hui en cours de réalisation.

### L'OPPORTUNITÉ DE LA CANDIDATURE DE PARIS AUX JO DE 2008

La reprise des études à l'occasion de la candidature de Paris pour les jeux Olympiques de 2008 donne lieu à un nouveau projet établi par la Ville. Il identifie le potentiel de tous les terrains du Nord-Est pour accueillir de grands équipements : une très grande salle à la porte de la Villette réaménagée, un Stade nautique sur le terrain Claude-Bernard en liaison avec le canal, un Village des médias dans l'entrepôt Calberson du boulevard MacDonald restructuré, et la création pour les Jeux de la gare Éole-Évangile. Il identifie l'ensemble du canal Saint-Denis comme un axe intercommunal majeur, ponctué de grands programmes régionaux : Stade nautique dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, village olympique à Aubervilliers, ainsi que des équipements divers jusqu'au Grand Stade. Du côté de La Plaine, le projet Hippodamos est retravaillé par l'architecte Yves Lion afin d'implanter le village olympique le long de la rue des Fillettes et du futur tramway Éole - Saint-Denis, sur les derniers grands terrains industriels. Le projet reprend l'idée du prolongement de cette rue depuis La Plaine jusqu'au boulevard des Maréchaux. Ce projet souligne ainsi la dimension territoriale de l'événement, en autant de pistes qui prolongent les réflexions et réalisations mises en œuvre pour la Coupe du monde de football de 1998,





© Apur

Esquisse d'implantation (février 2003) des équipements olympiques pour la candidature de 2012. La grande salle implantée porte de la Villette dans l'esquisse pour les Olympiades de 2008, évolue en un Superdôme, localisé porte de la Chapelle. Ce glissement réoriente les réflexions sur l'ensemble du secteur nord-est.

dans la suite de la localisation du Grand Stade, de l'ouverture des nouvelles gares RER B et D et de la couverture de l'autoroute A1.

## AUJOURD'HUI, UN PROJET POUR RÉUNIR LES TERRITOIRES...

Fin 2002, la Ville lance quatre marchés de définition simultanés sur le secteur Paris Nord-Est, pilotés par la Direction de l'urbanisme, au terme desquels l'équipe d'architectes Dusapin & Leclercq, associée à l'équipe de paysagistes TER, est retenue pour assister les services de la Ville et la SEMAVIP dans la coordination des aménagements de tout ce secteur.

### UN PROJET GLOBAL DE LA CHAPELLE À LA VILLETTE

Le projet urbain de l'équipe Dusapin & Leclercq - Ter, prend appui sur les réseaux qui façonnent aujourd'hui l'identité du Nord-est : le boulevard Périphérique, les voies ferrées du faisceau Nord et celles du faisceau Est, tous dotés d'une image négative, que les concepteurs s'attachent à inverser pour mieux les lier à la ville qu'ils traversent. D'est en ouest, ils proposent d'aménager les franges du Périphérique et des voies ferrées, pour rendre une qualité urbaine à ces espaces délaissés.

Le boulevard périphérique est traité comme un paysage particulier de premier plan. Sa présence est à la fois affirmée et atténuée par l'aménagement d'une « forêt linéaire », un parcours boisé développé le long de ses rives. L'emprise végétale

est densifiée en remaniant les talus et les délaissés, pour créer un « sous-bois » qui complète la végétation d'arbres à haute tige existante. L'infrastructure est ainsi requalifiée et l'effet de coupure grandement réduit. Les portes sont repensées comme des « lieux d'équivalence » entre Paris et les communes voisines. Les continuités, grâce à des grands mails plantés comme à la porte d'Aubervilliers, ou par des bâtiments comme à la porte de la Villette, sont renforcées et magnifiées.

Les boulevards de Maréchaux deviennent de véritables « boulevards urbains », grâce à l'implantation du tramway qui permettra de les redessiner entièrement et de supprimer les passages dénivelés qui accentuent leur caractère routier. Deux nouvelles liaisons vers la Plaine Saint-Denis, l'une dans le prolongement de la rue des Fillettes et l'autre par un « pont habité », en face du terrain Claude Bernard, entre la gare Évangile et le futur centre commercial d'Aubervilliers, viennent créer des liens longtemps attendus. Enfin, pour relier la porte de la Chapelle au canal Saint-Denis, une « promenade verte » est proposée au-dessus de la voie de raccordement des faisceaux Nord et Est, en toiture des entrepôts de fret.

### UNE STRATÉGIE POUR GÉRER LE TEMPS ET LE TERRITOIRE

Des terrains de la porte de la Chapelle à ceux de la porte de la Villette, le choix de la mixité des fonctions affirme trois vocations différentes pour chacun des grands secteurs d'aménagement : celle d'une ville de services à la porte de la Chapelle, d'une centralité urbaine faite de logements et commerces autour de la porte d'Aubervilliers et de sa gare RER et, enfin, une dominante d'activités tertiaires à la porte de la Villette en raison de nombreuses infrastructures.

Vue perspective de la promenade en toiture de l'entrepôt Macdonald restructuré, qui participe du travail d'intégration des réseaux le long des voies de la gare de l'Est.

Plan-masse d'aménagement de Paris Nord-Est dans sa dernière version, actualisée en juin 2005.

© Dusapin & Leclercq - Ter

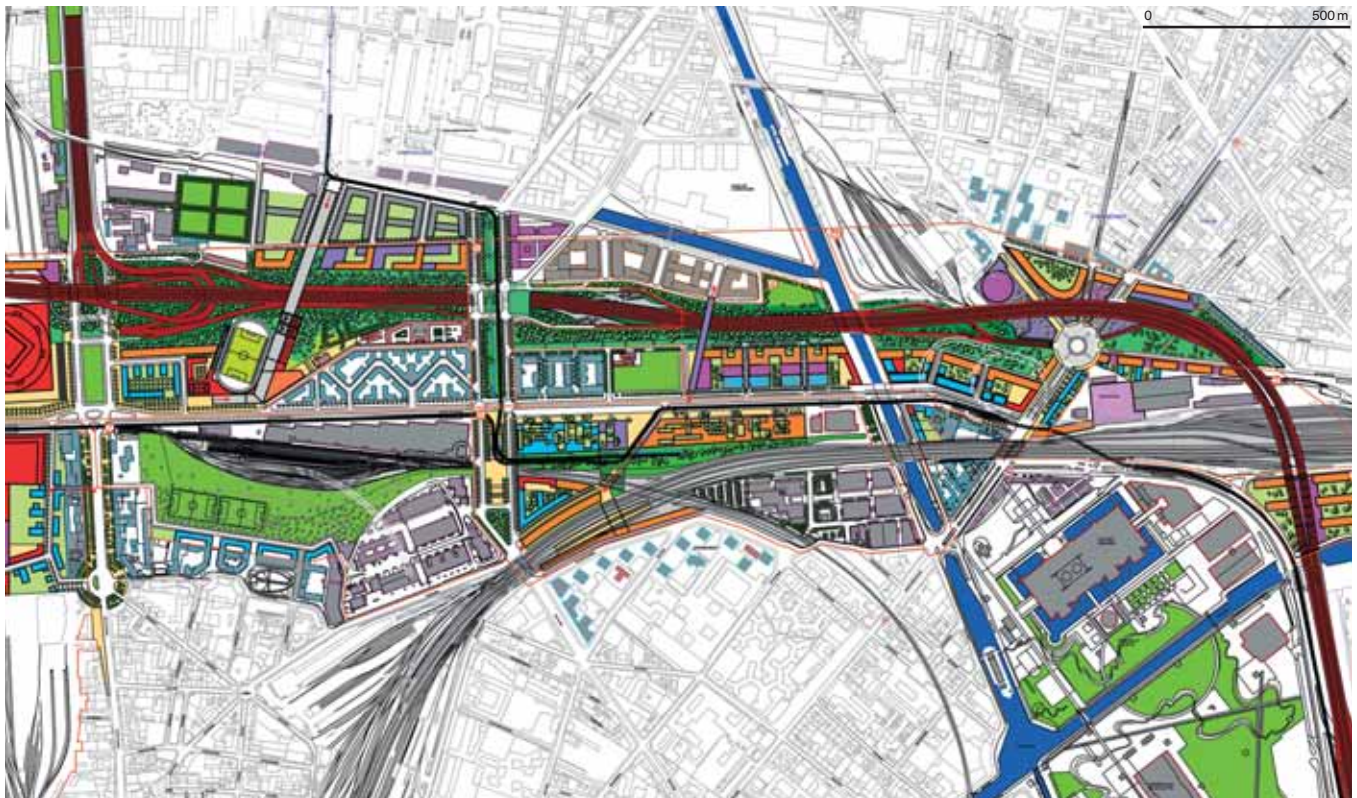


Le programme proposé est de densité modérée, eu égard à l'importance du périmètre modéré, soit entre 900 000 et 1 million de m<sup>2</sup>, dont un tiers de logements.

Portant une attention particulière à son adaptabilité dans le temps, le projet permet une mise en œuvre progressive des opérations d'aménagement. Il tient compte d'une capacité d'investissement public mesurée et d'un contexte économique et foncier encore incertain. Par exemple, le jardin éphémère, qui occupe dans un premier temps le sol de la gare Chapelle-Charbon, est aménagé ensuite sur le toit des entrepôts avec le développement de la logistique sur ce secteur. La reconversion des entrepôts Calberson Macdonald en « étagères urbaines », selon un concept de bâtiments composites, permet de mixer différents programmes, comme une cité de la Mode ou des logements étudiants, selon une mutation progressive des activités en place.

### UNE DESSERTE EN TRANSPORTS AMÉLIORÉE À L'HORIZON 2015

La gare RER est un élément clé de cette réurbanisation. Elle permet de désenclaver la place des logements autour de la porte d'Aubervilliers et d'ouvrir ce secteur à d'autres activités. Le principe de desserte du territoire par deux nouveaux tramways est également dessiné : le tramway des



© Dusapin & Leclercq - Ter



Maréchaux Est connectera la porte de la Chapelle à l'Est francilien ; la réalisation du dernier tronçon du tramway Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse reliera le Stade de France à la porte d'Aubervilliers, en empruntant l'axe de circulation douce de la rue des Fillettes. L'ensemble convergera vers la future gare Éole-Évangile, pour former un pôle intermodal de transports en commun.

Ces nouvelles infrastructures sont indispensables pour relier des ensembles de logements aujourd'hui isolés parmi les grandes emprises d'activités et pour en bâtir de nouveaux. Elles se révèlent également indissociables des développements économiques projetés.

## LES JEUX DE 2012, UN FORMIDABLE ACCÉLÉRATEUR

Dans le même temps, la candidature parisienne pour accueillir les jeux Olympiques d'été de 2012 met en place une stratégie de développement qui associe, dans un même projet d'échelle territoriale, les communes de Saint-Denis, d'Aubervilliers et de Paris, dans le sillon des stratégies déjà bien établies de part et d'autre du périphérique. Les grandes options du projet olympique proposées par l'Apur en février 2003, sont en partie intégrées dans le projet d'aménagement conduit par l'équipe Dusapin & Leclercq, lauréate de la consultation Paris Nord-Est. À la suite de la désignation de Londres par le CIO, il importe désormais d'évaluer l'opportunité des grandes options urbaines et programmatiques retenues dans le cadre du dossier de candidature des jeux Olympiques, sans perdre de vue que la reconfiguration complète de la porte de la Chapelle et l'installation d'une grande salle de 25 000 places faisaient de cette porte le centre de gravité d'un nouveau projet, à la fois olympique et urbain. De même pour les grandes infrastructures de transport, qui restent parmi les éléments moteurs indispensables au développement économique et urbain du Nord-Est : la gare Éole-Évangile et le tramway des Maréchaux.

Indépendamment des remises en question induites par le rejet de la candidature parisienne, la première phase d'aménagement prévoit la construction d'un programme mixte sur le terrain municipal Claude-Bernard, d'un hôtel sur la porte de la Villette, le réaménagement des berges du canal Saint-Denis, du mail de la porte d'Aubervilliers et du boulevard des Maréchaux.

Sur l'emprise restante de l'ancien hôpital, l'opération de la ZAC Claude-Bernard doit

permettre la constitution d'un tissu mixte et le prolongement de la trame d'espace public entre les boulevards des maréchaux et le périphérique.

La proposition insiste sur le désenclavement du secteur par la création d'une passerelle franchissant ce dernier. Elle forme une liaison efficace entre Paris et La Plaine-Saint-Denis, plaçant le centre commercial d'Aubervilliers à 500 mètres du futur pôle de transports de la gare Éole et de ses

© Dusapin & Leclercq - Ter



commerces, une continuité programmatique encore ponctuée par le pôle de loisirs réalisé sur Claude-Bernard.

L'opération permet la réalisation de la première longue section de forêt linéaire sur le Nord-Est parisien, et engage le réaménagement des berges du canal, entre l'avenue de la Porte-de-la-Villette et la limite parisienne. L'espace du canal est enrichi dans son épaisseur par de nouvelles accroches « urbaines » : la réserve naturelle et les élargissements d'espaces publics de part et d'autre se conçoivent en cohérence avec l'aménagement des berges.

Le programme prévoit la construction de 93 000 m<sup>2</sup>, dont un tiers de logements. Aux deux extrémités, le pôle de loisirs ouvert sur un parvis ou l'école sur le canal fonctionnent comme deux ponctuations architecturales. Au nord, le rythme des différents plots de bureaux permet une protection contre les nuisances sonores, tout en rompant l'effet de barre le long du boulevard périphérique. La création de la ZAC a été approuvée par le Conseil de Paris en mai 2005, et les premières réalisations devraient voir le jour dès 2009.

Perspective sur le pôle  
de loisirs de la ZAC  
Claude Bernard et  
la future liaison vers  
La Plaine-Saint-Denis



## ...ET REVITALISER EN PROFONDEUR DES QUARTIERS LONGTEMPS DÉLAISSÉS

Les projets en cours sur les terrains proches des boulevards des Maréchaux et du périphérique, pour résorber les coupures qui morcellent ce territoire et isolent durablement Paris de ses voisins, ont tout leur sens avec, en complément, la revitalisation des quartiers intérieurs, au sud, en bordure des voies ferrées des réseaux nord et est, depuis la

rue des Poissonniers, à l'ouest, jusqu'à l'avenue de Flandre, à l'est. Cet effort de renouvellement s'appuie sur des réflexions parfois anciennes, mais c'est la concomitance de ces actions qui signe la promesse d'un renouveau pour ces quartiers du Nord parisien.

Ainsi, toute une série d'opérations, grandes et petites, au programme unique ou complexe, pour peu qu'on les lise comme autant de parties d'un projet d'ensemble, vont rétablir une réelle continuité des tracés et des parcours, depuis le Stade de France jusqu'aux Grands Boulevards, là où il n'y a aujourd'hui que coupures et isolement. Elles vont durablement requalifier ces territoires de franges ferroviaires et ces quartiers d'habitat dégradé et populaire, en apportant de nouveaux équipe-

### PARIS NORD-EST ÉTAT DES RÉFLEXIONS

-  Périmètre de consultation d'urbanisme
-  Terrains à aménager
-  Développement du fret ferroviaire
-  Projet ou création d'espaces verts
-  Projet ou création d'équipements publics
-  Renforcement de la desserte en transports en commun
-  Création d'un pôle intermodal de transports en commun
-  Réaménagement d'espaces publics, voies nouvelles
-  Requalification des portes de Paris
-  Couverture potentielle du bd. périphérique
-  Opération de «Politique de la ville»
-  Mise en valeur et utilisation des voies d'eau

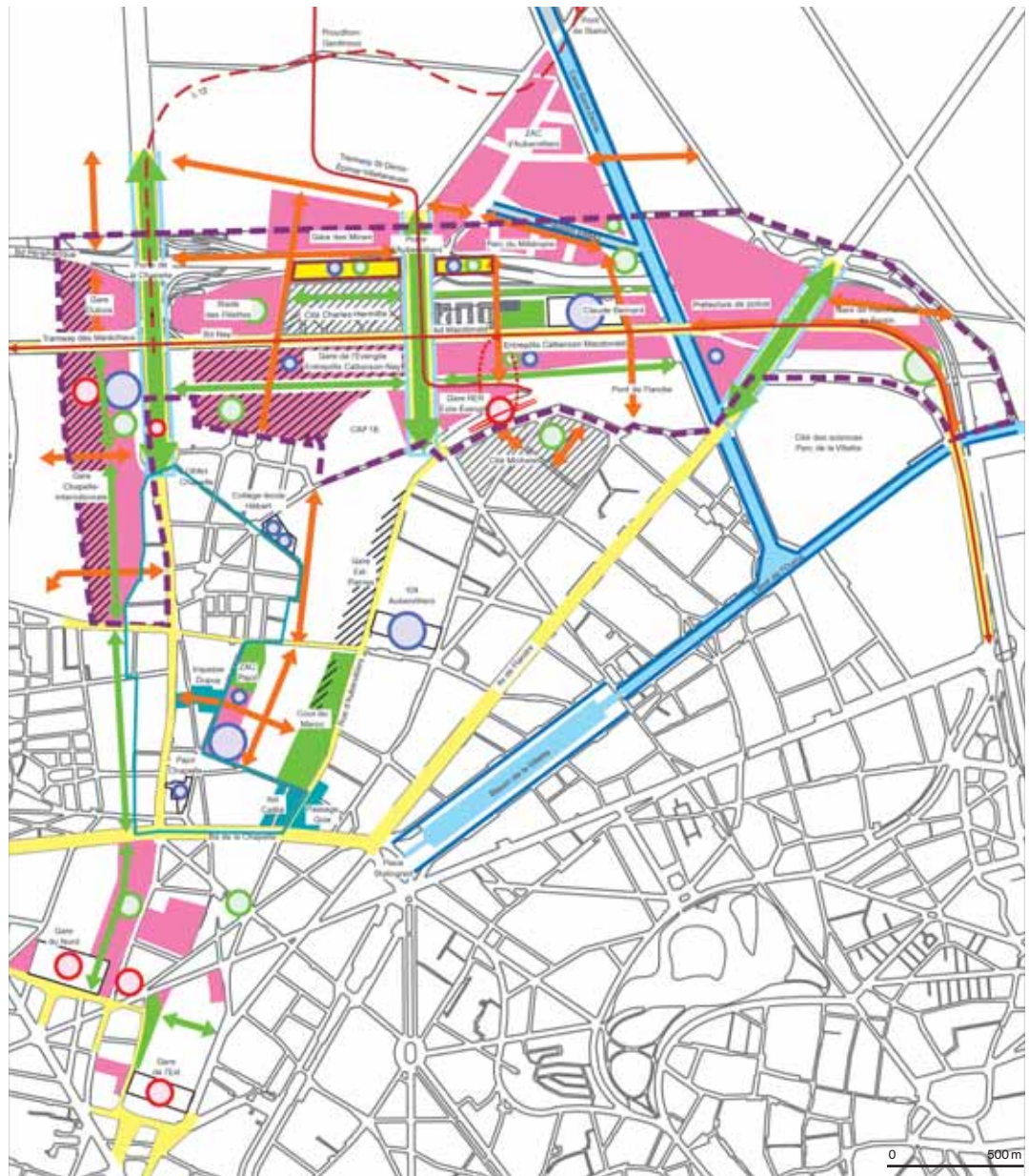


Schéma d'objectifs  
du Nord-Est parisien,  
octobre 2002

ments, de nouveaux espaces publics et une plus grande mixité de fonctions.

Ce chapelet d'opérations s'étend, d'ouest en est, sur un vaste territoire parisien qui va de la porte de la Chapelle et même de Clignancourt (voir l'article p. 68), jusqu'à la cité Michelet, et comprend, du sud au nord, les gares du Nord et de l'Est (voir l'article p. 78), le passage Goix (à l'angle de la rue Aubervilliers et du boulevard de la Villette), le 104, rue d'Aubervilliers (voir la fiche technique p. 45), la remise en valeur de l'îlot Caillé, la ZAC Pajol et la cour du Maroc (voir la fiche technique p. 49).

## LA CHAPELLE AU CŒUR DU NOUVEAU DISPOSITIF URBAIN

Les réflexions menées depuis quinze ans ont progressivement mis en évidence l'intérêt d'étendre le territoire d'étude et d'action jusqu'aux portes de la Chapelle et de Clignancourt, pour souder, grâce aux terrains de la couronne, Paris à ses voisins. Depuis 2002, les études ont montré la possibilité d'implanter une grande salle de spectacle à proximité immédiate de la porte de la Chapelle. Là où il y a aujourd'hui un nœud inextricable de rails, de routes et d'emprises logistiques, cet équipement public majeur permettrait de faire le lien entre les segments ouest et est de la ceinture nord et, le long de l'ancien axe royal retrouvé, entre Saint-Denis et l'île de la Cité.

## REQUALIFIER LE PARIS POPULAIRE DU NORD-EST

Les projets qui se développent le long du faisceau ferré de l'Est, du côté du 18<sup>e</sup> arrondissement comme du 19<sup>e</sup>, et s'égrènent le long de la rue Pajol, à l'ouest, et de la rue d'Aubervilliers, à l'est, peuvent sembler parfois plus modestes que le grand projet de renouvellement urbain des terrains de la couronne. Pourtant, conçus comme complémentaires les uns des autres, ils constituent une armature forte de requalification de territoires longtemps malmenés.

La réalité sociale de ces tissus urbains est difficile. Caractérisée depuis le XIX<sup>e</sup> siècle par des activités industrielles et artisanales mêlées de petits immeubles d'habitat ouvrier, dont les plus mal bâtis sont devenus vétustes et insalubres, la partie du 19<sup>e</sup> arrondissement accueille, par exemple, depuis les années 1960, la plus grande concentration de logements sociaux de Paris. Dans le Nord-Est, les couches sociales se mélangent peu, la population est plus pauvre, plus jeune et plus au chômage qu'au sud et à l'ouest de Paris. Dans ce secteur parmi les plus denses de la capitale, avec

plus de 400 habitants à l'hectare<sup>4</sup> (contre 240 en moyenne pour Paris), se concentrent plus de difficultés, plus de problèmes, dans un environnement urbain qui a peu bougé depuis vingt ans.

Alors que l'ensemble de Paris a connu une baisse démographique entre les recensements de 1990 et de 1999, le Nord-Est a bénéficié d'une croissance de la population (plus de 6 %, côté 19<sup>e</sup>, et plus de 10 %, côté 18<sup>e</sup>). La plus grande partie de ces habitants vit dans un logement social, soit 55 % dans la portion du 19<sup>e</sup> arrondissement et 41 % côté 18<sup>e</sup><sup>5</sup>, avec une proportion de grands logements qui varie de 30 % (19<sup>e</sup>) à 20 % (18<sup>e</sup>) et, en conséquence, de grandes familles<sup>6</sup>. De ce fait, les jeunes y sont également plus présents, soit plus d'un quart de la population totale, alors que les personnes âgées représentent un peu moins de 15 % (contre près de 20 % en moyenne à Paris).

Ce secteur reste très populaire. Les ouvriers et les employés représentent 52 % de la population côté 19<sup>e</sup> et 56 % côté 18<sup>e</sup>, alors que la moyenne parisienne est de 26 %. Près de 18 % des actifs du Nord-Est sont au chômage (12 % à Paris), un chômage qui touche en particulier les jeunes<sup>7</sup>. Un quart des personnes vit dans un foyer à bas revenus, soit plus du double de la moyenne parisienne.

Si le profil socio-économique des quartiers est et ouest du Nord-Est est similaire, en revanche, la répartition des destinations y est fortement contrastée. Isolé de ses voisins par les emprises du chemin de fer, le quartier de la Chapelle s'organise le long des rues Marx-Dormoy et de la Chapelle, un tracé ancien ponctué de nombreux commerces et équipements de proximité. Cette sorte d'insularité explique en partie le caractère particulier de l'activité économique : alors que les fonctions urbaines de proximité se mêlent à l'habitat (services, petits commerces, marché de l'Olive), les activités économiques métropolitaines plus récentes, issues de la revalorisation des dépendances ferroviaires, lui tournent parfois le dos. Ces dernières offrent la majeure partie des emplois recensés dans le quartier. Réalisés dans les années 1980, Cap 18, les entrepôts Calberson-Ney ou même Chapelle-Internationale, participent davantage de l'échelle des grandes infrastructures que de celle du quartier.

De son côté, l'ouest du 19<sup>e</sup> arrondissement est marqué par la présence massive de logements et accueille une activité économique très restreinte. L'immobilisme économique y est excessif : l'emploi y stagne, alors qu'il progresse dans le reste de l'arrondissement, même si quelques grandes entreprises<sup>8</sup> et administrations publiques y sont

<sup>4</sup> Cette densité résulte de la présence importante d'immeubles d'habitation de grande hauteur et de barres (Orgues de Flandres, cité Michelet...) et du peu d'espaces non bâtis.

<sup>5</sup> La part des logements sociaux est en moyenne de 30% dans les quartiers politique de la ville.

<sup>6</sup> 11% de ménages comptent 5 personnes ou plus du côté du 19<sup>e</sup> arrondissement, pour 9% du côté du 18<sup>e</sup> arrondissement, alors que la proportion dans Paris n'est que de 4%.

<sup>7</sup> Respectivement 27% (18<sup>e</sup>) et 37% (19<sup>e</sup>) des 15-19 ans sont au chômage contre 23% à Paris, tandis que 22% (18<sup>e</sup>) et 29% (19<sup>e</sup>) des 20-24 ans le sont, contre 15,5% à Paris.

<sup>8</sup> Le Crédit du Nord (plus de 600 emplois) rue Curial, Xerox Business Centre (plus de 400 emplois) rue d'Aubervilliers, et la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, rue de Flandre.





© Céleste &amp; Blanc architectes

**Vue de la maquette du projet de restructuration de la cité Michelet, 2004.**

implantées depuis longtemps. Seules la reconversion en bureaux des EMGP<sup>9</sup> du pont de Flandre et la création de l'hôtel industriel Métropole 19 ont inversé la tendance depuis une quinzaine d'années. Pour toutes ces raisons, ce secteur est devenu un « Quartier politique de la ville » dès 1997. En 2001, le dispositif de requalification a été complété par la création d'un secteur de GPRU<sup>10</sup> sur la cité Michelet, vaste ensemble de logements sociaux accolé au faisceau ferré au nord du quartier.

**Le projet du Nord-Est et la gare Éole, une chance pour la cité Michelet**

La cité Michelet est le premier grand ensemble de logements sociaux construit dans ce secteur. En 1969, seize tours de dix-huit étages et une barre de huit étages sortent de terre sur le terrain de l'ancienne usine à goudron et le dépôt de coke situés face aux gazomètres et au faisceau ferré de l'Est. Avec ses 1 789 grands logements, clairs, équipés de W-C, de salle de bains et de cuisine moderne, à une époque où un tiers des logements parisiens ne disposent encore d'aucun confort, elle représente un progrès certain et illustre à merveille les conceptions urbaines des années 1960-1970.

En 1975, elle accueille une population nombreuse : 5 945 habitants, de grandes familles et une grande majorité d'ouvriers et d'employés. En 1999, il n'y a plus que 4 563 habitants. La population a vieilli, la part des personnes âgées a triplé, et les jeunes de moins de 20 ans ne sont plus que 25 %. Le chômage a considérablement augmenté,

passant de moins de 4 % en 1975 à plus de 20 % en 1999. Les espaces se sont peu à peu dégradés, les jardins, non clos et très peu utilisés par les habitants, étant difficiles d'entretien. La conception même des équipements scolaires est obsolète. Leur très grande proximité des tours de logements crée des nuisances réciproques de plus en plus ressenties comme des dangers.

Le projet actuel a pour objectif principal d'intégrer la cité dans la ville, d'y créer de vraies rues, des jardins, certains publics, d'autres privés ou communautaires, à la place des voies de desserte intérieures et des espaces verts. Il prévoit d'améliorer la manière dont les habitants rentrent chez eux, en repensant les parcours entre les rues et les halls d'immeubles, d'implanter de nouveaux commerces et des locaux d'activité en rez-de-chaussée. Il s'agit également de moderniser ou de reconstruire les équipements publics. À moyen terme, il est possible d'introduire de nouveaux programmes sur ce site, bureaux et activités, afin de le transformer durablement en un vrai quartier. De ce point de vue, l'arrivée de la gare Éole-Évangile, face à la cité, ainsi que le développement du projet Nord-Est dans son ensemble devraient considérablement modifier et rendre attractif ce lieu aujourd'hui excentré.

**Renouveau des territoires entre les Maréchaux et les Fermiers Généraux**

Mais le projet pour la cité Michelet ne peut, à lui seul, renverser l'image négative de ce secteur, le désenclaver et le valoriser. Or l'enjeu est de taille, car il ne serait pas admissible, au moment où Paris développe, aux abords immédiats de ce territoire, de grands projets urbains, que celui-ci soit laissé pour compte, hors du renouveau qui se profile. Dès à présent, plusieurs projets vont concourir, à très court terme, à sa requalification. Ce sont essentiellement des projets de reconquête d'espaces et de lieux en déshérence, en bordure des voies ferrées, mais aussi des projets de réhabilitation de quartiers très dégradés et de résorption d'habitat insalubre.

Entre les boulevards des Maréchaux, au nord, et ceux des Fermiers Généraux, au sud, plusieurs lieux sont en projet, en préfiguration ou déjà en travaux. Il s'agit tout d'abord de la réutilisation et du renouveau d'un vaste ensemble de halles métalliques et de bâtiments de pierres situés au 104, rue d'Aubervilliers, propriété de la Ville, inscrit à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques pour la qualité de son architecture industrielle de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>9</sup> EMGP/ Entrepôts et Magasins Généraux de Paris.

<sup>10</sup> GPRU : grand projet de renouvellement urbain.





Plan-masse  
de la ZAC Pajol, 2005.

Ce qui fut le siège des pompes funèbres municipales jusqu'à la fin des années 1990 va être reconverti par la Direction de la culture de la Ville de Paris en lieu de production artistique (cf. fiche page 45). Il est programmé pour ouvrir ses portes en 2007. Il devrait aider à rompre l'isolement du quartier en y amenant des événements et des usagers inscrits dans une dynamique métropolitaine, voire nationale ou internationale. Mais un tel programme d'échelle globale ne saurait compenser les indispensables équipements de proximité.

Les terrains libérés par la SNCF, en bordure du faisceau ferré de l'Est, vont opportunément permettre de créer dans ces lieux déshérités les grands équipements capables de les requalifier durablement. Ainsi, le long de la rue d'Aubervilliers, une vaste portion du territoire ferroviaire, cachée derrière un long mur de pierres, avait été, dans les années 1990, libérée des installations logistiques et des ateliers qui l'occupaient, pour accueillir les installations de chantier nécessaires aux travaux de la construction du souterrain de la ligne Éole. Libéré de sa fonction ferroviaire, elle a été vendue à la Ville de Paris. Simultanément, du côté du 18<sup>e</sup> arrondissement, le long de la rue Pajol, une autre emprise SNCF occupée par une grande halle (dite halle Pajol) et un bâtiment des Messageries et Douanes a été désaffectée. Ces deux vastes terrains ont permis de développer deux projets complémentaires : à l'est, cour du Maroc, un vaste jardin face à la rue d'Aubervilliers (voir fiche p. 45), déjà en chantier, ouvrira en 2006 ; à l'ouest, le long de la rue Pajol, entre les rues du Département et Riquet, dans ce qui s'appelle la ZAC Pajol, un IUT, un collège, une auberge de jeunesse, une bibliothèque, un gymnase, des petits jardins et des promenades, ainsi que des locaux d'activité sont programmés. Afin de relier ces deux ensembles, une passerelle piétonne a été imaginée pour

permettre, à terme, un passage plus aisé et convivial entre les deux arrondissements, créant ainsi un accès plus direct au jardin de la cour du Maroc.

C'est bien ce chapelet de projets ponctuels qui, ensemble, fondent le renouveau de ces quartiers populaires longtemps marginalisés. Mais c'est aussi les transformations des abords des gares du Nord et de l'Est qui devraient y participer.

Ainsi, dans et hors Paris, la dynamique économique produit un renouvellement urbain dont les effets sont de plus en plus visibles, qu'il s'agisse, au sud, du nouveau pôle de transports des gares du Nord et de l'Est ou, tout au nord, des grands complexes tertiaires aux abords immédiats du Stade de France. Entre les deux, c'est toute une série de projets, engagés par les communes mais aussi par les acteurs économiques, qui, s'articulant et dialoguant de plus en plus les uns avec les autres vont contribuer, chacun à leur façon, au renouveau de cet immense territoire du nord de l'agglomération métropolitaine.

*Cet article a été rédigé par Florence Hanappe et Pierre Micheloni.*

# PARIS NORD-EST

## MARCHÉS DE DÉFINITION SIMULTANÉS

octobre 2002 - juillet 2003

Le secteur d'aménagement dit de « Paris Nord-Est » a fait l'objet d'une consultation d'urbanisme ouverte à l'échelle européenne, organisée par la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris avec l'aide de la Semavip sous la forme de marchés de définition. Lancée en octobre 2002, cette démarche s'est achevée en juillet de l'année suivante. Elle devait enrichir les réflexions sur l'évolution du Nord-Est parisien, en relation avec la mutation de La Plaine-Saint-Denis, et élargir jusqu'à la porte de la Chapelle, le périmètre de réflexion de Paris-Villette-Aubervilliers.

### LES OBJECTIFS DE LA VILLE DE PARIS

Les trois grands objectifs de la Ville de Paris, fixés dans le cadre de la première phase de consultation du Nord-Est, ont largement renouvelé le regard porté par les études menées pour Paris-Villette-Aubervilliers.

L'émergence d'un pôle d'activités économiques apparaissait comme un premier objectif. Il s'agissait d'associer activités, immeubles tertiaires, commerces, fret ferroviaire et services urbains pour créer un nombre important d'emplois nouveaux en faveur, notamment, des habitants de ces quartiers défavorisés.

Le deuxième objectif visait l'amélioration du cadre de vie des quartiers nord par la requalification des espaces publics et des grandes infrastructures, ainsi que par la gestion des déplacements et la réalisation d'équipements de proximité. L'évocation de doter le Nord-Est d'un ou de plusieurs grands équipements structurants n'était pas explicite, mais faisait appel à l'imagination des concepteurs pour suggérer de nouveaux programmes. La perspective des Jeux de 2012 ne faisait alors pas partie intégrante du cahier des charges du Nord-Est.

Enfin, il était demandé de travailler à l'ouverture du site sur Paris et son agglomération par l'amélioration de la desserte en transports en commun et par la création de nouveaux espaces publics de liaison.

À l'issue de la première phase, ces objectifs étaient complétés par des orientations explicitant la notion de quartier, à partir de vocations territoriales dominantes. Le but était de constituer des quartiers dotés de commerces et de services, mais aussi de veiller au renouvellement

identitaire de cette partie de Paris, afin d'en améliorer l'attractivité. Cet objectif s'inscrit dans le souci de renforcer la mixité à l'échelle d'un grand territoire, tant en termes de peuplement que de programmation urbaine, mais aussi de rendre compatibles les différentes fonctions au sein des sous-secteurs d'aménagement.

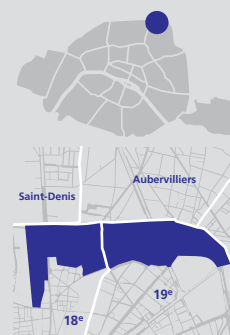
Les orientations économiques souhaitées étaient déclinées par « pôles à vocation dominante » : économique pour les portes de la Villette et de la Chapelle (la Chapelle était principalement pressentie pour l'accueil des zones de logistique et de fret), plus mixte sur la porte d'Aubervilliers, autour de la future gare Éole-Évangile.

Enfin, le phasage des opérations devait faire l'objet d'une attention particulière, afin de permettre la réalisation d'opérations sur des emprises rapidement mutables (Claude-Bernard, quai de la Charente, porte de la Villette, Haie-Coq) et de proposer des actions à court terme de requalification du cadre de vie. La programmation des projets devait être suffisamment souple, de manière à s'adapter aux inévitables évolutions futures, en intégrant un principe de réversibilité programmatique.

Cette consultation a réuni quatre équipes, composées des agences et bureaux d'études suivants :

- Devillers Associés, urbanistes ; Antoine Haumont, géographe ; Schlumberger-Guedj, Ilex, paysagistes ; OGI-B.E.T.
- Dusapin & Leclercq, architectes-urbanistes ; agence TER, paysagiste ; Gaudriot-B.E.T programmation.
- Tania Concko, architecte-urbaniste ; Guillaume Neuhaus, architecte ; DS Landschaftsarchitekten, paysagiste ; Viatic-B.E.T.
- Chemin faisant, urbaniste ; Pro-développement, Composante urbaine, Actis, Segic ingénierie.

À l'issue de la consultation d'urbanisme, l'équipe lauréate, formée des agences Dusapin & Leclercq et Ter, s'est vue confier une première mission d'architecte-coordonateur, pour préciser son parti d'aménagement, et les grandes orientations ont déjà été intégrées au futur PLU.





# DEVILLERS ASSOCIÉS, URBANISTES ; ANTOINE HAUMONT, GÉOGRAPHE ; SCHLUMBERGER-GUEDJ, ILEX, PAYSAGISTES ; OGI-B.E.T.

« Paris Nord-Est », marché de définition simultanés

Le parti d'aménagement de créer une ville maillée et densément construite est structuré par un pôle d'activités et des grands équipements situés à l'interface de Paris et de La Plaine-Saint-Denis.

L'idée de ville imaginée sur un support viaire traditionnel, continu au niveau du sol, n'est rendue possible que par une restructuration ambitieuse des infrastructures. Le rattachement du site aux quartiers du nord de Paris et au sud de La Plaine s'inscrit ainsi dans un dessein particulièrement clair d'effacement du paysage des infrastructures. On pense notamment à l'abaissement de l'emprise de fret sur la gare Chapelle-Charbon ou à l'enfouissement de l'autoroute A1, qui accompagne la refonte de l'échangeur de la Chapelle dans une figure unitaire. Les couvertures du périphérique, de part et d'autre de la porte d'Aubervilliers, sont densément construites, de manière à organiser un tissu continu.

Le projet, très détaillé, articule clairement la trame des espaces publics et des îlots urbains ouverts sur des jardins publics, dont l'agencement crée des quartiers résidentiels au paysage majoritairement formé d'espaces verts privés. Une grande place, abaissée au niveau des berges et partagée sur les deux rives du canal, constitue un lieu fort d'ancrage de la ville, en relais des grands équipements déjà implantés.

La recherche d'une unité d'ensemble et d'une répartition équilibrée des programmes donne une forte homogénéité au projet.

Sur les sites Claude-Bernard, porte de la Villette et Cité des sciences et de l'industrie, les programmes sont développés en continuité avec les dynamiques économiques (pôle de recherches) de La Plaine-Saint-Denis et de la Cité des sciences. Le pôle Claude-Bernard se définit comme l'élément porteur de ce développement économique, répondant à l'ambition de renouveler l'image du Nord-Est.

La mixité est surtout déclinée à l'échelle du grand territoire, selon des dominantes sectorielles. Certains « objets urbains » de grande échelle, comme le Centre international de la communication, sur Claude-Bernard, montrent une approche plus poussée et innovante dans la recherche de mixité (typologie, programme).



# TANIA CONCKO, ARCHITECTE-URBANISTE ; GUILLAUME NEUHAUS, ARCHITECTE ; DS LANDSCHAPARCHITECTEN, PAYSAGISTE ; VIATEC-B.E.T.

« Paris Nord-Est », marché de définition simultanés

Le projet propose de conserver aux quartiers leur morphologie d'archipel, héritée du tracé des infrastructures et de l'histoire récente.

Le maintien du caractère du site implique de conserver les grandes infrastructures existantes, au sein desquelles sont posés des bâtiments-objets et des isolats urbains, affirmant plutôt le caractère divers et fragmenté de ce territoire comme éléments identitaires. Cette idée d'archipel est néanmoins intégrée et reliée à la ville par la volonté de requalifier les grandes liaisons et de créer de nouvelles dynamiques et interactions.

Le grand mail paysager d'Aubervilliers, ou le jardin de l'Évangile, devient le support de nouveaux développements qui rattachent le Nord-Est à son environnement urbain. La porte d'Aubervilliers devient le nouvel ancrage de ce territoire, autour de deux pôles : un grand équipement intercommunal, terminant la figure de la porte, et un développement ambitieux autour de la gare RER.

La recherche de mixité, de diversité des formes et des fonctions est l'une des spécificités du projet. Cette approche expérimentale se décline tant au niveau des implantations et des fonctions proposées sur l'ensemble du périmètre, qu'au sein d'un même bâtiment. Elle laisse toutefois ouvertes les questions de liaison et de protection contre les nuisances (en particulier pour les logements proposés le long du périphérique ou sur les emprises de fret). Dans cet esprit, les entrepôts Calberson sont réutilisés et complexifiés par des programmes développés en toiture.

La proposition, équilibrée en logements et en espaces verts, accorde une très grande part aux équipements publics. Chaque quartier, développé autour des portes, possède une identité, en fonction de son échelle et de son rôle dans l'agglomération. Portes de la Chapelle et de la Villette, celle-ci repose sur l'implantation des grands immeubles tertiaires.





# CHEMIN FAISANT, URBANISTE ; PRO-DÉVELOPPEMENT, COMPOSANTE URBAINE, ACTIS, SEGIC INGÉNIERIE.

« Paris Nord-Est », marché de définition simultanés

Le parti d'aménagement s'appuie sur la réalisation d'une grande plaine intercommunale, un vaste espace paysager redoublant la ceinture verte de Paris du côté de Saint-Denis. Une ligne d'eau, dans le prolongement de la darse d'Aubervilliers, à travers les terrains des Magasins Généraux, symbolise ainsi cette nouvelle interface entre Paris et Saint-Denis.

La proposition d'un grand espace vert et de loisirs à l'articulation de Paris et de La Plaine-Saint-Denis répond aux besoins du cœur de l'agglomération, tout en s'inscrivant dans la continuité des aménagements du Plan Programme de l'est de Paris (parc de la Villette). Cette plaine de jeu propose une utilisation intercommunale et de nouvelles synergies avec le sud de La Plaine-Saint-Denis. Elle pose ainsi la question de l'évolution d'un secteur aujourd'hui largement occupé par les emprises d'activité des Entrepôts des Magasins Généraux de Paris (EMGP).

La stratégie d'aménagement, particulièrement lisible, s'appuie sur une démarche progressive : à court terme, des actions de requalification des espaces publics (boulevard des Maréchaux, rue de la Chapelle) et de renforcement de la vie locale ; à plus long terme, les actions démarrent avec la création d'un pôle tertiaire autour de la gare Éole et avec la requalification des secteurs d'activité en place.

Le projet, volontairement peu dense, s'appuie sur la réalisation d'un programme de bureaux et d'activités ambitieux, pour renouveler la dynamique et l'identité du Nord-Est parisien.

Les constructions projetées s'organisent essentiellement sous forme de plots et d'îlots ouverts, des tours étant largement disposées sur les trois grands secteurs économiques formés par la porte de la Villette, la gare RER et l'emprise Claude-Bernard, dans des configurations urbaines assez souples et fragmentées.



# DUSAPIN & LECLERCQ, ARCHITECTES-URBANISTES ; AGENCE TER, PAYSAGISTE ; GAUDRIOT-B.E.T PROGRAMMATION.

« Paris Nord-Est », marché de définition simultanés — Projet lauréat

Le projet imagine de grandes continuités urbaines, en valorisant les éléments paysagers, de grande échelle, préexistants.

Ce parti s'appuie sur les infrastructures et les espaces publics majeurs (boulevards périphérique et des Maréchaux), afin de les requalifier et de les renforcer, dans une volonté d'affirmer la spécificité de ce territoire alors même que ses différentes parties sont liées entre elles. Une liaison verte, développée le long des voies ferrées du raccordement des faisceaux nord et est, permet ainsi de connecter la porte de la Chapelle au parc de la Villette par un boulevard périphérique traité en *parkway* densément arboré.

Le grand mail de la porte d'Aubervilliers, qui lie Saint-Denis aux arrondissements parisiens, et la liaison commerciale au-dessus du périphérique, entre Claude-Bernard et la ZAC d'Aubervilliers, affirment deux grands axes nord-sud, développés dans une cohérence territoriale à grande échelle. Outre le mail de la porte d'Aubervilliers et l'axe commercial au-dessus du périphérique (le « pont habité »), d'autres liaisons transversales pourraient également être recherchées, afin d'ouvrir le quartier au tour extérieur.

La programmation équilibrée et innovante, la recherche de qualité du cadre de vie dans le respect de l'identité du territoire s'accompagnent d'une faible densité de constructions et d'une approche programmatique expérimentale, tant sur le plan de la mixité que sur celui des typologies bâties. Le parti d'aménagement est particulièrement affirmé autour du stade des Fillettes, réaménagé

et bordé de logements et d'immeubles tertiaires. En complément, la recomposition de l'entrepôt Macdonald s'appuie sur un programme mixte (grande serre, logements, tertiaire) d'« étagère urbaine ». La proposition relative à l'ensemble de l'écoquartier et à son grand équipement (grande serre de l'environnement) n'est pas sans poser la question de sa viabilité, mais ouvre des perspectives en ce qui concerne son rapport au canal.

Le projet d'ensemble affirme un parti paysager fort, une évolutivité et une souplesse dans l'aménagement des terrains sur le court, le moyen et le long terme, avec des usages temporaires des grandes emprises.





# « 104, AUBERVILLIERS »

## MARCHÉS DE DÉFINITION SIMULTANÉS

mai 2003 - mai 2004

L'Établissement central des pompes funèbres a été construit en 1874, par la Ville de Paris, pour les fabriques des églises et consistoires qui en avaient alors le monopole<sup>1</sup>. Après 1904, sa gestion est devenue municipale, et le service des pompes funèbres a été créé et installé là, entre les rues d'Aubervilliers et Curial, sur une grande parcelle traversante de 15 724 m<sup>2</sup>, à l'extrême ouest du 19<sup>e</sup> arrondissement, face au réseau ferré de la gare de l'Est.

Dernier témoin du passé industriel de ce quartier, ce lieu est aujourd'hui entouré d'ensembles de logements essentiellement sociaux, construits sur des terrains antérieurement occupés par des usines et des entrepôts. C'est pour réaliser d'autres logements sociaux qu'il a failli être détruit il y a une quinzaine d'années, avant son inscription à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques le 21 janvier 1997, à la demande du maire du 19<sup>e</sup> arrondissement. Immédiatement, la question de sa reconversion s'est posée, dès que le service des pompes funèbres, privatisé, l'a abandonné.

### QUELLE RECONVERSION POUR UN TEL ENSEMBLE ?

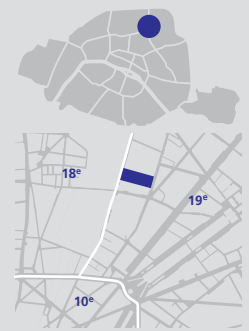
La Ville a désormais l'ambition d'y réaliser un lieu de culture vivante du XXI<sup>e</sup> siècle, correspondant à une nouvelle génération d'équipement artistique et culturel, à la fois outil de commande publique et dispositif destiné à susciter des projets, d'une part ; à créer les conditions (artistiques, financières, techniques et sociales) de leur production et de leur diffusion, d'autre part. Situé dans un secteur en pleine mutation, ce futur ensemble devra s'articuler à la vie de son quartier, accompagner ses transformations et permettre que s'y mêlent activités culturelles et commerciales.

Trois objectifs majeurs sous-tendent cette ambition : l'accroche territoriale, tout d'abord, qui fera du « 104 », un lieu ancré dans son quartier, un lieu qui fera signe aux Parisiens du Nord-Est comme de tout Paris, mais dont le rayonnement sera international ; la pluridisciplinarité culturelle et artistique, ensuite, qui constitue une priorité, inhérente à cette démarche de conjugaison de pratiques innovantes, alors que tous types d'artistes œuvreront sur des projets communs et cohabiteront. Dans ce lieu, toutes les compétences devront pouvoir dialoguer et partager, même si les rythmes et les finalités de chacun sont différents, qu'il s'agisse de formation, de conception ou de fabrication. Enfin, ce projet culturel sera renforcé par un pôle événementiel fort et la volonté d'y associer des activités économiques de type salons, événements d'entreprise et défilés de mode...

Le pilotage du projet est assuré par la Direction des affaires culturelles et la Direction du patrimoine et de l'architecture.

Aujourd'hui, le projet est entré dans sa phase préopérationnelle, avec la désignation, fin 2004, de l'équipe de maîtrise d'œuvre, l'Atelier Novembre, à la suite de trois études de définition menées en parallèle par trois équipes, composées chacune d'architectes, de bureaux d'études et de programmistes :

- Paul Chemetov, architecte ; C + H +, Café Programmation ; Orgeco-RFR ; AEI-Casso.
- Reichen et Robert, architectes ; OTH-B.E.T., Ubiscène ; J. Dourdin.
- Atelier Novembre, architectes ; ABCD ; Setec Bâtiment ; Cabinet Drauart.



**1** Ce monopole avait été institué par un décret du 23 prairial de l'an XII.

© Apur



© Apur

# PAUL CHEMETOV, ARCHITECTE, C+H+ ; CAFÉ PROGRAMMATION ; ORGECO-RFR ; AEI-CASSO.

« 104, rue d'Aubervilliers » marché de définition simultanés

« Il faut situer le 104 par rapport à une offre locale et régionale de haut niveau : la Colline, les Ateliers Berthier, Aubervilliers, la Villette et ses trois ensembles (la grande halle, le théâtre et le conservatoire), Bobigny, la Cartoucherie et, tout dernièrement, le quai des Arts, le point éphémère du 190, quai de Valmy, qui semble en être la préfiguration. Il ne s'agit pas de rajouter une couche à ce mille-feuille déjà roboratif, mais de spécifier le 104 dans un rôle différent, qui mêle le travail artistique, accepte la présence économique et la fréquentation populaire.

Dans cet environnement, une piste spécifique peut être identifiée, celle de la rencontre en un même lieu des amateurs et des professionnels, déjà illustrée et démontrée par l'exemple du réseau des conservatoires de musique parisiens, dont les chorales d'enfants témoignent de pratiques populaires qui ouvrent sur d'autres exigences et d'autres curiosités. Leur offrir un espace commun ne serait pas négligeable. D'autres domaines peuvent être explorés dans un même souci de fertilisation réciproque et de coexistence avec le secteur des industries culturelles.

Le concept de mutualisation est essentiel pour proposer au 104 un mode de gestion spécifique. Il faut savoir tirer les leçons de la politique culturelle des années Malraux comme des années Lang. Elles correspondent à des temps qui sont derrière nous et que nous ne pourrions retrouver ni au plan municipal ni au plan national. L'avenir économique des pratiques artistiques est, sans doute, dans un artisanat revendiqué et retrouvé, moyen de gérer dans la durée, sans brider l'ambition artistique. [...]

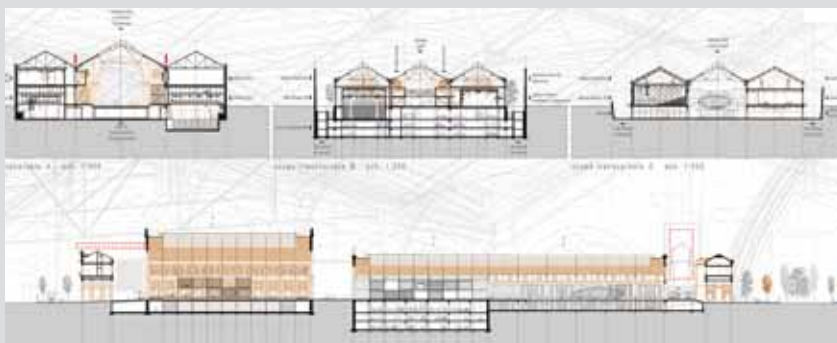
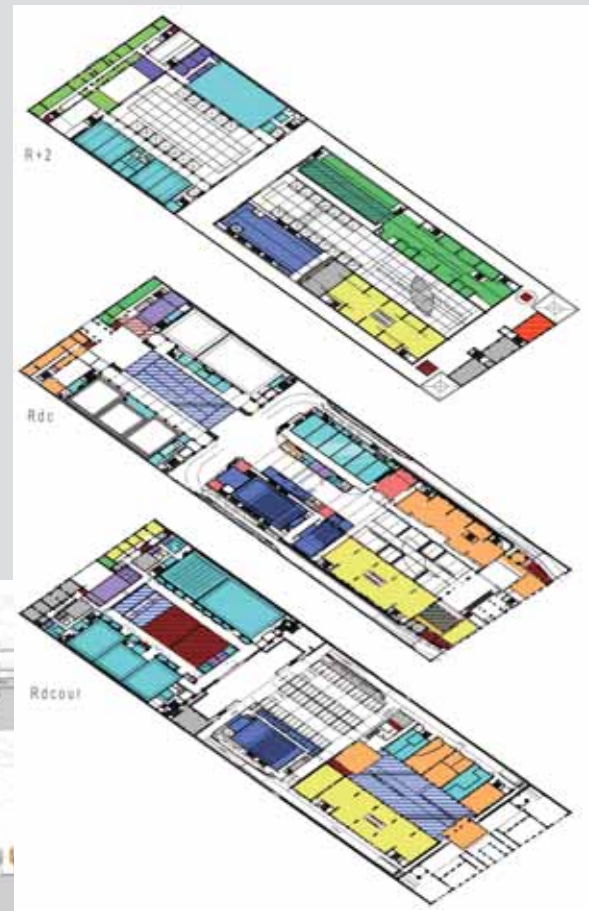
## RÉFLÉCHIR SUR LA GESTION, EN APPUI ET DÉVELOPPEMENT DU CONCEPT DE MUTUALISATION.

Une expérience oubliée : les coopératives. Localement, la Bellevilloise fut célèbre. Il faut réfléchir à l'organisation des productions artistiques sous cet angle. À l'heure des intermittents du spectacle, il faut réfléchir à l'intermitten-

ce des moyens affectés au spectacle ; pour y parvenir, il faut analyser avec attention des modes de gestion insolites, celui du squat de la rue de Rivoli par exemple, au-delà de l'apparent désordre qui frappe le visiteur.

La conception du projet : un espace public partagé, qui rend possible l'autonomie des unités. Il faut pouvoir rentrer chez soi dans chaque plateau et en fermer la porte. C'est un facteur de responsabilisation et un gage de mutualisation. Ce qu'il faut par exemple centraliser, c'est le prêt ou la location du matériel, c'est un bureau juridique d'assistance et d'aide à la production, ce sont des ateliers de construction, autogérables parce que techniquement simples. Ainsi les équipes prévues et conçues pour diriger le 104 pourront se consacrer à son développement, à l'accueil des projets qui leur seront proposés, au lieu de voir toute leur énergie et leur temps occupés à la solution des problèmes complexes de l'hôtellerie, fût-elle culturelle, et de ses taux de remplissage. »

*Extrait du texte de présentation du projet.*





# REICHEN ET ROBERT, ARCHITECTES ; OTH-B.E.T. ; UBISCÈNE-J. DOURDIN.

« 104, rue d'Aubervilliers » marché de définition simultanés

« Depuis le début de l'étude, le terme de nomadisme a souvent été prononcé : on a parlé de lieux nomades, du nomadisme des espaces, écouté le récit d'une troupe nomade de théâtre de rue venant s'installer pour quelques jours au cœur d'enclaves...

Ce récit, parmi bien d'autres traversées au long des ateliers, nous a également fait voyager...

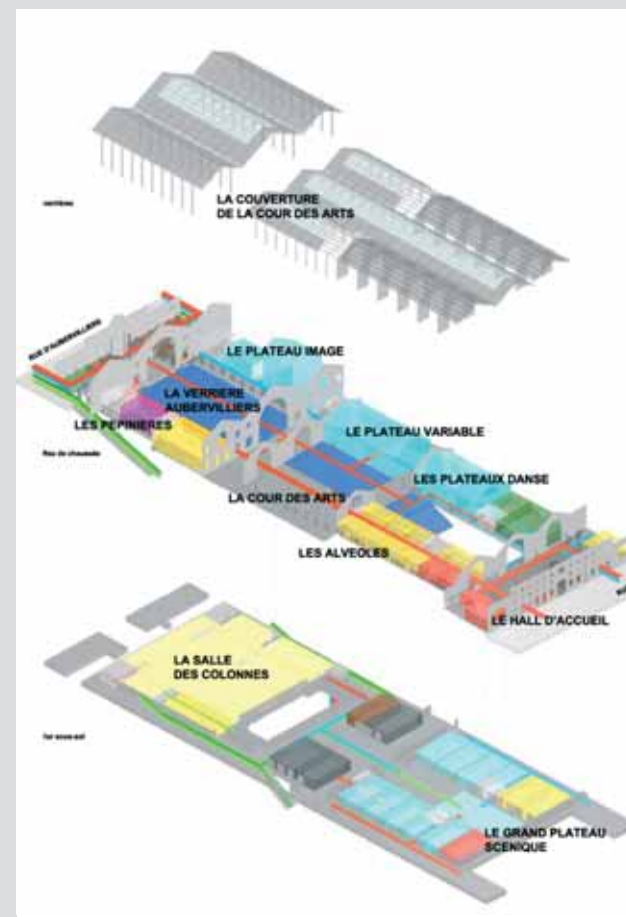
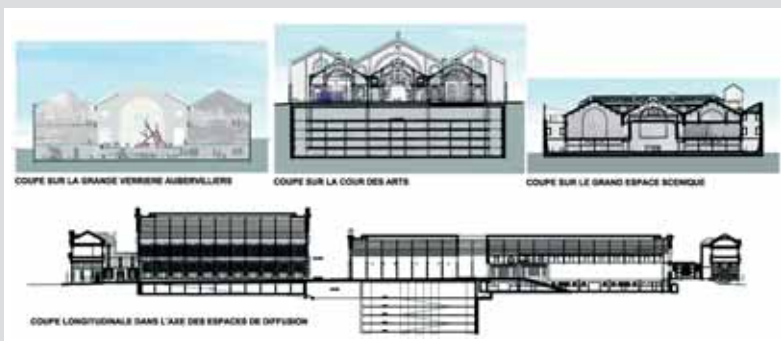
Alors, aujourd'hui, où en sommes-nous de ce périple entre Art et Territoire qui a modifié la vision de chaque participant, élu ou technicien, artiste présent ou architecte ? Plus que modifiée, la vision de chacun s'est précisée : une image plus nette, plus « définie » est apparue, et le dessin qui a pris forme était sensiblement le même pour tous. Il s'agit maintenant, pour notre équipe, de donner une première forme à ce qui doit devenir un lieu multiforme, évolutif par définition dans les pratiques qu'il accueillera.

Retour sur la question du nomadisme et, plus précisément la question de la relation entre nomades et enclaves : si l'on remonte au Moyen Âge, les nomades étaient ceux qui irriguaient la ville de leurs nouvelles et merveilles du monde. Aujourd'hui, dans un cœur de ville qui lutte pour sortir d'un vécu d'enclave au milieu de l'enclave, nous avons à définir les nouvelles géométries d'un espace en « cul-de-sac », pour en faire le vaisseau sur lequel naviguent les artistes nomades et dans lequel ils invitent à embarquer ceux qui « restent sur le quai », quand passe le train de l'art.

Traversée : la traversée physique des futurs espaces du 104 devient, pour les habitants du quartier et pour ceux venus de plus loin, la traversée d'une terre inconnue et hospitalière, d'une île où convergeraient des influences lointaines ou proches, où soufflerait un vent de création, où se définiraient en permanence des réponses à la question du nomadisme. Car, mieux que le nomade, peut parler des territoires, lui qui n'appartient à aucun d'eux. Alors, notre mission est de contribuer à créer ce lieu où les artistes nomades font étape, et d'où ils repartent pour

d'autres territoires, mais aussi le lieu où ils se nourrissent du territoire immédiat pour le nourrir à leur tour. C'est aussi de participer à la mutation même de ce territoire, d'accompagner, d'anticiper son évolution, de favoriser la mise en place de nouvelles pratiques urbaines, plus ouvertes, fondées sur l'échange, la participation, la mixité sociale et culturelle. »

*Extrait du texte de présentation du projet.*



# ATELIER NOVEMBRE, ARCHITECTES ; ABCD ; SETEC BÂTIMENT ; CABINET DRAUART.

« 104, rue d'Aubervilliers » marché de définition simultanés — Projet lauréat

« VILLE : le 104 crée par sa taille un moment particulier dans le tissu urbain du 19<sup>e</sup> arrondissement. Les dimensions de l'espace vide qu'il abrite permettent clairement d'envisager celui-ci comme un futur espace public parisien majeur. De taille similaire au parvis du centre Georges-Pompidou, à la cour du Palais-Royal ou à la place de la République, l'architecture de ce lieu nous donne les moyens de constituer la cité des arts vivants autour d'un espace à la fois d'envergure et localement unique.

Au quotidien, comme lors d'événements artistiques exceptionnels, c'est bien une séquence urbaine dédiée aux arts vivants qu'il s'agit de mettre en œuvre.

La morphologie du 104, et le contexte urbain dans lequel il se situe, présente des caractéristiques très particulières : pratiquement invisible depuis les rues adjacentes, refermé sur lui-même, cerné de toutes parts ; nous considérons ces données comme les qualités originales d'une future institution parisienne hors du commun. Ces qualités doivent être le point de départ et la matière première de la fabrication d'une identité urbaine unique.

Ainsi on notera que, si l'édifice est peu visible de loin dans la ville, les tours qui le cernent sont en revanche des repères potentiels évidents. Elles pourraient servir ainsi de supports de lumière.

QUARTIER : les « qualités ou non-qualités » du positionnement du 104 dans la ville et son quartier ne permettent pas de préjuger du succès de cette future « cité ». Au contraire, nous pensons que ce lieu « en marge » aura une dynamique suffisamment forte pour exercer un pouvoir d'attraction et, pourquoi pas, être, au-delà de l'élément, déclencheur de futures transformations du quartier.

CONSTAT : excentré dans Paris, le site du 104 est par ailleurs fortement enclavé dans un ensemble résidentiel de grande densité et de grande hauteur pour certains immeubles.

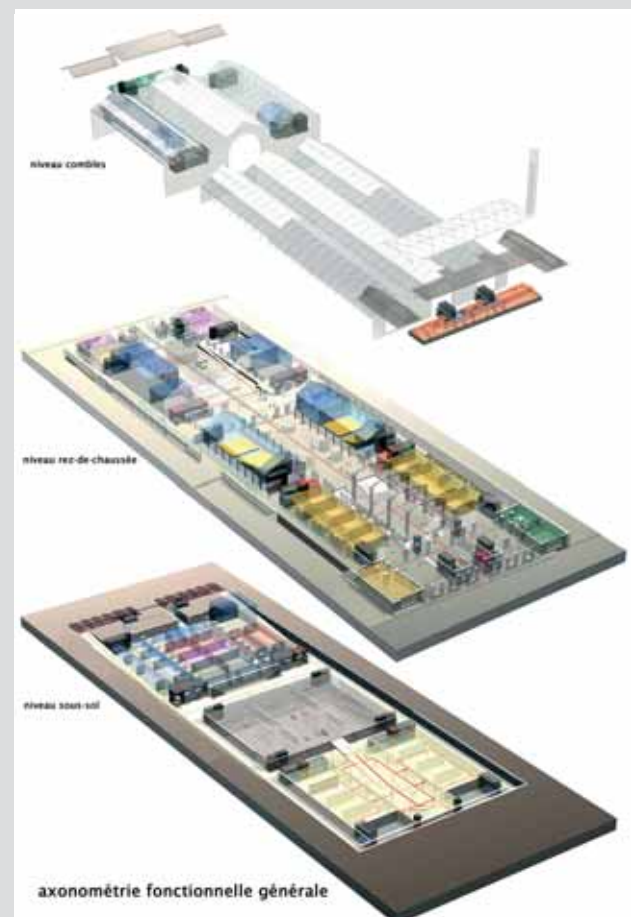
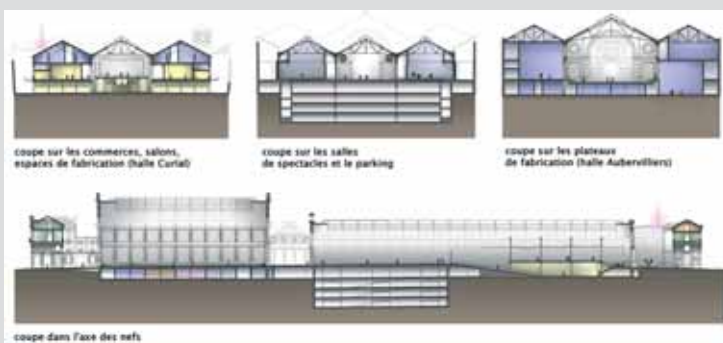
Il dispose néanmoins de réelles potentialités :

- proximité de la rue de Flandre et de la place de Stalingrad ;
- proximité des bassins de la Villette et de leurs animations ;
- requalification engagée de l'emprise SNCF ;
- proximité d'espaces de loisirs : les Buttes-Chaumont, le parc de la Villette, le canal Saint-Martin et celui de la Villette.

LE PROGRAMME : il est élaboré sur quatre principes forts qui constituent le fondement du projet :

- 1/ Un programme culturel marquant véritablement une thématique « art et territoire ».
- 2/ Faire entrer le public dans le 104 et le capter dans une dimension d'ancrage aux territoires.
- 3/ Garantir une nouvelle approche de la souplesse d'usage et la modularité des espaces.
- 4/ Une mutualisation des moyens étendue. »

*Extrait du texte de présentation du projet.*





# LA COUR DU MAROC

## MARCHÉS DE DÉFINITION SIMULTANÉS

septembre 2002 - septembre 2003

La cour du Maroc se situe à la charnière du quartier de la Chapelle et du quartier du bassin de la Villette. Pendant plus d'un siècle, le développement industriel, entre voies ferrées et canaux, a marqué profondément le site. Les emprises actuelles du terrain Pajol et de la cour du Maroc recouvrent l'ancienne gare de marchandises et les ateliers en arrière-gare du faisceau est.

L'infrastructure ferroviaire crée une véritable enclave, une fracture urbaine pour ces territoires.

Les îlots de la rue d'Aubervilliers montrent, face au futur jardin, un ensemble de constructions très disparates : continues au sud dans les îlots d'anciens faubourgs, plus éclatées au nord avec les ensembles modernes de grande hauteur. Ce secteur, largement résidentiel, concentre près d'un tiers de logements sociaux.

Du fait de son histoire industrielle, ce quartier populaire, ouvrier depuis son origine, est particulièrement dépourvu de jardins. Il reste éloigné et isolé des grands parcs que sont la Villette et les Buttes-Chaumont, bien que les quais du canal fonctionnent de plus en plus comme un jardin linéaire, un lieu de repos et de loisirs.

### HISTOIRE DU PROJET

Un demi-siècle de désindustrialisation et de grands programmes d'aménagement urbain a transformé les quartiers de ce secteur. Avec la cessation d'activité de la gare de marchandises en 1992 et après utilisation par le chantier de la ligne du RER E, la parcelle du futur parc de la cour du Maroc était disponible. Mais le site restait classé, selon le Plan d'Occupation des Sols de 1989 en zone U.N. et aucun projet ne semblait s'en dégager, entre espaces verts et occupations bâties, notamment profondes.

Le projet a été relancé en 2001, dans le cadre d'un groupe de travail organisé autour de la Ville de Paris et de la préfecture de région et mis en place à la suite d'un vœu unanime du nouveau Conseil de Paris, le 24 septembre 2001. Ce vœu stipulait que la cour du Maroc devait devenir un espace vert le plus grand possible, intégrant la totalité du site, et qui demandait l'élaboration d'un programme d'aménagement en concertation avec les associations de quartier et les élus des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Un accord, sur cette base, a été trouvé en février 2002, incluant le maintien temporaire en sous-sol d'une extension des entrepôts Tafanel et la réalisation d'un jardin de 4,2 hectares. L'objectif est de réaliser sur ce site une œuvre de grande qualité architecturale et paysagère, un lieu de rêve et d'accueil, accessible et populaire, pour la joie de tous. Par la suite, une enquête publique, permettant de modifier le plan d'occupation des sols et d'accueillir le

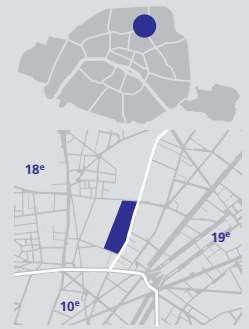
projet, a été menée en mai 2002 et a reçu un avis favorable du commissaire enquêteur. Elle a été suivie d'une nouvelle concertation avec les associations sur le programme du futur parc, permettant dès l'automne 2002 l'approbation du projet par la Ville de Paris et sa mise au point, l'une des actions majeures de la présente mandature.

Après une dernière évolution du site conduisant à renoncer au projet Tafanel et de nouvelles négociations foncières, la Ville de Paris est devenue propriétaire des terrains en mars 2004.

### LE CONCOURS D'AMÉNAGEMENT DU PARC

En 2002, la Direction des parcs, jardins et espaces verts a lancé le concours d'aménagement de ce parc. En 2007, il viendra compléter le dispositif des grands parcs de Paris en même temps que celui de Clichy-Batignolles, programmé également pour la même année.

Le cahier des charges du concours intègre la réalisation du volume d'activité à niveau des voies ferrées, au nord, dans le dénivelé futur du parc. Les deux pavillons du XIX<sup>e</sup> siècle, qui en marquent l'entrée, sur la rue d'Aubervilliers, seront reconvertis en crèches et en locaux associatifs.



© Apur

Le programme du concours intègre également une passerelle piétonne au-dessus des voies ferrées, dans le prolongement de l'impasse Dupuy, qui relie d'est en ouest les sites de la cour du Maroc et de la rue d'Aubervilliers à la ZAC Pajol et à la rue Marx-Dormoy.

En 2003, la Ville de Paris a retenu six équipes pour la conception du projet : AH AH, l'Atelier Acanthe, l'Atelier de l'Île, l'Atelier Kaba, Michel Corajoud et Pascal Cribier. Michel Corajoud a été le lauréat de cette consultation.

# MICHEL CORAJOU, PAYSAGISTE ; A.D.R-JULIEN DESCOMBES, ARCHITECTES ; ISAAC JOSEPH, SOCIOLOGUE ; AEP-NORMAND, ECERP, B.E.T.

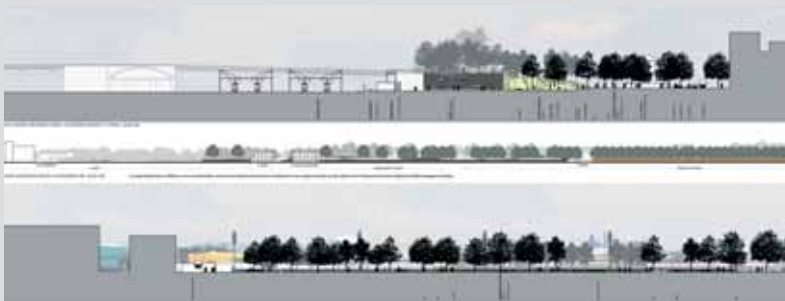
« Cour du Maroc », marché de définition simultanés — Projet lauréat

L'agence de paysage de Michel Corajoud a été retenue pour sa capacité à unifier, en un paysage unique, des sites aux caractères et fonctions bien distincts. Une plaine de jeu « la grande prairie » est aménagée en partie basse, encadrée par une promenade en belvédère qui lui préserve une intimité par rapport aux voies ferrées et la protège de leurs nuisances.

La promenade haute longe les voies ferrées et rattache la future passerelle à la partie haute du parc. Depuis la rue d'Aubervilliers, une succession de terrasses rejoint le

niveau haut du jardin, qui accueille les terrains de sport et les aires de jeu.

Une grande esplanade est aménagée au sud de la rue d'Aubervilliers ; le dispositif de clôture permet de la laisser ouverte quand le parc est fermé. La porosité des limites, leur traitement et leur localisation permettent ainsi la mise en place des sites autonomes dans une seule unité de conception, multipliant les possibilités d'interactions avec le paysage extérieur, tout en préservant une intimité au jardin dans la ville.





# AH AH, PAYSAGISTES-MICHEL COLLIN, PAYSAGISTE ; OPUS 5, ARCHITECTES ; SUZANNE ROZEMBERG, SOCIOLOGUE ; SIC, ACOUSTICNIEN ; PEUTZ, BONNARD ET GARDEL, B.E.T.

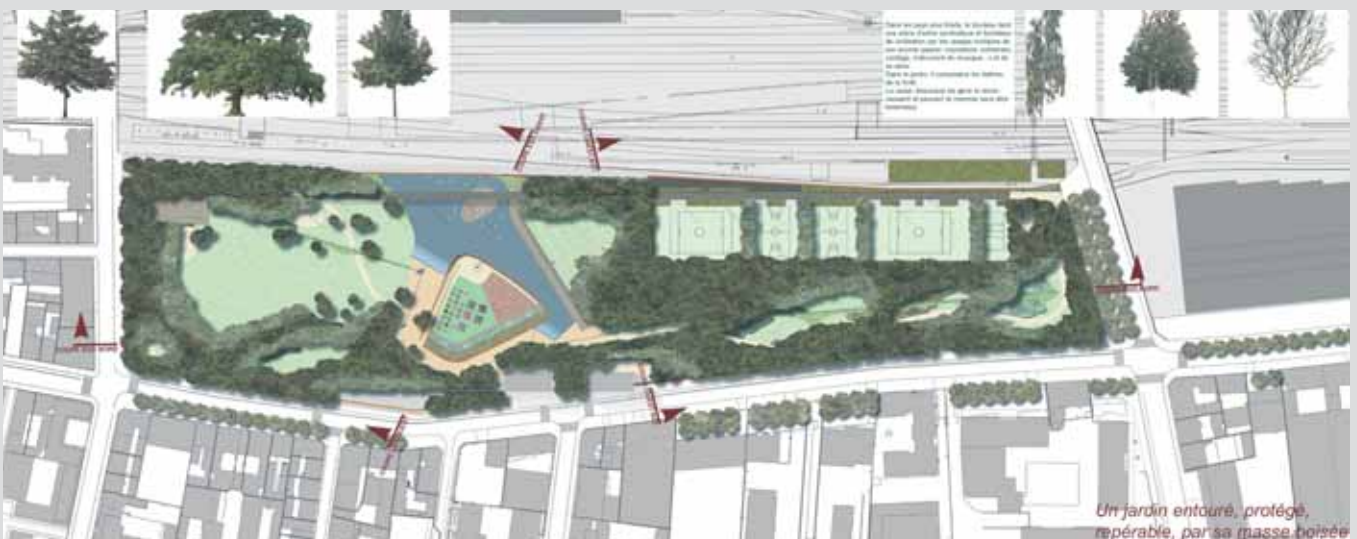
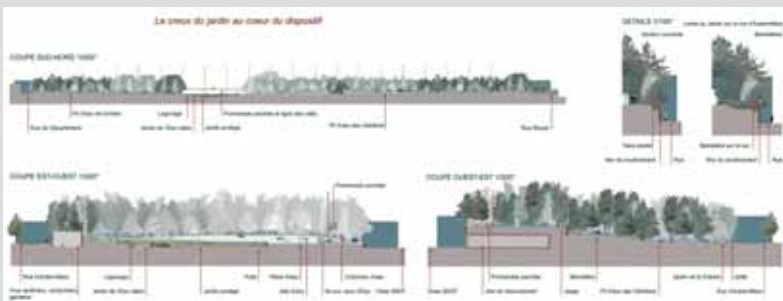
## « Cour du Maroc », marché de définition simultanés

Entre les voies ferrées et le tissu dense de la rue d'Aubervilliers, c'est le parti d'une importante masse boisée, isolée, qui a été affirmé.

La forêt de chênes et de bouleaux revendique une identité forte à ce nouveau jardin parisien, en référence directe aux contrées éloignées et froides de l'Est ou du Grand Nord.

Les limites avec la ville, volontairement peu perméables, protègent le jardin de son environnement urbain et ferroviaire.

Le caractère humide du bois est encore affirmé par un étang, une lagune et une série de jeux d'eau. En opposition à l'occupation dense de la forêt, de grandes aires de jeu sont volontairement laissées libres, figurant des clairières entourant un plan d'eau. Le seul lien avec l'extérieur est ménagé dans le creux du jardin, qui ouvre le plan d'eau sur les voies ferrées. Reliant les deux extrémités du parc, une promenade perchée sur une ligne de grands mâts introduit un élément fort d'architecture dans le grand espace naturel.



# ATELIER KABA (TEAM ZOO)-TAKANO LANDSCAPE, PAYSAGISTES ; ATELIER ZOO, ARCHITECTE ; BÉATRICE HERBERT ; TERRITOIRES-SITES ET CITÉS, SOCIOLOGUES ; MIS.E.I.F., B.E.T.

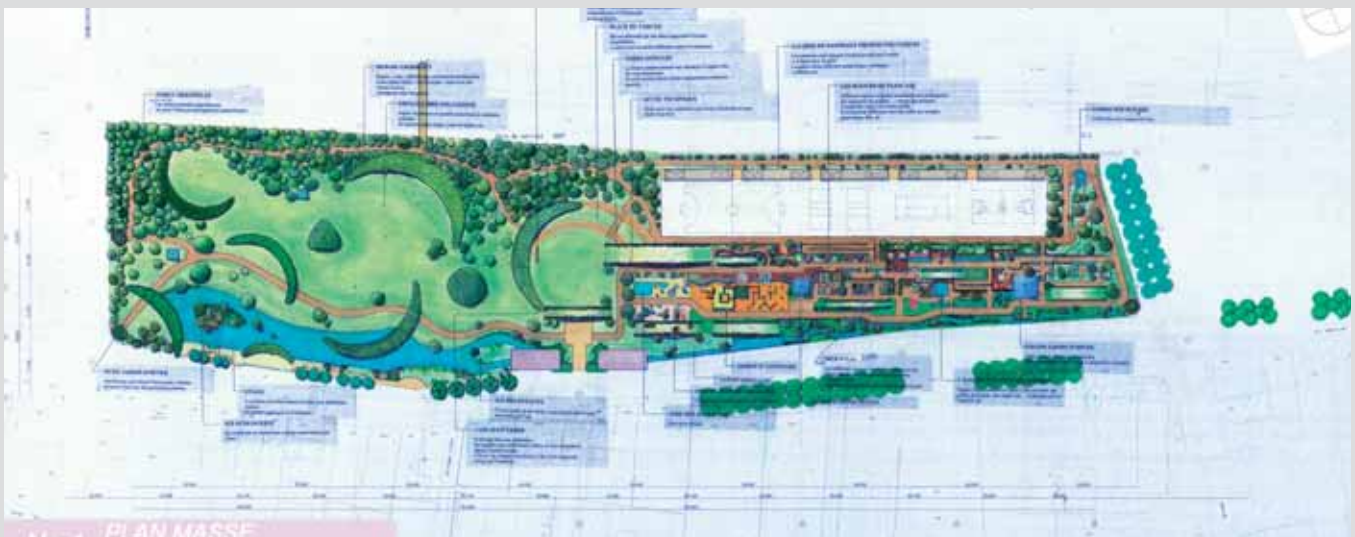
« Cour du Maroc », marché de définition simultanés

La conception très ludique du projet est partout présente. Le parti simple d'un grand jardin des plaisirs ne cherche pas d'interactions spécifiques avec la ville. Le parc apparaît comme une « île aux enfants », isolée par la ligne d'eau le long de la rue d'Aubervilliers qui en ancre la limite.

Au sud, le plan libre du jardin, entouré de grands arbres taillés en croissants de lune, rompt avec un esprit plus classique à la française. Le caractère très expressif qui domine est partout compensé par des propositions fines et discrètes d'espaces plus intimes. De minuscules jardins d'hiver, jardin des roches, cafés englobés dans les mouve-

ments du sol ou la petite forêt apparaissent comme autant de miniatures japonaises en retrait des lieux d'activité.

La partie très active du jardin est densément occupée par une juxtaposition de terrasses et de petits enclos ménagés dans l'épaisseur du talus qui joignent les terrains de sport en partie haute.





# ATELIER DE L'ILE, PAYSAGISTE ET ARCHITECTE ; GERAU CONSEIL, SOCIOLOGUE ; GEC, B.E.T.

## « Cour du Maroc », marché de définition simultanés

Du nord au sud, le projet s'appuie sur une grande ligne fondatrice qui détermine les deux séquences du jardin.

Le long de la rue d'Aubervilliers, un espace minéral forme un long « quai d'embarquement », qui donne toute sa structure au projet. Sa figure unitaire souligne le plan d'ensemble, par opposition aux autres paysages mouvementés. Dans le jeu des hauteurs, ce grand quai distribue, depuis l'espace public, les différents éléments situés en contrebas. Le dispositif de transition joue ainsi avec les limites et les usages, offrant une nouvelle épaisseur à la rue d'Aubervilliers.

Appuyée sur l'entrepôt et les voies ferrées, l'autre partie ménage des terrains d'aventure. Un niveau bas dessine une vallée soulignée par une file d'arbres. Le volume de l'entrepôt est prétexte à un jardin sec, qui transforme ses parois en un relief accidenté de falaises. Au centre du jardin, la prairie se prolonge par une forêt, qui l'isole de son environnement urbain.

Le jardin est traversé par une passerelle haute, aérienne, dont la grande ligne dynamique, très architecturale, est partout présente.



# PASCAL CRIBIER, PAYSAGISTE ; B & H, ARCHITECTES ; N. DACLON, SOCIOLOGUE ; SETEC-TPI, B.E.T.

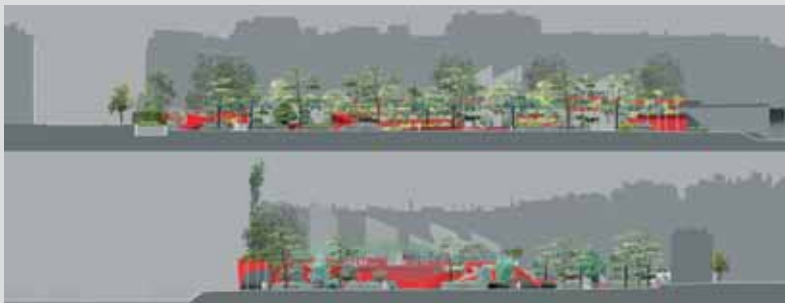
## « Cour du Maroc », marché de définition simultanés

Le projet offre un jardin exotique aux lignes fragiles, un écrin de raffinement et de poésie au cœur du Paris populaire. Le parti est simple et très épuré, déployant une végétation délicate, voguant entre les paysages asiatiques et la savane africaine.

Des couleurs chaudes avec un sol rouge cheminent dans une végétation basse, qui souligne l'horizon du paysage ferroviaire. Régulièrement espacés, des arbres élancés dessinent une ombre légère. Un bassin assure la fraîcheur des pelouses, accessibles à tous, par un système de récupération et de recyclage des eaux.

Le jardin est complètement isolé par un mur végétal luxuriant, déployé le long de la rue d'Aubervilliers,

Tout est là pour inviter au calme et à la contemplation d'un « conservatoire végétal », sous l'égide de la colline de Montmartre qui domine au loin.





# ATELIER ACANTHE, PAYSAGISTE ; YVES CHICOTEAU, CHARPIN ET PERRON, ARCHITECTES ; FLORENCE WEBER, SOCIOLOGUE ; BERIM, B.E.T.

## « Cour du Maroc », marché de définition simultanés

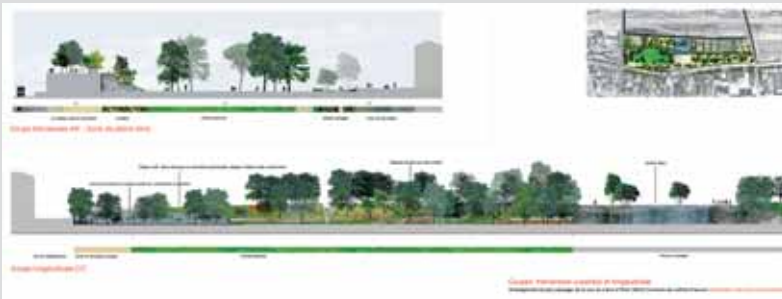
Le projet met en scène trois entités paysagères, par le jeu du relief et des dénivelés.

Depuis un grand parvis aménagé derrière les pavillons jumeaux, à l'entrée du parc, la composition s'organise autour de deux plans horizontaux et d'un espace de liaison ménagé dans la verticale.

La partie haute s'étire en balcon, en surplomb des voies ferrées et face à Montmartre. Ce plateau actif relie, au nord, les terrains de sport et, au sud, un grand espace polyvalent. Il protège du bruit les séquences plus végétales, situées en contrebas.

Une grande pelouse parsemée de bosquets s'ouvre largement sur la rue d'Aubervilliers, tandis qu'un archipel de jardins au pied de l'entrepôt propose un environnement plus confiné, isolé de la rue.

Entre le plateau et le jardin, le dénivelé de pentes et d'épaisseurs variables forme un événement qui concentre l'attention par son caractère et son traitement spécifiques. La « marche » apparaît comme un espace de liaison sans vocation programmatique, une installation artistique de biodiversité, entre la sculpture d'eau et le mur végétal.



# Plaine Commune 2012, l'autre pari

Accueillir les jeux Olympiques à Paris, en 2012, représentait un formidable enjeu pour la capitale et pour toute la région. Pour Plaine Commune, cette jeune communauté d'agglomération formée de huit villes au nord de Paris et réunissant plus de 300 000 habitants sur 4 500 hectares autour du Stade de France, futur stade olympique, l'enjeu était est tout simplement stratégique.

Au moment où l'on débat du Scot (schéma de cohérence territorial), du futur Sdrif (schéma directeur de la Région Ile-de-France), du prochain contrat de plan État-Région (Cper), de la programmation des fonds structurels pour la période 2007-2013, ce projet a cristallisé toutes les réflexions ; c'est le projet d'agglomération dans son ensemble qui s'est trouvé calé sur l'horizon 2012.

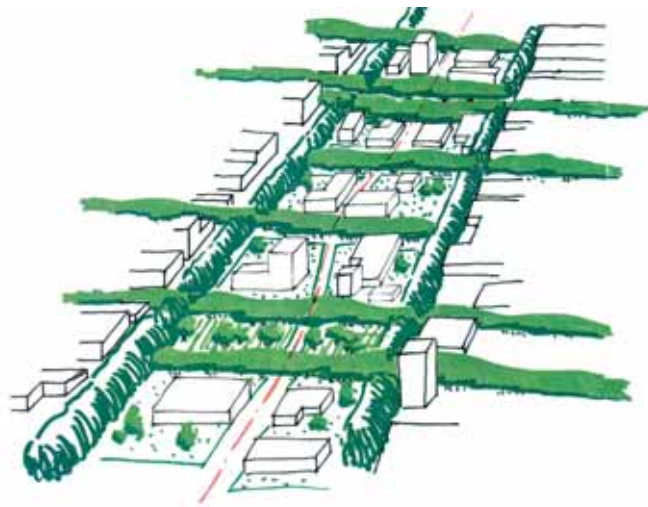
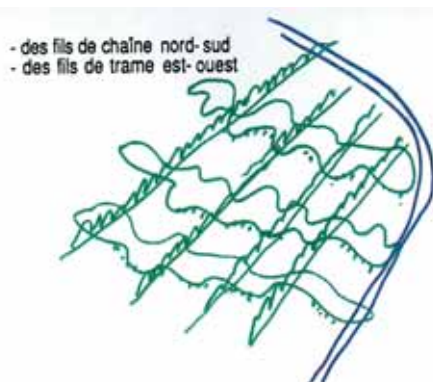
Ce secteur de la banlieue nord et de la Plaine de France peut constituer un pôle stratégique pour Paris et la Région Ile-de-France, tant du point de vue des rééquilibres spatiaux et fonctionnels, que du

point de vue de l'attractivité économique européenne. Ce potentiel résulte de l'histoire et de la volonté des hommes, particulièrement les élus municipaux. La candidature de Paris pour les jeux Olympiques a constitué un formidable accélérateur pour le développement, mais aussi pour le partenariat indispensable à la conduite d'un tel projet.

## LA FORMATION DU TERRITOIRE

Sans remonter aux origines médiévales de ce territoire nord-francilien et à la prestigieuse histoire de la nécropole des rois de France, rappelons que le centre de Saint-Denis s'est développé à 5 kilomètres de Paris, dans une relative indépendance de la capitale. Son rayonnement commercial, économique, culturel témoi-

Schéma illustrant les principes de la recomposition urbaine de La Plaine-Saint-Denis (fils de chaîne, fils de trame et rue des Fillettes), extrait du document de synthèse du projet urbain, «Assises de La Plaine», 1992.





gne de sa vitalité et de sa créativité, tandis que sa composition sociologique a toujours été celle d'une banlieue ouvrière, populaire et solidaire. Sur le plan urbain, la Porte de Paris est située sur la commune de Saint-Denis, mais à 4 kilomètres au nord de Paris. Entre les deux s'est développé un vaste espace économique de près de 700 hectares : La Plaine-Saint-Denis.

Cet interland, situé sur les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers, a compté parmi les plus puissantes zones industrielles d'Europe ; de grandes entreprises y employaient des dizaines de milliers d'ouvriers. Avec la désindustrialisation et la décentralisation économique, cet espace est devenu, au début des années 1980, une des plus grandes friches industrielles d'Europe. C'était alors un territoire peu habité, donc peu équipé, formé de grandes parcelles dans d'immenses îlots, sans voies de desserte. Des décennies d'usage industriel intensif ont laissé des sols pollués, des zones de dépôt, voire de dépotoir !

Les fonctions logistiques et de services aménagés pour la capitale ont laissé en héritage à ce territoire des grandes propriétés foncières détenues par la Ville de Paris, GDF, EDF, la SNCF, la RATP, etc. Doubles des réseaux de transport, elles ont engendré de véritables coupures urbaines, des blessures qui nécessiteront des efforts considérables afin que « la ville cicatrise ». C'est le cas en ce qui concerne le faisceau ferroviaire de Paris-Nord, qui ne peut pas être franchi d'ouest en est, sur près de 3 kilomètres au nord de la porte de la Chapelle, et qui occupe un foncier surabondant et délaissé ; c'est le cas aussi des autoroutes, particulièrement l'A1, mais aussi l'A 86, au niveau de Pleyel. Le canal Saint-Denis, voie de desserte fluviale industrielle, devrait permettre aujourd'hui à la ville de se retourner vers cet espace requalifié, alors qu'hier, elle lui tournait le dos.

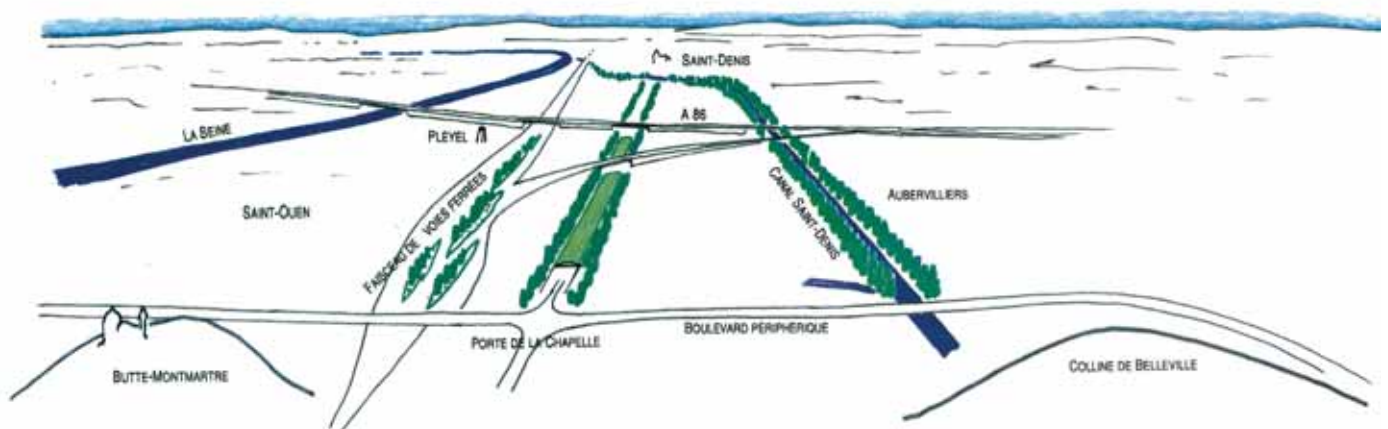
## UNE INITIATIVE COMMUNALE

Bien qu'il occupe une place stratégique au niveau régional, la renaissance de ce territoire n'est pas venue de l'État. Ce sont les élus locaux, les maires de Saint-Denis et d'Aubervilliers qui, en 1985, décidèrent de former un syndicat intercommunal avec la ville de Saint-Ouen et avec le conseil général de Seine-Saint-Denis. Cette volonté politique a donné naissance à un projet urbain au début des années 1990. Sa mise au point par le groupement d'intérêt économique (GIE) Hippodamos 93 (Pierre Riboulet, Michel Corajoud, Yves Lion et Philippe Robert) a posé les grands principes du devenir de ce territoire : valoriser les « horizons-paysages » en mettant en scène les éléments remarquables (collines de Belleville et de Montmartre, le patrimoine industriel des Magasins Généraux, la basilique et le canal Saint-Denis), mettre en place une trame de larges espaces publics, et travailler à une mixité programmatique et à une mixité d'usage.

L'espace public est alors pensé comme l'élément fondateur de la ville ; il s'agit de requalifier toutes les voies de circulation de La Plaine, en traitant les grandes coupures territoriales formées par les emprises industrielles, autoroutières et ferroviaires. Le projet cherche à accroître la présence du végétal, à installer une trame paysagère par la réhabilitation de l'existant et la création de nouvelles continuités intercommunales. Projet évolutif, pensé comme un urbanisme de liaisons, il entend requalifier et redynamiser tout un territoire en quartiers de ville multifonctionnels.

Ce travail urbain et l'opportunité de la coupe du Monde de football en 1998 ont permis une coopération croissante des municipalités. En 1998, les villes d'Aubervilliers, de Saint-Denis,

«Les horizons-paysages» de La Plaine, dessin de Michel Corajoud, extrait du document de synthèse du projet urbain, «Assises de La Plaine», 1992.



Les contrastes de la commune de Saint-Denis, sur moins de 2 km :

- une cour industrielle, rue du Landy,
- le carrefour Pleyel,
- l'échangeur de la Porte de Paris,
- le tramway traversant le centre.



**1** Programme de la ZAC :  
bureaux, activités :  
138 000 m<sup>2</sup> ; hôtels,  
commerces : 6 300 m<sup>2</sup>

**2** Les compétences de la communauté d'agglomération sont : l'aménagement urbain ; l'urbanisme et le foncier ; l'habitat, le renouvellement urbain ; le développement économique ; les schémas de cohérence commerciale ; l'ensemble de l'espace public (conception, réalisation, gestion, propreté ; voiries, espaces verts...) ; les transports ; l'environnement ; les déchets ; l'assainissement ; l'insertion sociale et professionnelle ; la lecture publique.



© Apur

Pierrefitte, Villetaneuse, Épinay, Saint-Ouen, L'Île-Saint-Denis, Stains, La Courneuve et Pantin ont signé « la charte des dix », autour de grands objectifs de développement.

## LE STADE DE FRANCE

La Coupe du monde de football de 1998 et le choix du site du Cornillon, à Saint-Denis, ont été déterminants pour déclencher, plus de dix ans après les premières études, le renouveau de ce territoire, appuyé sur une nouvelle crédibilité immobilière et économique. Mais, sans l'existence de cette vaste friche des usines à gaz de Paris et sans un projet urbain, l'implantation du Grand Stade et la composition de la ville auraient été sans doute différentes, voire impossibles. En effet, l'implantation du stade ne s'est pas fait ex nihilo, telle celle d'un « OVNI », bien au contraire : c'est un grand stade dans son quartier et dans sa ville. À l'époque, le concours d'architecture portait sur l'équipement sportif et son environnement : un stade ouvert sur la ville et un quartier multifonctionnel. C'est la très forte volonté politique des élus locaux, en particulier de Patrick Braouezec, à l'époque maire de Saint-Denis, qui a permis d'imposer et de veiller au respect de ces principes.

C'est ainsi qu'une ZAC « d'État » a été créée sur le quartier du Cornillon Nord, dont l'aménagement a été confié à la Sanem, une société d'économie mixte détenue en majorité par l'État, également constructeur du Stade de France. Le choix des hommes (Jean-Claude Bordigoni et son équipe) et un pilotage resserré avec les élus locaux ont permis de dépolluer, aménager et construire dans les délais. Outre le stade lui-même, ses parkings ouverts aux usagers du quartier, le stade d'entraînement utilisé par la ville de Saint-Denis, c'est un quartier de 14 hectares qui a été aménagé et qui est aujourd'hui entièrement réalisé. Il comprend 48 000 m<sup>2</sup> de commerces et d'activités, 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 500 logements. La ZAC du Cornillon Nord s'achève sur un bilan financier équilibré, sans renflouement public.

Parallèlement, le secteur de Cornillon Sud a fait l'objet d'une ZAC<sup>1</sup> départementale, dont l'aménageur est la Sidec. Dans le même temps, et pour permettre l'insertion du stade dans la ville, deux gares RER ont été mises en service (RER B, déplacée, et RER D ; elles sont aujourd'hui le cœur de deux nouveaux quartiers). La couverture de l'auto-



route A 1 a été réalisée jusqu'à la rue du Landy et est devenue une esplanade urbaine de plusieurs hectares conçue par Michel Corajoud. Une passerelle piétonne relie le stade, son quartier, à la station de métro Porte-de-Paris, en passant au-dessus du canal Saint-Denis et, enfin, les « accords Périllat » prévoient la cession du foncier appartenant à l'État pour permettre la restructuration de la Porte de Paris – chantier de 18 hectares qui s'engage actuellement.

Ainsi, l'équipement national et international que constitue le Stade de France a permis de démarrer la réalisation du projet urbain de La Plaine-Saint-Denis ; il a également modifié l'image de ce territoire et lui a conféré une crédibilité immobilière qu'il n'aurait pas eue sans cela, du moins pas aussi rapidement. C'est la promotion privée qui a investi dans les deux ZAC du Cornillon, de même que, en 2002-2003, sur la ZAC Landy-France, où 177 000 m<sup>2</sup> de bureaux en blanc ont été réalisés simultanément par quatre promoteurs différents.

Mais le Stade de France, c'est aussi le lien avec l'emploi local et avec une certaine fierté des habitants. C'est sous l'impulsion des élus locaux qu'une structure conventionnelle d'emploi local et d'insertion a été mise au point pendant les phases de chantier avec les entreprises et avec le Consortium, exploitant du stade. Plus largement, la programmation du Stade de France dépasse aujourd'hui le domaine sportif, alors qu'une économie événementielle est en train de naître. Aussi est-il très important que les habitants du territoire puissent accéder au Stade, que le territoire se l'approprie, et développe une nouvelle fierté à l'égard de ce nouveau lieu symbolique.

## LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

C'est à partir de trois éléments que les élus ont décidé de s'engager sur la voie de l'intercommunalité institutionnelle : un travail de fond sur le projet de développement ; la nouvelle attractivité, notamment économique, à la suite de l'implantation du Stade de France ; et une volonté de développement solidaire et coopératif. Fin 1999, cinq villes (Aubervilliers, Épinay, Pierrefitte, Saint-Denis et Villetaneuse) ont créé une communauté de communes, puis, au 1<sup>er</sup> janvier 2001, la communauté d'agglomération Plaine Commune. L'Île-

Saint-Denis et Stains les ont rejointes au 1<sup>er</sup> janvier 2003, suivies de La Courneuve au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Ainsi, ce sont désormais huit villes, représentant 310 000 habitants, qui composent Plaine Commune, et qui ont décidé de confier d'importantes compétences<sup>2</sup> à la communauté d'agglomération, parmi lesquelles l'aménagement urbain, l'urbanisme et le foncier, l'habitat, le renouvellement urbain, le développement économique, l'ensemble de l'espace public (conception, réalisation, gestion, propreté ; voiries, espaces verts...) et les transports.

**Projet urbain  
Hippodamos, 1998, avec  
actualisation du projet  
arrêté en 1994, incluant  
le Stade de France.**



L'essentiel du champ urbain a été transféré, ce qui a permis de développer une vision d'aménagement sur tout ce territoire, dans l'objectif d'en renforcer la cohérence, la mixité des fonctions, l'équilibre, et de lutter contre les fractures internes et externes. Ainsi, près de soixante-dix projets urbains ont été étudiés : les centres-villes, la requalification des zones d'activité, l'insertion et le développement des universités, la requalification du canal Saint-Denis, l'accompagnement urbain des projets de transports en commun, la restructuration de la gare de Saint-Denis, l'aménagement du secteur de la Confluence, de Pleyel, des bords de Seine, celui du secteur des Tartres, le renouvellement urbain et économique de La Courneuve et, bien sûr, les différents projets de La Plaine-Saint-Denis, ainsi que des quartiers mitoyens avec Paris : Villette-Quatre Chemins, la porte d'Aubervilliers, la gare des Mines et la porte de la Chapelle, Ouest Wilson.

Des politiques publiques communautaires sont désormais définies et des schémas de cohérence ou des plans stratégiques ont été adoptés<sup>3</sup> : un million de m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités économiques ont été réalisés en cinq ans ; 900 entreprises se sont installées, générant un solde net de 18 000 emplois supplémentaires pour ce territoire ; ainsi, on a retrouvé le niveau d'emploi du début des années 1970 ; 14 000 logements sont en projet dans le cadre du PLH, en réponse aux prévisions de développement démographique. On a déjà enregistré 15 000 habitants de plus à Saint-Denis et Aubervilliers au terme du recensement par sondage réalisé en 2004, soit possiblement 30 000 habitants de plus d'ici à 2012.

Pourtant, Plaine Commune, c'est aussi des disparités qui se sont encore accrues depuis dix ans : 25 000 demandeurs d'emploi (taux de chômage 17 %), 14 000 RMistes (+ 14 % sur les douze derniers mois), 12 000 demandeurs de logement, 24 quartiers en dossiers Anru (50 000 logements concernés), 3 zones franches, 2 000 logements totalement insalubres et plus de 8 000 logements sans confort. Ces données font que Plaine Commune est située en 154<sup>e</sup> position, sur 155 communautés d'agglomération en France (y compris outre-mer) évaluées sur la base d'un éventail de critères sociaux, dont les revenus par foyer fiscal. Ainsi, l'objectif majeur est de lutter contre la formation d'une ville à deux vitesses : les inclus et les exclus, le Nord (à dominante de logements sociaux) et le Sud (les nouveaux quartiers proches de Paris et du Stade).

C'est pourquoi il nous faut raisonner sur le grand territoire des huit villes de la communauté d'agglomération et favoriser un développement

solidaire de l'ensemble de ces quartiers. L'atout principal est le foncier. Rares sont les espaces libres ou mutables à court terme aussi importants en première couronne parisienne. Au total, La Plaine-Saint-Denis, le secteur Confluence, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, le secteur des Tartres, c'est environ 100 hectares disponibles. Ces nouveaux espaces, ainsi qu'une certaine densification au centre des villes et autour des pôles d'échanges doivent permettre un rééquilibrage spatial et fonctionnel du territoire.

Cependant, l'effet Stade de France arrive aujourd'hui à son terme et il reste encore beaucoup à faire, beaucoup plus qu'il n'a été fait. Sous l'effet des réformes, la fiscalité de l'agglomération n'a plus qu'un rendement modéré (+ 3,5 % d'augmentation annuelle) et la capacité d'investissement est faible. La réalisation de ce projet urbain élargi dépend donc pour beaucoup de mesures externes : contrat de plan État-Région, fonds structurels, contrat d'agglomération, gros projets structurants (Archives nationales sur le secteur des Tartres, studios de cinéma à Pleyel, projet olympique 2012 de centre nautique sur La Plaine).

C'est dans ce contexte que les rapports avec Paris ont commencé à évoluer, la perception d'une périphérie servante, propre à accueillir les fonctions jugées indésirables, laissant place à un partenariat mutuellement avantageux, surtout si l'on veut bien considérer l'ensemble de ces territoires du Nord parisien dans une problématique régionale et de renforcement de la compétitivité européenne et mondiale de la capitale. Non seulement il faut lutter contre les déséquilibres territoriaux et sociaux, mais il faut aussi considérer ce grand territoire comme un atout au plan régional. Dès lors, un travail conjoint sur les espaces de contact de Paris Nord-Est et de Plaine Commune est nécessaire. Le projet olympique du noyau nord a permis de renforcer cette vision globale et cette conception unitaire.

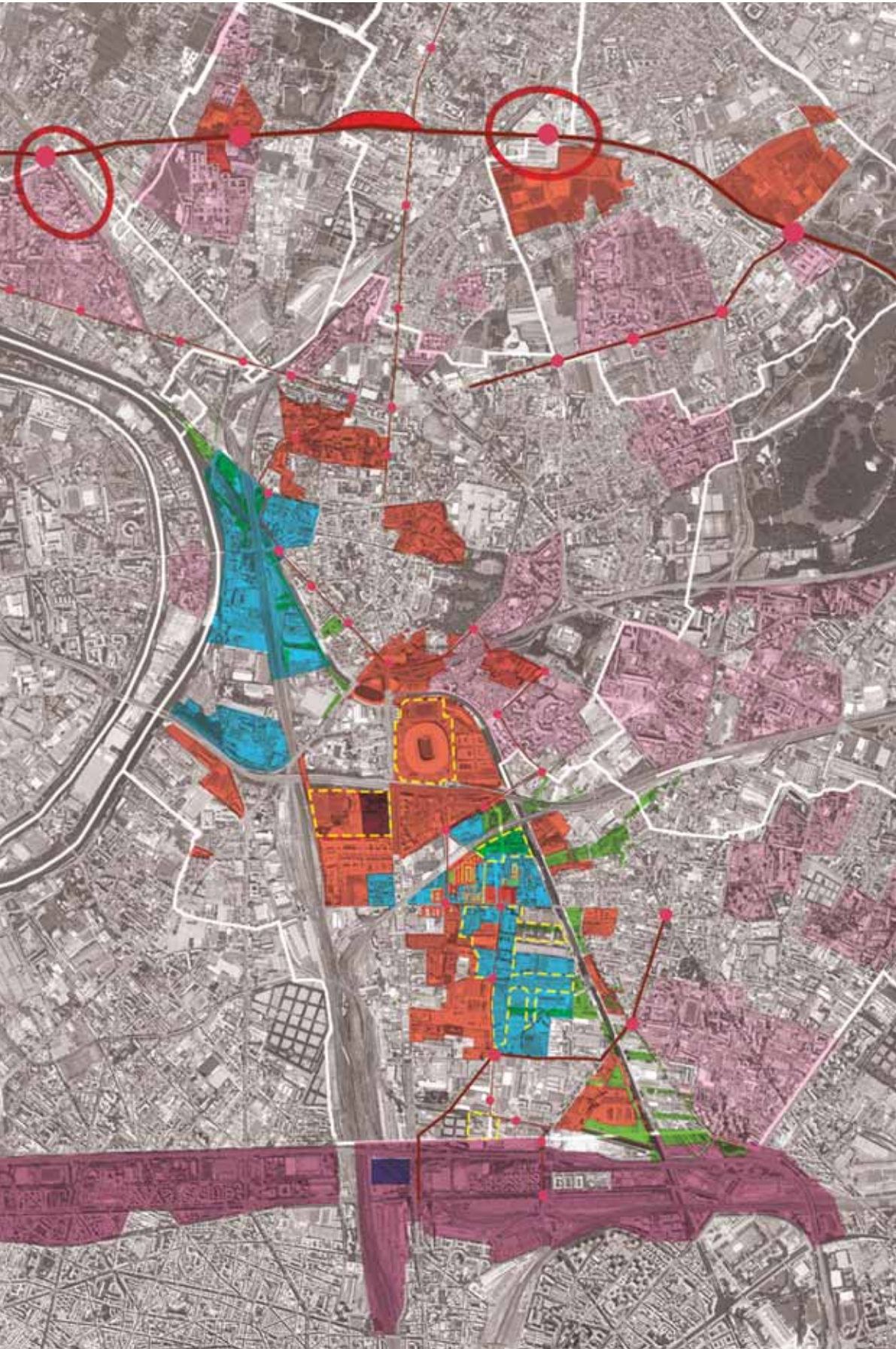
## LE PROJET DE TERRITOIRE

Inscrit dans le projet du Sdrif comme partie intégrante d'un pôle stratégique nord parisien, le projet de territoire a été conçu dans le cadre de l'étude du Scot, sur la base des données et orientations suivantes : rebond démographique<sup>4</sup> ; maintien de la population en place et offre d'un

<sup>3</sup> Le Scot est en chantier, il aboutira en 2006. Un plan local des déplacements est lancé. Un schéma de cohérence commerciale a été élaboré. Le PLH est en cours de validation. Un plan communautaire de l'assainissement a été adopté. Le plan communautaire de l'environnement arrive dans sa phase finale.

<sup>4</sup> En trente ans, le territoire a perdu l'équivalent de la ville de Stains : 35 000 habitants.





**PLAINE COMMUNE**

- ZAC
  - Périmètre d'étude
  - Secteurs Anru
  - Projet de «parc-canal»
  - Gpru Paris Nort-Est
  - Pôle gare
  - Tangentielle nord
  - Métro
  - Tram
  - JO 2012
- 0 500m

**Aperçu des projets  
et études en cours  
au moment de  
la candidature olympique.**

parcours résidentiel adapté ; prise en compte de l'inclusion sociale ; diversification et développement économique ; développement urbain et social ; maillage par des réseaux de transports en commun performants ; rééquilibrage spatial et fonctionnel. Plus globalement, il s'agit d'organiser l'espace situé entre la capitale et la principale porte de la région et de la France qu'est la plateforme aéroportuaire de Roissy, sachant que cet espace fait également le lien avec le secteur d'affaires de la Défense. Ainsi, Plaine Commune situe résolument son développement dans le cadre d'une organisation polycentrique de la Région Ile-de-France.

De plus, le potentiel foncier et les atouts économiques sont tels qu'ils pourraient permettre de définir un projet territorial économique de taille internationale (La Plaine, Gennevilliers, Le Bourget, Gonesse, Roissy), à l'image de ce que certaines villes asiatiques aménagent actuellement, combinaison de fonctions décisionnelles et de centres d'affaires, d'activités de recherche et développement et d'activités de production.

C'est, en premier lieu, cette ambition pour le territoire et pour le rééquilibrage de la région qui inspire l'action de la communauté. Par ailleurs, cette position est prise et déclinée pour que les populations modestes en place ne soient pas rejetées par une action de renouvellement urbain d'envergure, mais au contraire, pour qu'elles les intègrent. Les disponibilités foncières offrent cette opportunité de rééquilibrage spatial et fonctionnel entre le nord et le sud du territoire, entre logements neufs et logements anciens réhabilités, entre logements sociaux et accession à la propriété, entre développement économique tertiaire et développement d'un immobilier d'activité. Il s'agit de lutter contre une ville à deux vitesses, des quartiers à deux vitesses, une région à deux vitesses. L'ensemble du projet d'agglomération est inspiré par ce devoir d'inclusion sociale et cette responsabilité d'assurer un développement solidaire de l'ensemble du territoire.

## LE MAILLAGE DES TRANSPORTS

L'élément de valorisation territoriale le plus important réside dans le système de transports en commun. Dans ce domaine, le contrat de plan État-Région (Cper) 2000-2006 a reconnu le retard histo-

rique du nord de la banlieue parisienne ; c'est pourquoi il a prévu la réalisation de cinq infrastructures supplémentaires :

- le prolongement du tramway T1 de la gare de Saint-Denis vers les Hauts-de-Seine ;
- la réalisation du tramway Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse (Sdev) de la Porte de Paris à Épinay-Orgemont et à Villetaneuse-Université ;
- la réalisation d'un tramway sur pneus de Saint-Denis à Sarcelles en empruntant la RN1 ;
- le prolongement de la ligne de métro n° 12 à Proudhon-Gardinoux, au centre de La Plaine ;
- la réouverture de la ligne SNCF de la Grande Ceinture, la tangentielle nord, qui doit faire l'objet d'une première tranche entre Épinay et Le Bourget, sous la forme d'un tram-train.

Ce qui est le plus important dans ce système de transport, c'est le maillage, les interconnexions entre des lignes radiales et des rocadés. Seul ce dispositif est susceptible de faire changer les comportements des automobilistes qui, à l'heure de pointe, convergent, comme dans un entonnoir, vers Paris et la porte de la Chapelle. De plus, à Plaine Commune, un ménage sur deux n'a pas de voiture, ce qui montre combien le réseau de transports en commun peut être intégrateur.

Mais l'ensemble de ce dispositif coûte environ 1,5 Mds €, tandis que le CPER actuel n'en prévoit le financement qu'à 50 %. C'est dire si les élus se battront pour obtenir sa réalisation et pour qu'il soit complété, dans le prochain contrat, par le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers puis la gare RER de La Courneuve, par le prolongement sud du tramway Sdev jusqu'à la gare RER E Évangile à Paris ; par le prolongement de la ligne 7 (Quatre-Routes de La Courneuve) jusqu'au Bourget ; par le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Pleyel et, surtout, par le dédoublement et le prolongement de la ligne 13, qui est aujourd'hui la plus saturée du réseau parisien et qui dessert le futur stade olympique de France.

Comment concevoir ce réseau performant, indispensable pour assurer l'accueil de centaines de milliers, voire de millions de visiteurs pour les jeux Olympiques, sans un réseau maillé performant ? Il ne l'est pas moins, aujourd'hui, pour les Franciliens du Nord, alors que les voyageurs quotidiens de la ligne 13 sont transportés dans des conditions indignes. Les habitants et leurs élus veulent des mesures fortes qui changent radicalement les conditions d'usage des transports. Même le choix du mobilier urbain des tramways doit être d'une qualité égale au mobilier parisien.





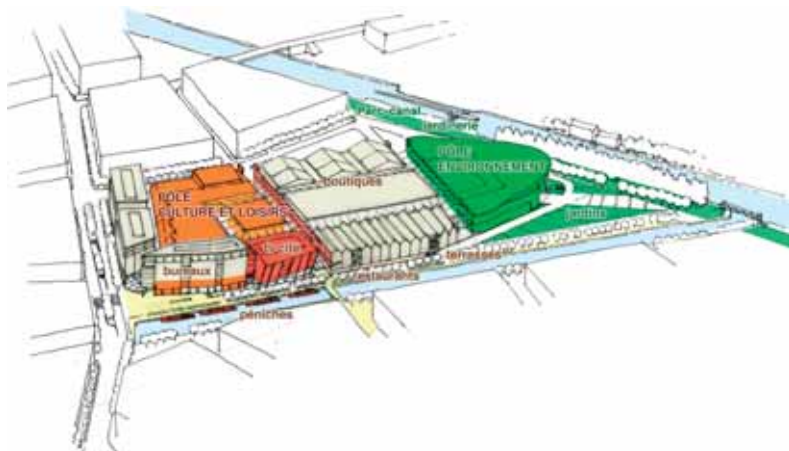
Projet pour  
la restructuration  
des espaces publics  
au centre de Saint-Denis,  
en cours d'achèvement.

© D.R.



Première tranche  
du nouveau complexe  
des Entrepôts  
des Magasins Généraux,  
à Aubervilliers.

© D.R.



© A. Grumbach et associés.

Répartition des programmes,  
ZAC Canal-porte  
d'Aubervilliers.

## INVESTISSEMENTS STRUCTURANTS

Dans les prochaines années, d'autres investissements structurants devront être mis en place.

— L'enfouissement total de l'autoroute A 1, au niveau de la Porte de Paris, est une des transformations qui réduiront la coupure entre le nord et le sud du territoire.

— La couverture des voies SNCF du faisceau nord, à la hauteur du secteur Landy-Pleyel, par un pont « habité », permettrait de prolonger l'avenue François-Mitterrand vers Pleyel, la commune de Saint-Ouen et la Seine, afin d'établir un lien physique entre ces deux secteurs économiques de La Plaine que sont Cornillon et Pleyel.

— La restructuration de la gare SNCF de Saint-Denis, qui occupe le troisième rang des gares extra-muros de la région en nombre de voyageurs (60 000 voyageurs/jour actuellement et 80 000 à court terme), devrait remédier au sous-dimensionnement et à l'accueil déplorable des voyageurs. Un projet de requalification de la gare avec création

d'un accès ouest a été étudié avec la SNCF et l'Arep. Il est chiffré à environ 30 M €. En liaison avec les tramways est-ouest et nord-sud, c'est une aire de près de 40 hectares qui sera remodelée dans le cadre du projet urbain de la Confluence.

— La réalisation de l'échangeur prévu sur l'A 86, à Pleyel, devrait permettre de soulager le secteur de la Porte de Paris, qui est engorgé par une circulation de transit excessive, d'autant que le centre-ville de Saint-Denis est aujourd'hui piétonnier. L'échangeur peut être réalisé rapidement, la DDE en étant au stade du DCE ; il ne manque que le financement.

— La Porte de Paris est actuellement un nœud routier qui sépare La Plaine du centre-ville de Saint-Denis. La ZAC<sup>5</sup> créée par la ville de Saint-Denis est devenue communautaire et les travaux de déplacement de la gare routière viennent de commencer ; la plate-forme du tramway sera livrée en 2007.

— Le secteur qui est situé à l'ouest de l'avenue du Président-Wilson constitue également une formidable réserve foncière de la porte de la Chapelle à la ZAC Landy-France. Bon nombre de propriétés bâties sont susceptibles de muter, et des terrains vides subsistent le long du faisceau ferroviaire qui peut être resserré. Plaine Commune a fixé un périmètre d'étude sur ce secteur. L'Arep est chargée de mener ces études de composition urbaine pour accueillir un pôle de logistique urbaine à l'ouest de l'avenue du Président-Wilson, des bureaux et des activités.

— À l'est de l'avenue du Président-Wilson, un véritable quartier est également étudié, sur environ une douzaine d'hectares, au sud du parc des EMGP, en relation avec la programmation de Paris Nord-Est et en lien avec le franchissement du boulevard périphérique.

— Le parc économique des EMGP constitue lui-même un morceau de ville très important pour

5 Sur 18 hectares, 132 000 m<sup>2</sup> seront construits dont 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 48 000 m<sup>2</sup> de logements autour d'une requalification complète de l'espace public ; l'avenue du Président Wilson se prolongeant vers Saint-Denis.

6 Il s'agit d'un projet muséal avec l'INA et économique autour des studios de télévision.

7 Logements : 20 000 m<sup>2</sup> ; bureaux et activités : 10 000 m<sup>2</sup>



© Dusapin &amp; Leclercq



La Plaine et pour tout le territoire. Sur 63 hectares, on recense actuellement de nombreuses entreprises et plus de 6 000 emplois. Le plan établi par François Grether garantit la préservation du patrimoine industriel remarquable et le renouvellement immobilier et économique. L'originalité du projet des EMGP est de regrouper ensemble des fonctions de décision, de centre d'affaires et de production. Ce modèle mi-tertiaire, mi-secondaire pourrait être transposé à l'ensemble du territoire communautaire.

— Avec la ZAC Canal-porte d'Aubervilliers, toute la façade sud-est de Plaine Commune va être restructurée. Sur 18 hectares prendra place, au bord du canal et de sa darse, un nouveau quartier aux fonctions diversifiées : 165 000 m<sup>2</sup> de bureaux viendront renforcer le nouveau pôle tertiaire de la porte d'Aubervilliers. Le centre commercial, dont le programme a été revu à la baisse, totalisera 42 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, avec un principe de qualification par l'environnement et par le concept T.V. Cité<sup>6</sup>, qui devient aujourd'hui un projet en soi. L'ensemble comprendra 400 logements au nord des nouvelles voiries, la requalification de la porte

d'Aubervilliers elle-même et la réalisation d'un nouveau pont sur le canal Saint-Denis, dans le prolongement de la rue Pierre-Larousse.

— Le projet de la place Proudhon-Gardinoux est aujourd'hui pré-opérationnel. Avec l'arrivée de la ligne 12 du métro, c'est un nouveau centre pour la Plaine qui peut être conçu autour d'une vaste place urbaine, avec des constructions plus hautes en périphérie afin de respecter une échelle urbaine liée à l'importance de la place (1,5 hectare). C'est le projet Dusapin & Leclercq qui a été retenu.

— La ZAC de la Montjoie (20 hectares) est pratiquement terminée et accueille le Cnam (institut de météorologie et école d'ingénieurs 2000).

— la ZAC Nozal-Chaudron (17 hectares) livre actuellement des programmes de logements et de bureaux importants. La Maison des sciences de l'Homme, deux départements d'IUT et deux plateformes technologiques formeront désormais un véritable pôle universitaire sur La Plaine-Saint-Denis.

— Au nord de la Plaine, la ZAC Cristino-Garcia, avec 30 000 m<sup>2</sup> sur 2,5 hectares<sup>7</sup>, vise à conserver l'âme du « village espagnol », en parcellaire imbriqué.

**Principe d'aménagement  
du carrefour Proudhon-  
Gardinoux transformé  
en place végétalisée.  
Vue en plan  
et perspective.  
Dusapin & Leclercq,  
architectes.**



Aménagement des berges  
du canal Saint-Denis,  
Catherine Mosbach,  
paysagiste.



© D.R.

— La requalification du canal Saint-Denis, à l'est de La Plaine, est un élément majeur de la nouvelle composition urbaine et de l'attractivité immobilière de cette partie du territoire. La ville se compose enfin en fonction du canal, et non en lui tournant le dos. Plaine Commune achève la réalisation de 2,5 kilomètres de berges sur la rive droite.

Ainsi, on voit bien qu'un travail d'actualisation du projet urbain de La Plaine doit avoir lieu, afin d'engager un deuxième élan pour l'aménagement de tout ce quartier, grand comme le 12<sup>e</sup> arrondissement. Cette deuxième génération du projet de La Plaine doit davantage prendre en compte l'équilibre des fonctions qui forment la vie harmonieuse d'un quartier, notamment le commerce de proximité, les équipements publics, les fonctions sociales et de sociabilité.

## L'« ÉMANCIPATEUR » OLYMPIQUE

C'est dans ce contexte que la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2012 et le projet pour le noyau nord ont littéralement dynamisé les réflexions pour l'aménagement de La Plaine, et donc pour l'ensemble du territoire de Plaine Commune.

Le travail avec le GIP Paris 2012, la Ville de Paris et les autres partenaires a modifié le regard des uns sur les autres ; et, sans doute, cette phase de travail en commun a-t-elle été bénéfique aux relations plus durables entre Paris et Plaine Commune.

Le programme des aménagements olympiques et de construction du noyau nord, en s'intégrant au projet urbain de La Plaine-Saint-Denis, offrait la possibilité, en sept ans, d'aménager près de 50 hectares, de renforcer l'aménagement du territoire en transports, en espaces publics structurants et en équipements sportifs et culturels



© D.R.

de rayonnement national et international. Les éléments de ce programme qui seront maintenus devraient contribuer à donner de ce territoire une image nouvelle, porteuse d'une nouvelle économie. C'est ainsi que, du nord au sud, à partir du Stade de France, s'étirent dans La Plaine une série de grands équipements.

Ce qui devait être le Centre international des médias et l'ensemble hôtelier situé entre la gare RER D Stade-de-France et le Stade de France, sur un vaste quadrilatère en friche bordé par l'A 86 au nord, l'A 1 à l'est et le faisceau ferroviaire à l'ouest, sera réalisé, puisque ses 150 000 m<sup>2</sup> relèvent de la promotion privée. Construit sur une extension de 15 hectares de la ZAC Landy-France, il comprendra un immeuble de bureaux hypercâblés, un complexe hôtelier de plus de 1 000 chambres, avec centre de congrès (dont le projet existait indépendamment des Jeux), ainsi qu'une passerelle lancée au-dessus de l'A 1 mettant cet ensemble en relation directe et exclusive avec le parvis du Stade de France.

Le Centre aquatique d'Aubervilliers sera implanté à proximité immédiate du canal et de la gare RER B Stade-de-France, sur un terrain de 4 hectares occupé actuellement par des activités en partie obsolètes. Cet ensemble de trois bassins et ses tribunes (cinq bassins étaient prévus dont deux provisoires) devrait être complété d'une zone commerciale et de loisirs (jeux d'eau, fitness, etc.). Cet équipement comblera un manque de bassin olympique au niveau national. La Fédération française de natation prévoit d'ailleurs d'y installer son siège et son centre de formation. C'est Plaine Commune qui en assurera la maîtrise d'ouvrage et la Ville de Paris, qui participera au financement, pourra bénéficier, en contrepartie, de lignes d'eau pour les scolaires. L'ambition est de faire de ce centre nautique un équipement d'audience régionale en matière sportive, économique, de loisirs et d'événements.

Au centre de La Plaine, le vaste mail de 9 hectares qui doit être dégagé entre la rue des Fillettes et



la rue Waldeck-Rochet, à Aubervilliers, devait accueillir cinq pavillons sportifs dans le cadre des jeux Olympiques. Le projet postolympique d'y installer un nouveau quartier composé à 50 % de logements et à 50 % de locaux économiques est maintenu, mais à une échéance encore incertaine. À terme, des équipements y éliront domicile, notamment en rive du mail (lycée, centre culturel, Maison des sciences de l'Homme). Bordé d'immeubles d'une certaine hauteur, il formera une nouvelle centralité dans ce secteur stratégique et difficile « de La Plaine de La Plaine », entièrement bâtie selon les principes du développement durable.

Il va sans dire que La Plaine-Saint-Denis attend avec impatience la requalification de l'espace public de la porte de la Chapelle, que devait rendre possible la simplification de l'échangeur autoroutier, avec l'enfouissement d'une grande partie des bretelles et de la voie ferrée qui le traverse actuellement. C'était une condition de la réalisation d'un Superdôme de 22 000 places. Cela demeure une condition à la création d'une liaison nouvelle depuis Paris vers l'avenue du Président-Wilson, à Saint-Denis, et à la couverture en jardins de l'autoroute A 1.

En ce qui concerne les transports en commun, la réalisation d'une liaison express vers Roissy-Charles-de-Gaulle était liée à l'échéance des Jeux. Elle ne remet par en question l'amélioration nécessaire du RER B, afin de garantir la fréquence et la fiabilité des dessertes locales (RER B Nord +). Toujours pour les Jeux, le tramway SDEV devait être prolongé vers le sud, jusqu'à la gare du RER B Stade-de-France. Si ce projet est maintenu, en revanche, c'est son extension jusqu'à la gare Évangile de la ligne Éole, à la porte d'Aubervilliers, en passant par la place Proudhon-Gardinoux (ligne de métro n°12) et l'avenue des Magasins-Généralux dont l'échéance est incertaine...

Tel sera, on peut l'espérer, l'héritage que la candidature parisienne pour les jeux Olympiques de 2012 laissera à ce territoire longtemps délaissé, longtemps déversoir des services urbains dont la capitale ne voulait pas chez elle. Pour autant, il faut rappeler que la capacité annuelle d'investissement de Plaine Commune n'est que de 36 M € pour l'ensemble de son territoire et pour l'ensemble des fonctions (espaces publics, habitat, médiathèques, développement économique, renouvellement urbain, maisons de l'emploi, ZAC). Or, le Centre aquatique et l'ensemble des aménagements déjà engagés sur le noyau nord représentent un investissement de 83 M €. C'est dire l'accélération qu'aurait pu apporter la tenue de jeux

Olympiques à Paris ! C'est dire l'effort qu'il reste à consentir pour la mise à niveau de La Plaine-Saint-Denis comme partie intégrante de l'agglomération parisienne.

Enfin, accueillir les jeux Olympiques aurait constitué un formidable levier de mobilisation des habitants, dans la perspective d'un projet qui leur aurait bénéficié d'abord. Il importe désormais de trouver ailleurs les ressources du rééquilibrage spatial et fonctionnel du territoire de la communauté d'agglomération, du desserrement du logement social au nord, de l'emploi et de la lutte contre les fractures urbaines et sociales. Le contrat territorial de renouvellement urbain, qui permet de requalifier vingt quatre quartiers d'habitat social, implique de reconstruire au moins autant de logements sociaux qu'il en sera démoli. Une part de cette reconstruction devra se faire sur les terrains de La Plaine. Le quartier de La Plaine doit rester ce quartier populaire, multiculturel, créatif qu'il est déjà à certains endroits.

Le plan local d'insertion par l'économie et les maisons de l'emploi doivent continuer de se structurer pour faire face à l'enjeu de l'inclusion sociale, en s'appuyant sur les grandes réalisations à venir, du Centre nautique, des Archives nationales et de la Cité du cinéma. Car il s'agit de donner de l'espoir, de faire relever la tête à bon nombre d'habitants et de faire perdurer un sentiment de fierté à l'égard d'un territoire qui aura su accueillir de grands aménagements et de grands événements comme la Coupe du monde de 1998. En 2003, à l'occasion des Mondiaux d'athlétisme, le Forum mondial du sport, les concerts des Nuits du Mondial et le spectacle du Port, mis en scène par Laurent Gachet sur le canal, ont mobilisé plus de 200 000 personnes, dont la grande majorité était des habitants de Plaine Commune. La population peut s'approprier les projets et leurs nouveaux territoires. C'est dans cette mesure que ce territoire peut et doit jouer un rôle stratégique dans le développement de l'ensemble de la Région et de Paris.

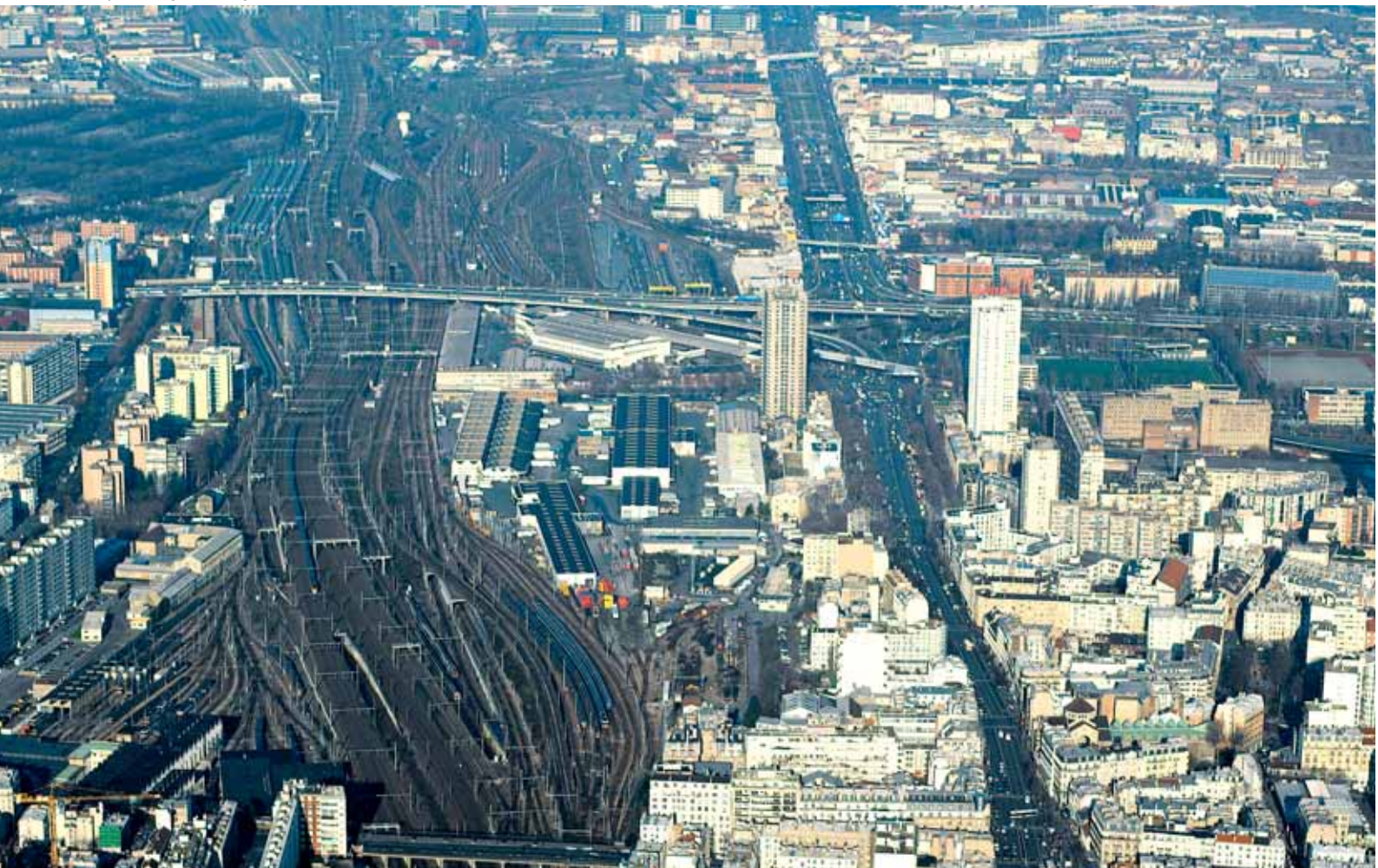
*Cet article a été rédigé par Jean-Pierre Dayras, Directeur général de Plaine Commune.*

# Porte de la Chapelle, une forme urbaine métropolitaine

Dans les premières réflexions concernant l'aménagement du nord-est de Paris, la porte de la Chapelle apparaissait comme le simple prolongement à l'ouest d'un projet essentiellement centré sur les portes d'Aubervilliers et de la Villette. Les réflexions menées sur ce territoire, pour les jeux Olympiques, ont montré qu'il ne se bornait pas à

être l'aboutissement occidental de ce grand dessein, mais qu'il peut devenir le centre de gravité d'un vaste projet de restructuration du nord de la capitale, depuis les gares du Nord et de l'Est, au sud, jusqu'à Saint-Denis et Aubervilliers au nord, et depuis la porte de Clignancourt à l'ouest, jusqu'à la porte de Pantin à l'est.

© Apur - Ph.Guignard/air-images.net





## UN SITE COMPLEXE AUX FORTES POTENTIALITÉS

Situés sur un axe historique fondateur — le tracé du cardo gallo-romain et de l'ancienne route royale menant à la basilique Saint-Denis — la porte de la Chapelle et ses abords bénéficient d'une inscription géographique remarquable. Cette porte majeure constitue l'une des principales entrées dans Paris et dans le cœur de l'agglomération, établie à l'intersection de l'arrivée de l'autoroute du Nord et du boulevard périphérique, à la croisée des voies du faisceau nord et de ses TGV, des RER B et D, et de l'éventuelle liaison Charles-de-Gaulle Express.

De la porte des Poissonniers à la porte d'Aubervilliers, le quartier se présente comme un nœud d'infrastructures routières et ferroviaires, un territoire au service du reste de Paris. La superposition et l'enchevêtrement des réseaux, les coupures dues aux infrastructures de transport créent autant d'isolats urbains autour de grandes parcelles d'activité, aujourd'hui sous-utilisées. Par son ampleur et sa complexité, l'échangeur routier de la Chapelle forme l'une des plus importantes fractures urbaines entre Paris et la banlieue.

Avec plus de 250 000 véhicules par jour, la porte de la Chapelle est principalement devenue un lieu de circulation et de passage, qui bénéficie pourtant d'une exceptionnelle visibilité régionale : ce n'est pas un hasard si les emplacements publicitaires situés sur les deux tours de logements sont parmi les plus chers de France...

Mais les ensembles résidentiels qui s'y sont peu à peu établis subissent plus les nuisances, qu'ils ne profitent de l'importante plus-value potentielle liée à la présence de grandes infrastructures. Les 500 logements des tours de la porte de la Chapelle, les 1 300 de la cité Charles-Hermitte, les franges bâties de la rue de la Chapelle, ainsi que l'ensemble sportif du stade des Fillettes ne parviennent pas à rassembler, en une figure urbaine compréhensible, l'ensemble de ces éléments agglomérés. Déconnectés du reste de la ville, ils restent secondaires dans un environnement dominé par les fonctions de services et d'activités.

Le sentiment d'abandon qui imprègne ce territoire est encore renforcé par l'état des espaces publics. La large emprise des boulevards des Maréchaux, percée de nombreuses trémies, forme l'une des sections les plus routières et les plus



© Apur



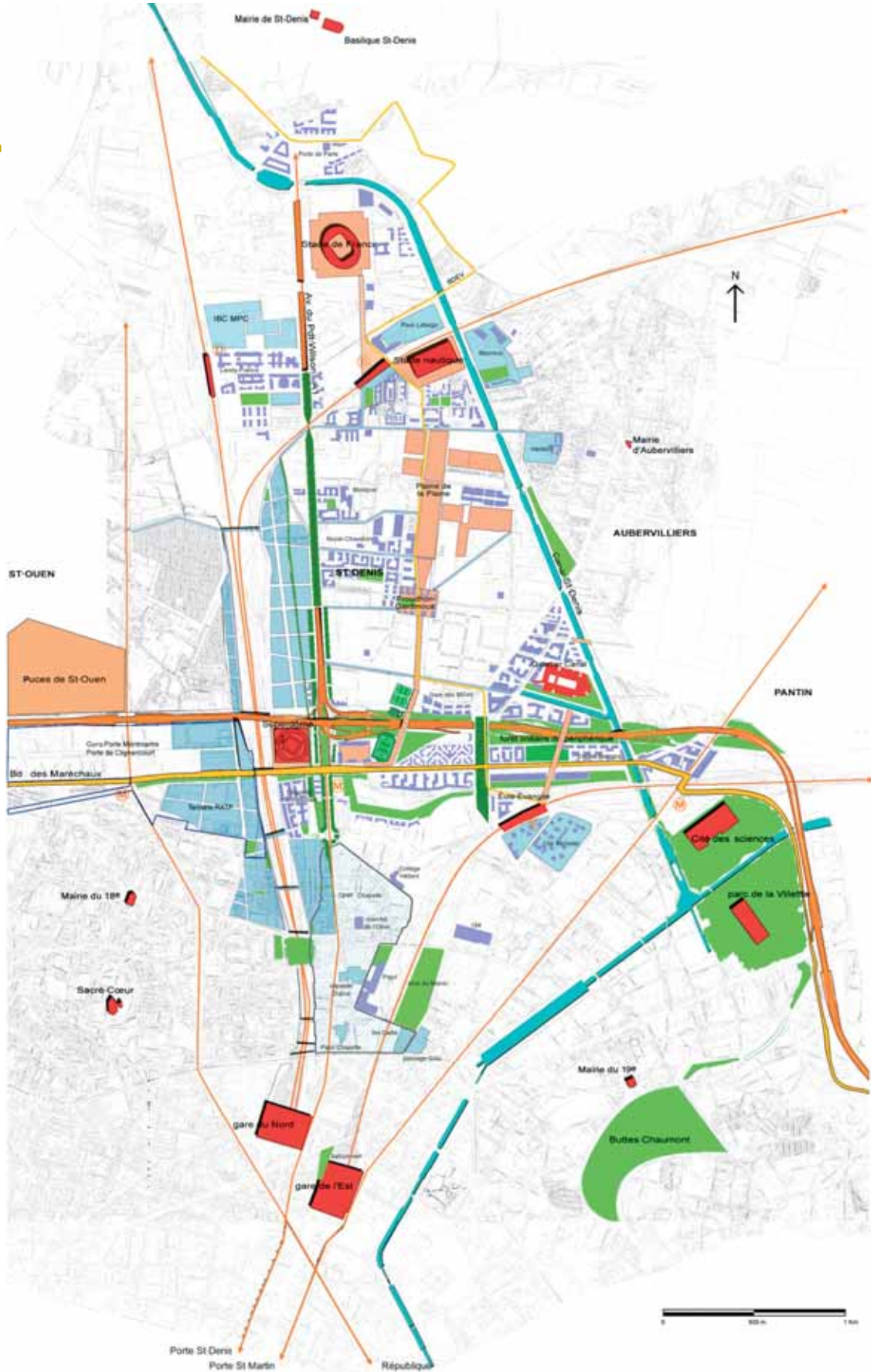
© Apur



© Apur

**Porte de la Chapelle, les grandes infrastructures de transport côtoient les tours de logements et traversent l'espace public dans un paysage complexe où les continuités urbaines sont particulièrement malmenées.**

Le rayonnement  
d'un grand équipement,  
porte de la Chapelle,  
participe d'un immense  
territoire de projets  
aujourd'hui mal identifié,  
avec la perspective  
de nouvelles synergies au  
cœur de l'agglomération.





vides de toute urbanité de la rocade. Les boulevards traversent un « entre-ville », un secteur délaissé et caractéristique des périphéries oubliées, collectant leurs lots de nuisances et de dégradations multiples.

Dès lors, il s'agit de requalifier un morceau de Paris idéalement situé mais isolé par les infrastructures routières et ferroviaires, un territoire de la couronne en marge des dynamiques du cœur de l'agglomération. L'ambition de la Ville s'est donc attachée à révéler et à mettre en valeur ce lieu paradoxal, en prenant d'abord conscience de proximités territoriales aujourd'hui ignorées. Car, si l'accumulation de tracés historiques et de réseaux fonctionnels a produit un environnement complexe et dégradé, elle a engendré dans le même temps un territoire de grands projets.

## UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

L'enjeu consiste à conjuguer la création d'une centralité d'échelle nationale, voire internationale, à la requalification d'une porte importante de Paris. Sur la porte de la Chapelle, le projet d'aménagement a cherché à concilier ces deux qualités, urbanité et accessibilité, à redonner une identité forte et une échelle métropolitaine à la porte, tout en conservant l'efficacité des infrastructures routières et ferroviaires.

Décrivons-le.

### UNE SYNERGIE MÉTROPOLITAINE

L'implantation d'un équipement majeur, porte de la Chapelle, est stratégique en ce qu'elle permet de rééquilibrer ce type d'offre sur la couronne et au profit du nord du 18<sup>e</sup> arrondissement. S'il permet de relancer une dynamique locale sur un secteur dévalorisé de l'arrondissement, le nouveau pôle contribue aussi à mailler, à grande échelle, les centralités du cœur de l'agglomération. Dans une volonté de dynamique partagée, les synergies et les complémentarités à développer se veulent autant territoriales que programmatiques : transports (gares du Nord et de l'Est, Éole), commerces (Puces de Clignancourt), économie (nouveaux complexes tertiaires), récréation et culture (parc de la Villette, cité des sciences, Stade de France).

La force de cette proposition permet ainsi de révéler un territoire de grands projets et de poser

les conditions de redéveloppement de tout le nord de la capitale, en liaison avec les communes de Saint-Ouen, de Saint-Denis et d'Aubervilliers.

### UN MAILLAGE À GRANDE ÉCHELLE

Cherchant à ouvrir le site sur son environnement, le projet propose de nouvelles continuités à la fois visuelles et d'usage qui traversent le boulevard périphérique et les voies ferrées pour mettre en place un maillage urbain de grande échelle. La création et l'amélioration des rues et des espaces publics sont le support de nouvelles liaisons vers La Plaine-Saint-Denis, la porte de Clignancourt et l'Est parisien.

La restructuration de l'échangeur et l'enfouissement des voies ferrées apparaissent comme les conditions nécessaires pour retrouver le tracé nord-sud continu et simple de l'ancienne route royale. Ils s'accompagnent au nord, par la création de deux larges mails piétons, plantés le long de l'avenue du Président-Wilson, qui éloignent et protègent les fronts bâtis de l'autoroute A1. Malgré le maintien en l'état de l'autoroute, la figure souligne ainsi son axialité forte avec le Stade de France, et renoue avec la qualité d'une composition préexistante, ponctuée par la grande place de la Chapelle. Par addition de segments et de ponctuations architecturales, c'est, à l'instar de l'axe Louvre-Défense, une nouvelle figure métropolitaine qui s'affirme entre le Grand Stade et la porte de la Chapelle.

Sur la porte, la refonte complète des espaces publics s'appuie ainsi sur une composition monumentale. L'ampleur de la figure donne toute son assise et sa dimension au nouvel équipement régional, dégageant une avenue de 120 mètres de large à l'échelle de l'avenue Foch, et une vaste place piétonne inspirée de la figure de la porte Dorée.

Entre la porte de la Chapelle et la porte d'Aubervilliers, une passerelle, placée dans l'axe interrompu de la rue des Fillettes, franchit le boulevard périphérique dans une continuité retrouvée entre le quartier de l'Évangile et le cœur de La Plaine-Saint-Denis. Cette large place, suspendue au-dessus de la voie rapide comme un événement paysager, relie les équipements sportifs et les jardins de part et d'autre du boulevard périphérique. À plus grande échelle, elle participe d'une promenade intercommunale entre des équipements majeurs de l'agglomération : le grand équipement de la porte de la Chapelle, le Stade nautique sur les berges du canal Saint-Denis et le Stade de France.

La végétation, qui se déploie autour de la passerelle et le long du boulevard périphérique, dans l'idée de la « forêt linéaire », s'inscrit dans la vocation de la ceinture verte, tout en donnant un usage social et une qualité paysagère aux talus et délaissés d'infrastructures.

D'est en ouest, le prolongement du tramway des Maréchaux est l'occasion de réaménager et de requalifier profondément les boulevards (double plantation, élargissement des trottoirs, pistes cyclables, fermeture des souterrains routiers, site propre). Plus au sud, une nouvelle voie franchit de cette façon le faisceau ferré nord pour relier le rond-point de la Chapelle à la rue des Poissonniers.

### AMÉLIORER ET REQUALIFIER LES INFRASTRUCTURES

Ce projet s'appuie également sur le maillage de l'espace public, renforcé par une action volontaire d'amélioration des réseaux, que ce soit par la requalification des grandes infrastructures de transport ou par l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité en transports en commun.

Le travail de refonte et de requalification des grandes coupures urbaines, que sont le boulevard périphérique, l'échangeur routier, les voies ferrées ou l'autoroute A1, intervient comme une deuxième étape dans la vie de ces réseaux. Tout en conservant la fonctionnalité de ces infrastructures, la limitation de leur impact physique et visuel (échangeur simplifié, traitement paysager des talus et des délaissés du périphérique, urbanisation des franges des voies ferrées, etc.) permet une confrontation moins difficile avec les quartiers riverains, une limitation des nuisances et du bruit, une valorisation des abords, ainsi que la libération de foncier pour de nouveaux programmes de construction ou d'espace libre.

La requalification de l'existant s'accompagne de projets de nouvelles infrastructures de

transport, dont les études ont été accélérées par la candidature olympique.

Des réflexions poussées pour la création de la gare Éole, à la porte d'Aubervilliers, pour l'arrivée du tramway des Maréchaux Est, porte de la Chapelle, ou du SDEV (Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse) de Saint-Denis jusqu'à la porte d'Aubervilliers, ont été menées pour renforcer la desserte des nouveaux développements prévus dans le nord de Paris et La Plaine-Saint-Denis.

Le projet des jeux Olympiques, et les nouvelles synergies de territoire qu'il fait apparaître autour de la porte de la Chapelle, montre tout l'intérêt, à terme, de prolonger le tramway des Maréchaux jusqu'à la porte de Clignancourt et ses Puces, où il permet une connexion avec la ligne 4 du métro. Dans la même idée, une nouvelle gare RER B et D pourrait être aménagée porte de la Chapelle, grâce aux surlargeurs restées libres entre les différentes voies ferrées.

### LA MUTATION DES GRANDES EMPRISES

Un grand équipement de cette importance porte de la Chapelle justifie la réalisation à proximité d'autres programmes : hôtels, bureaux, centre de congrès, jardins et commerces. Or, la mise en valeur des abords de la porte de la Chapelle suppose la mutation des nombreux terrains industriels environnants, des franges du faisceau nord et des délaissés du boulevard périphérique.

Associés à d'autres programmes d'équipements locaux et de logements, de tels nouveaux développements devraient permettre une meilleure transition et un équilibre avec les ensembles résidentiels déjà constitués.

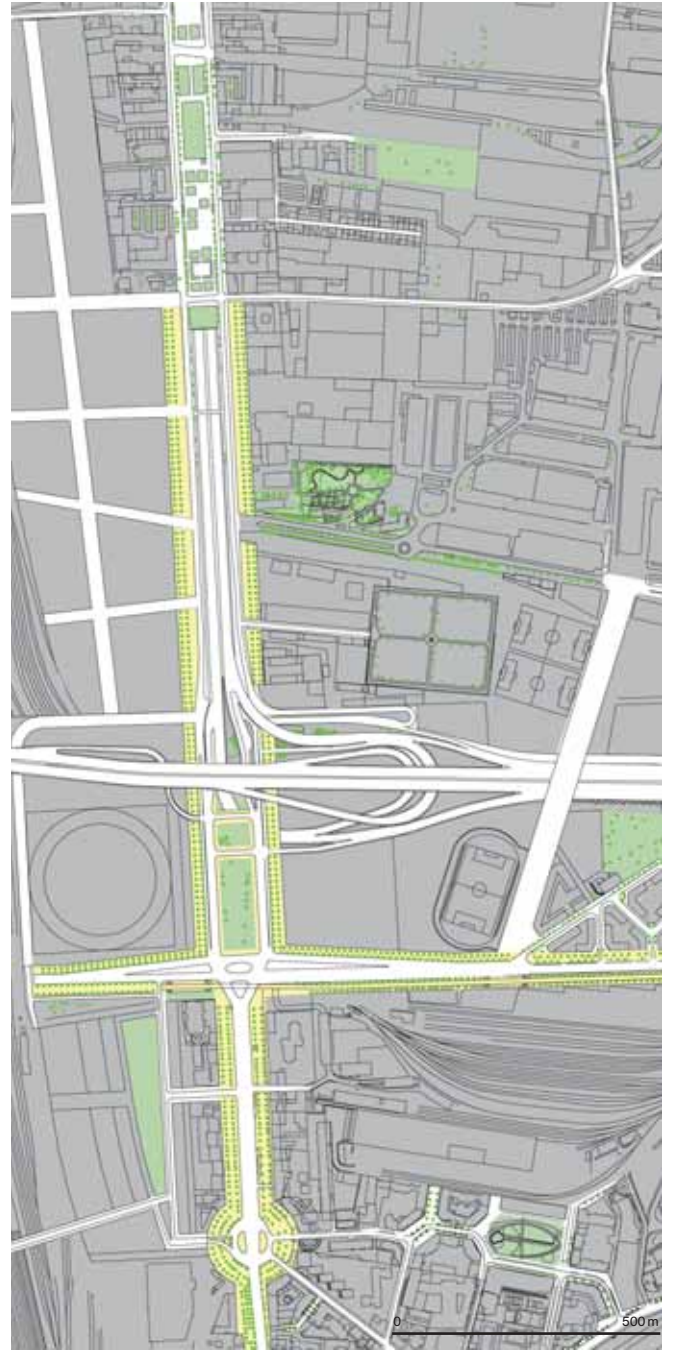
Dans ce scénario, les terrains situés sur la porte de la Chapelle sont réservés aux projets connexes de bureaux, d'hôtellerie et de commerces, tandis que le redéveloppement des activités de logistique ferroviaire s'organise sur une partie de Chapelle Internationale et le long du







© Apur



© Apur



**Vue panoramique, prise dans l'axe de la rue des Fillettes : des tours de la porte de la Chapelle, à gauche, jusqu'aux immeubles de la cité Ch.-Hermitte, à droite, en passant par le stade des Fillettes, au premier plan et la gare des Mines, en arrière-plan.**

**Les espaces publics de la porte de la Chapelle avant et après réaménagement et requalification des infrastructures.**

faisceau nord, sur Saint-Denis. Une liaison au-dessus du boulevard périphérique, qui traverse le stade des Fillettes, rapproche la grande emprise isolée de la gare des Mines du territoire parisien. La nouvelle trame d'espaces publics et le désenclavement des terrains adossés au boulevard périphérique permettent alors d'envisager une recomposition foncière des emprises sportives, dans un projet d'aménagement s'établissant de part et d'autre de Paris et de La Plaine-Saint-Denis. La proposition d'un grand parc sportif, une plaine de jeu intercommunale, vient enrichir la ceinture verte et trouve son équivalent dans le parc de la Villette. Elle répond autant à un manque de jardins et d'équipements sportifs, ouverts et d'accès libre dans le nord de Paris, qu'au souhait de Plaine Commune de voir se développer une plus forte mixité dans les quartiers du sud de La Plaine.

## SUPERDÔME DANS LE PROJET PARIS 2012

### LE BESOIN D'UNE GRANDE SALLE DE SPECTACLE

Les dix dernières années ont vu se multiplier les grandes salles de spectacle de type Millénium ou Dôme dans de nombreuses métropoles occidentales, que ce soit en Grande-Bretagne ou en Europe du Nord. Le projet des jeux Olympiques a permis de montrer la crédibilité d'un tel équipement à vocation sportive, culturelle et de loisirs, et d'en déterminer une localisation possible.

Associé à des programmes tertiaires et hôteliers, ce grand équipement se destinerait autant aux grandes tournées internationales de concerts et de spectacles, qu'aux congrès ou aux tournois sportifs. Le choix de son site d'implantation est important non seulement d'un point de vue fonctionnel, dans l'hypothèse où Paris aurait organisé les Jeux, mais surtout sur le plan des retombées attendues, pour le développement du nord de la couronne. Si les abords de la porte de la Chapelle sont apparus très tôt comme un lieu intéressant pour accueillir ce nouvel équipement métropolitain, le projet olympique en a défini le contenu : le Superdôme olympique, censé se transformer ensuite en une salle de 25 000 places.

### TROIS SCÉNARIOS POSSIBLES

Avant que ne soit retenu le site de la porte de la Chapelle parmi les emplacements possibles dans le nord-est de Paris, trois sites ont été envisagés, débouchant chacun sur un scénario d'aménagement urbain différent :

- un premier site entre les portes d'Aubervilliers et de la Chapelle, à l'emplacement du stade des Fillettes, en totalité sur Paris ;
- un deuxième près de la porte d'Aubervilliers, sur la gare des Mines, à cheval sur Paris, Saint-Denis et Aubervilliers ;
- un troisième à la porte de la Chapelle, sur sa rive ouest, à l'emplacement de la gare ABX Dubois et en totalité sur Paris.

Les deux premiers sites, proches de la porte d'Aubervilliers, s'inscrivent dans la continuité de la dynamique initiée par le projet de Paris Nord-Est depuis la porte de la Villette ; le troisième, porte de la Chapelle, se caractérise par la création d'une nouvelle centralité sur la couronne, avec des retombées fortes pour un grand territoire de projets recouvrant le nord du 18<sup>e</sup> arrondissement, les communes de Saint-Ouen, de Saint-Denis et d'Aubervilliers.

#### Scénario n°1, le stade des Fillettes

Sur l'emprise du stade des Fillettes, le projet développe un scénario de « l'entre-deux » peu ambitieux, qui, au mieux, limite les travaux d'infrastructure. Ce scénario implique la disparition définitive des installations sportives et du square Charles-Hermitte existant. L'emprise du terrain est toutefois trop réduite pour permettre un bon fonctionnement de la salle, tandis que sa proximité immédiate avec les logements sociaux et une réelle confrontation d'échelle et d'usage rendent difficile son intégration aux tissus riverains.

Implanté entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, à l'écart des grands axes majeurs, le grand équipement reste caché depuis les deux portes (par la voie ferrée et la cité Charles-Hermitte) et ne participe que de manière indirecte au développement de la couronne.

#### Scénario n°2, porte d'Aubervilliers

Le deuxième emplacement, proposé au nord du boulevard périphérique, entre la porte de la Chapelle et celle d'Aubervilliers, conforte un scénario intercommunal d'aménagement du Nord-Est parisien. Ce site présente une surface plus vaste, déjà libre de constructions, orientée vers la porte d'Aubervilliers et sa future gare RER. Du fait de la coupure des infrastructures routières,



le terrain favorise davantage l'ouverture sur La Plaine et le canal Saint-Denis, ainsi que les relations avec les communes de l'Est francilien.

Mais, dans ce scénario, le Superdôme tourne le dos à la porte de la Chapelle, renforçant ainsi, et pour longtemps, sa situation d'arrière de ville et de cul-de-sac urbain. Le choix d'inscrire la salle au centre du terrain de la gare des Mines, pour être visible depuis la porte d'Aubervilliers, nécessite par ailleurs des travaux importants d'enfouissement et de couverture du boulevard périphérique, sans apporter pour autant de réels gains pour Paris.

### Scénario n°3, une nouvelle centralité

Le troisième scénario cherche à optimiser le développement induit par l'implantation d'une centralité forte dans le nord de Paris, en portant la dynamique urbaine sur un lieu jusque-là délaissé. La porte de la Chapelle, jusqu'à présent perçue comme un territoire dissuasif et difficile à aménager, se révèle finalement le lieu le mieux adapté à l'accueil d'un grand équipement parisien, tout en promettant un héritage urbain majeur pour tout le territoire nord de la couronne.

Sur ce site, la grande salle bénéficie d'une inscription géographique exceptionnelle, se logeant au centre d'un riche territoire métropolitain, formé par l'axe qui va des gares du Nord et de l'Est au Stade de France et, transversalement, par l'espace qui s'étend des Puces de Clignancourt et la butte Montmartre, au parc de la Villette et à la Cité des sciences. Le projet d'une nouvelle polarité à la porte de la Chapelle cherche à tisser de nouveaux liens entre tous ces lieux stratégiques du cœur de l'agglomération. Visible depuis le boulevard périphérique, l'autoroute A 1 et les voies ferrées de la gare du Nord, l'équipement métropolitain se place efficacement sur une voie majeure d'accès à Paris, tout en venant créer une nouvelle centralité au nord de son territoire.

### LE PROJET OLYMPIQUE

L'implantation du Superdôme sur une porte de la Chapelle complètement réaménagée aurait permis de former un ensemble olympique compact et lisible. Autour de ce grand équipement, le dispositif aurait été complété par une salle temporaire sur le stade des Fillettes – le tout pouvant accueillir plus de 39 000 spectateurs pendant les Olympiades – et par des programmes récréatifs et commerciaux sur la partie ouest de la gare des Mines.

Études pour  
le positionnement  
du Superdôme sur le site.



© Apur

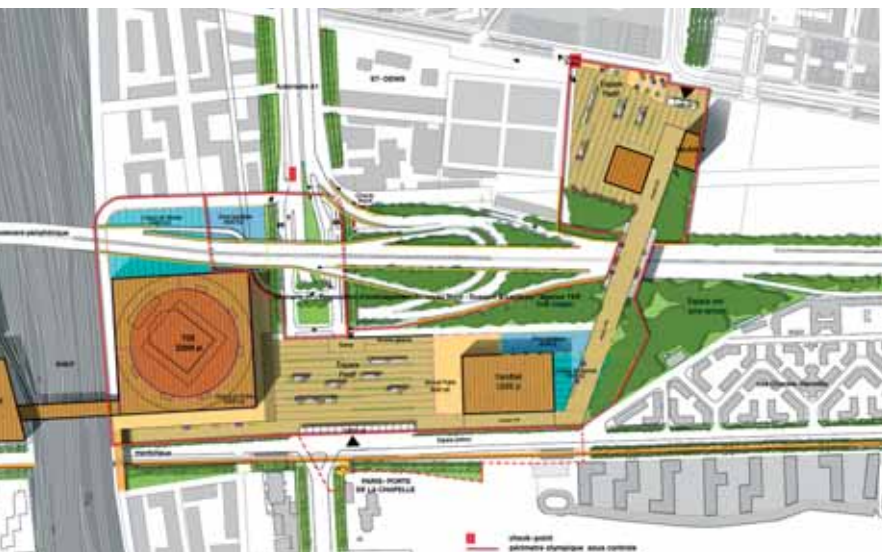


© Apur



© Apur





© Apur, Dusapin & Leclercq - Agence TER

**Pendant les Jeux, la modification des infrastructures permettait de former un ensemble compact autour du Superdôme (25 000 places), de la salle temporaire (14 000 places) et de la gare des Mines.**

**À terme, la place de la Chapelle devient une grande esplanade devant la grande salle. La nouvelle passerelle de la rue des Fillettes relie Paris et La Plaine-Saint-Denis à travers les jardins et équipements sportifs, recomposés de part et d'autre du boulevard périphérique.**

La continuité du site olympique aurait été réalisée grâce à l'aménagement de nouveaux espaces publics, dont une vaste esplanade centrale dégagée par la requalification de la porte de la Chapelle – sorte de « place olympique » pendant les Jeux, devenant lieu festif animé dans l'axe de la rue de la Chapelle –, en combinaison avec la nouvelle liaison de la rue des Fillettes, entre Paris et la Plaine Saint-Denis. Cette dernière aurait placé l'ensemble de la porte de la Chapelle à 450 mètres de la place Proudhon-Gardinoux et des salles de compétition installées dans le cœur de la Plaine Saint-Denis. De la porte de la Chapelle au Grand Stade, c'est un parcours festif et événementiel de près de 4 kilomètres qui aurait été offert aux visiteurs.

## UN HÉRITAGE MAJEUR

À l'instar du Grand Stade, un équipement métropolitain implanté porte de la Chapelle bénéficierait d'une visibilité et d'une accessibilité exceptionnelles pour tous les usagers des infrastructures ferrées ou routières du secteur, conférant à la porte une image claire et une identité forte, à l'échelle du territoire francilien.

Le scénario souligne aussi, et de manière stratégique, le pôle de développement du Nord-Est en le prolongeant jusqu'à la porte de Clignancourt et la commune de Saint-Ouen. Le territoire de projet n'est plus celui de Paris Nord-Est, mais atteint bien une nouvelle dimension métropolitaine, allant de la porte de Clignancourt à la porte de la Villette, et internationale, de la butte Montmartre au Stade de France.

Le rayonnement de cette nouvelle centralité participerait d'un immense territoire de projets, aux contours non encore stabilisés. Celui-ci recouvre de fortes potentialités d'aménagement, avec les projets de ZAC sur Saint-Ouen, la requalification urbaine de la porte de Clignancourt (GPRU), la mise en valeur des sites RATP à Paris, ainsi que l'urbanisation des franges du faisceau de la gare du Nord, depuis Chapelle Internationale, et des terrains de la rue des Poissonniers jusqu'à la gare RER D, sur Saint-Denis.

Le réaménagement de la porte de la Chapelle laisserait ainsi un héritage exceptionnel à l'échelle du territoire des 200 hectares de Paris Nord-Est et des 800 hectares de La Plaine-Saint-Denis. Il est le prolongement naturel de la couverture de l'autoroute A 1, réalisée pour la Coupe du monde de football de 1998.

## UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DE PROJET

En accélérant les réflexions sur le Nord-Est parisien, la candidature olympique a permis de dégager de nouvelles options d'aménagement pour le redéveloppement d'un grand territoire du cœur de l'agglomération. D'un secteur de service, la porte de la Chapelle peut devenir, dans cette optique, le lieu d'un nouveau projet métropolitain, aujourd'hui symbolique quant à la reconquête de la ville sur ses infrastructures.

Le projet pour la restructuration de l'échangeur, estimé à 72 M €, ou pour la nouvelle liaison de la rue des Fillettes entre Paris et La Plaine-Saint-Denis a montré toute la force et les retombées d'un travail de maillage intercommunal des espaces publics, dans un souci d'atténuation de la coupure



du boulevard périphérique. La recomposition des grandes emprises de la couronne de Paris et la valorisation des terrains à l'articulation du Nord-Est parisien et du sud de La Plaine s'envisagent désormais dans un schéma d'aménagement commun, porté mutuellement par Paris et Plaine Commune.

Au-delà de la nouvelle gare Éole, porte d'Aubervilliers, des infrastructures comme le prolongement d'un tramway en rocade sur les Maréchaux et du tramway de Saint-Denis jusqu'à Paris, ou, plus lointain, d'une nouvelle gare RER B-D porte de la Chapelle, avancent des propositions essentielles pour renforcer la desserte en transports en commun du cœur de l'agglomération.

Quant à la requalification de la porte de la Chapelle et l'idée d'un équipement majeur, ils apparaissent comme l'un des héritages essentiels du projet olympique. La réalisation d'une grande salle de spectacle n'est pas à écarter a priori : ce type d'équipement reste un atout indispensable pour conforter l'attractivité future de l'agglomération francilienne parmi les grandes métropoles occidentales. Mais il pourrait s'agir aussi d'un autre type d'équipement : le site réservé pour le Stade nautique, dans le dossier de candidature pour les Jeux de 1992, a ainsi fini par accueillir... la Bibliothèque nationale de France ! L'évidence de la localisation d'un grand équipement porte de la Chapelle, l'efficacité du travail de restructuration de l'échangeur subsistent comme idées fortes d'un urbanisme à venir.

Les projets de Paris Nord-Est et de La Plaine Saint-Denis peuvent désormais être les porteurs de ces visions.

*Cet article a été rédigé par Florence Hanappe  
et Pierre Micheloni.*



© Dusapin & Leclercq - Agence TER



© Apur, Dusapin & Leclercq - Agence TER

**Perspectives actuelle et projetée sur la porte de la Chapelle. La restructuration de l'échangeur et l'enfouissement de la voie ferrée permettent d'aménager une nouvelle place métropolitaine, de retrouver une liaison entre Paris et Saint-Denis, et d'accueillir un grand équipement dans l'axe du Stade de France.**

# Un nouveau pôle à l'échelle de l'agglomération, gare de l'Est-gare du Nord

Parmi les atouts du Nord-Est parisien figure la puissante desserte en transports dont la candidature de Paris 2012 pouvait se prévaloir, de Roissy-Charles-de-Gaulle aux gares du Nord et de l'Est. Cet ensemble d'infrastructures, associées par un projet de liaison ferrée rapide dédiée, représente en quelque sorte le seuil international du Nord-Est métropolitain. En outre, alors même qu'elles n'ont cessé de compter dans la gestion de ces flux internationaux, ces deux gares parisiennes sont aussi

montées en puissance dans l'organisation des transports régionaux.

En effet, ces infrastructures ont grandement évolué depuis leur création. Au départ simple débarcadères à usage local, elles se sont peu à peu adaptées au transport national de voyageurs, et sont entrées dans l'histoire au moment de la Première Guerre mondiale, où elles ont été le lieu de tous les grands départs vers les tranchées du Nord et de l'Est, et leurs grandes batailles. Elles ont

Vue aérienne des quartiers gare du Nord et gare de l'Est, qui permet de constater leur grande proximité.





contribué et accompagné le développement de la banlieue au XX<sup>e</sup> siècle, transportant toujours plus de travailleurs à travers la région au gré de l'expansion des lotissements pavillonnaires, puis de la construction des ZUP et des grands ensembles. Ce rôle métropolitain a été consolidé par leur connexion au réseau RER dans les années 1980. Récemment, avec le développement du TGV, ces gares ont plus intensément affirmé leur statut de portes vers l'Europe. Enfin, la gare du Nord semble opérer une quatrième mutation : déjà complexifiée par la greffe de la station Magenta-RER E, en 1999, son image traditionnelle devrait bientôt se trouver bouleversée lorsqu'elle sera associée à la gare de l'Est, en 2007. En cela, elle s'éloignera définitivement du modèle classique de la gare terminale, constitué autour d'une séquence à plat qui associe un parvis, une halle d'échanges, des quais et un faisceau, pour s'articuler de manière complexe avec les différents niveaux de chacun des modes de transport (métro, RER, bus parisiens et régionaux, taxis, piétons et parkings).

Connectée directement par métro ou RER à toutes les gares parisiennes et aux aéroports de Roissy et Orly, la gare du Nord s'est transformée en réelle porte métropolitaine, au même niveau de flux que la station Châtelet-Les Halles <sup>1</sup>. Le complexe en projet, qui associe gare du Nord, Magenta et gare de l'Est, est confronté aux mêmes enjeux que ceux du pôle d'échanges du centre de

Paris : comment ouvrir ce nœud de trafic essentiellement souterrain sur l'espace public extérieur ? Comment penser son interface avec la ville ?

Les gares sont en évolution permanente et leur transformation agit sur leur environnement urbain, d'abord au niveau de la gare elle-même et de son quartier, mais aussi le long du faisceau, où d'anciennes emprises industrielles ou de stockage tombent en désuétude et peuvent être réutilisées. Mais, au regard de cet objet technologique complexe, il faut être attentif à la question du rapport entre l'importance du transit de la gare et l'ampleur de son faisceau. Comment préserver la capacité de l'infrastructure, tout en améliorant les qualités urbaines alentour, longtemps sacrifiées aux exigences de la productivité ferroviaire (mobilité des biens et des personnes) ?

## DEUX GARES, DEUX ENTITÉS FORTES

Dans le col entre les buttes Montmartre et Chaumont, où se glisse également le canal Saint-Martin, les deux gares sont très proches : 160 mètres par la rue de Dunkerque, entre la nouvelle halle « Transilien » de la gare du Nord et l'arrière des quais de la gare de l'Est, puis 180 mètres

<sup>1</sup> Les Halles : 800 000 voyageurs par jour ouvrable de base ; gare du Nord + gare de l'Est : 775 000 voyageurs, dont 75 % de trafic régional ; gare du Nord seule : 640 000 voyageurs.



© RATP



© Apur

Châtelet-Les Halles et Gare-du-Nord – Gare-de-l'Est, deux nœuds métropolitains d'interconnexion d'égale puissance.

### TRANSPORTS EN COMMUN ET LIAISONS SOUTERRAINES

- RER
- Métro
- Parkings
- Souterrains piétons
- Souterrains voitures



© Apur



© Pavillon de l'Arsenal - DR

Du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle, gare du Nord, du vide à la halle d'échanges, qui est venue remplacer, en 1999, le parking pour automobiles des années 1960.



© Arep

**2** La suppression du service militaire, qui exploitait particulièrement cette gare, a fortement contribué à cette diminution.

**3** La gare Saint-Lazare restera principalement vouée au trafic régional, tandis que celle d'Austerlitz pourrait recevoir une partie du trafic de la gare de Lyon.

supplémentaires et un grand escalier, par la rue d'Alsace, pour arriver aux quais. L'implantation de la gare Magenta, à l'est de la gare du Nord, les rapproche définitivement, physiquement et dans leur fonctionnement, puisque le RER E, Éole, y reprend une importante part du trafic régional de la gare de l'Est.

La question de leur mise en relation est donc tout à fait légitime, d'autant qu'elles possèdent un barreau de liaison au nord, et que l'une, la gare du Nord, à la pointe du trafic des gares parisiennes, souffre de saturation, tandis que l'autre, la gare de l'Est, à la traîne, s'essouffle par la disparition progressive de son trafic régional (RER E) et la forte diminution de son trafic national<sup>2</sup>. Chacune n'en compose pas moins une entité forte, qu'il faut saisir pour percevoir l'importance du pôle qui va naître de cette intégration, à l'échelle nationale et internationale, mais aussi régionale de même que locale.

## GARE DU NORD

Grandes lignes, TGV Nord, Eurostar et Thalys, ce sont trente et un million de voyageurs par an qui sont prévus en 2007, répartis sur quatorze quais. En même temps que la mise en service du TGV Nord, en 1993, puis d'Eurostar, en 1994, et de Thalys, en 1996, cette vieille gare a subi d'importants travaux de « mise aux normes internationales », dont l'implantation de services affaires et de nombreux commerces.

Les trains de la banlieue nord, qui occupent sept quais de plain-pied, et les RER B et D, en souterrain, représenteront 111 millions de voyageurs par an en 2007. La branche nord du RER B, qui connecte notamment la gare à l'aéroport Charles-De-Gaulle en trente minutes, a été ouverte en 1983 ; le RER D, en 1988. La ligne B est la plus exploitée, après la A, et devrait subir d'importants travaux de rénovation.

Enfin, la station Magenta du RER E, ou Éole, représentera dix millions de voyageurs par an en 2007. À peine soixante-dix mètres séparent les quais des RER B et D de la gare du Nord de la station Magenta, et l'ouverture de celle-ci, en 1999, a été l'occasion d'une refonte totale de l'espace dit « Transilien », halle d'échanges d'un nouveau type connectant tous les transports régionaux autour d'un atrium qui met en relation de nombreux commerces, les billetteries, des services aux voyageurs et les différents niveaux de chaque mode de transport : RER et métro en deuxième et premier sous-sol, trains régionaux et parvis extérieur en rez-de-chaussée et, enfin, gare d'autobus en sur-





© Apur

sol des voies banlieue, accessible depuis la rue du Faubourg-Saint-Denis. Cette gare d'autobus, malgré un des plus importants débits régionaux et sa connexion directe avec les autres modes, reste un espace très peu urbain, qui devra être intégré aux projets futurs.

### GARE DE L'EST

Les grandes lignes nationales et internationales et le TGV Est, en projet, représentent un potentiel de quatorze millions de voyageurs par an en 2007, contre seulement neuf millions aujourd'hui, répartis sur vingt quais. C'est la dernière gare, hormis celles de Saint-Lazare et d'Austerlitz<sup>3</sup>, à accueillir le TGV. Comme pour la gare du Nord, l'arrivée du TGV Est s'accompagnera d'une restructuration importante de la gare de l'Est, notamment en ce qui concerne les aires d'accueil et de service pour les voyageurs, et la création de nouvelles surfaces commerciales.

En revanche, le flux de la banlieue est, transféré vers le RER E, n'atteindra plus que quatorze millions de voyageurs par an en 2007, à comparer aux dix-sept millions d'aujourd'hui, et occupera dix quais. Ce transfert s'amplifiera au fur et à mesure des prochaines extensions de cette nouvelle ligne, notamment vers l'ouest où, pour l'instant, elle s'arrête à la station Haussmann-Saint-Lazare.

Enfin, la station de métro Château-Landon, ligne 7, accolée à l'est de la gare, est extrêmement utilisée par les voyageurs de banlieue, sa connexion directe à l'arrière des quais SNCF étant souvent préférée à celle, plus longue, de la station Gare-de-l'Est. De plus, cette ligne 7 dessert Opéra et Chaussée-d'Antin, qui constituent l'un des plus importants pôles d'emplois de la capitale. Le passage souterrain distribuant les trente quais de la gare depuis cette station n'en est pas moins sordide, et son aménagement n'est pas à la mesure de son usage. Son aspect désuet (carrelage, tubes fluorescents, couleurs criardes et vieux tourniquets) participe de l'image surannée de la gare de l'Est, quoique touchante et empreinte de nostalgie.

## L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DES GARES

Dans des contextes urbains différents, deux projets d'aménagement des parvis des gares du Nord et de l'Est, étudiés en complément des projets ferroviaires, visent les mêmes objectifs : lieu de transition et trait d'union entre la gare et la ville, le parvis de gare constitue dans les deux cas un espace clé pour l'insertion urbaine et la

## PHASES DES TRAVAUX DU PÔLE DES 2 GARES DE 2004 À 2012

### CDG Express

Maîtrise d'ouvrage : GIE CDG Express (RFF, SNCF, ADP)  
Calendrier : conclusion débat public, mise en service horizon 2012

### Parvis gare du Nord et abords

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Paris  
Calendrier : travaux 2005-mi 2006

### Désaturation de la gare du Nord Transfert vers Paris Est des lignes Damartin, Crépy, Soissons

Projets moyen terme (liés à CDG Express)

### Balcon vert :

Maîtrise d'ouvrage : SNCF, DDGE Acog, Paris Est  
Calendrier : PLU modifié en novembre 2004, consultation d'investisseurs 2005

### Gare de l'Est

Maîtrise d'ouvrage : SNCF, DDGE Acog, Paris Est  
Calendrier : travaux 2005-2006, livraison 2007

### Réseau Noyau

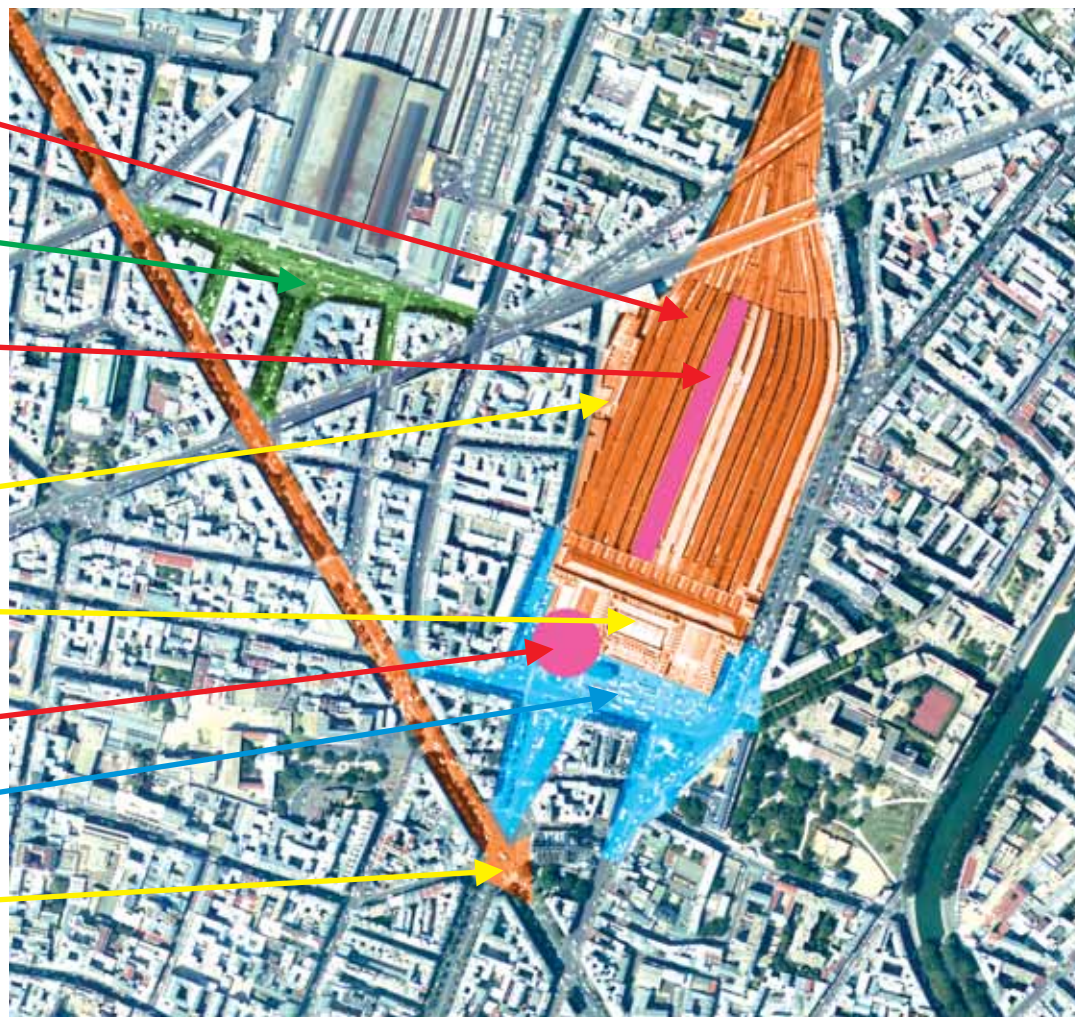
Accès PMR  
Maîtrise d'ouvrage : RATP

### Parvis gare de l'Est

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Paris  
Calendrier : marché de définition

### Boulevard Magenta, espace civilisé

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Paris  
Calendrier : travaux réalisés en 5 tronçons de mi-2004 à mi-2006



© Arep

mise en valeur de la gare, mais aussi un lieu d'échanges et d'intermodalité pour les voyageurs et les riverains.

La gare du Nord ne dispose pas d'un réel parvis. Le trottoir en façade et un léger évase-ment de la place Napoléon-III, de part et d'autre du boulevard Denain, en tiennent lieu, mais la place supporte, outre le trafic lié à la gare, un important trafic automobile de transit. L'élargissement du trottoir de la gare a été envisagé dès le début des années 1990, mais les hypothèses se sont heurtées à la présence de ce trafic automobile de transit qu'il fallait alors ménager, aux dépens des autres usagers. Cette contrainte étant aujourd'hui levée, un nouveau projet a pu être élaboré. Étudié conjointement par la Ville de Paris, la SNCF, la RATP et la préfecture de police, il prévoit d'élargir le trottoir situé devant la gare et de favoriser ainsi l'accès à pied à la gare. Il permet également de dégager sa façade, mais aussi de rendre plus lisible et plus pratique l'utilisation

des autobus et des taxis par les voyageurs (souvent étrangers) et les riverains. Pour cela, la circulation automobile de transit est supprimée devant la gare, et seules la circulation des autobus et des taxis et la circulation locale, notamment pour les livraisons, sont maintenues, place Napoléon-III. L'accès à la gare en voiture sera par ailleurs orienté vers les parcs de stationnement existants. En complément, le réaménagement du boulevard Denain, dédié à la circulation des autobus et aux circulations douces (cyclistes et piétons), permet de créer un accès à pied confortable et très lisible depuis le boulevard Magenta, à travers ce court et large boulevard, offrant une perspective très dégagée sur la façade de la gare.

Dès sa construction, la gare de l'Est a été mise en valeur par le percement des boulevards de Sébastopol et de Strasbourg, l'inscrivant à l'échelle parisienne grâce à une perspective majeure depuis la place du Châtelet. La gare de l'Est dispose d'un parvis, la place du 11-Novembre-1918, délimi-



té par une grille métallique. Mais il constitue un espace difficile à atteindre, compte tenu de la différence de niveau entre gare et rue, et de la circulation très dense sur la rue du 8-Mai-1945. Encombré par les voitures en stationnement, il constitue également un espace difficile à traverser. À la différence de la gare du Nord, qui dispose d'une gare routière, de nombreux arrêts d'autobus en passage, mais aussi en terminus, sont disséminés sur la voirie proche de la gare de l'Est, peu lisibles et obérant en partie la perspective du bâtiment. Le projet de réaménagement de l'espace public, à l'étude, concerne le parvis proprement dit et ses abords, jusqu'au boulevard Magenta. Il vise à dégager le parvis en y autorisant toutefois une partie de la dépose et de la prise en charge des voyageurs par les taxis, à créer une gare routière à proximité immédiate en concentrant les lignes d'autobus, tout en dégageant la perspective sur la partie historique de la gare depuis le boulevard de Strasbourg. Les trottoirs et les terre-pleins sont élargis rue du 8-Mai-1945 et boulevard de Strasbourg pour faciliter les cheminements à pied et les traversées, tandis que le trafic automobile de transit y est supprimé. Avec le nouvel aménagement envisagé, le parvis de la gare s'étire jusqu'au boulevard Magenta, créant ainsi un cheminement à pied et à vélo très lisible.

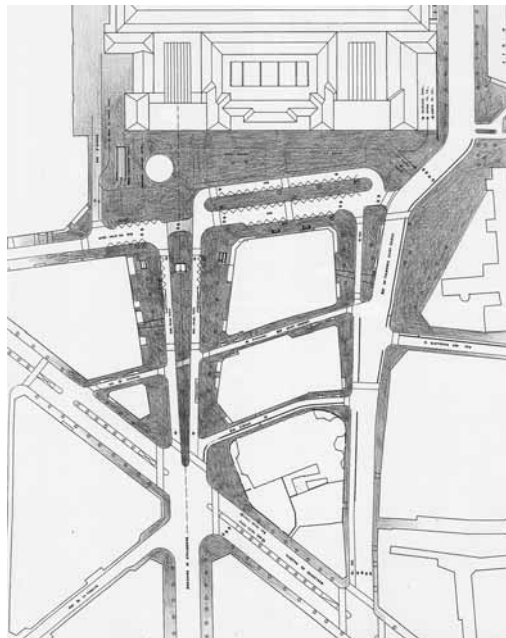
À une plus grande échelle, ces aménagements s'inscrivent dans la requalification d'un réseau d'espaces publics et de grands équipements : limitation de la circulation aux abords du canal Saint-Martin, extension du jardin des Récollets, réaménagement du couvent des Récollets et projet d'aménagement de son esplanade à venir, traitement des places et des rues adjacentes aux gares, réaménagement du boulevard Magenta<sup>4</sup>. L'ensemble de ces actions devrait adapter ces espaces au rôle futur de ces deux gares.

## LES LIAISONS GARE DU NORD/GARE DE L'EST

De nombreux projets de transformation, à l'étude, en chantier, ou déjà réalisés, intéressent les deux gares. Ils sont menés sous la responsabilité d'acteurs divers : implantation récente de la gare RER E Magenta, et transformation de l'espace Transilien Gare-du-Nord (RATP-RFF-SNCF) ; arrivée du TGV Est et restructuration interne nécessaire de la gare de l'Est (RFF-SNCF) ; projet de liaison CDG



© Agence Laverne, paysagistes



© Apur

Projet d'aménagement pour le parvis de la gare du Nord, février 2005, agence Laverne, paysagistes (en haut).

Projet d'aménagement pour les abords de la gare de l'Est (en bas).

express (RFF-SNCF-ADP) ; création du jardin « balcon vert » (SNCF et Ville de Paris) ; politique d'espace public partagé sur le quartier des gares (Ville de Paris), dont leur parvis (Ville de Paris et RATP). Mais c'est l'achèvement du projet de liaison entre les deux gares, qui, par son importance, constituera le projet urbain le plus fondamental du quartier des deux gares.

### LIAISONS SOUTERRAINES

Avec la mise en service du RER, d'abord des lignes B et D, puis aujourd'hui de la ligne E, une part conséquente du trafic de surface est passée en souterrain, connectant directement ces flux régionaux au réseau du métropolitain. Par conséquent, les connexions principales créées entre les deux gares sont naturellement souterraines, d'autant que la gare de l'Est se situe à une altimétrie correspondant au niveau du sous-sol de la gare du Nord. La liaison existante, entre la halle Transilien des gares du Nord et Magenta, sera d'abord prolongée jusqu'à la rue d'Alsace, sur le flanc ouest de la

<sup>4</sup> La transformation du boulevard Magenta, en cours de réalisation, a pour objectifs de réduire la circulation automobile et de favoriser celle des bus, des vélos et des piétons. Les chaussées sont réduites et une deuxième rangée d'arbres est plantée sur la partie élargie des trottoirs.

gare de l'Est. Puis, de là, on pourra soit rejoindre l'actuel passage souterrain menant à Château-Landon et desservant par leur arrière les quais de la gare de l'Est, soit, par un passage aménagé le long de la rue d'Alsace, rejoindre l'avant des quais et la gare elle-même. Ce réseau souterrain, généreusement dimensionné, sera ponctué de nombreux services et commerces (qui connaissent de plus en plus de succès au sein des gares<sup>5</sup>), éclairé de lumière naturelle lorsque c'est possible, et pourrait, le cas échéant, être accéléré par des tapis roulants.

### LIAISONS DE SURFACE

Ce réseau souterrain garde toutefois une certaine autonomie, si on le compare au réseau d'espaces publics de surface, gares comprises, ne serait-ce que parce qu'on y accède, au moins dans sa plus grande part, avec un titre de transport. Aussi, il est important de prévoir en complément une liaison en surface (par la création de nouveaux espaces publics liant les deux gares), qui ne vise

pas seulement à accompagner intelligemment des flux, mais aussi à transformer durablement la perception de cette nouvelle échelle urbaine que constituera le pôle d'échanges des deux gares.

C'est dans ce cadre qu'a été défini le projet de « balcon vert ». Il a pour but de compléter la liaison souterraine, prévue sur le côté ouest de la gare de l'Est, par une liaison de surface via un nouvel espace vert, en balcon sur les voies ferrées et relié au niveau bas par une rampe. Le jardin se situera en prolongement du dispositif actuel de la rue d'Alsace, qui offre une vue spectaculaire sur le paysage de la gare et les immeubles de la rue du Faubourg-Saint-Martin<sup>6</sup>. L'intersection de ces différents cheminements fait du bâtiment, à l'angle des rues d'Alsace et Lafayette, le pivot de ce système, lieu en attente de projet qui connecterait sol et sous-sol. Un autre projet possible est celui de la création d'un vaste espace public au-dessus des voies ferrées, qui prolongerait la rue des Deux-Gares jusqu'à la rue du Faubourg-Saint-Martin, et permettrait la création d'une gare arrière en surplomb des voies, en complément du passage souterrain réaménagé aboutissant sur Château-Landon. Ce projet permettrait de réunir les deux gares sous une structure linéaire particulièrement lisible.

Un tel projet de nouveau terminal permettrait de déconcentrer les flux en les répartissant en deux gares distinctes et complémentaires, à l'image du fonctionnement de la gare Montparnasse ou encore de la gare de Lyon, dans lesquelles, à l'arrière pour la première et sous les voies ferrées pour la seconde, une série de fonctions de desserte et de services a été dédoublée afin d'assurer une répartition des flux et une occupation plus aisée des espaces publics. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) dénomme ces nouveaux complexes ferroviaires un « bipôle ». Ce nom montre qu'on est face à un nouveau type de pôle de transport, très loin de l'organisation actuelle. On peut faire une analogie avec l'organisation aéroportuaire, dans laquelle différents terminaux sont mis en réseau. Mais la comparaison s'arrête là, car ce serait négliger l'impact urbain très fort des gares parisiennes

**Le balcon vert, le long de la rue d'Alsace, en surplomb des voies ferrées de la gare de l'Est.**

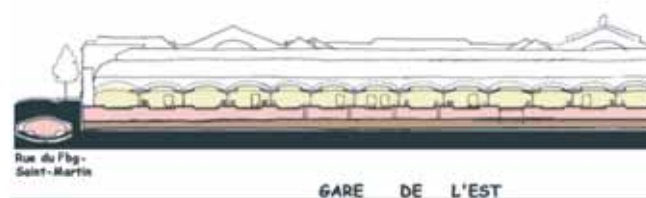


© Arep

<sup>5</sup> Les 40 boutiques de la gare du Nord (3 500 m<sup>2</sup>) devraient réaliser 35 M € de ventes en 2003, soit 10 000 € par m<sup>2</sup>, performance meilleure qu'un centre commercial moyen. Les enseignes reversent 8 à 10 % de leurs revenus à Altarea, promoteur du centre, et à la SNCF. Forte du succès de ces boutiques, ouvertes en novembre 2002, la SNCF va multiplier les centres commerciaux dans les grandes gares parisiennes où, d'ici à 2006, elle ou-

vrira 40 000 m<sup>2</sup> de commerces supplémentaires. Chaque grande gare parisienne, ou presque, accueillera un vaste espace commercial : déjà dans le terminal de l'Eurostar à la gare du Nord en 2004, gare Saint-Lazare en 2005, gare de l'Est (10 000 m<sup>2</sup>) en 2006 et gare de Lyon en 2006.

<sup>6</sup> 7 700 voyageurs par jour ouvrable de base empruntent aujourd'hui le métro pour se rendre d'une gare à l'autre.



© Arep



dans l'image mentale qu'en ont leurs usagers. Ici c'est la ville qui domine et non l'infrastructure.

### INTERFACES SOUTERRAIN/SURFACE

À l'interface entre l'espace public extérieur et les fonctions de transport, les halles des gares seront largement restructurées. À la gare du Nord, ces restructurations ont déjà eu lieu, avec notamment la création de la halle Transilien, conçue par l'Arep en 2001, qui met en communication des différents niveaux autour d'atriums ; la gare de l'Est est en attente de restructurations de même ampleur. Elle devrait, en effet, accueillir le TGV Est en 2007 et éventuellement la liaison CDG Express après 2012, si ce projet est retenu. La particularité de cette nouvelle liaison avec l'aéroport en moins de vingt minutes est que l'enregistrement des bagages pourrait se faire directement en gare. Cette prise en charge spécifique nécessite une importante création de locaux, qui s'intégreraient dans les sous-sols de la gare. De même, elle devra pouvoir compter sur un large dimensionnement des espaces de desserte taxis, au niveau du parvis réaménagé, compte tenu du type de clientèle susceptible d'utiliser cette desserte aéroportuaire express.

## L'INTERACTION VILLE/FAISCEAU FERRÉ/GARE

En prolongement de ces mutations aux abords et au sein des deux gares, les larges faisceaux qui s'en échappent subissent la forte pression de la densité parisienne, qui les fait apparaître comme les dernières surfaces logistiques importantes à conquérir. Cette pression est d'autant plus légitime que ces réseaux ferrés intègrent de vastes emprises de logistique ferroviaire, souvent accusées de lourds préjudices : nuisances sonores, pollution atmosphérique et enclavement. Cependant, face à

cette poussée de la ville dense, ces larges réseaux possèdent des caractéristiques qui doivent être prises en compte : d'une part, ils sont les uniques lieux, avec la Seine, depuis lesquels on peut découvrir de fascinantes ouvertures sur le grand paysage de la ville ; d'autre part, en tant que réseaux de transport de masse métropolitains, ils nécessitent un espace minimum pour fonctionner et se développer.

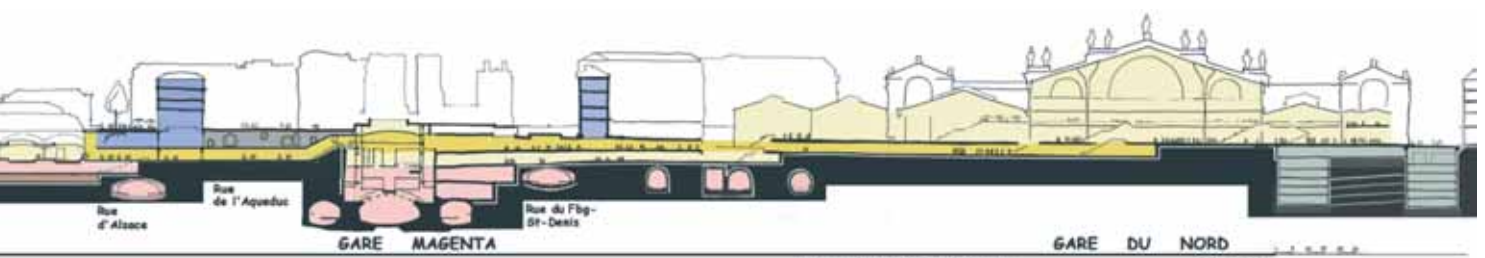
### FONCTIONNEMENT

Certaines emprises sont simplement imposées par les exigences d'un transport ferroviaire efficace. Parmi celles-ci, il est important de conserver des « bases travaux » où est stocké le matériel et où sont constitués des trains de travaux pour l'entretien du réseau ferroviaire, ainsi que des garages-ateliers (où les trains sont garés et entretenus), qui, pour des raisons d'efficacité, ne peuvent être trop éloignés de la gare elle-même. Ensuite, en réponse à des problématiques inédites de développement durable, la SNCF comme la municipalité sont convaincues de la nécessité de conserver des zones de fret au cœur de la densité parisienne. Cette ambition est encore mesurée et doit être mise à l'épreuve d'un débat public. Elle nécessite de changer d'échelle de projet, de prendre en compte le réseau à l'échelle de l'agglomération dense pour trouver les plates-formes logistiques arrières adaptées aux nouvelles contraintes techniques.

### DÉVELOPPEMENT

Il y a nécessairement un rapport entre l'importance du transit assumé par la gare et l'ampleur de son faisceau. Aujourd'hui, le TGV Est nécessite de nouvelles voies. Certaines ont été libérées par la mise en souterrain d'une partie du trafic régional au sein du RER E. Mais cette réserve semble épuisée, et la gare du Nord, aujourd'hui saturée, a bien de la chance de pouvoir compter sur un maigre barreau de liaison avec la gare de l'Est comme espoir de décongestion. Qu'en sera-t-il du trafic dans vingt ans ? Quels sont les reports possibles sur d'autres gares parisiennes ou franciliennes ?

**Liaison entre la gare de l'Est et la gare du Nord par la gare Magenta. Coupe transversale depuis la rue du Faubourg-Saint-Martin, à l'est, jusqu'à la rue du Faubourg-Saint-Denis, à l'ouest.**



## DÉSENCLAVER « L'ENTRE-FAISCEAUX »

C'est dans le cadre de ce paradoxe intrinsèque aux infrastructures de transport (nuisances et enclavement versus ouvertures paysagères et efficacité du transport) que se situe tout projet d'intervention le long des faisceaux. Dans ces conditions, l'Apur a réalisé, en 1995, un important travail exploratoire sur le devenir des emprises ferroviaires de l'est et du nord de Paris. En s'attachant davantage à la formation du tracé des espaces publics, particulièrement à celui de la voirie, et en s'appuyant notamment sur les principaux éléments forts du paysage, ce travail, qui se voulait prospectif et quelque peu théorique, proposait un plan de maillage idéal, destiné à retisser l'ensemble des quartiers découpés par les voies ferrées, et mettait en évidence une série de sites stratégiques. Ce document, sorte de plan-cadre susceptible de guider le devenir de ce territoire, se présente comme un outil de « veille urbanistique », venant en amont des différents outils opérationnels propres à encadrer les réalisations futures.

Cette étude proposait d'appuyer l'ensemble des réflexions menées autour des deux faisceaux sur des orientations générales capables de tisser un fil entre les différents projets qui seraient développés par la suite, dans un temps long, selon des procédures diverses et des adaptations locales.

« Entre la butte Montmartre et le bassin de la Villette, trois voies principales, la rue de Flandre, la rue d'Aubervilliers et la rue Marx-Dormoy/rue de la Chapelle, relient les portes de Paris aux gares du Nord et de l'Est. Leurs dimensions sont insuffisantes pour assurer l'ensemble des rôles qu'elles doivent jouer, ce qui conduit à imaginer des dispositifs de dédoublement.

D'ouest en est, les liaisons transversales entre le boulevard des Fermiers-Généraux et celui des Maréchaux sont non seulement étroites, mais elles sont rares. Seule la rue Riquet assure, en fait, dans de mauvaises conditions, une relation directe entre la rue de Flandre et la rue Ordener, en enjambant les deux faisceaux ferrés nord et est.

Accroître le maillage des voies publiques est une nécessité pour améliorer les échanges de part et d'autre de la coupure des voies ferrées et établir une armature urbaine capable de supporter l'urbanisation d'une partie du domaine ferroviaire.

Traverser le chemin de fer ou le longer est une façon de l'appivoiser, de le domestiquer ; réduire sa largeur et le couvrir quand cela paraît souhaitable et possible en est une autre. Se servir de la redistribution des voies ferrées engendrées par Éole et le RER pour placer les nouvelles rues (ou avenues) nord/sud-est est un moyen de dédoubler les rues existantes ; multiplier les ponts en prolongeant, par-delà les voies ferrées, les rues qui butent contre elles en est un autre, qui permet aussi de renforcer les ouvertures visuelles sur la grande dimension de la ville [...]

[...] Ce réseau minimum qui accroît le maillage des voies publiques est complété par deux traversées piétonnes d'une importance particulière (*points orange sur le plan*) : l'une, au sud, enjambe les quais de la gare de l'Est, à la hauteur de la façade de la gare du Nord ; l'autre, au Nord, relie le quartier de la Chapelle à la rue d'Aubervilliers, face au bâtiment des pompes funèbres qui est le seul ensemble architectural du XIX<sup>e</sup> siècle, remarquable, du secteur.

Enfin, au nord, entre la ZAC Évangile et le boulevard Ney, un nouveau découpage peut être préfiguré (*tirets orange sur le plan*) ; il prolonge les tracés amorcés dans la ZAC Évangile et propose de relier, parallèlement au boulevard Ney, la rue d'Aubervilliers à la rue de la Chapelle... »

À partir de ce plan-cadre, ont été développés des projets sur plusieurs territoires. Il en est ainsi de la ZAC Pajol, située le long de la rue éponyme dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, de la cour du Maroc, le long de la rue d'Aubervilliers, sur laquelle sera réalisé le projet dit « jardin d'Éole », mais aussi du « 104 Aubervilliers », ancien siège des pompes funèbres, situé face aux voies ferrées et qui était déjà indiqué comme site de projet potentiel.

Mais aujourd'hui, les projets en cours d'élaboration ou de réalisation ont tous une ampleur bien plus grande que ce qui avait été imaginé il y a dix ans. Par exemple, le jardin de la cour du Maroc occupera l'ensemble du territoire disponible entre

### PROJET Apur 1995

Principes d'aménagement  
des emprises ferroviaires  
nord et est

■ Réseau de voies  
publiques à créer

■ Jardins







© Galiano-Simon



© Galiano-Simon

les voies ferrées et la rue d'Aubervilliers, là où étaient envisagés à la fois des rues, des îlots et une promenade étroite en bord de voies. Il réserve toutefois la possibilité de réaliser, à terme, une passerelle piétonne lancée au-dessus des voies ferrées, vers la rue Pajol. De même, l'idée de réutiliser l'ensemble des pompes funèbres est devenue aujourd'hui une des actions culturelles phares de Paris. Enfin, le projet de la ZAC Pajol conserve, reconvertit et magnifie le bâtiment des messageries et la grande halle, et concentre là plusieurs programmes d'équipements. En même temps, il crée une série de jardins en limite et en surplomb de l'espace ferroviaire.

Mais ce qui reste des orientations fondamentales pour tous ces projets, au-delà des changements de programmes, est la volonté d'ouvrir la ville sur le grand paysage du chemin de fer, de privilégier les franchissements ponctuels et les belvédères, et non les couvertures du faisceau ferré, de requalifier les voies qui longent le faisceau, et notamment la plus difficile d'entre elles, la rue d'Aubervilliers.

La préparation de la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2012 a renforcé l'importance de ces territoires de projets à l'arrière des gares. Il en est ainsi de la gare dite « Chapelle Internationale », le long du faisceau

nord, comme des terrains entre la porte d'Aubervilliers et la porte de la Villette, sur lesquels se développe le projet Paris Nord-Est.

## LIBÉRER LA VILLE

Entre la gare et la ville, il y avait jusqu'alors des frottements. Aujourd'hui, elles semblent s'imbriquer, la gare s'avançant dans la ville par la connexion de ses parvis au sein d'un système plus large de requalification des espaces publics. Sur le plan de l'usage, l'espace public urbain pénètre désormais les espaces de la gare. On n'y vient plus uniquement pour la fonction de transport, mais aussi, et de plus en plus, pour ses commerces spécifiques ou pour profiter de liaisons piétonnes entre quartiers.

Cette complexification et cette adaptation des infrastructures ferroviaires sont en prise avec les exigences métropolitaines d'une agglomération dense. Face à cette pression, les réseaux se ramifient et s'interconnectent, démultipliant les fonctions et les niveaux de référence en une lente réalisation des visions futuristes de ville stratifiée, qu'illustre Eugène Hénard dès 1910. La ramification au niveau de la gare n'a toutefois de sens que dans la mesure où la performance du faisceau de voies, dont elle dépend, lui permet de fonctionner. D'autant que les exigences du développement durable pourraient amener un ensemble nouveau de demandes envers le réseau ferré urbain, en ce qui concerne le transport des marchandises notamment.

Au moment où s'ouvre le débat sur le nouveau schéma directeur régional, cette question est posée, bien au-delà de la limite administrative de Paris, à l'ensemble de l'agglomération dense. Elle concerne notamment les communes riveraines des faisceaux ferrés, et interpelle leur capacité à définir un projet commun qui concilie développement urbain et capacité logistique, en s'appuyant sur les atouts du réseau ferroviaire dans ses dimensions économiques et environnementales.

*Cet article a été rédigé par Nicolas Fonty, sur la base d'études émanant notamment de l'Apur, de l'Arep, de la Direction de l'urbanisme, de l'EAP Plaine de France, de la SNCF et du Syndicat des transports d'Ile-de-France.*

### ZAC Pajol.

La halle reconvertie, vue depuis la rue Pajol (à droite) et le jardin à l'angle de la rue Riquet (à gauche).

Projet d'aménagement de Janine Galiano et Philippe Simon, architectes.

# Les transports en commun et la consolidation régionale

Un des atouts de la candidature parisienne à l'organisation des jeux Olympiques de 2012 était la qualité du réseau de transports en commun dont l'agglomération dispose, d'autant que d'importants compléments doivent être réalisés avant cette date. Cette organisation correspond à un investissement en matière de renouvellement urbain qui se place, en ce qui concerne Paris, dans une dynamique programmée, dont le potentiel de cette candidature aura été de l'accélérer.

L'objet de cet article est de faire le point sur cette dynamique et d'examiner, sur un mode plus pragmatique, sa mise en place dans le proche nord-est de l'agglomération, qui devait concentrer les principaux sites olympiques. En revanche, tous ces projets ne pouvant désormais être réalisés à courte échéance il importera sans doute d'opérer certains arbitrages.

## HABITÉ/MOBILITÉ

« Désormais, on ne saurait penser la modernité urbaine ou métropolitaine sans une bonne accessibilité garantissant l'efficacité des déplacements. On peut dire que la mobilité est devenue comme « l'habité », un des piliers d'une nouvelle condition urbaine, et qu'à l'heure actuelle, le déplacement participe au moins autant au bien-être urbain que le logement. »<sup>1</sup>

Il est en effet intéressant d'interroger les conditions de mobilité en relation directe avec celles de « l'habité » ou, autrement dit, de la forme

urbaine. Cependant, les modes de mobilité se transforment et, en ce qui concerne les transports en commun dans l'agglomération parisienne, on peut répertorier trois temps historiques d'importantes évolutions, chacune associée à un type de forme d'urbanisation privilégié, et on peut se demander, au vu de la multitude de projets à l'étude ou en cours, quel est ce quatrième temps que nous vivons aujourd'hui, propre à définir la condition urbaine contemporaine.

## ÉVOLUTIONS HISTORIQUES

Le temps un est celui du progressif remplacement d'un important réseau de tramways par le métro, réalisé entre 1900 et 1933 sur un schéma au maillage relativement homogène dans Paris, intégrant notamment des lignes concentriques. Il est en totale adéquation avec la ville issue des transformations haussmanniennes, bien qu'intervenant une génération après, sans avoir été réellement planifié ni envisagé par Haussmann. Le couple habité/mobilité, qui le caractérise, est une des conditions de la ville dense telle qu'on la connaît aujourd'hui à Paris, et qui atteint son apogée à la fin des années 1920.

Dans le temps deux, les trains de banlieue, bien qu'équipés au XIX<sup>e</sup> siècle, ne sont intensivement utilisés qu'après la Première Guerre mondiale, en particulier à la suite d'une loi votée

<sup>1</sup> Serge Wachter, « la mobilité comme nouvelle condition urbaine » in *L'Archipel métropolitain*, pavillon de l'Arsenal, Picard, Paris, 2002.

<sup>2</sup> Seule la ligne A s'implante sur de nouvelles installations.



en 1919 abaissant la journée de travail à huit heures. La forme d'urbanisation qui y est associée est celle des lotissements pavillonnaires, qui s'agglutinent en immenses nappes autour des gares de la périphérie.

Au temps trois, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, de 1965, qui favorise le développement des infrastructures routières, met toutefois en place le Réseau express régional (RER) qui sera officiellement inauguré en 1977 ; celui-ci n'est, en fait, que l'exploitation améliorée de lignes de chemin de fer existantes, mais prolongées jusqu'aux villes nouvelles... et interconnectées au centre de Paris<sup>2</sup>.

Cette nouvelle condition de mobilité mise en place par le RER répond à deux enjeux : rattraper le retard pris par les formes d'urbanisation que sont les ZUP et les grands ensembles (qui s'implantent massivement entre 1955 et 1975, sans intégrer de

projet de desserte collective) et promouvoir la forme d'urbanisation en projet pour les villes nouvelles. Mais le RER ne met finalement pas en place une distribution polycentrique pourtant propre à cette nouvelle condition de « l'habité ». Les liaisons tangentes sont finalement abandonnées, au profit d'une connexion centralisée au cœur de Paris. La forme d'urbanisation dense et hypercentrale parisienne n'en est que renforcée.

## LE TEMPS DE LA DENSITÉ ?

Aujourd'hui, les objectifs de développement durable inscrits dans la loi SRU, et plus globalement dans le protocole de Kyoto, ainsi que des

### LES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'AGGLOMÉRATION DENSE

#### Tramway

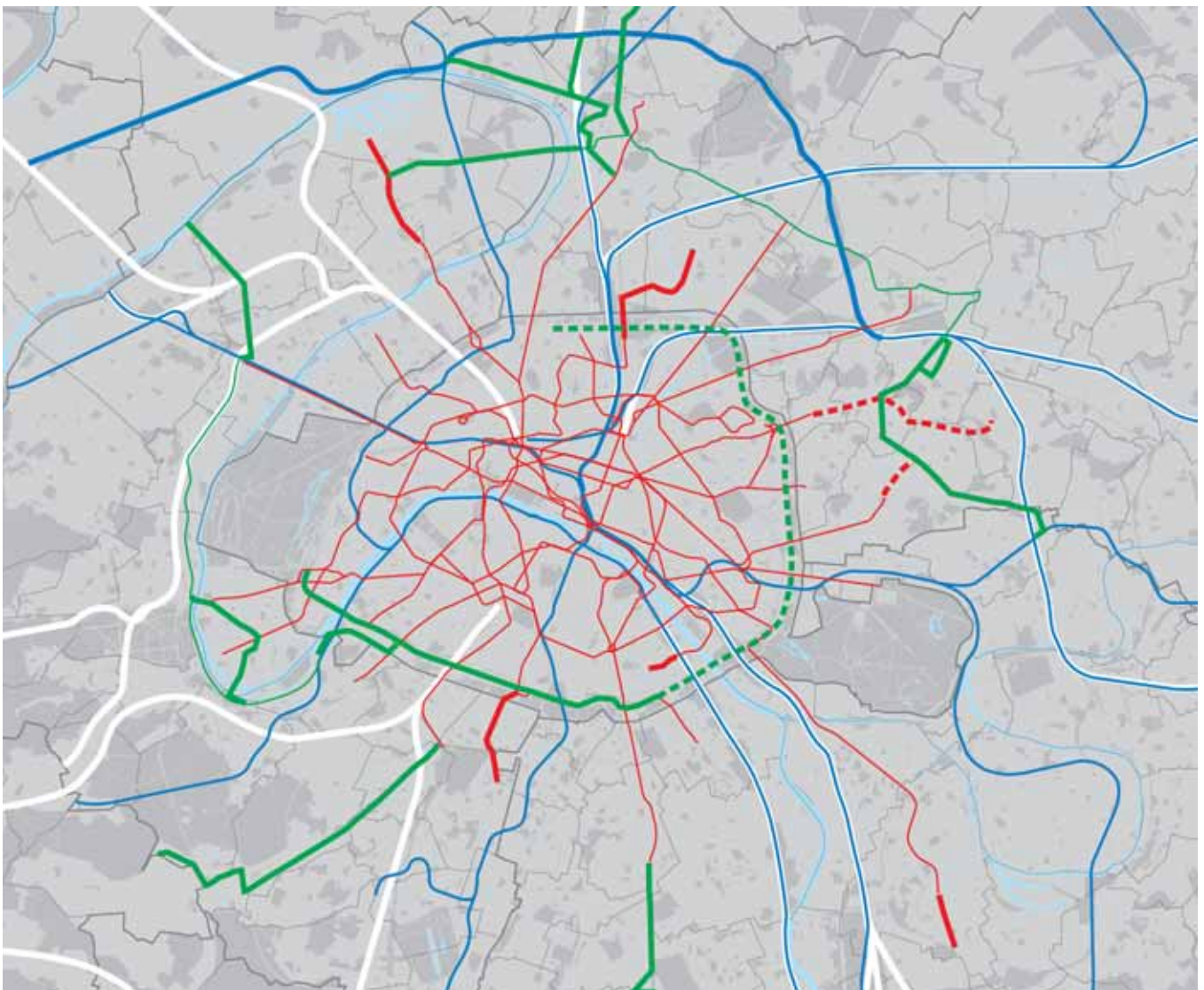
- existant
- programmé
- - - à l'étude

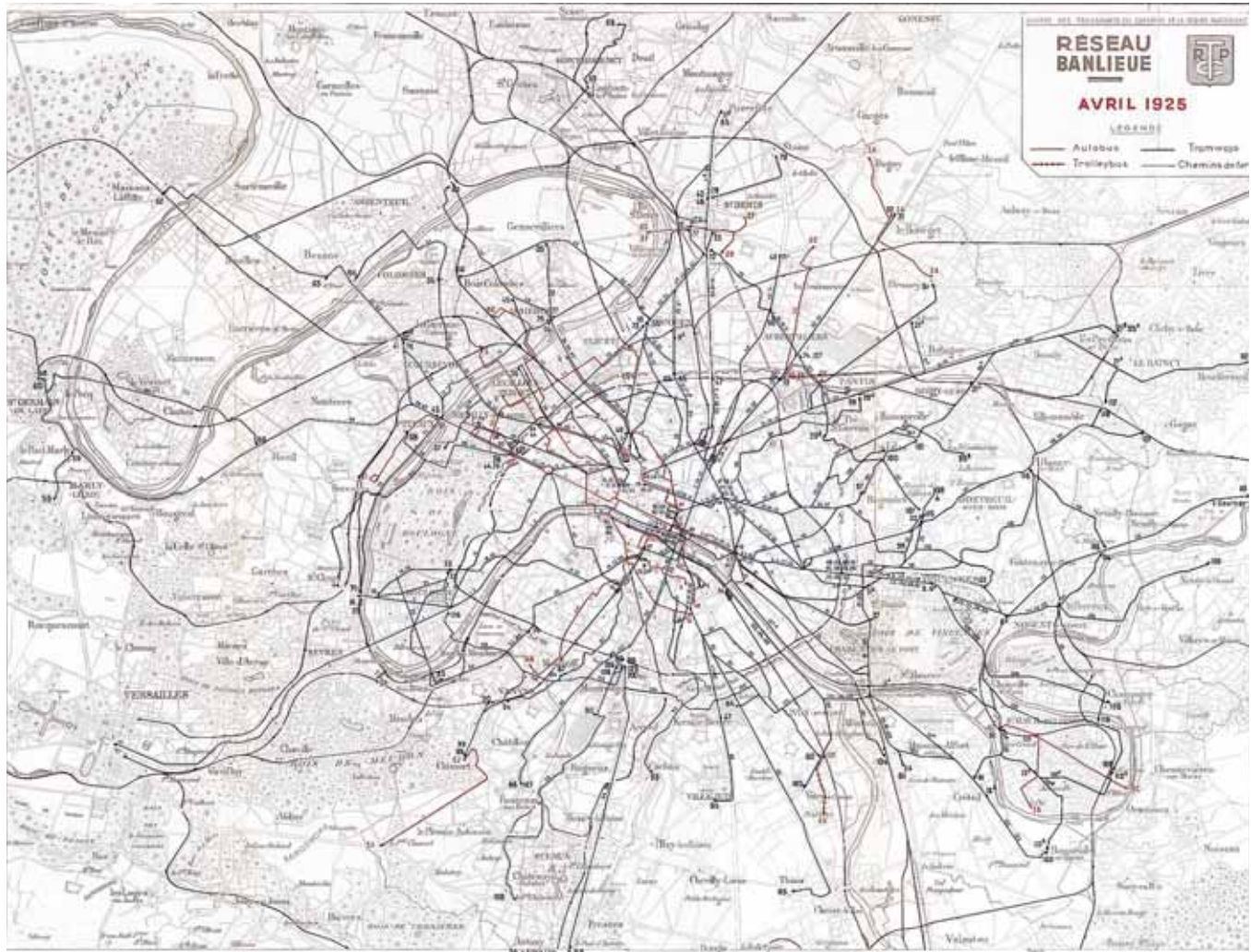
#### Métro

- existant
- programmé
- - - à l'étude

#### RER

- existant
- programmé
- SNCF - Météor





© D.R.

**3** Trois documents planifient le développement des transports en Ile-de-France : le schéma directeur (Sdrif 1994-2015, dont la révision est tout juste entamée) fixe les objectifs généraux ; le contrat de plan État-Région 2000-2006 (Cper) sélectionne certains projets et leur accorde un budget qui doit ensuite être complété par les collectivités territoriales concernées ; et, enfin, le tout nouveau plan de déplacement urbain régional (Pduif-2000), qui, à un tout autre niveau de

budget, définit essentiellement des outils de concertation et de coopération là où les projets interagissent avec l'espace public, par le biais des comités d'axe et des comités de pôle. On lui doit aussi le projet Mobilien, exposé plus loin.

**4** D'un ordre de grandeur de 180 M€/km.

**5** Vitesse : 40 km/h, contre 20 pour le tram, débit : 20 000 à 40 000 passagers par heure et par sens, contre 10 000 pour le tram.

#### Le réseau de tramways en 1925.

préoccupations de santé publique amènent à favoriser les transports en commun au détriment de la voiture individuelle. Cela concourt à promouvoir la densité, en alternative à l'étalement, comme un bienfait écologique, voire civique et social. Les notions de cœur d'agglomération (Apur), de zone dense (Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France), de métropole dense (Ville de Paris), de zone centrale (Iaurif) renvoient toutes à un couple habité/mobilité qui se distingue par son écart de densité avec le reste de l'agglomération. Ces densités se mesurent sur un plan quantitatif mais également qualitatif.

Pour l'habité, la densité doit être mixte, concentrant les fonctions (habitat, emploi, équipements, loisirs, commerces) afin de limiter les déplacements. C'est évidemment déjà le cas de Paris et de nombreuses autres communes limitrophes, mais c'est aussi un principe de condition urbaine qui peut être appliqué aux territoires qui seront intégrés à la future densification du maillage existant.



Pour la mobilité, la densité qualitative repose sur une diversité et un enrichissement de l'offre de transport : modes multiples et intermodalité, temps multiples (prolongement en soirées et intensification en heures creuses), augmentation de divers comforts, notamment l'information aux voyageurs, l'accessibilité, la régularité et la fiabilité du service.

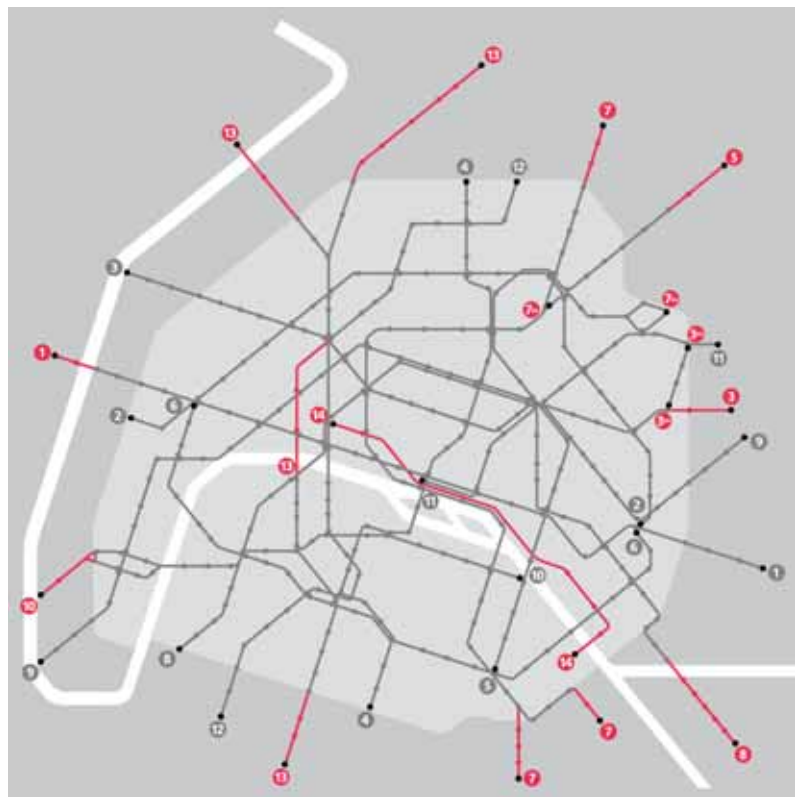
Outre ce changement de discours vis-à-vis de la densité, on peut tenter de mesurer ce quatrième temps fort supposé de l'évolution des transports en commun dans l'agglomération parisienne par l'examen des objectifs et investissements actés par les différents documents en vigueur<sup>3</sup>. Et on verra, en particulier pour le secteur nord-est, que si l'État et la Région associés aux autres collectivités financent effectivement les objectifs et projets qu'ils se sont fixés, ce quatrième temps pourrait être celui du maillage de la zone dense de l'agglomération.

## CONCENTRIQUES OU ROCADES

On connaît la forme de la croissance radioconcentrique de l'agglomération parisienne. Les infrastructures routières en donnent une lecture : les voies radiales sont constituées par les nationales pénétrant jusqu'au centre de Paris et par les autoroutes, les voies concentriques par les boulevards parisiens qui se superposent aux anciennes enceintes, puis le boulevard périphérique (~1970), l'A 86 (~1980) et la Francilienne-A 104 (~1990). En revanche, en ce qui concerne les transports en commun, le système radioconcentrique s'arrête à l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux (lignes 2 et 6 du métro), le modèle, passé cette limite, étant uniquement radial. En effet, aucune desserte concentrique ferrée n'a été créée depuis 1913 !

Le schéma directeur de 1994 a pris conscience du nécessaire rattrapage des transports collectifs, en ne proposant pas moins de trois nouvelles lignes concentriques : une sur les boulevards des Maréchaux ; une sur la Grande Ceinture ferrée (type RER) ; et enfin, un autre anneau flottant entre les deux premiers, combinant métro (Orbital) et transport en site propre. Les contrats de plan État-Région (Cper) ont fait l'impasse sur Orbital et ont mis en place le financement de lignes de tramway en site propre, T1 au nord et T2 à l'ouest, et de lignes de bus en site propre, Trans-Val-de-Marne au sud.

Le CPER 2000-2006 ne finance toujours pas le bouclage de la rocade tramway, mais plutôt des prolongements, dont, au nord-est, ceux de Saint-Denis jusqu'à Gennevilliers et de Bobigny jusqu'à Val-de-Fontenay. Ce dernier est pour l'instant bloqué à Noisy, où la municipalité s'oppose au tracé prévu. Orbital, extrêmement coûteux<sup>4</sup>, reste un projet « flottant », bien que son impact soit difficilement contestable, tant dans la mise à niveau du maillage radioconcentrique en proche couronne, que dans la quantité desservie d'habitants-emplois. La préférence s'est pour l'instant portée sur la réalisation de lignes de tramway, pour leur coût plus faible que celui d'un métro et pour leur capacité de requalification urbaine.



© Apur, d'après DDATC.

L'appellation « Grand Tram » s'est progressivement substituée à celle d'Orbital, mais il n'a pas la performance du métro<sup>5</sup>, et la ligne T1 est très souvent saturée aux heures de pointe. La ligne T2 est plus performante, car implantée sur une voie ferrée autonome, sur laquelle Orbital pourrait éventuellement se brancher. Pendant combien de temps encore le projet de maillage en transports en commun de la zone dense pourra-t-il se passer de cette ligne de métro en rocade, et se contenter des lignes de tramway actuelles, déjà saturées, et de leurs futurs prolongements ? Par sa portée symbolique comme par son tracé structurant,

### LE RÉSEAU FERRÉ MÉTROPOLITAIN DE 1933 À 2002

— Évolutions 1933-1942

— Évolutions 1942-2002

## APERÇU DES CRÉATIONS ET EXTENSIONS DE TRACÉS DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITES PROPRES DANS LE NORD-EST DU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

D'APRÈS LORTIE & SCHALL, EPA PLAINE DE FRANCE

### CONCENTRIQUES OU ROCADES

#### Tangentielle nord

financement 355 M€  
estimation 760 M€  
travaux 2007  
service 2012

#### Grand Tram, T1 prolongement ouest

financement 100 M€  
estimation 102 M€  
travaux 2007  
service 2010

#### Tram Maréchaux, T3 secteur est

financement 497 M€  
estimation 605 M€  
travaux -  
service 2011-2013

### MAILLAGE

#### Maillage 1, prolongement de lignes de métro

#### Métro M13 prolongement Gennevilliers-le-Luth

financement 158 M€  
estimation 158 M€  
travaux en cours  
service 2008

Stains : à l'étude

#### Métro M13 Ouragan et améliorations

financement 33 M€  
estimation 200 M€  
travaux en cours  
service 2006

#### Métro M12 prolongement jusqu'à Pont Gardinhoux

financement 145 M€  
estimation 294 M€  
travaux 2005  
service 2010

#### Maillage 2, création de lignes de tramway

#### Saint-Denis- Épinay-Villetaneuse- Sdev

financement 144 M€  
estimation 199 M€  
travaux 2007  
service 2010

#### Saint-Denis-Sarcelles

financement 53 M€  
estimation 116 M€  
travaux 2005  
service 2008

#### Maillage 3, création du réseau Mobilien

financement 150 M€  
estimation : environ  
7 M€/lignes en banlieue  
travaux 2007  
études -  
service une poignée

#### Maillage 4, création de stations restructurantes

**Évangile  
RER E-Éole + T3  
+ tramway Maréchaux**  
financement 30 M€  
estimation 160 M€  
travaux 2008  
service 2012

### RADIALES

#### RER B améliorations

financement 60 M€  
estimation 325 M€  
travaux 2006  
service 2010

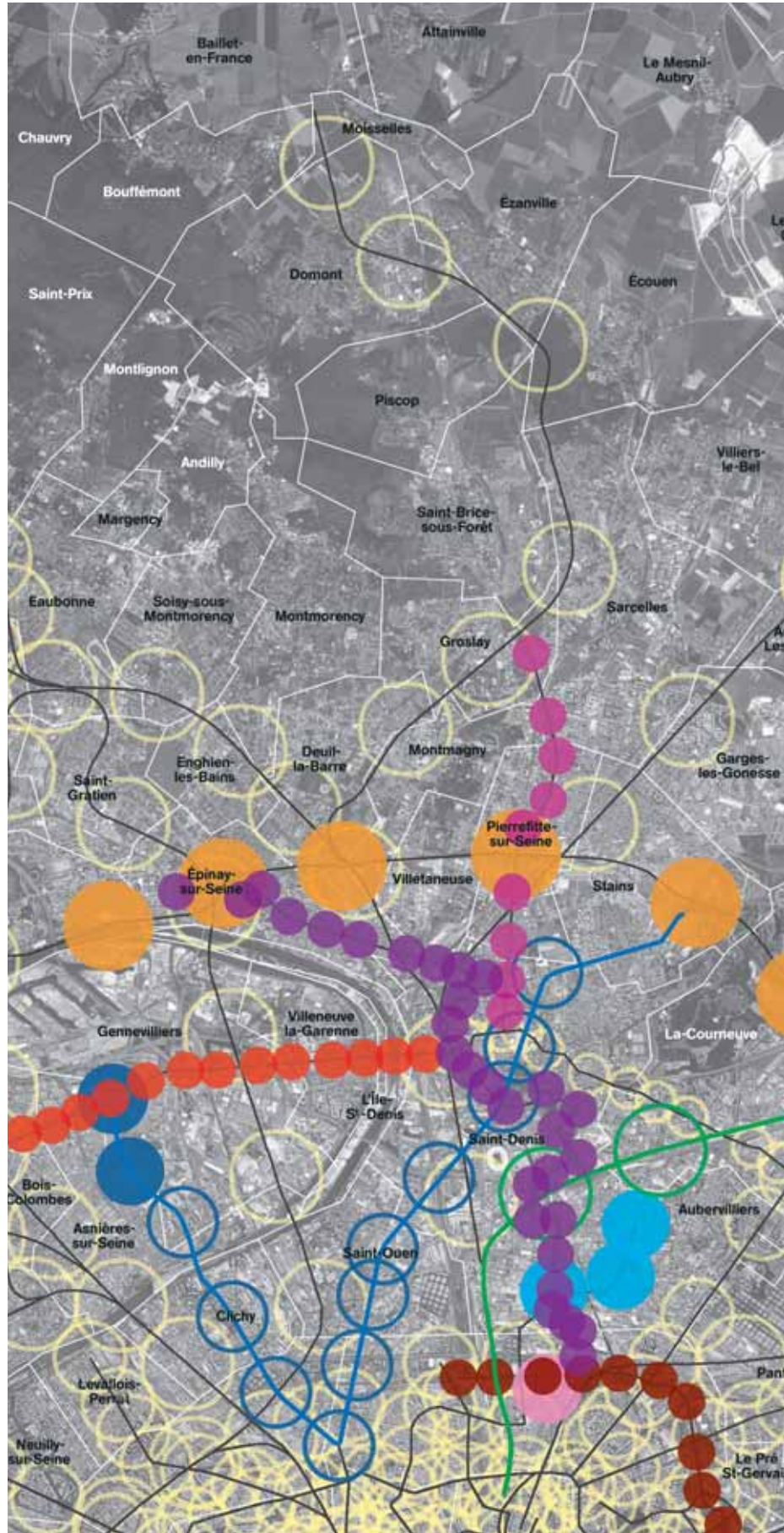
#### CDG Express la ligne

financement 0 M€  
estimation 630 M€  
travaux 2007  
service 2012

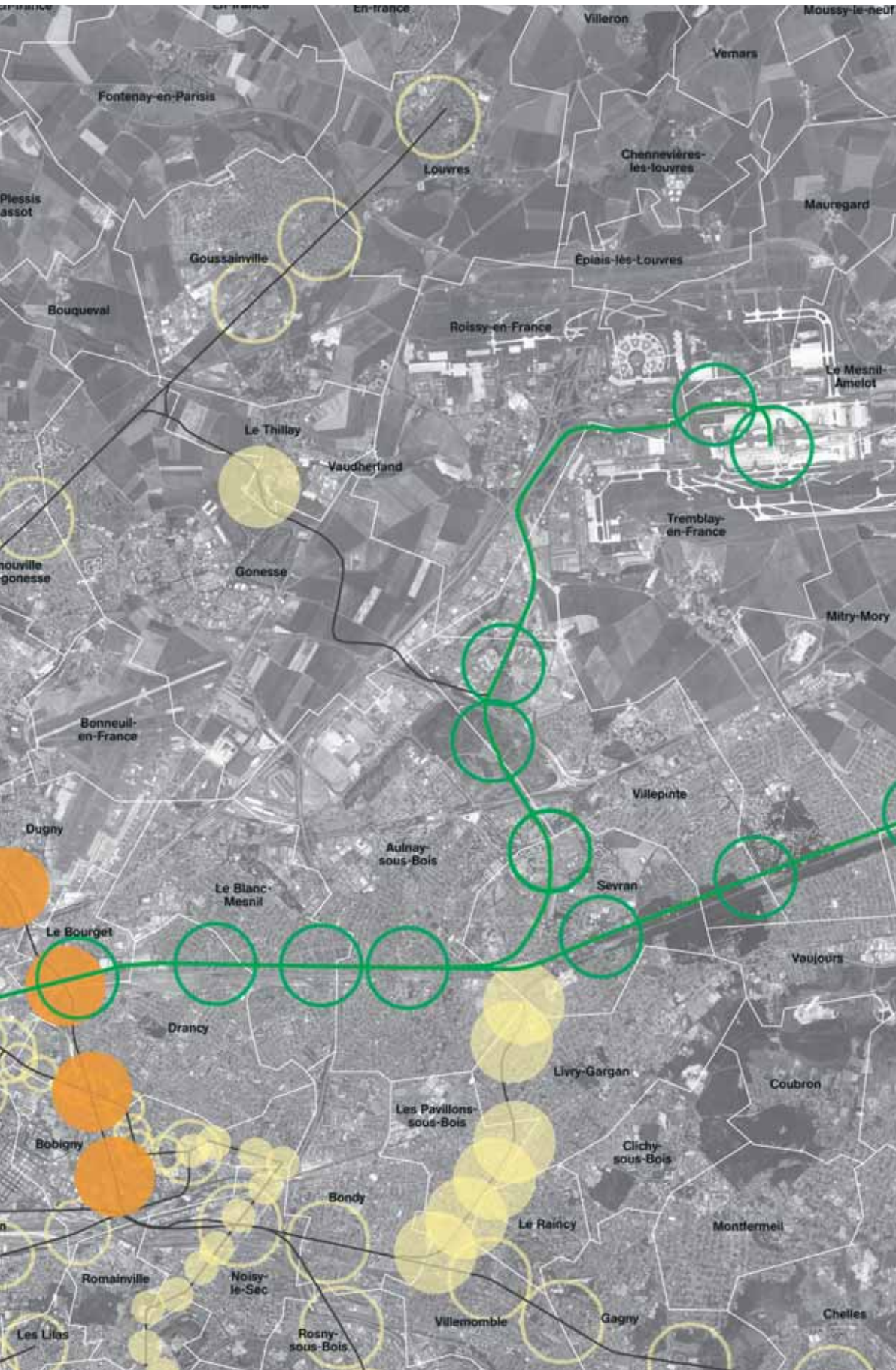
○ Stations existantes

○ Stations programmées

Sources : Stif, Mairie de Paris  
et Plaine Commune.







cette ligne scellerait définitivement la consolidation de l'aire métropolitaine associant Paris et sa banlieue proche.

Au sud, le premier tronçon du tramway des Maréchaux sera inauguré l'an prochain, tandis que les sections est et ouest sont entrées dans leur phase d'étude. Les prolongements devraient atteindre progressivement la porte de Bagnolet ou celle des Lilas, puis la porte de la Chapelle. Le financement du tronçon sud était prévu par le Cper 2000-2006, sauf le matériel roulant, financé par la RATP, et les aménagements urbains qualitatifs, financés par la Ville de Paris. Ces derniers auront finalement coûté 51 M€.

Pour ces raisons économiques, le projet de tangentielle ferrée au nord, reliant Sartrouville à Noisy-le-Sec, a du mal à se mettre en place. Pour un coût estimé à 833 M€, seulement 355 M€ ont été prévus dans le cadre du Cper 2000-2006, le 12<sup>e</sup> plan prévoyant également un financement pour les tangentielles sud et ouest<sup>6</sup>. Cet arc ferroviaire est un segment du projet de rocade RER globale, connectant l'ensemble des lignes radiales, qui profiterait au maximum des voies ferrées de la Grande Ceinture implantées dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, actuellement exploitées pour le transport de marchandises. La portion de tracé du nord-est se situe entre trois et six kilomètres du boulevard périphérique, et permettrait de connecter pas moins de quatre lignes RER (B, C, D et E). On peut imaginer l'impact de ce projet, tant au niveau du maillage que de la dynamique urbaine qui serait ainsi impulsée autour des pôles d'interconnexion<sup>7</sup>.

## MAILLAGE

À l'intérieur de cette grande structure réorientée par ces nouvelles dessertes concentriques, le projet de maillage est assuré par la multiplicité des modes de transport : prolongement de lignes de métro, nombreuses créations de lignes de tramway, mise en place du réseau de bus Mobilien, ainsi que l'affirmation de certaines interconnexions en tant que pôles d'échanges moteurs de requalification urbaine.

### PROLONGEMENTS ET AMÉLIORATIONS DES DESSERTES MÉTRO

Depuis 1942, une seule ligne de métro a été créée, la ligne n°14 (Météor), alors que onze prolongements ont été réalisés depuis les portes de Paris

jusqu'en banlieue, comptant entre deux et six stations. Il en résulte un réseau de plus en plus radial et de moins en moins maillé.

L'un des effets induits est l'éventuelle saturation de certaines lignes, notamment dans le secteur nord qui nous intéresse, où la ligne 13 détient un des records de prolongement, avec six stations jusqu'à Saint-Denis-Université et deux jusqu'à Asnières-Gennevilliers. De plus, sa situation en fourche en fait l'une des lignes les plus saturées à certaines heures de pointe. Pour cette raison, la RATP a mis en œuvre un système de contrôle global des commandes du train qui lui permet de gagner quinze secondes entre deux rames, soit tout de même cinq rames au lieu de quatre à intervalle constant. Ce système dit Ouragan (coût global pour la ligne 13 de 130 M€), complété du système Siel, qui informe les voyageurs des temps d'attente des trains et de la mise en place de nouvelles rames, devrait porter la ligne 13 à un niveau de performance égal à celui de la ligne 1. Mais on ne fera pas à terme l'économie d'un dispositif plus lourd, comme relier une des deux branches de la ligne 13 à la ligne 14 depuis Saint-Lazare, ou rendre une des deux branches de la ligne 13 autonome, et la prolonger jusqu'à Saint-Lazare.

Pour autant, la meilleure façon de fluidifier le réseau, mais sans doute la plus coûteuse, demeure celle du maillage. Dans ce but, le groupement intercommunal Plaine Commune souhaiterait que la ligne 4 soit prolongée jusqu'au pôle tertiaire de Pleyel, afin d'y être reliée à cette même ligne 13, et que celle-ci soit prolongée jusqu'à Stains, où elle se connecterait à la future tangentielle nord. Une partie des usagers, notamment ceux du réseau RER, en profiterait pour accéder à la ligne 13 depuis la nouvelle rocade RER, sans passer par Paris.

De même, la ligne 12 est financée par le Cper 2000-2006 afin d'être prolongée jusqu'à Mairie-d'Aubervilliers. Mais les phases ultérieures consisteraient à la prolonger jusqu'au RER B La Courneuve, puis, idéalement, jusqu'au tram T1-La Courneuve. Le manque à financer par rapport au coût d'objectif fait que l'ouverture de la station Proudhon-Gardinoux est assurée pour 2008... mais que, au-delà, rien n'est certain. Néanmoins, la création de cette ligne reste hautement stratégique pour deux raisons. En effet, cette station, localisée dans le cœur sud de La Plaine-Saint-Denis, devrait jouer un rôle éminemment moteur dans le processus de mutation déjà engagé ; de plus, elle est située sur la voie stratégique qu'est la rue des Fillettes, en limite des Magasins Généraux,



dont on connaît la vigueur économique toujours plus importante. Cette station pourrait être une sérieuse amorce du mail structurant imaginé dans les projets successifs pour le cœur de La Plaine, lors des assises de 1992, dans les études d'Hippodamos, et réactualisé à l'occasion des candidatures aux jeux Olympiques de 2008 et de 2012.

### CRÉATION DE LIGNES DE TRAMWAY

C'est sur cette rue des Fillettes, voie centrale de La Plaine-Saint-Denis, que le Sdrif de 1994 prévoyait déjà la ligne de tramway Sdev (Saint-Denis, Épinay, Villetaneuse, alors dénommée T3) devant relier la future station parisienne Évangile-RER E à l'université de Villetaneuse-Paris 13. Si, à l'occasion de la candidature de Paris 2012, les experts en sécurité avaient estimé que ce tramway pouvait constituer un danger pour le public dans le cadre des jeux Olympiques, et que le mail resterait uniquement piéton, la Région s'était toutefois engagée à ce que l'ensemble de la ligne soit mis en chantier, quitte à ce que soit réalisé après 2012 le tronçon compris entre les stations Stade-de-France et Évangile. Enfin, une autre ligne de tramway, sur pneus celle-là, est prévue entre Saint-Denis et Sarcelles, via Pierrefitte.

On peut retenir trois qualités essentielles à ces maillages par tramway : ils constituent un moteur de requalification urbaine le long de leurs parcours ; ils fluidifient le réseau métro-RER en offrant d'autres itinéraires, d'autant plus qu'ils seront connectés à la future tangentielle RER ; enfin, ils permettent une desserte fine de certains points de densité qui, autrement, resteraient assez mal desservis (université Paris 13 ou grands ensembles de Sarcelles, par exemple).

### CRÉATION DU RÉSEAU DE BUS MOBILIER

En superposition à ce maillage ferré RER-métro-tram, le Mobilien cherche à organiser un réseau performant de bus en site propre<sup>8</sup> dans la partie dense de l'agglomération. Ce projet, finalement assez innovant, est un des fers de lance du premier plan de déplacement urbain de l'Île-de-France (PDU-IF 2000-2005), document de planification rendu obligatoire depuis la loi sur l'air de 1996.

Ce projet a pour objet de créer, principalement sur Paris et la petite couronne, un réseau lisible et maillé, les lignes de bus sélectionnées étant celles qui sont actuellement les plus fréquentées (70 lignes dont 14 à Paris, ainsi qu'une centaine dans le reste de la région). De plus, il représenterait une « excellente rentabilité de l'euro investi, que l'on



© Apur

**6** Sur cette dernière, un tronçon de 10 km vient d'être ouvert entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye pour un coût de 90 M€.

Cette portion passe en limite extérieure de l'agglomération, si bien que certains esprits ironiques l'ont baptisée « la tangentielle des golfs ».

Financement du Cper réservé pour la tangentielle ouest (Versailles-Achères) = 76 M€.

**7** Dont, notamment, l'université de Villetaneuse.

**8** Dix minutes maximum entre deux bus fonctionnant 7 jours sur 7 et jusqu'à 0 h 30 ; arrêts équipés du système Siel d'information aux voyageurs du temps d'attente ; accessibilité handicapés ; 14 km/h, soit + 22 % sur les vitesses actuelles.

**Le réseau de bus Mobilien dans et hors Paris.**

peut illustrer de manière imagée en constatant que le projet Mobilien permet de desservir trois fois plus de personnes que le contrat de plan, pour un coût dix fois inférieur »<sup>9</sup>. Enfin, le PDU s'est doté d'un outil extrêmement intéressant : les



© Image d'après projet Dusapin & Leclercq - TER

#### LA FUTURE GARE ÉVANGILE-ÉOLE DE LA PORTE D'AUBERVILLIERS ET SON QUARTIER

- Entrepôt Macdonald (Mixité d'activités)
- Bureaux
- Locaux d'activité Commerces
- Logements et jardins associés
- Gare RER, passage public
- Espaces verts publics
- Parvis, espaces piétons
- Voies nouvelles
- Tramways et stations

comités d'axe. Ceux-ci permettent, pour chaque ligne, de réunir autour d'une même table les différents acteurs (collectivités territoriales traversées, transporteurs, usagers, associations de quartier). Ce principe est nouveau, et on a pu voir à quel point il pouvait être moteur de coopération, dépassant même parfois les seuls enjeux de la ligne Mobilien en question.

Les projets sont très en retard sur les prévisions, qui tablaient sur une mise en service en 2005. Actuellement, deux lignes sont en service à Paris et une poignée en banlieue, mais un bon nombre sont à l'étude ou en travaux. En attendant de pouvoir juger de l'efficacité de ce réseau, on peut toutefois examiner son plan, et y voir une première image, plus géographique que statistique, de ce fameux cœur d'agglomération. Le plan du maillage des 70 lignes de bus les plus fréquentées nous donne une lecture organisée et compréhensible de ce territoire d'usage.

On peut néanmoins déplorer qu'il n'y ait aucune ligne (sauf exception) assurant une continuité Paris-banlieue, la plupart s'arrêtant aux portes de la capitale.

#### CRÉATION DE STATIONS RESTRUCTURANTES

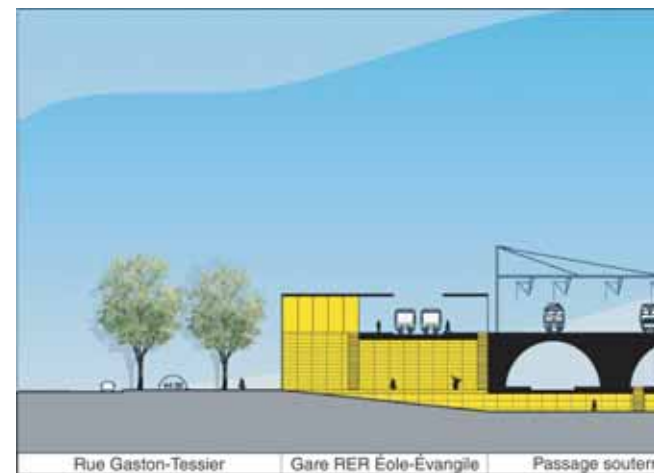
Enfin, certains sites d'échanges multimodaux de première importance, comme la gare de Saint-Denis (troisième gare non parisienne d'Ile-de-

France) ou la future gare Éole-Évangile, peuvent constituer un dernier niveau de maillage, au vu des nombreuses coupures urbaines présentes sur ces sites (canal, Seine, voies ferrées, infrastructures routières, emprises industrielles).

Le cas de la gare Éole-Évangile (RER E) est particulièrement exemplaire de ce potentiel de maillage entre lignes de transport — RER E, tramway T3 et Sdev — mais aussi entre quartiers enclavés. Avec le prochain « pont habité » lancé au-dessus du boulevard périphérique, qui la reliera au nouveau centre commercial des Magasins Généraux, elle est le relai d'un double franchissement des voies ferrées et de la Ceinture. Cet exemple nous montre aussi que certaines portions de la périphérie parisienne restent très mal desservies malgré de fortes densités habitées.

## RADIALES

Cette ligne du RER E (ou Éole) n'a été mise en service que très récemment, en 1999. Elle reprend une bonne partie du trafic régional provenant de la gare de l'Est, où la station Magenta a été créée, puis se connecte à Saint-Lazare avec la mise en service de la station Haussmann, en attendant d'être étendue vers l'ouest, en direction de Mantes-la-Jolie ou de la Défense (~2015). Sa réalisation, avec celle de Météor, a mobilisé l'essentiel des financements du 11<sup>e</sup> plan, retardant d'autant la mise en œuvre des projets du Sdrif. Ce n'est qu'à partir du 12<sup>e</sup> plan, 2000-2006, que les projets du Sdrif, notamment ceux des lignes de transport concentriques, ont pu être programmés. Et le balancier d'osciller de radiales à concentriques...



© Dusapin & Leclercq - TER



Autre radiale, la ligne B, ouverte seulement en 1983, qui vient d'être pourvue d'un schéma directeur, dit RER B Nord+. Son réseau est pour l'instant partagé avec d'autres trains, et certains tronçons ne comptent qu'une voie unique. Afin d'améliorer la ponctualité et la fiabilité de cette ligne, la plus exploitée avec la ligne A, des travaux permettront de réserver des voies exclusivement au RER B. Les horaires seront simplifiés en heures de pointe, avec un train omnibus prévu toutes les trois minutes, alternativement pour Mitry et Roissy-CDG, tandis que les rames seront renouvelées et les gares rénovées.

Enfin, il est envisagé de créer une liaison directe Gare-de-l'Est/Roissy-CDG en vingt minutes (plutôt que vingt-sept à trente-quatre actuellement), avec possibilité d'enregistrement des bagages directement en gare de l'Est. Ce projet fait débat, car certains craignent qu'il ne retarde les améliorations tant attendues qui doivent être apportées à la ligne B du RER et ne se traduise *in fine* par une contribution publique.

## LIMITE D'AGGLOMÉRATION

La comparaison des cartes des transports en commun existants et projetés permet de constater que, sur le secteur nord-est qui nous intéresse, la densité des pastilles représentant les stations approche celle des arrondissements périphériques parisiens. Pour nombre de projets, les échéances et budgets ne sont pourtant pas clairement définis, et on comprend à quel point la tenue des jeux Olympiques aurait pu accélérer la mise en

place de la plupart d'entre eux. En effet « au total, le décalage financier entre les moyens et les ambitions est au moins du simple au double. La totalité des projets du Sdrif est aujourd'hui chiffrée à près de 40 Mds€, soit un rythme annuel moyen de 2 Mds€ (de 1994 à 2015). De son côté, le rythme des financements prévus sur la période du 12<sup>e</sup> plan s'établit à moins de 1 Md€ »<sup>10</sup>.

Si un cœur central d'agglomération est bien en train de se dessiner, associant densité de l'offre en transports publics et densité habitée et programmatique, on est en droit de se poser la question de la limite de cette zone centrale avec le reste de l'agglomération. Jusqu'à récemment, cette limite s'exprimait brutalement par la coupure du boulevard périphérique, seuil de densité urbaine et d'offre de transports en commun, les lignes de métro s'étant longtemps arrêtées aux portes de la capitale. La dynamique actuelle nous montre comment cette dernière enceinte est en train d'être digérée, les seuils futurs en matière d'offre de transports publics étant reportés en deux temps, au niveau de l'anneau formé par le Grand Tram, puis plus loin, vers celui des tangentiels ferroviaires. S'il est encore trop tôt pour envisager comment ces seuils articuleront le devenir de l'agglomération, il semble néanmoins que ces nouvelles liaisons concentriques, associées aux différents niveaux de maillage projetés, permettront d'écrire prochainement une nouvelle page de l'histoire de l'évolution de la métropole parisienne, à condition que la densité soit au rendez-vous, notamment dans les aires d'influence des stations.

*Cet article a été rédigé par Nicolas Fonty, sur la base d'études émanant notamment de l'Apur, de l'Arep, de la Direction de l'urbanisme, de l'EAP Plaine de France, de la SNCF et du Syndicat des transports d'Ile-de-France.*

<sup>9</sup> Dreif, « Réflexions sur l'avenir de l'Ile-de-France ». Rapport du groupe de travail Mobilité, élaboré sous la responsabilité de François-Régis Orizet, directeur départemental de l'équipement du Val-de-Marne, 2004.

<sup>10</sup> Dreif, *ibid.*

**Coupe sur le pôle intermodal de la gare Éole-Évangile et des stations de tramways TME-Sdev.**



# Un axe de développement partagé : le canal Saint-Denis

Dans Paris, le canal Saint-Martin participe à la structure de la ville. Le canal et ses berges constituent un espace urbain unique.



© Documentation française, Jean-Pierre Verney

## LES CANAUX ET LA VILLE

Le canal Saint-Denis s'inscrit dans le réseau des canaux parisiens. Héritier des nombreux projets du siècle des lumières, il fut décidé sous l'Empire, avant d'être mis en œuvre sous la Restauration, à la fois pour desservir Paris en eau et fournir à la navigation sur la Seine un raccourci efficace. Construit principalement en milieu rural pour le service des urbains, il est, avec le temps, rejoint par le développement urbain, industriel ou résidentiel, et s'adapte à de nouvelles fonctions et de nouveaux contextes. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, il facilite la navigation et les échanges, pendant que le rôle primordial d'approvisionnement en eau devient mineur. Alors que leur premier usage de promenade bucolique aux portes de la capitale est repoussé plus loin, ses berges deviennent portuaires et actives, tandis qu'aux abords se forme un tissu de grandes emprises industrielles et de services, qui mettent en place un paysage particulier, aujourd'hui disparu dans Paris mais encore présent le long des canaux à grand gabarit, en particulier dans La Plaine, le long du canal Saint-Denis.

Après-guerre, avec un nombre de ports réduit, les canaux à grand gabarit se spécialisent dans le transport fluvial des matériaux de construction. Dans le même temps, on constate que les activités riveraines des canaux font un usage de la voie d'eau qui devient négligeable, quand elles ne disparaissent pas purement et simplement.





© Apur

**Le canal de l'Ourcq, rivière artificielle qui va chercher l'eau jusqu'en Picardie, et les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, qui constituent un efficace raccourci pour la navigation sur la Seine, composent les 120 km de canaux parisiens.**

**Hors Paris, le canal Saint-Denis passe encore pour un élément étranger : il traverse une ville en devenir, dans laquelle il devra se fondre.**

La présence d'un canal n'est plus une condition suffisante (ni d'ailleurs nécessaire) à l'activité, à son maintien ou à son développement. Les territoires desservis par le canal Saint-Denis virent d'ailleurs à la friche industrielle et, avec l'hégémonie du « tout routier », du flux tendu et le report des activités nouvelles en périphérie plus lointaine, le canal lui-même tombe en déshérence.

À Paris, l'infrastructure semble, d'abord entre la Seine et la place Stalingrad, plus tard jusqu'à la Villette, totalement « digérée » par le nouveau tissu urbain environnant ; les espaces urbains ont accepté le canal et lui ont fait place ; les emprises industrielles sont devenues résidentielles ; les populations se sont embourgeoisées. Un nouveau paysage du canal s'est mis en place, qui s'appuie évidemment d'abord sur la présence des plans d'eau et sur l'espace des berges réaménagé, mais aussi sur les traces industrialio-portuaires qui le jalonnent et sont devenues événements urbains. Ce sont les ouvrages fluviaux, qui sont devenus patrimoniaux, mais aussi d'anciens entrepôts conservés, qui ont été reconvertis : discrets au bord du bassin de la Villette ou du port Louis-Blanc et devenus équipements, leur silhouette marquant fortement le paysage, dans l'axe du bassin, comme l'entrepôt survivant des Magasins Généraux de la rue de Crimée, toujours singulier, ou l'emprise du « Pont de Flandre ».

Hors Paris, même les activités portuaires limitées aux matériaux de construction et aux centrales à béton semblent battues en brèche et poussées dans leurs retranchements par l'arrivée



© Documentation française, Mairie d'Aubervilliers, Philippe Guignard

de l'« urbain » tout au long des canaux. La Plaine-Saint-Denis elle-même, si singulière avec ses bâtiments grands comme des îlots et ses îlots grands comme des quartiers, a entamé une mutation irréversible vers l'urbain, le complexe, l'habité. De nouvelles fonctions se mettent en place le long du canal Saint-Denis, à travers des projets fondateurs comme le Stade de France, mais aussi des opérations contrôlées par la puissance publique comme les ZAC en cours ou en projet, ou par la reconversion de l'immense cité d'entrepôt des Magasins Généraux de la porte d'Aubervilliers et de sa darse. C'est également un nouveau paysage qui apparaît, non seulement sur les berges, mais aussi dans la profondeur du tissu, avec la mise en place d'un nouvel espace bâti et l'enrichissement nécessaire d'un maillage viaire insuffisant. C'est un nouveau dialogue qui s'instaure entre les canaux et les tissus traversés.

Le système des canaux, un temps en apparence déshérence dans la zone agglomérée, a trouvé dans Paris, trouve et trouvera hors Paris une nouvelle jeunesse en accueillant de nouvelles fonctions. Pour autant, les nouvelles pratiques sont-elles appelées à remplacer définitivement l'usage portuaire ? Si, dans la partie encore rurale où l'usage des berges reste orienté depuis l'origine vers la promenade et les loisirs, les riverains du canal de l'Ourcq semblent préférer le statu quo ante dans la zone agglomérée, et en premier lieu le long du canal Saint-Denis, la demande s'avère forte de voir la ville se retourner vers l'infrastructure. Tenues pendant longtemps pour espaces de rejet, ses berges sont appelées à servir à de nouveaux usages prenant mieux en compte les qualités potentielles du lieu. Apparaissent simultanément de nouvelles pratiques ou demandes, plus liées à la vie quotidienne ou aux loisirs : circulations douces, promenades, activités sportives ou festives sur les berges ou le plan d'eau, espaces verts, etc. En milieu urbain, on assiste au retour des usages extra-urbains traditionnels des berges du canal préindustriel.

En même temps se fait plus aigu l'intérêt pour la survie et le redéveloppement d'un transport de fret par voie d'eau, apte à réduire les nuisances routières. Le plan de déplacement urbain régional prône le maintien et le développement du fret fluvial, pour diminuer la pression du transport routier sur un milieu urbain menacé d'asphyxie. Mais, bien qu'il existe, sur ce principe, un consensus, on se trouve très vite face à une contradiction quand on aborde la question de la localisation des activités portuaires. Si le consensus

existe pour le maintien d'un trafic de transit sur les canaux, celui de la desserte, sans lequel le premier disparaît, est pourtant davantage en question : l'idée de maintenir, voire de développer des activités portuaires se heurte de front aux projets de mise en valeur et de développement des communes et aux pressions des riverains, pour qui les préoccupations récurrentes d'insertion environnementale sont une réponse insuffisante, inopérante. Le long du canal Saint-Denis, les préoccupations déjà anciennes du projet urbain ont permis de définir des principes de réimplantation des activités portuaires, qui devraient être regroupées en rive gauche, là où le tissu est encore industriel et la berge suffisamment large et bordée par une voie publique qui en permet la desserte. Ici aussi, ce principe se heurte, malgré tout, à la pression de l'urbanité montante.

## UNE RÉFLEXION SE MET EN PLACE

### LES GRANDS CONCEPTS CLARIFIÉS

Depuis les années 1980, des enjeux majeurs ont été mis en évidence et des problématiques nouvelles éclaircies par les dizaines d'études que l'Aurif et l'Apur, le conseil général de Seine-Saint-Denis, Plaine-Renaissance, Hippodamos, le service des canaux, le cycle d'urbanisme de Sciences-Po et combien d'autres ont réalisées, ou fait réaliser, sur les canaux en général et le canal Saint-Denis en particulier.

En 1994, un plan d'orientation pour l'aménagement des berges du canal Saint-Denis, proposé par l'Apur, mettait en relation la dissymétrie du territoire et celle du canal Saint-Denis. Il montrait que, à l'est, un tissu urbain ordinaire, habité et complexe, achève la reconquête de ces dernières emprises industrielles et atteint la limite représentée par le canal, et que, à l'ouest, un territoire en devenir de grandes emprises monofonctionnelles, industrielles et de services ne peut évoluer que dans un cadre très volontariste (à cause de ses caractéristiques physiques) et avec l'appui de grands projets. Cette étude proposait le maintien de l'activité portuaire au niveau alors atteint (20 % du linéaire des quais), la reconnaissance de la dissymétrie de l'insertion dans le tissu par le report en rive gauche des activités portuaires, le développement de la promenade et





### PLAN DIRECTEUR POUR L'AMÉNAGEMENT DES BERGES DU CANAL SAINT-DENIS

#### Réorganiser les activités portuaires

- Centrales à béton
- Autres implantations portuaires
- Extensions portuaires
- Ports publics

#### Aménager les berges

- Aménagement de berge
- Aménagement d'ouvrage
- Tissu urbain mixte

#### Désenclaver le canal et assurer les liaisons

- Aménagement d'un franchissement léger
- Aménagement d'un franchissement lourd
- Recherche d'une continuité permanente
- Recherche d'une continuité intermittente
- Création d'une voie

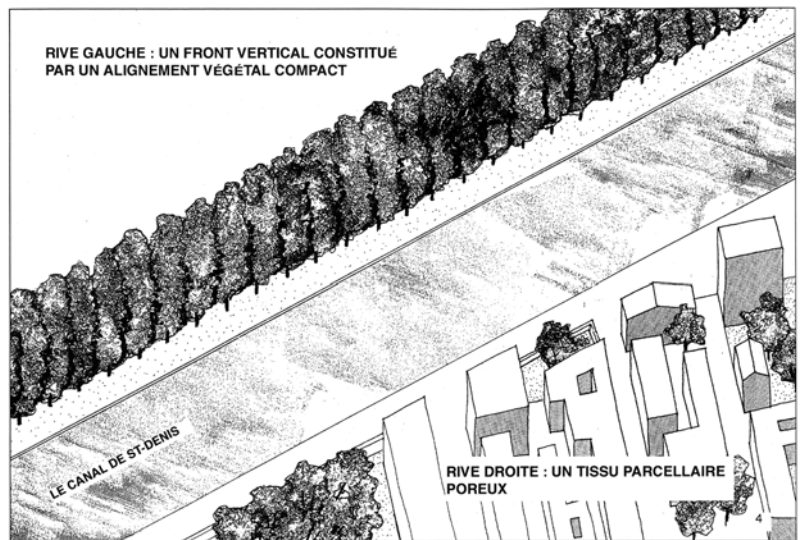
#### Opération d'aménagement urbain

- engagée
- à l'étude

des circulations douces sur les emprises libérées en rive droite, et se préoccupait d'organiser la mixité des usages portuaires et de promenade.

En 1997, l'étude de Michel Corajoud affirmait que cette dissymétrie, trait dominant du canal Saint-Denis, méritait non seulement d'être prise en compte dans l'organisation fonctionnelle du système, mais également d'être conservée et confirmée au niveau du paysage : une façade végétale pleine et vigoureuse du côté ouest, minérale, plus mesurée et plus poreuse du côté est.

En 1994, l'Apur proposait de réorganiser l'activité portuaire le long du canal Saint-Denis, d'en aménager les berges pour la promenade et les loisirs, de le désenclaver et d'en favoriser le franchissement, enfin d'y mettre en place des séquences homogènes.



© Michel Corajoud

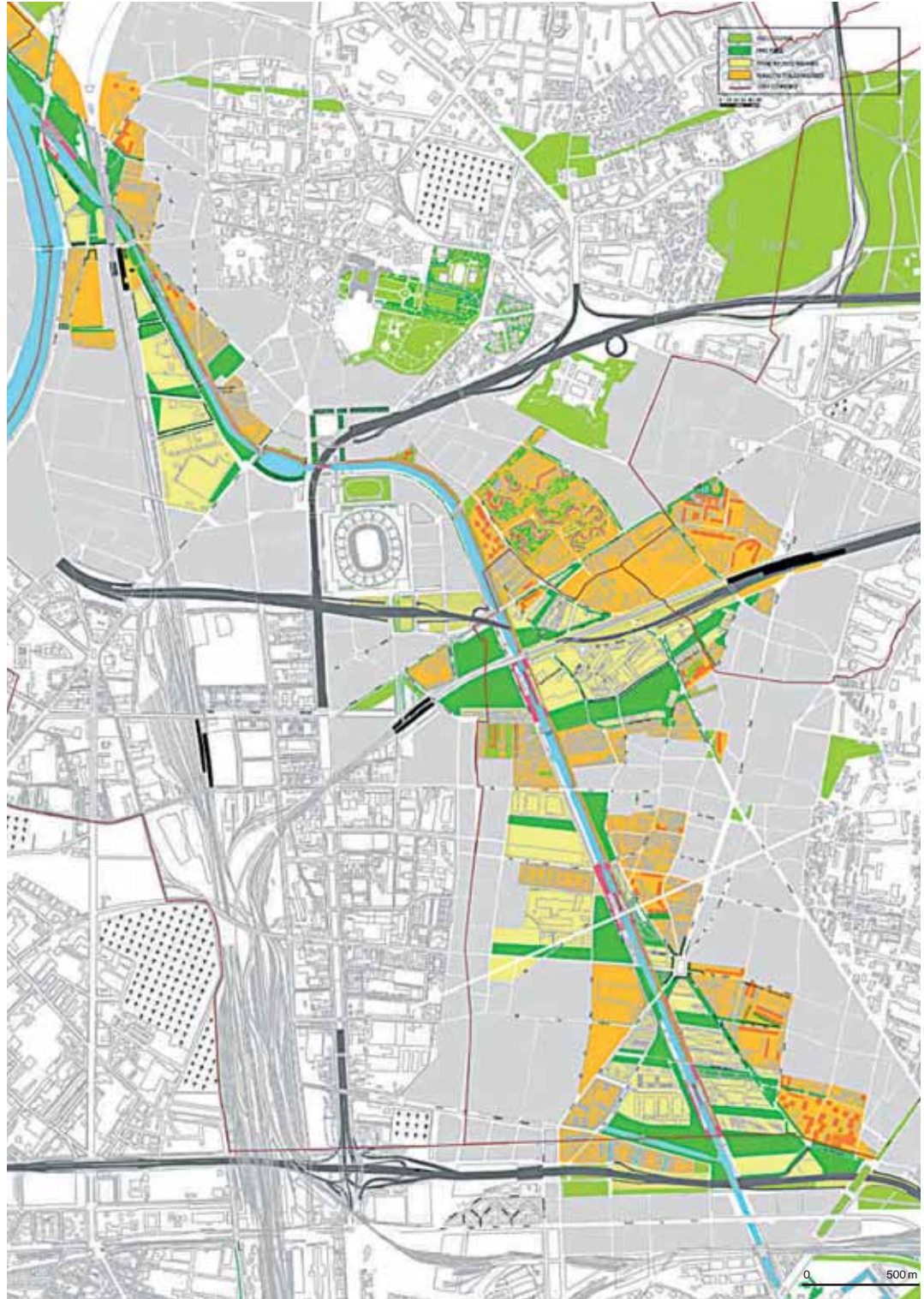
En 2002, une étude confiée à Patrick Berger par l'Apur proposait de s'appuyer sur l'idée que, comme la Seine dans sa traversée de Paris, le canal Saint-Denis pourrait et devrait devenir axe majeur de grands équipements remarquables, et que devrait être perpétuée cette ambition qui s'affirme déjà du musée de la Villette à la collégiale Saint-Denis en passant par le Stade de France. Ici, canal et territoire peuvent évoluer conjointement vers un projet commun, autour d'une avenue urbaine, projet d'espace public majeur. On n'a plus trois éléments distincts — un canal, une ville et une voie — mais bien un espace public majeur intégrant un canal, comme Paris intègre le canal Saint-Martin : un espace traité globalement, de façade à façade, ordonné, voire ordonnancé, un espace à imaginer. L'étude Hippodamos de 1991 est une des études fondatrices de la nouvelle Plaine-Saint-Denis et, partant, du contexte urbain dans lequel doit s'insérer le canal dans l'avenir.

Michel Corajoud constate, en 1997, la dissymétrie des berges du canal Saint-Denis et propose d'en faire la base de leur aménagement.

Parallèlement, la Région a demandé que soit envisagé, à La Plaine, un parc de 15 à 30 hectares, dont le « parc-canal », conçu comme un chapelet d'espaces verts et de jardins le long du canal Saint-Denis, est la plus récente formulation. Une étude a

Serge Renaudie travaille sur le concept de «parc-canal», un parc constitué d'un chapelet de jardins s'organisant le long du canal Saint-Denis.

Le «parc-canal», un parc du XXI<sup>e</sup> siècle, est ici mis en parallèle, par Serge Renaudie, avec les Buttes-Chaumont (XIX<sup>e</sup> siècle) et la Villette (XX<sup>e</sup> siècle).



© Serge Renaudie

Le Parc-Canal



Les Buttes-Chaumont



La Villette







© Apur

**Le canal et sa berge, d'une part, l'infrastructure routière qui les longe, d'autre part, constituent deux espaces voisins, mais qui s'ignorent résolument. Un tout sans urbanité.**

**La berge gauche du canal ne manque cependant pas d'atouts qui devraient former la base du nouvel aménagement.**

été confiée à Serge Renaudie, pour définir un ensemble de 30 hectares de jardins publics divers, existants ou projetés, organisés généralement perpendiculairement au canal. Inscrits au PLU en « réserve pour espaces verts », ils constituent une ambition à long terme s'étendant sur au moins deux décennies. L'épine dorsale de cet ensemble est constituée du canal et de ses berges, ici considérées comme jardins. Ce projet, qui semble s'appuyer sur une disparition progressive du caractère portuaire, suggère un bassin dans un parc. Il propose, dans une nouvelle ville, un nouveau canal, avec une nouvelle fonction.



© Serge Renaudie

Dans un premier temps, ces études ont mis en lumière le canal comme un élément indissociable des évolutions urbaines : il s'insère, à grande échelle, dans un contexte urbain particulier (où il n'est pas un ouvrage technique indépendant) ; à une échelle moindre, il est en relation avec la forme urbaine (voir l'asymétrie des rives et des tissus contigus). Il ne peut rester à l'écart de l'évolution urbaine et doit accompagner ce mouvement.

Dans un second temps, c'est le potentiel du canal comme élément déclencheur, comme moteur d'une certaine forme d'évolution, qui est mis en avant :

— le canal est un élément important du paysage. Il offre des perspectives, une respiration, un espace libre, il participe des grandes armatures-paysages qui structurent la ville ;

— le canal n'est pas qu'un lien entre des ports, il forme une entité unitaire et continue, de la Seine (à Paris) à la Seine (à Saint-Denis), de Paris à Bondy. Il offre aussi un axe de désenclavement à travers les grandes coupures qui soulignent et renforcent



© Serge Renaudie



© Serge Renaudie

les limites parisiennes (boulevard des Maréchaux et boulevard périphérique, grandes emprises monofonctionnelles, autoroutes A 86 et A1, réseaux ferrés);

— le canal, fleuve sans vallée, devient axe structurant, espace public majeur autour duquel s'organisent un certain nombre d'équipements remarquables : jardins, places, équipements sportifs ou culturels. La ville en formation assimile le canal, qui devient, comme à Paris, partie prenante de la trame urbaine;

— le canal peut-il perdre définitivement sa fonction originelle d'infrastructure fonctionnelle et devenir uniquement un élément de composition du paysage, un parc, un nouveau plan d'eau dans une nouvelle ville ?

### RÉFLEXIONS ET ACTIONS CONCERTÉES

Après la mise en place de la communauté d'agglomération Plaine Commune, la reconquête urbaine s'est exprimée dans des opérations d'aménagement d'espaces publics, le long du canal Saint-Denis comme dans la profondeur du tissu.

Considérant la nécessité de maintenir l'unité de l'infrastructure, dans les projets auxquels elle donne lieu comme dans sa gestion, une démarche de coopération intercommunale, commune à la Ville de Paris et aux quarante-trois communes, à cinq départements et à deux régions, aux collectivités territoriales riveraines des canaux, a été menée de septembre 2002 à janvier 2004. Des rencontres se sont tenues autour du développement économique et portuaire, des projets urbains, du paysage, de la biodiversité, des loisirs et du tourisme, de la gestion de l'ouvrage et du domaine public fluvial. La synthèse de ces travaux a confirmé des constats et dégagé des volontés touchant à l'unité, la mixité, la qualité d'axe structurant de l'ouvrage, aux caractéristiques de son paysage.

À l'issue de cette concertation, un projet de « charte de développement durable et de mise en valeur des canaux » a été proposé, et l'année 2005 devrait connaître de nouveaux cycles de rencontres.

Une démarche de plus en plus collective se met en place, qui commence à Saint-Denis et Aubervilliers par l'aménagement de la berge droite du canal Saint-Denis.

Après la mise au point d'un cahier des charges paysager par Michel Corajoud en 1997, qui proposait des principes d'aménagement des rives du

canal Saint-Denis, Plaine Commune a confié l'aménagement de la rive droite aux paysagistes Catherine Mosbach et David Besson-Girard.

Plusieurs séquences ont déjà été aménagées et une première phase d'environ 1 200 mètres a été achevée en 2001 ; ont suivi trois autres tranches sur 4 300 mètres, en 2004 et 2005, jusqu'au pont de Stains ; enfin, est programmé, pour 2006, l'achèvement de la rive droite jusqu'à la limite communale avec Paris.

Une coopération se met en place entre la Ville de Paris et Plaine Commune ; il a été décidé d'étudier conjointement l'interface entre Paris et Aubervilliers, le long de la partie du canal Saint-Denis comprise entre le rond-point des Canaux, à Paris, et le pont de Stains, à Aubervilliers, qui constitue l'armature d'un territoire en devenir, entre les importants aménagements des berges réalisés à Paris et ceux mis en place par Plaine Commune. La démarche vient d'être lancée, une équipe sélectionnée (Agence des territoires - Agir en ville), en charge de définir des principes communs de traitement des rives du canal Saint-Denis pour assurer la continuité urbaine de part et d'autre des limites administratives.

## RÉALISATIONS ET PROJETS

Ce sont d'abord deux projets qui, à Paris, puis hors Paris, se sont avérés fondateurs.

La reconversion, à partir de 1979, du site abandonné des anciens abattoirs de la Villette, avec le parc et ses folies, le musée, les salles de spectacle, de concerts et d'exposition, et la Cité de la musique, constitue la mise en place du premier ensemble d'équipements majeurs le long du système de canaux. Ici, le parc s'approprie le canal de l'Ourcq. L'ouvrage s'y dissout, et de canal devient, comme à Versailles, Grand Canal, sur lequel on est surpris de voir naviguer une barge. Dans le même temps, le parc préfère ignorer le potentiel du voisinage du canal Saint-Denis, plus difficile sans doute à assimiler, compte tenu de son dénivelé et de la situation singulière qui en découle.

Vingt ans plus tard, cette mise en place continue à Saint-Denis, par l'édification du Stade de France, inauguré en 1998, sur un terrain gazier offert par la Ville de Paris. Cet équipement d'échelle internationale, qui permet d'accueillir





© Apur



© Apur

annuellement une quarantaine d'événements sportifs ou culturels majeurs, offre 80 000 places. Son impact a été considérable sur l'image de La Plaine-Saint-Denis, et donc sur la crédibilité de son projet urbain. Il s'inscrit magnifiquement dans la boucle du canal, dont la berge, encore occupée par des activités portuaires, est en cours d'aménagement.

Aujourd'hui, l'urbain continue à s'installer en une série d'actions ponctuelles renforçant l'idée de canal-épine dorsale de la ville à venir et axe fédérateur de grands équipements.

Le Centre de la danse, à Pantin, important équipement situé de façon privilégiée au bord du canal de l'Ourcq, occupe le bâtiment conçu pour le Palais de justice par Jacques Kalisz en 1972, longtemps désaffecté. Inauguré en juin 2004, cet établissement public, placé sous la tutelle du ministère de la Culture, accueille professionnels et public, et a pour mission de favoriser la formation, la recherche, la diffusion et la conservation du patrimoine chorégraphique. Réutilisant un bâtiment organisé par rapport aux voies publiques ordinaires, cet équipement, qui borde et surplombe le canal, en reste séparé par la rampe d'accès à la berge, laissant ouverte la question de son rapport au canal.

Les Grands Moulins de Pantin, situés au bord du canal de l'Ourcq, contre la limite communale parisienne, forment un ensemble dense de bâtiments hauts, à la silhouette très pittoresque, qui vient au contact direct d'un chemin de halage étroit. La question de la réutilisation de ces installations, issues d'une minoterie installée en 1884 et désaffectées à la suite de l'évolution des circuits commerciaux des farines, se pose. Un programme privé de 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux y est prévu. À l'occasion de cette transformation, l'étroite berge nord devrait être aménagée pour permettre une liaison entre la centralité qui se met en place à Pantin et le parc de la Villette et ses équipements. La berge sud devrait également être aménagée ; elle pose le problème de la proximité du port Sérurier, dernière installation portuaire le long des canaux dans Paris, mais dont les nuisances, si elles ne sont pas mieux contrôlées, peuvent sembler contradictoires avec les nouvelles fonctions de la berge, comme avec la proximité de la nouvelle centralité pantinoise.

La candidature de Paris pour les jeux Olympiques de 2012 aura par ailleurs contribué à enrichir la collection de programmes d'équipements majeurs qui s'organisent le long du canal ; en effet, malgré la décision du CIO d'attribuer ces jeux à Londres, le Stade nautique, prévu en rive gauche du canal, entre canal et mail, sera réalisé sous la forme d'une piscine intercommunale, d'une base de loisirs nautiques.



© Apur

**L'implantation du Stade de France a introduit à La Plaine une nouvelle échelle.**

**Le Centre de la danse réutilise un bâtiment qui ignorait superbement le canal et sa berge.**

**Même réaffectés, les grands moulins de Pantin continueront, avec leur silhouette pittoresque, à narrer le passé portuaire du canal de l'Ourcq.**

En même temps que se précisent des projets de grands paysages tels que le « parc-canal », se poursuit l'aménagement par Catherine Mosbach de la berge de la rive droite du canal Saint-Denis, de la Seine à Paris. S'inscrivant dans les caractéristiques définies par l'étude de Corajoud, annonçant clairement dès le début que, s'il est valable en rive droite, il devra être différent en rive gauche, l'aménagement Mosbach, sur une rive droite moins plantée, plus minérale, moins portuaire que la rive gauche, prévoit de mettre en place de longues séquences au caractère homogène (selon la tradition paysagère des canaux).

Sur la commune d'Aubervilliers, le projet d'aménagement de la ZAC dite quartier du Canal fait face au futur parc tertiaire du Millénaire. Dans ce cadre devront être traités aussi bien les abords de la darse d'Aubervilliers que ceux du canal Saint-Denis.

Ils seront examinés en liaison avec les réflexions en cours sur la nouvelle ZAC Claude-Bernard-Charente dans Paris.

Plus au nord, à Saint-Denis, juste après le Stade de France, une ZAC bordant le canal a été créée en octobre 2002 autour de la porte de Paris. Visant à restructurer l'espace public, elle porte, pour l'essentiel, sur des terrains publics de voirie ou fluviaux.

## AMÉNAGEMENT ET DEVENIR DES CANAUX

À travers tous les changements et aménagements actés ou en projet, visibles ou prévisibles, ce qui se dessine, sur des bases qui restent parfois en débat, touche des concepts distincts mais qui souvent s'entrecroisent. Si, dans leur énoncé, ces concepts font consensus, ils ne semblent pourtant pas clarifiés au point que les différents enjeux en présence puissent s'énoncer de façon précise, et que les réalisations en place, en cours ou en projet n'interrogent ces enjeux. Arrivera-t-on à maintenir une activité portuaire (et non pas seulement le consensuel trafic de transit), à préserver le caractère du canal et son patrimoine paysager, à mettre en place les nouveaux usages conjointement avec les deux premiers enjeux ?

La chute du trafic de fret est-elle inéluctable et y a-t-il réellement dilemme entre usage portuaire et usages nouveaux ? Il n'y a pas de trafic de fret

sans emprises portuaires, mais leur maintien ou leur développement, bien que consensuel, s'avère problématique le long des canaux. À Paris, les choix sont faits au détail près. Hors Paris, le long du canal de l'Ourcq à grand gabarit, l'étroitesse des berges limite l'activité portuaire potentielle aux rares emprises annexes. Propriété de la Ville de Paris, ces emprises sont convoitées localement (à Pantin, le port dit de la CCIP vient d'être pour moitié cédé à la municipalité, qui y développe un projet urbain, et Les Pavillons-sous-Bois ambitionnent eux aussi une telle conquête). Seul le canal Saint-Denis possède, sur toute sa longueur, une berge gauche suffisamment large pour accueillir des activités portuaires desservies par une voie publique existante. Au-delà de la définition de quelques rares emplacements où pourrait être maintenue une activité portuaire (comme le recherche le schéma directeur des aménagements portuaires), ne faudrait-il pas aménager l'ensemble de la berge gauche, dans un esprit de réversibilité, en un port planté robuste qui pourrait accueillir des déchargements, ce qui aurait l'avantage supplémentaire d'aider au maintien d'un caractère fluvial ?

La mixité des usages des berges et des plans d'eau peut être maintenue, ou organisée, au moment de leur aménagement. Surtout, elle est garantie en laissant ouvertes le maximum de possibilités, en n'affectant et ne réaffectant le domaine du canal et de ses berges que de manière réversible. La question de la civilité est posée sur ces espaces linéaires étroits, où la séparation des fonctions n'est ni possible ni souhaitable.

Les canaux forment un patrimoine dont la valeur doit être reconnue. Mais quel type d'espace doit être préconisé pour leurs berges ?

Le concept de patrimoine concerne non seulement les ouvrages fluviaux, témoins pittoresques du passé (le fonctionnel), mais aussi et surtout les espaces fluviaux (le paysage) : le caractère singulier du lieu peut être préservé ; le caractère fluvial des berges considéré comme patrimonial ; l'ambiance respectée et l'usage des berges rester lié à l'eau ; les qualités poétiques existantes reconnues et développées ; les règles ayant concouru à la mise en place du paysage existant le long du canal étroit, connues et éventuellement adaptées, mais pas ignorées.

Une autre question concerne le rôle d'un espace public de voirie et les spécificités de l'espace public fluvial bordant le canal. Le canal Saint-Denis l'illustre de deux manières différentes. En rive



gauche, une voie publique borde la berge, qu'elle dessert, sans y être associée, dans un espace urbain commun. La juxtaposition d'une route banale et d'une berge à aménager pose la question de l'unité spatiale de cet espace. En revanche, rive droite, l'absence d'un domaine public de voirie entre la berge et les parcelles privées riveraines soulève la question fondamentale de l'interdiction de prendre des vues ou des accès principaux depuis ces parcelles privées vers le domaine public fluvial. L'interposition d'un espace public, aussi étroit soit-il, semble pouvoir éviter la mise en place de kilomètres d'exceptions au code civil.

Dans les parties où, le long du canal à grand gabarit, la ville est encore en devenir, quel espace souhaite-t-on mettre en place ? La berge, espace remarquable, devient-elle un espace de voirie ordinaire, servant à pallier les déficiences des tissus riverains, ou un parc dans la ville ? Peut-être doit-elle rester un espace d'une nature particulière, fluviale et portuaire...

Tout au long de cette démarche s'est posée la question de savoir si l'on peut donner, ou redonner voix au canal, face à une pression urbaine de plus en plus présente ; si le canal peut ignorer une évolution urbaine pourtant évidente, ou s'il doit plutôt participer à cette mutation en y jouant un rôle majeur d'armature.

Si les canaux ne sont plus un espace spécifique au service de la Ville de Paris et s'ils ne représentent plus qu'à la marge un équipement portuaire au service de l'agglomération, il faut admettre qu'ils sont de plus en plus un espace urbain à part entière. Cela pose deux questions. Celle de la nécessité du maintien d'une structure gestionnaire unique, garante de l'intégrité de l'infrastructure (à cause de la complexité de la gestion technique de cet ouvrage artificiel, potentiellement dangereux, mais aussi parce qu'il ne faut pas injurier l'avenir en considérant le domaine portuaire comme une friche qui pourrait être lotie). Et celle du statut de l'organisme à même de décider de l'avenir de ce réseau : la Ville de Paris est-elle, en tant que commune propriétaire de l'emprise de ces ouvrages transcommunaux, la plus légitime pour arbitrer face à d'autres communes ? En effet, on peut se demander en quoi la Ville de Paris, bien que propriétaire et gestionnaire des canaux, est habilitée à prendre parti hors Paris sur les questions de paysage et de forme urbaine.

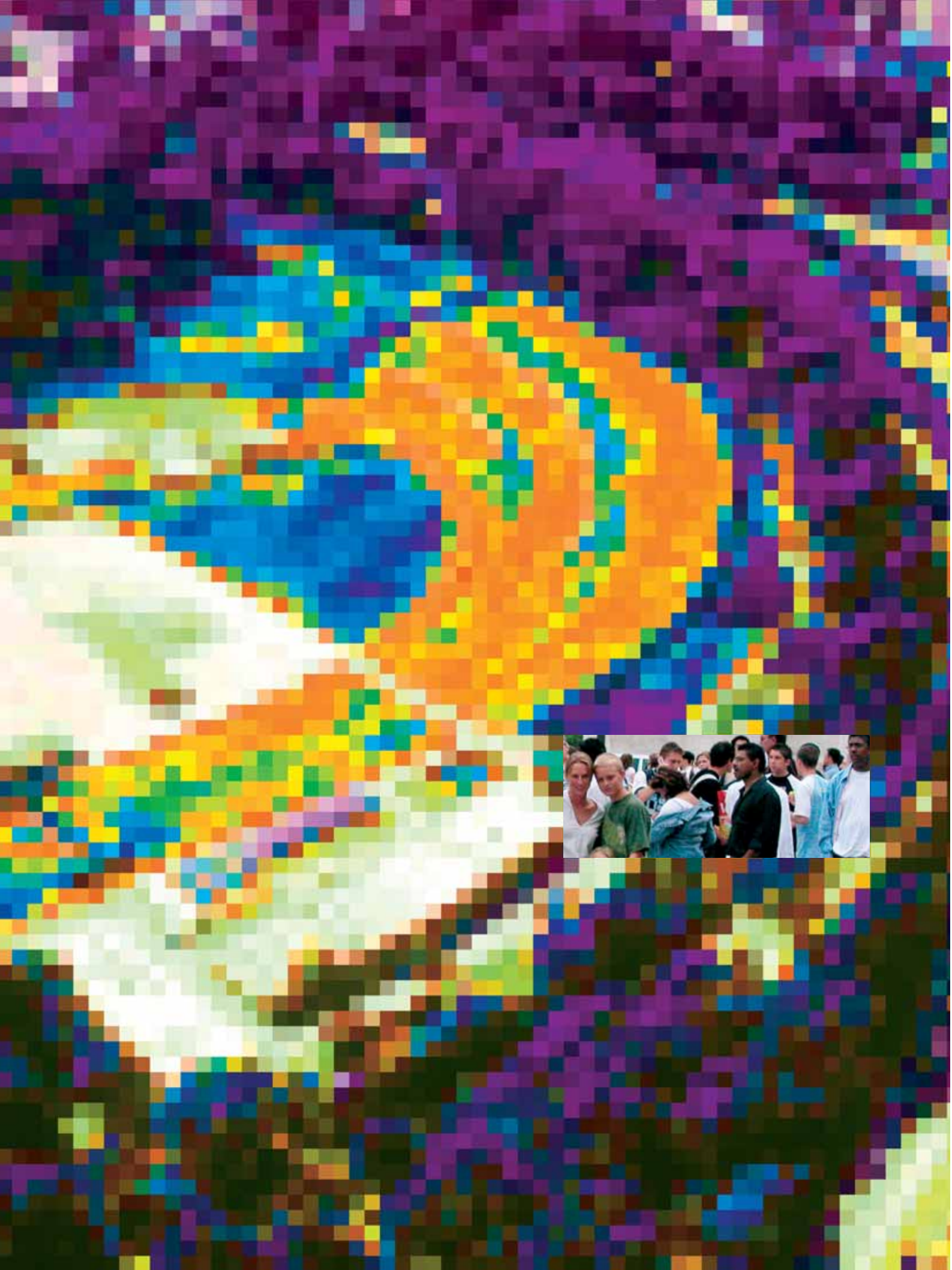
La démarche de questionnement sur le fret n'en est pas moins intéressante et positive : elle a permis au canal, en tout état de cause, de reprendre un peu de poids par rapport à la ville et, au-delà du remplacement des ponts roulants par des aménagements d'espaces publics jardinés, à envisager, pour le court et moyen terme, d'utiliser la cohabitation des usages comme principal outil vers la mixité, et le concept de réversibilité comme outil de préservation des potentiels des espaces fluviaux.

*Cet article a été rédigé par Dominique Touche et Florent Turck.*

**Dans la boucle du Cornillon, le canal Saint-Denis surplombe le quartier du Franc-Moisin et affirme son caractère d'ouvrage d'art ; récemment aménagée, la berge, qui a perdu son caractère portuaire, devient un nouvel espace urbain, réservé aux circulations douces et à la promenade.**



© Apur







# **MIEUX VIVRE DANS LES QUARTIERS DE LA COURONNE**

# Clichy-Batignolles, le renouveau d'une emprise sous-utilisée

## UN SITE DEPUIS LONGTEMPS CONVOITÉ

À une encablure de la gare Saint-Lazare et des Grands Magasins, sur près de 45 hectares au nord du 17<sup>e</sup> arrondissement, s'étend l'une des dernières emprises foncières parisiennes encore délaissées. Amorcée depuis peu, la mutation des terrains Clichy-Batignolles, qui, pour l'essentiel, sont de propriété publique (SNCF, RFF, Ville de Paris et État), a été fortement accélérée par le projet de village olympique conçu pour les Jeux de 2012. Cet aménagement, largement médiatisé, pourrait laisser croire à un « urbanisme de l'événement ». Pourtant, la réflexion dont il est issu s'est construite progressivement, à partir des enjeux propres à ce territoire.

Aujourd'hui, 10 hectares sont d'ores et déjà acquis et leur transformation sera conçue en cohérence avec les enjeux décrits ci-après.

### UNE ARRIÈRE-GARE ÉTANCHE EN PLEIN CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION

Le site se présente comme une vaste zone d'arrière-gare, enserrée en plein centre de l'agglomération, cernée d'habitations, bien que séparée d'elles par de grands tracés : boulevard périphérique au nord-ouest, avenue de Clichy au nord-est, rue Cardinet au sud-est et voies ferrées au sud-ouest. Les secteurs habités sont limités à une mince façade le long de l'avenue de Clichy et du boulevard Berthier. Ce dernier est le seul grand

tracé à découper cette vaste emprise, par ailleurs dépourvue de voirie publique. Neuf cents mètres séparent le boulevard périphérique de la rue Cardinet ; entre les deux, le manque de qualité des espaces publics du boulevard Berthier et de l'avenue de la Porte-de-Clichy, occupés par les ouvrages d'art des passages dénivelés, participe de l'effet de coupure entre la ville et cette grande emprise logistique.

Les quartiers de part et d'autre de cette enclave semblent s'ignorer : à l'est, le quartier populaire des Épinettes est assez dense, avec un habitat parfois vétuste, tandis que vers l'ouest, le quartier du boulevard Pèreire offre des immeubles plus cossus. Du nord au sud, les différences sociales et urbaines sont tout aussi marquées, avec un habitat plus récent et populaire à Clichy et, côté Paris, le quartier des Batignolles, plus ancien et familial.

La perception du site de Clichy-Batignolles peut être paradoxale : d'un côté, on y voit une enclave en plein cœur du 17<sup>e</sup> arrondissement qui génère des coupures urbaines très fortes, qui bloquent l'urbanisation ; de l'autre, c'est un formidable vide, une véritable opportunité, si rare à Paris.

Les infrastructures tiennent dans cet espace une place déterminante : elles créent de fortes coupures qui imposent leurs grandes orientations géométriques. Dans la longueur, le chemin de fer donne avant tout une direction qui s'échappe vers Clichy et Levallois. Perpendiculairement aux voies ferrées, le boulevard périphérique, en viaduc sur une partie de son tracé, et le boulevard Berthier, dénivelé sous le faisceau de la gare Saint-Lazare, sont les grandes infrastructures routières



qui découpent et cloisonnent le territoire. Enfin, au cœur même du site, le RER C et la Petite Ceinture ferroviaire constituent encore des obstacles délicats à franchir.

À l'intérieur, la désuétude de l'occupation du site est frappante. Les voies ferrées du faisceau Saint-Lazare, utilisées par les trains de banlieue, dont certains s'arrêtent à la gare Pont-Cardinet, et par les trains de passage vers la Normandie,

ge dilaté, les constructions sont assez peu nombreuses, composées pour l'essentiel de quelques halles et entrepôts.

Ces délaissés urbains possèdent toutefois certains témoignages architecturaux de l'histoire du lieu. Les magasins de décors de l'Opéra présentent une grande valeur patrimoniale. Le bâtiment principal et le porche d'entrée, signés par Charles Garnier, sont inscrits à l'Inventaire supplémen-



© Apur

sont bordées de chaque côté par de nombreuses voies de garage pour trains et locomotives. L'ancienne gare de marchandises des Batignolles est principalement occupée par des activités de logistique qui, pour l'essentiel, ne sont pas reliées aux voies ferrées. Seule une centrale à béton est approvisionnée par le réseau, alors que les entreprises de transport Géodis et Sernam ne sont desservies que par camions. Dans ce paysa-

taire des monuments historiques. Ils accueillent des décors, dont certains historiques, de l'Opéra et de l'Opéra-Comique, ainsi que la salle provisoire du Théâtre de l'Odéon. Le bastion n° 44, à l'intérieur duquel se lovent les magasins de décors, est un vestige de l'enceinte de Thiers qui pourrait être mis en valeur. Enfin, la gare Pont-Cardinet et la sous-station sont des éléments singuliers du paysage du quartier.

**Les terrains délaissés  
de la gare  
des Batignolles.**

### LES ENJEUX DU SITE : LIAISONS, SUTURE, NOUVELLE URBANITÉ.

Les questions posées par l'aménagement du site recourent en grande partie celles de la reconquête des délaissés de la couronne. Comment atténuer les coupures urbaines à l'échelle du territoire ? Le site occupe, en effet, une position décisive pour organiser la rencontre, d'une part, entre le 17<sup>e</sup> arrondissement, aisé, et le quartier populaire des Épinettes, et, d'autre part, entre Clichy et le quartier des Batignolles : quatre morceaux de ville étrangers les uns aux autres... Comment ouvrir ces quartiers les uns aux autres à travers le site ? Comment établir des liaisons, faire découvrir des proximités territoriales jusque-là ignorées ? Une ouverture qui exige de traiter le rapport avec les infrastructures : chemin de fer et périphérique. L'enjeu n'est pas de les camoufler, mais de réussir leur intégration urbaine. L'optimisation des installations de l'arrière-gare est à ce titre capitale pour minimiser les constructions sur dalle. Comment franchir ces obstacles ? Comment faire pour que le rail et la voie rapide ne divisent plus le territoire ? Autant de questions qui placent haut le niveau d'exigence face à une forme de développement urbain innovante et adaptée, et face aux exigences de plus en plus fortes des Parisiens, notamment environnementales.

### 1980-2000, L'AMORCE D'UNE URBANISATION PAR TOUCHES

La reconquête spatiale des terrains ferroviaires associés à la gare de marchandises des Batignolles a été engagée dès 1977, avec, tout d'abord, la ZAC Saussure. Quelques années plus tard, la remise en service d'un tronçon de la Petite Ceinture, à l'ouest, dédié à la création de la ligne C du RER, et sa mise en souterrain, notamment sur une partie significative du boulevard Berthier, ont rendu possibles des échanges entre le boulevard et l'emprise des Batignolles. À cette même occasion, la création d'une nouvelle gare du RER C, à la porte de Clichy, a considérablement amélioré l'accessibilité du secteur depuis le centre de Paris.

En réponse notamment à la pression croissante de besoins en logements, l'urbanisation s'est ensuite étendue à l'îlot Suarès, près de l'avenue de la Porte-de-Clichy, et dans la ZAC de la porte d'Asnières, créée en 1994. Environ 600 logements ont ainsi été programmés et réalisés, inscrits dans un projet d'« îlots ouverts » et d'architecture discontinue, coordonnée par l'architecte Christian de Portzamparc. Ces projets



Paris 2008  
Projet de village olympique n°1  
© Apur

restent toutefois quelque peu « insulaires » au milieu d'un environnement encore réservé aux transports, dans lequel la ZAC de la porte d'Asnières a connu une mutation anticipée et a initié la mise en valeur du secteur, matérialisant une borne pour la suite des réflexions.

### 2000, UN PLAN D'ENSEMBLE POUR LA CANDIDATURE OLYMPIQUE DE 2008

Si les premiers plans d'aménagement ont été esquissés dans les années 1990, ce sont véritablement les études menées en 2000 pour la candidature de Paris aux Jeux de 2008 qui ont modifié la perception du site, avec, dès cette époque, l'idée de réaliser le village olympique aux Batignolles. Deux projets étaient concurrents pour le village : celui de La Plaine-Saint-Denis, conçu par Yves Lion, et celui des Batignolles, conçu par l'Apur. Le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Paris 2008 devait pencher pour l'implantation sur La Plaine, essentiellement, pour des raisons de développement urbain régional. La commission d'évaluation des villes candidates ne s'est cependant pas montrée très séduite par la localisation du village. L'étirement du site n'était pas apprécié, tandis que sa desserte par un tramway passant au cœur du village était jugée problématique. Les erreurs passées ont été des enseignements pour la candidature de Paris aux Jeux de 2012.

En revanche, l'esquisse réalisée pour le site des Batignolles a permis de mettre en évidence l'inté-





Paris 2008  
Projet de village olympique n°2  
© Apur



Étude d'aménagement en 2001  
© Apur

Les études de l'Apur, réalisées en 2000 et en 2001 pour la candidature de Paris aux Jeux de 2008, ont permis de définir les orientations de l'aménagement du site préalablement au lancement du marché de définition.

rêt exceptionnel du site dans Paris, à la charnière entre les « deux 17<sup>e</sup> », celui, cossu, de la Plaine Monceau et l'autre, populaire, du quartier des Épinettes. Bien que le site des Batignolles n'ait pas été retenu pour le village, les discussions ne se sont pas interrompues avec la SNCF et le Réseau Ferré de France (RFF), permettant d'envisager sérieusement la libération d'une partie des terrains proches de la rue Cardinet.

## 2001, DES ORIENTATIONS PRÉALABLES À UNE CONSULTATION D'URBANISME

En 2001, de nouvelles esquisses ont été élaborées pour mieux répondre aux nouvelles attentes : d'un côté, un parc de 10 à 12 hectares dont une partie significative devait être localisée sur les terrains libérés à court terme par la SNCF et le RFF et, de l'autre, des emprises de fret ferroviaire plus importantes, regroupées au nord, avec la création d'un centre de tri de déchets ménagers.

Dans cette phase d'étude, c'est le futur grand parc des Batignolles qui structure le nouveau quartier, en écho au jardin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il assure des liaisons généreuses, tant transversales, entre le boulevard Péreire et l'avenue de Clichy, que longitudinales, entre le square des Batignolles et le boulevard Berthier. Le plus grand linéaire de façades donne sur le parc. Sa localisation et sa forme respectent au mieux les possibilités offertes par la libération progressive du site et lui réservent la majorité des surfaces en pleine terre. Les magasins

des décors de l'Opéra se trouvent valorisés, point de mire d'une composition qui s'appuie également sur les vestiges de l'enceinte de Thiers.

L'organisation des programmes protège les zones résidentielles des nuisances sonores du boulevard périphérique et des voies ferrées. Des immeubles de bureaux sont proposés le long des grandes infrastructures afin de constituer des écrans phoniques. Les immeubles de logements bordant le parc sont organisés en îlots ouverts, afin d'accroître le sentiment d'espace et de procurer des vues multiples sur le parc et les jardins. L'enveloppe globale de ces constructions est estimée à environ 500 000 m<sup>2</sup>. La volonté d'établir des continuités urbaines de part et d'autre du faisceau ferré et d'améliorer les liaisons est-ouest conduit à envisager, au sud du boulevard Berthier, la couverture des voies. La topographie est modifiée en remblaiement du site.

L'amélioration de la desserte en transports en commun est envisagée par le prolongement de la ligne 14, qui emprunte, à partir de La Fourche, l'une des deux branches de la ligne 13, ainsi que par la réalisation d'une station du RER E à Pont-Cardinet. À plus long terme, il est évoqué la possibilité de réaliser une station du futur RER F et de prolonger le tramway des boulevards des Maréchaux à proximité de quartiers résidentiels denses de la porte d'Asnières, mal desservis par le métro et le RER. Enfin, des polarités nouvelles sont proposées boulevard Berthier, avec la pérennisation d'un équipement culturel dans les magasins de décors

de l'Opéra, et à Pont-Cardinet, en lien avec la future station du RER E.

La connexion entre le nouveau quartier et ses abords mise sur un traitement ambitieux des espaces publics. Il est proposé de réaménager l'avenue de Clichy et la rue Cardinet. La requalification du

été fait plus à l'ouest, soit en promenade en creux aménagée dans la tranchée actuelle.

La couverture de la tranchée ferroviaire du faisceau de la gare Saint-Lazare fait également partie des hypothèses esquissées du boulevard des Batignolles à la rue Cardinet, comprenant une extension du square des Batignolles dans la partie nord et quelques équipements légers de quartier. À plus grande échelle, la combinaison de cette couverture à l'achèvement du boulevard Péreire permet de créer un nouveau tracé majeur dans Paris : une grande promenade reliant la Porte Maillot au quartier des affaires et des grands magasins.

Les propositions de liaison entre Paris et les communes limitrophes sont traitées différemment pour Clichy et Levallois, du fait de la topographie du périphérique en tranchée, côté Levallois, et en viaduc, côté Clichy. Ainsi, une liaison nouvelle entre Levallois-Perret et Paris est proposée le long du faisceau ferroviaire, depuis la gare de Pont-Cardinet. Elle borde la ZAC de la porte d'Asnières, dans laquelle est réservée une emprise pour cette voie, et se poursuit jusqu'à la gare de Levallois. Pour Clichy, c'est un traitement majeur de l'ensemble de l'avenue de la Porte-de-Clichy qui est proposé, incluant un réaménagement des espaces publics et la constitution d'un front bâti sur l'avenue.

La gare de Pont Cardinet.



© Apur



© Apur

boulevard des Maréchaux prévoit la suppression du passage souterrain de la porte de Clichy et l'accueil, à long terme, du tramway. L'achèvement du boulevard Péreire entre la rue de Saussure et la rue Cardinet est envisagé. L'espace central peut être aménagé soit en terre-plein planté avec quelques petits équipements de proximité, comme cela a



© Apur

Les magasins de décors de l'Opéra, boulevard Berthier.

Ruine d'un bastion de l'enceinte de Thiers.

La gare des Batignolles : un vaste enclos au milieu des quartiers denses du 17<sup>e</sup> arrondissement.



© Apur - Ph.Guignard/air-images.net



## LE VILLAGE OLYMPIQUE, UN QUARTIER EN DEVENIR

### 2002-2003, LA CONSULTATION D'URBANISME

Afin de répondre à des enjeux du cœur de l'agglomération qui dépassent très largement la réflexion sur les seules emprises libérables à court terme par la SNCF et le Réseau Ferré de France, indépendamment de toute candidature aux jeux Olympiques, les études préalables ont couvert tout le territoire. C'est ce périmètre qui devait être retenu lors de la délibération du Conseil de Paris pour la consultation d'urbanisme du secteur Clichy-Batignolles, engagée en 2002 sous la responsabilité de la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. Quatre équipes étaient retenues à cette fin en septembre 2002, constituées autour d'un architecte et d'un paysagiste : Pierre Gangnet et Michel Corajoud ; Christian de Portzamparc et Michel Péna ; François Grether et Jacqueline Osty ; Bruno Fortier et l'agence Ter. Le 15 janvier 2004, le jour du dépôt de la candidature de Paris aux Jeux, l'équipe Grether et

Osty, associée au bureau d'études OGI, était choisie pour la conception urbaine du village olympique et la maîtrise d'œuvre du jardin de la première phase.

### UN VILLAGE FONCTIONNEL AU CŒUR DU DISPOSITIF OLYMPIQUE

Le projet de François Grether et Jacqueline Osty, tel que jugé au terme du marché de définition, a évolué, afin de parfaire le dossier de candidature et d'améliorer l'organisation du village, tout en conservant ses caractéristiques urbaines fondamentales.

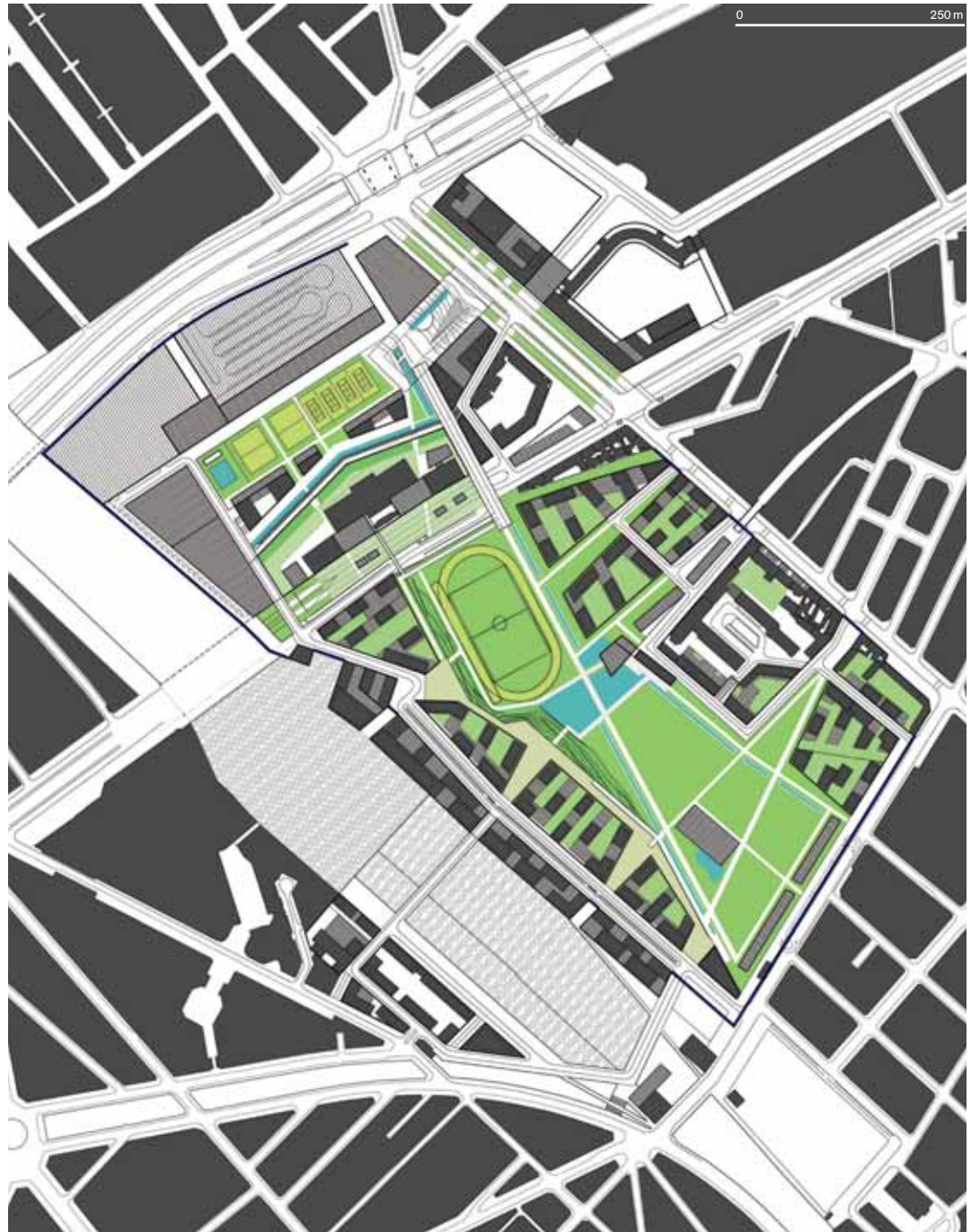
Le village se situe à mi-distance des deux principaux sites de compétition, le noyau nord autour du Grand Stade et le noyau ouest autour de Roland-Garros, dans le bois de Boulogne. Ces trois sites olympiques sont reliés par le boulevard périphérique, dont la file de circulation de gauche doit être réservée à la circulation des athlètes et des officiels.

La zone internationale du village, espace d'entrée et de rencontres localisé autour de la place des Nations, est très naturellement située porte de Clichy. Elle couvre une surface de 6 hectares, auxquels il faut ajouter 4 hectares pour la zone de logistique.

La zone résidentielle s'étend sur 35 hectares au sud ; elle est organisée autour du grand parc, espace de détente et de pratiques sportives. Tous



Aménagement du village olympique après 2012. L'aménagement à terme, pourrait comprendre environ 240 000 m<sup>2</sup> pour les logements, 160 000 pour les bureaux, 50 000 pour les équipements, commerces et services. À cela s'ajouterait le programme de logistique, au nord.



Paris 2012.  
Plan du village olympique  
conçu par François  
Grether et Jacqueline  
Osty.

© François GRETHER – Jacqueline OSTY

Coupe transversale entre  
la rue de Saussure et  
l'avenue de Clichy et  
coupe longitudinale entre  
la rue Cardinet et le  
boulevard périphérique.



© François GRETHER – Jacqueline OSTY





les immeubles de logements donnent sur le parc. Le village offre l'avantage de la compacité, avec de courtes distances à parcourir entre hébergements et équipements. La hauteur maximale de construction est de 37 mètres par rapport au niveau des voies publiques.

### UN PARC FÉDÉRATEUR

Le parc constitue le fondement essentiel de l'organisation spatiale du village. Il est un espace de convergences et de rencontres, à l'articulation des quartiers existants et des futures réalisations riveraines. Il s'étend sur 10 hectares en pleine terre.

L'organisation du quartier autour du parc, à son contact direct, est privilégiée, de même qu'une attention particulière à la géographie et au nivellement actuel. Ce n'est donc pas un plan qui privilégie a priori un maillage, mais qui subordonne le tracé des voies à celui du parc, appelé à jouer un rôle fondateur et fédérateur pour le projet. Le parc et les formes bâties sont établis et associés dans un dessin commun. La mise en œuvre progressive du jardin, qui est étalée de 2005 à 2012, permet d'avoir des végétaux de taille significative en 2012.

### UN QUARTIER OUVERT ET FÉDÉRATEUR

Le projet établit de nombreuses liaisons entre les différentes parties du site. Dans le prolongement des rues voisines, des parcours directs traversent le quartier, les voies ferrées, le parc et les programmes à construire. Ces ouvertures et perspectives relient clairement les aménagements projetés à leur contexte. Le parc est au cœur de l'aménagement ; cependant, il comprend aussi de nombreux prolongements sous forme de jardins et d'allées qui s'étirent vers les quartiers existants, la rue Cardinet, l'avenue de Clichy, la porte de Clichy et la rue de Saussure. Durant les jeux Olympiques, des installations provisoires auraient constitué des écrans pour garantir la sécurité et la quiétude des athlètes.

### SOL NATUREL OU SOL ARTIFICIEL

L'optimisation des installations ferroviaires est capitale pour le projet, car il s'agit de limiter le plus possible les constructions sur dalle. La Ville et le GIP s'accordent sur ce point, pour des raisons différentes. La première ne souhaite pas réaliser une opération d'urbanisme sur dalle, tandis que de son côté, pour des questions de sécurité, le GIP ne veut pas loger des athlètes sur un sol artificiel surplombant des emprises ferroviaires, même si elles sont inutilisées pendant les Jeux. L'enjeu est de taille. C'est une réunion interministérielle qui

doit décider de la suppression du fret, au sud, et qui demande à la SNCF et au RFF d'étudier des solutions d'optimisation innovantes et efficaces. Le fret est ainsi envisagé au nord du site, sur près de 7 hectares, mais seulement après les Jeux.

Les installations ferroviaires de l'arrière-gare Saint-Lazare, qui doivent être optimisées, sont de plusieurs types : une base d'entretien et de travaux des voies ferrées, le stationnement des rames et des locomotives, mais aussi les accès au tunnel de la future ligne rapide Paris-Normandie.

### DIVERSITÉ ARCHITECTURALE

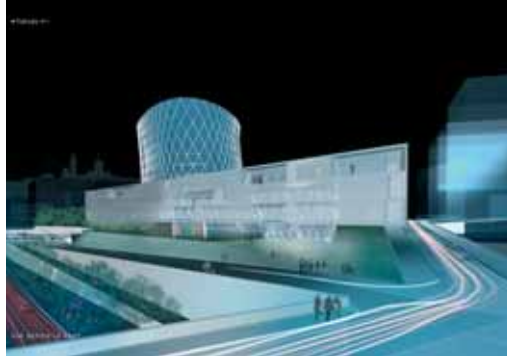
Afin de recueillir des propositions variées en termes de morphologie et d'architecture pour la conception des groupes d'immeubles d'habitation, une consultation internationale a été lancée en décembre 2004, par le GIP et la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. Dix équipes ont été sélectionnées parmi plus de 200 candidatures : cinq équipes françaises (Soler, Barto + Barto, Ferrier-Gazeau-Paillard, Perrault, Ricciotti) et cinq équipes étrangères (Kcap-Pays-Bas, Fuksas-Italie, Mateo-Espagne, Seraji-Allemagne, LAB Architecture-UK). Ce concours n'avait pas pour objectif de déboucher sur des contrats de maîtrise d'œuvre, mais les projets pouvaient être transmis aux futurs promoteurs des différents lots d'aménagement.

Trois ateliers de réflexion sur la typologie des îlots et l'architecture ont eu lieu pour échanger, à partir des principes de cohérence communs, sur la diversité d'organisation morphologique et sur les variations de conception architecturale, sur les plans, les façades, la démarche environnementale et la reconversion – transformation des logements après les Jeux.

Les résultats illustrent la variété architecturale souhaitée pour le village et sont représentatifs d'une certaine énergie dans la création architecturale contemporaine internationale.

Vue du parc central.





© Fuskas, architecte



© Perrault, architecte



© Kcap, architectes

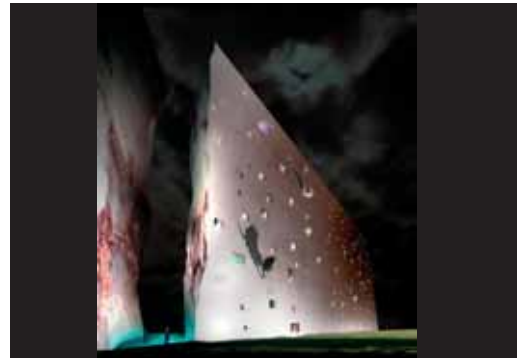


© Seraji, architecte

**Hypothèses architecturales pour les logements des athlètes, élaborées par dix équipes d'architectes coordonnées par la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris**



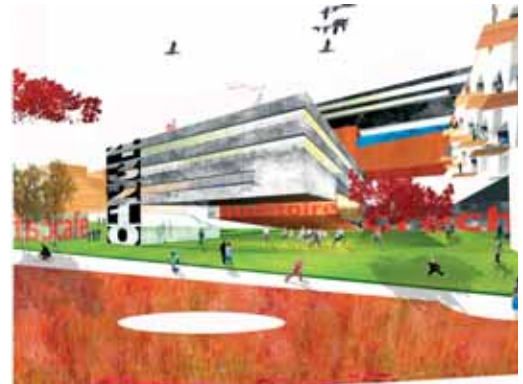
© LAB Architecture



© Ricciotti, architecte



© Soler, architecte



© Mateo, architecte



## APRÈS LE 6 JUILLET, UNE CANDIDATURE POUR AMORCER L'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER

La candidature de Paris aux jeux Olympiques est un accélérateur incontestable des réflexions sur la transformation urbaine de territoires oubliés tels que celui des Batignolles. Le projet a permis d'accélérer la libération d'une partie des terrains : près de 10 hectares sont d'ores et déjà acquis par la Ville de Paris : 4,3 hectares que possédait l'entreprise Géodis, près du boulevard Berthier, et 5,5 hectares qui appartenaient à RFF. La rapidité de ces acquisitions est liée à la candidature aux Jeux.

L'aménagement de ces terrains, qui représentent deux fois plus que la surface de la ZAC de la porte d'Asnières, se réalisera en toute hypothèse.

Sur le périmètre des 5,5 hectares, la ZAC prévue ne devrait pas changer de programme puisqu'il était décidé d'aménager ces terrains à court terme, « Jeux ou pas Jeux » en un nouveau parc de 4,4 hectares, un hôtel, une résidence pour étudiants et des équipements scolaires. Seul le collège, prévu initialement rue Cardinet puis

déplacé côté Saussure pour être en dehors du périmètre du village, pourrait éventuellement revenir rue Cardinet. Concernant le devenir de l'entreprise Géodis, le projet devra évoluer pour tenir compte des liaisons plus difficiles à réaliser vers l'ouest et le nord, boulevard Berthier. Dans l'hypothèse où la SNCF maintient sa décision prise pour les Jeux de ne pas installer une grande halle de logistique au sud, l'aménagement prévu entre le boulevard Berthier et la rue Cardinet, et notamment le front du parc, pourrait être assez proche de celui du village olympique.

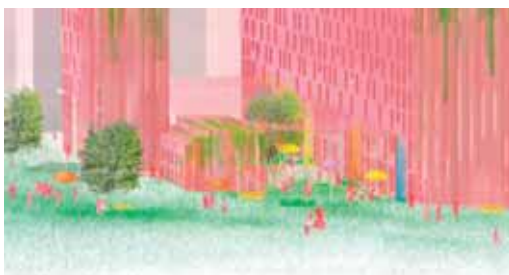
Dans l'hypothèse contraire, le plan d'aménagement devra être fondamentalement revu et les liaisons vers les quartiers de l'ouest deviendraient beaucoup plus improbables. Si l'hypothèse de la couverture du faisceau ferré au nord de la rue Cardinet, d'un coût assez élevé, doit être réexaminée, la réalisation de nouveaux franchissements des voies ferrées paraît néanmoins essentielle pour mieux relier le nouveau quartier au boulevard Péreire.

Le projet olympique permettait de rapprocher des territoires et répondait en cela aux grands enjeux de la couronne. Cette ambition doit persister aujourd'hui. Tout d'abord, les liens entre Paris et Clichy peuvent être facilités par un réaménagement majeur de l'avenue de la Porte-de-Clichy. La réalisation d'une nouvelle liaison secondaire sous le boulevard périphérique, rue Saint-Just, paraît en revanche plus incertaine sans les Jeux. Non loin de là, du côté nord du cimetière des Batignolles, la porte Pouchet sera également revalorisée dans le cadre du Grand Projet de renouvellement urbain de la couronne. Indirectement, l'aménagement des 10 hectares devrait requalifier et redynamiser le quartier des Épinettes, qui pâtit actuellement d'un tissu dégradé et de difficultés sociales. Le parc constituera une nouvelle attractivité, dont le rayonnement dépassera l'échelle du quartier, à la manière des parcs André-Citroën ou de Bercy. De nouvelles centralités devraient émerger, notamment boulevard Berthier où le Théâtre de l'Odéon doit être pérennisé et porte de Clichy. Le projet crée de l'urbanité, un nouveau quartier dans un secteur délaissé, où les espaces publics ne sont aujourd'hui que de simples lieux de passage.

Plusieurs décisions restent à prendre. En premier lieu, l'absence de fret au sud qui est souhaitable, souhaitable mais aussi l'amélioration de la desserte en transports en commun, qui n'est pas encore totalement définie. Les échéances ne sont pas arrêtées, notamment pour la gare du RER E, à Pont-Cardinet, et l'amé-



© FGP, Ferrier, Gazeau, Paillard, architectes



© Barto + Barto, architectes

lioration des performances de la ligne 13. Par ailleurs, pour renforcer la centralité en devenant la porte de Clichy, il est encore possible d'envisager un programme architectural phare, un signal fort nouveau, que les quatre équipes sollicitées dans la consultation d'urbanisme avaient d'ailleurs toutes envisagé. D'autres points sont aussi à affiner, comme l'intégration du pôle de fret ferroviaire au nord du site, mais aussi l'aménagement de la rive de la rue de Saussure qui était en dehors du périmètre du village olympique.

Enfin, un autre aspect important de l'héritage est l'avancée en matière de développement durable. Le village était conçu avec des exigences répondant au concept de « zéro émission ». Tous

les aspects du projet urbain étaient concernés : les déplacements, la production d'énergie solaire, le recueil des eaux de pluie, le traitement des déchets, les matériaux, la conception des immeubles, la gestion des chantiers, etc. Les Jeux ont permis un engagement politique pour développer une opération exemplaire du point de vue de l'environnement, ce qui n'est pas encore fréquent en France sur des grandes opérations. Ainsi, les réflexions engagées pour le village olympique pourront contribuer largement aux avancées significatives pour l'architecture et le développement durable dans une ville dense comme Paris.

*Cet article a été rédigé par Patricia Pelloux.*

© François GRETHER – Jacqueline OSTY



**Aménagement du village olympique après 2012.** Les travaux de reconversion sont très limités. Les quelques constructions provisoires situées dans le parc et sur le boulevard Berthier sont démontées, ainsi que le stade et la piste d'athlétisme, ce qui permet d'agrandir le parc et d'étendre le bassin. La zone internationale, située au nord-est, est transformée en zone logistique. L'urbanisation se poursuit vers l'ouest, du côté de la rue de Saussure.



# CLICHY-BATIGNOLLES

## MARCHÉS DE DÉFINITION SIMULTANÉS

juillet 2002 - janvier 2004

La consultation d'urbanisme pilotée par la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris et le GIP, avec le concours de l'Apur, est cadrée par quatre objectifs énoncés dans la délibération du Conseil de Paris du 8 avril 2002 :

1 — recoudre les territoires en reliant la plaine Monceau et le quartier des Épinettes, supprimer la coupure que représente le raccordement de la Petite Ceinture au faisceau Saint-Lazare ;

2 — créer un nouveau parc au nord-ouest de Paris et valoriser les espaces publics ;

3 — améliorer la desserte en transports en commun et développer le transport des marchandises par voie ferroviaire ;

4 — favoriser la mixité urbaine en développant des activités économiques, un programme mesuré de logements, des équipements publics locaux ou à l'échelle de la ville, et en valorisant les éléments patrimoniaux.

### L'ORGANISATION DES MARCHÉS DE DÉFINITION SIMULTANÉS

Quatre équipes associant un architecte, un paysagiste et un bureau d'études ont été sélectionnées en septembre 2002 : Pierre Gangnet, Michel Corajoud, AEP Normand ; Christian de Portzamparc, Michel Péna ; François Grether, Jacqueline Osty, OGI ; Bruno Fortier, Agence Ter, Bloch, Fortin, Setec.

La consultation d'urbanisme s'est déroulée en deux temps, comme le prévoit la procédure des marchés de définition, avec une phase ouverte commune aux quatre équipes et une phase individuelle. Huit ateliers thématiques de discussion se sont déroulés pendant la première étape d'analyse et de programmation, en associant, outre les quatre équipes, les cabinets des élus concernés, la Sema-vip, les directions de la Ville, l'Apur et les partenaires extérieurs (SNCF, RFF, Geodis).

À l'issue de la première phase, les conditions de mise en œuvre du projet d'aménagement ont légèrement évolué, compte tenu de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques de 2012, intervenue le 21 mai 2003. Le cahier des charges donné aux candidats à l'issue de la première phase intégrait désormais le programme du village olympique. Durant la deuxième phase, d'août à octobre 2003, les équipes ont travaillé individuellement, comme pour un concours.

Les équipes ont dû mettre au point un projet échelonné dans le temps. La première étape devait consister à aménager les 5,5 hectares libérés à très court terme en 2004, voués en grande partie à un jardin, conçu comme une amorce du futur parc situé au sud du site, près de la rue Cardinet. La deuxième phase, achevée en 2012, devait correspondre à l'implantation d'un village olympique sur 45 hectares. Elle devait être suivie d'une troisième étape, de reconversion du village olympique en quartier urbain.

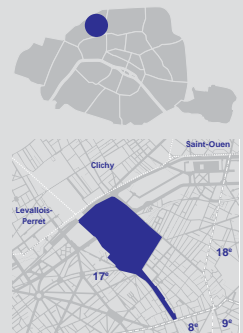
### LE PROGRAMME

Le programme du village olympique était très précis. Il devait accueillir un peu plus de 17 000 personnes, athlètes et officiels et était partagé en une zone internationale, sorte d'antichambre, et une zone résidentielle. Le programme de la zone résidentielle comprenait près de 280 000 m<sup>2</sup> de logement et 50 000 m<sup>2</sup> d'équipements ; celui de la zone internationale était plus réduit, soit environ 27 000 m<sup>2</sup>, rassemblant un centre commercial, un restaurant, un centre de logistique et d'entreposage, ainsi que des parcs de stationnement.

À terme, le quartier doit comprendre environ 240 000 m<sup>2</sup> de logements, 160 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités, 50 000 m<sup>2</sup> de commerces, d'équipements et de services auxquels s'ajoute une vaste zone de logistique urbaine au bord du périphérique.

### LES QUATRE PROJETS

Ils ont démontré la faisabilité globale du village olympique, confortant les décideurs dans le choix de le localiser aux Batignolles. Les équipements liés aux logements et les équipements sportifs y trouvaient assez facilement leur place. Les constructibilités à terme variaient selon les projets, de 450 000 m<sup>2</sup> (équipe Fortier/Ter) à 550 000 m<sup>2</sup> (équipe Portzamparc/Péna), ce qui correspondait globalement à l'enveloppe indiquée dans le cahier des charges. La superficie du parc, d'un seul tenant, variait également de 10 hectares pour l'équipe Gangnet/Corajoud à 16 hectares pour celle de Portzamparc/Péna.



# PIERRE GANGNET, ARCHITECTE ; MICHEL CORAJOD, PAYSAGISTE

Projet pour l'aménagement de Clichy-Batignolles, 2003

L'équipe souligne « trois directions de projet :

— étendre Paris, ville des sédimentations, des ouvertures et des tracés

— traiter la division, division physique de part et d'autre du rail, division urbaine et sociale de la Plaine Monceau et Batignolles

— retrouver une mixité, de l'hétérogénéité par la diversité des programmes ».

Le projet propose, au cœur du nouveau quartier, un grand parc d'une figure simple et ouvert sur la rue Cardinet et le boulevard Berthier. Une longue diagonale, depuis l'angle nord du square des Batignolles jusqu'à la porte de Clichy, définit une orientation majeure au parc. Les quartiers bâtis sont localisés de part et d'autre de ce dernier : à l'est, entre la rue Lemercier prolongée et l'avenue de Clichy, et à l'ouest, entre la diagonale et le faisceau ferré. Les bureaux sont construits sur dalle, parallèlement au faisceau ferré.

La topographie est recomposée en décaissant le site pour établir une pente douce de la rue Cardinet (point

haut) au boulevard Berthier (point bas). Le parc passe sous le nouveau viaduc de la Petite Ceinture. Les déblais sont conséquents, de l'ordre de 200 à 250 000 m<sup>3</sup>.

Au nord, une mixité de fonctions (activités de logistique, bureaux, logements) est proposée pour « traiter l'interface Paris-Banlieue en faisant du boulevard périphérique non pas une barrière, mais une vallée active ». Le faisceau ferroviaire est peu couvert, mais il est franchi par plusieurs voies pour établir des liaisons est-ouest.

Les hauteurs d'immeubles de logements varient de R+2 à R+9 et celles des immeubles de bureaux de R+7 à R+20.

Les logements situés entre l'avenue de Clichy et la partie est du parc sont programmés avant 2012, mais ils ne sont pas inclus dans le périmètre du village olympique. Cela permet, pour des raisons de sécurité, d'éloigner davantage le village olympique des habitations existantes et de laisser une partie significative du parc ouvert aux habitants du quartier pendant les Jeux. À l'inverse, le parc des athlètes est peu généreux, d'autant qu'il accueille des installations provisoires.





# BRUNO FORTIER, ARCHITECTE ; AGENCE TER, PAYSAGISTE

Projet pour l'aménagement de Clichy-Batignolles, 2003

L'équipe propose « quatre directions de projet :

- un grand jardin traversant ouvert sur le boulevard Berthier et les Épinettes ;
- une mixité active ;
- un site d'une forme évidente dans sa phase olympique ;
- un projet ouvert et susceptible d'évoluer dans sa morphologie ».

La particularité principale de ce projet est la réduction du périmètre : il concentre le village olympique uniquement dans la partie située au sud du boulevard Berthier.

La zone nord-ouest est consacrée à des activités de logistique, y compris pendant les Jeux. Au sud, le parc est placé en position centrale et des quartiers bâtis sont aménagés de part et d'autre du parc.

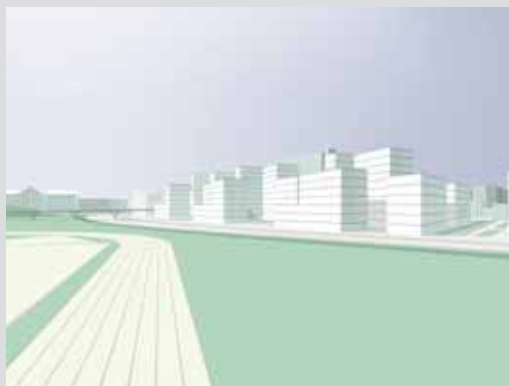
À l'instar de la proposition Gangnet/Corajoud, la topographie est recomposée avec un parc qui passe sous le nouveau viaduc de la Petite Ceinture. Les déblais sont conséquents, de l'ordre de 200 000 m<sup>3</sup>. À l'est, une grande promenade courbe de 500 mètres de long est aména-

gée en belvédère au-dessus du parc, dans le prolongement de la rue Lemercier. Le parc comprend, au centre, une grande étendue engazonnée et une forêt humide à la lisière ouest du parc.

Les logements sont situés en balcon, en première ligne vers le jardin, puis une deuxième ligne de bureaux est prévue, construite sur les zones d'activité de la SNCF. La constructibilité sur dalle est importante, dont une part significative allouée au logement. Entre la Petite Ceinture et le boulevard Berthier, un quartier de logements présente des immeubles de R+8 s'ouvrant sur des jardins intérieurs. Côté pont Cardinet, un quartier mixte est proposé en surplomb des volumes réservés à la SNCF.

Les hauteurs des différents immeubles varient entre R+1 et R+11. Deux immeubles de bureaux (angle Cardinet/Pérelle et porte de Clichy) développent vingt et trente niveaux.

L'équipe propose enfin, boulevard Berthier, un grand équipement structurant, complémentaire du parc, de type planétarium ou biodôme, à l'image de celui de Montréal.



# CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, ARCHITECTE ; MICHEL PÉNA, PAYSAGISTE

Projet pour l'aménagement de Clichy-Batignolles, 2003

Le projet de l'équipe de Portzamparc-Péna est celui d'une « oasis dans la ville, organisée autour d'un grand parc planté de plusieurs îles constituées exclusivement de logements » ;

— le principe « d'un archipel de quartiers en damier flottant dans la verdure » est évoqué. Ce grand espace public fédère les quartiers avoisinants. Les immeubles de logements sont conçus en plots discontinus ménageant de nombreuses vues vers le parc ;

— le concept urbain de « l'âge III », étudié par Christian de Portzamparc, est ici généralisé et magnifié.

La particularité de ce projet est aussi de recomposer la topographie du site en réalisant un plateau haut qui couvre les voies ferrées de Saint-Lazare et de la Petite Ceinture. Ce plateau domine Paris et ouvre, depuis le parc, des perspectives lointaines vers les grands repères, la colline de Montmartre et la tour Eiffel.

Les allées s'inscrivent dans le tracé des voies bordant le site et une grande allée courbe relie le square des Batignolles à la porte de Clichy. Deux ensembles de bureaux sont situés aux extrémités, à la porte de Clichy (R+18 à R+48) et au pont Cardinet (R+5 à R+31). Ils peuvent consti-

tuer des symboles forts de l'héritage postolympique, comme le suggère l'équipe. Les logements ont une hauteur comprise entre un et seize étages.

Le projet propose une image de village très lisible, avec un parc de grande ampleur, d'une vingtaine d'hectares. Il établit une continuité urbaine en couvrant les infrastructures pour offrir « un grand site paysager et urbain ». Les ouvrages de couvertures sont, en revanche, très conséquents.





# OFRANÇOIS GREThER, ARCHITECTE ; JACQUELINE OSTY, PAYSAGISTE

Projet pour l'aménagement de Clichy-Batignolles, 2003 ——— Projet lauréat

Nota : le projet initial de tour, porte de Clichy, a été écarté depuis, suite aux débats du Conseil de Paris sur la question des hauteurs et le maintien d'un plafond de 37 m dans la révision du PLU.

L'équipe présente « trois directions de projet :  
— *mettre en valeur le plus vaste espace ouvert possible ;*  
— *établir les continuités entre quartiers ;*  
— *intégrer dans la ville les fonctions ferroviaires ».*

L'approche consiste à installer le parc au milieu du site s'étendant de la rue Cardinet jusqu'à la porte de Clichy, et de placer aux abords des volumes écrans proches des grandes infrastructures. Les hauteurs d'immeubles varient généralement de R+2 à R+12.

Une des particularités de la proposition est de très peu modifier la topographie. L'utilisation maximale du nivellement du terrain naturel actuel donne beaucoup de souplesse au projet, quant à son évolution future, et l'inscrit dans une logique de développement durable. Cette option permet également la conservation de certains bâtiments existants (la gare Pont-Cardinet, la sous-station et quelques éléments singuliers - halles, forge). La mise en scène de la Petite Ceinture, à niveau, au milieu d'un bassin, se démarque des autres propositions.

Le parc est au cœur du projet, et c'est lui qui détermine les tracés et guide la composition urbaine, plutôt qu'une trame de voies déterminée a priori. Les îlots bâtis sont

placés en limite du parc, avec un simple espace de recul privatif. Le parc, de 11 hectares d'un seul tenant, est très ouvert sur les quartiers environnants. Il prévoit une diversité des usages.

Le projet vise à nouer des liens avec les abords du site, en cherchant à établir des continuités par l'intermédiaire de prolongements tentaculaires du parc.

Pour les jeux Olympiques, l'organisation générale est claire avec une zone internationale élargie. Parmi les quatre projets, il est le seul à intégrer les équipements scolaires et sportifs de la porte de Clichy. La zone résidentielle est composée autour du grand parc qui profite aux athlètes.

Deux ensembles tertiaires sont indépendants du programme du village olympique et sont réalisés après les Jeux : les bureaux de vingt et un et trente niveaux, implantés à la porte de Clichy en point de mire, et le pôle de bureaux (cinq à neuf niveaux) proposé sur le faisceau du pont Cardinet.

Le projet présente une stratégie urbaine progressive, cohérente, organisée autour des trois temps de réalisation demandés : une partie significative du parc à court terme, le village olympique en 2012 et l'aménagement postolympique.



# La mise en valeur des espaces boisés, le cas du bois de Boulogne

*« Alors qu'ils devaient former des zones de nature [...] et qu'à ce titre, il les fallait jalousement préserver, respecter, presque enclorre à l'égal de tel parc urbain en plein centre-ville, une insuffisante prise de conscience de l'importance de leur fonction et de leur emplacement, à quatre ou cinq kilomètres à peine du cœur même d'une agglomération d'une dizaine de millions d'habitants, a conduit à les traiter bien davantage comme des sortes « d'espaces tampons » entre Paris et sa banlieue ; traversés de circulations, parfois écornés par les trouées nouvelles qu'il a fallu ménager à leur écoulement, réceptacles d'activités diverses qui ne trouvaient pas place ailleurs, les bois ont en large partie perdu leur caractère et leur vocation. Pour nombre de Parisiens, ils évoquent sans doute davantage une zone de passage d'axes automobiles à grand débit ou d'itinéraires savamment combinés*

*pour échapper à tel ou tel « bouchon » (sans parler de ce qui se trouve étroitement lié à cette présence automobile dans ce cadre forestier), plutôt que le plaisir du canotage sur les plans d'eau, du « footing » dans les allées, ou de la promenade sous les arbres. »*

C'est ainsi que l'Apur introduisait l'article consacré à la mise en valeur des bois de Boulogne et de Vincennes dans le numéro 18 de la revue *Paris Projet*, publié en 1978. Les réalisations engagées au compte-gouttes à la suite de ce travail paraissent avec le recul plutôt timides. En quoi la démarche de développement durable engagée en 2003 s'en distingue-t-elle ? Comment la candidature à l'organisation des jeux Olympiques de 2012 a-t-elle été conçue comme moyen de franchir une étape significative de remise en valeur du bois de Boulogne ? Quelles pistes après la désignation de Londres pour accueillir les Jeux ?

**La riche trame d'eau du bois de Boulogne (ici, le lac Inférieur) : un réseau artificiel à restaurer et à mettre en valeur...**

© Apur





## LA PRISE DE CONSCIENCE DE 1976

Au début des années 1970, au moment où de nouveaux jardins sont étudiés ou projetés dans Paris, le rôle des bois s'impose comme un atout quelque peu négligé. On redécouvre les principes qui avaient présidé à la formation de la ville et à l'aménagement de ces promenades publiques au XIX<sup>e</sup> siècle : leurs dimensions (845 hectares pour le bois de Boulogne ; un peu plus pour le bois de Vincennes) leur confèrent une place singulière dans ce dispositif et leur assurent un rayonnement bien au-delà de leur espace géographique immédiat.

Le caractère indispensable de leur remise en valeur n'apparaît de façon officielle qu'à la fin de l'année 1972. La responsabilité de l'élaboration d'un plan directeur d'ensemble est confiée à l'Atelier parisien d'urbanisme, en étroite collaboration avec la Direction des parcs, jardins et espaces verts.

En dressant un état des bois et en soulignant les problèmes à résoudre, le travail réalisé à l'époque permettra une prise de conscience. Il mettra aussi l'accent sur le fait que le bois ne peut pas répondre à sa vocation d'espace naturel et faire la synthèse de tous les enjeux contradictoires qui s'y expriment, sans mettre en péril sa cohérence spatiale. Par délibération en date d'octobre 1976, le

Conseil de Paris donne son aval aux propositions qui lui sont présentées. Mais le projet de remise en valeur ne sera pourtant que timidement mis en œuvre. Les réalisations porteront principalement sur la gestion du massif forestier notamment la meilleure intégration des enclos de reboisement et la réalisation de la grande boucle cyclable tout autour du bois, mais peu sur les modifications de gestion de la circulation automobile, du stationnement ou les aménagements paysagers.

**En semaine, le pont de Suresnes draine 5 600 véhicules aux heures de pointe du matin.**



© Apur

Choisir parmi les différentes demandes d'usage du bois ou, comme le suggère le projet, y répondre en opérant une restructuration du site en grandes unités – en espaces de fréquentation quotidienne en rive, en espaces de transition et de promenade et, au cœur de l'espace, en forêt protégée – et assurer la cohérence de l'ensemble par la résorption des coupures et l'affirmation d'un réseau de promenade est peut-être apparu prématuré ou trop complexe... Et même si, à cette époque, seulement 400 des 845 hectares du bois de Boulogne étaient des espaces naturels ouverts à tous – les seuls qui répondaient à sa vocation première –, le bois était encore souvent perçu comme un vaste espace dont l'équilibre global ne pouvait être perturbé par le grignotage de quelques centaines de mètres carrés distraits à la promenade publique ici ou là, de façon permanente ou temporaire.

Pendant des années, le travail de gestion de l'espace naturel aura toujours été soigneusement assuré dans le bois par les services de la Ville : entretien du massif boisé et régénération des plantations, entretien différencié des espaces non forestiers, qu'il s'agisse des parties jardinées, des

**En fin de semaine, sportifs et promeneurs investissent les abords des lacs.**



© Apur



© Apur

pelouses arborées ou des prairies simplement fauchées. Mais les problèmes à résoudre demeurent les mêmes que ceux pointés dans le premier schéma directeur :

— L'accès au bois est difficile, sauf à venir en voiture. L'intérieur du bois est mal desservi par les transports en commun. Les lisières sont faiblement perméables, compte tenu des grandes infrastructures routières (le boulevard périphérique et l'autoroute A13) et des grands enclos.

— L'espace du bois est morcelé par les voies de circulation automobile et les enclos qui s'opposent aux cheminements. La cohérence du site et l'équilibre paysager entre les espaces ouverts, permettant des pratiques diverses et spontanées, et les massifs ne sont plus assurés.

— Le bois accueille des activités sans lien évident avec sa vocation.

— La circulation automobile est envahissante. Elle se manifeste par une circulation de transit en semaine, sans lien avec l'espace naturel ou les activités qui s'y trouvent. Le bois assure alors le débit

**Porte d'Auteuil la lisière du bois est marquée par les infrastructures routières et les grands équipements.**



© Apur - Ph. Guignard

**1** La notion générale de développement durable implique le souci de l'efficacité économique, de l'équité sociale et de la préservation de l'environnement. Il répond aux besoins des générations actuelles, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

de plusieurs autoroutes. Il entre dans le bois de Boulogne, par les voies ordinaires, autant de voitures que par les autoroutes A1 + A3 + A4 dans Paris aux heures de pointe le matin, soit un peu plus de 16 000 ! Les flux est-ouest correspondent principalement à du transit local, de personnes qui habitent et travaillent dans les communes riveraines ou proches du bois (y compris Paris). À l'inverse, 60 à 70 % des flux nord-sud concernent du transit non local, qui n'a rien à faire dans le bois. La circulation

est aussi liée au bois ou aux concessions qui s'y trouvent. C'est en fin de semaine qu'elle est la plus importante, entraînant un stationnement proche de la saturation dans certaines parties du bois.

— La prostitution est présente le long de certaines voies circulées.

Un événement va modifier en profondeur le contexte de la mise en valeur des bois : leur état va brutalement se dégrader. La tempête du 26 décembre 1999, en dévastant les massifs du bois de Boulogne, comme bien d'autres en Europe de l'Ouest, frappe les esprits. Elle modifie, non pas lentement, comme les grignotages successifs durant les périodes précédentes, mais brutalement et de façon aveugle, la structure du bois, ouvrant des clairières dans les couloirs de vent, détruisant des alignements, endommageant les aménagements aquatiques. Près de 125 hectares seront ainsi dévastés à plus de 40 %. Les bois seront d'ailleurs fermés à la circulation des voitures et des piétons pour des raisons de sécurité par la préfecture de police et ne seront à nouveau circulés qu'un mois plus tard. Mais la tempête aura eu au moins une conséquence positive : elle révèle l'attachement non seulement des Parisiens, mais aussi des habitants des communes limitrophe, à l'espace du bois, désormais perçu comme un patrimoine précieux et fragile. Cela se manifeste notamment par le soutien de la population et des collectivités riveraines aux efforts de reboisement.

## L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU BOIS DE BOULOGNE

La nouvelle municipalité élue en 2001 s'attache d'emblée au réaménagement des deux bois parisiens. L'objectif de développement durable<sup>1</sup> est affiché. La vocation du bois comme espace naturel, compromis entre le parc urbain et la forêt, ouvert à tous, est affirmée.

Cette nouvelle démarche est fondée sur le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés, à savoir : les élus parisiens et les collectivités riveraines, les associations d'usagers, les personnes qualifiées. Elle doit aboutir à un projet partagé. La première phase consiste en la signature d'une charte d'aménagement durable du bois de Boulogne, le 25 novembre 2003, avec les collectivités riveraines.



À partir des diagnostics de l'Apur et du diagnostic paysager et usager sur les différents espaces du bois de Boulogne établi en 2002 par les paysagistes de l'agence Péna à la demande de la Direction des parcs, jardins et espaces verts, la charte préconise quatre axes majeurs pour structurer un projet d'aménagement durable du bois :

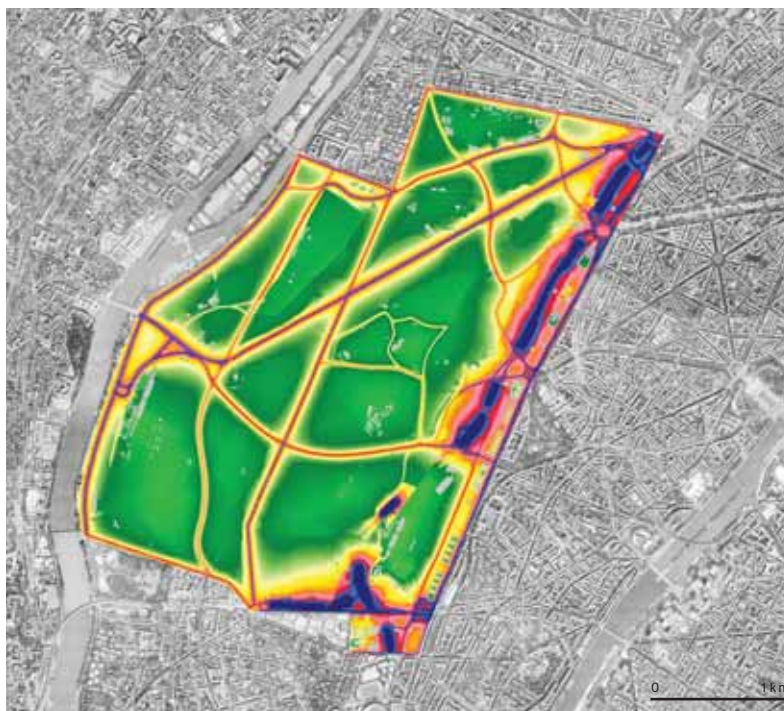
- la réhabilitation des paysages et la restauration des milieux naturels ;
- une forte diminution de la pression de la circulation automobile en prenant en compte la réalité de celle-ci : les effets négatifs potentiels des reports de circulation sur les communes et les arrondissements riverains situés en périphérie du bois, ainsi que la différence entre la semaine (à fort trafic de transit) et les week-ends ou périodes de vacances ;
- la reconquête de l'espace public du bois et une gestion cohérente et transparente des activités qui s'y déroulent ;
- et enfin la nécessité d'innover dans les modes de gestion et de gouvernance.

Alors que le processus d'élaboration du projet d'aménagement durable visé par la charte, d'abord initié pour le bois de Vincennes, doit démarrer pour le bois de Boulogne, la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques en 2012 vient bousculer ce dispositif qui s'inscrit dans le temps. La candidature apparaît aussi rapidement comme une chance à saisir pour mettre en œuvre des projets ambitieux pour le bois.

## LE DOSSIER OLYMPIQUE

La question du bois de Boulogne était presque passée inaperçue dans le dossier de candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques de 2008, présenté officiellement en décembre 2000. À l'intérieur d'un large pôle sud-ouest, l'accueil dans le bois de Boulogne de plusieurs épreuves olympiques était préconisé. Le projet olympique de 2008 était neutre pour le bois : il ne lui était pas porté atteinte, mais il n'était pas non plus porteur d'un grand dessein.

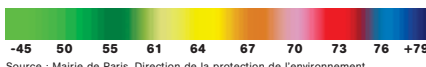
La préparation du dossier de candidature de 2012 engagée par le GIP intervient dans un contexte différent : la charte d'aménagement durable des bois a été signée et l'élaboration d'un projet doit suivre. À l'évidence, la cohérence entre le projet olympique et le projet de développement durable du bois de Boulogne s'impose et la question de l'héritage des Jeux dans le bois également.



© Apur

### LE BRUIT ROUTIER en dB(A)

◀ Élevé à très élevé ▶ Modéré à élevé ▶ Faible à modéré ▶



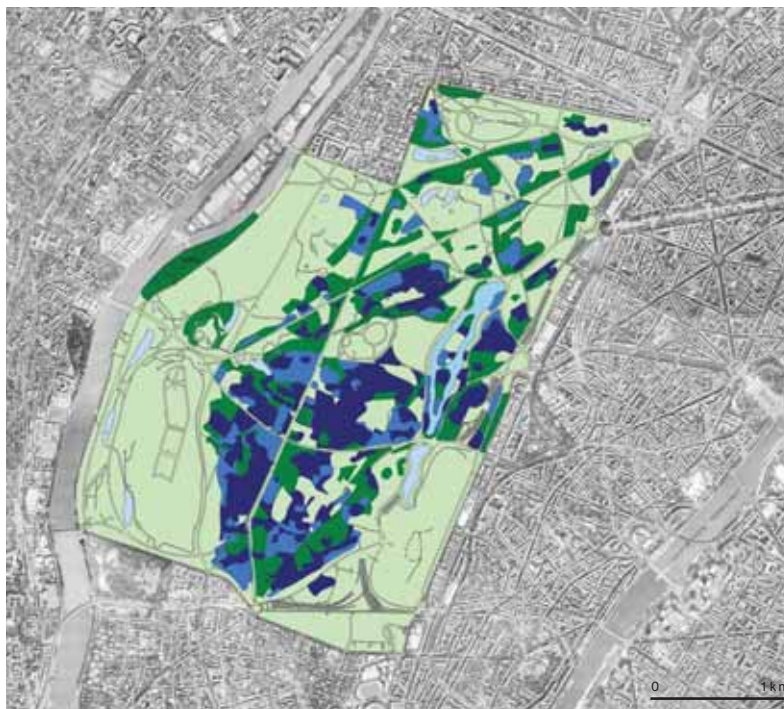
Source : Mairie de Paris, Direction de la protection de l'environnement

Cette carte a permis de définir les priorités du plan de reboisement en cours.

### LES DÉGÂTS DE LA TEMPÊTE DE 1999 SUR LES ARBRES

% des arbres abattus de la parcelle

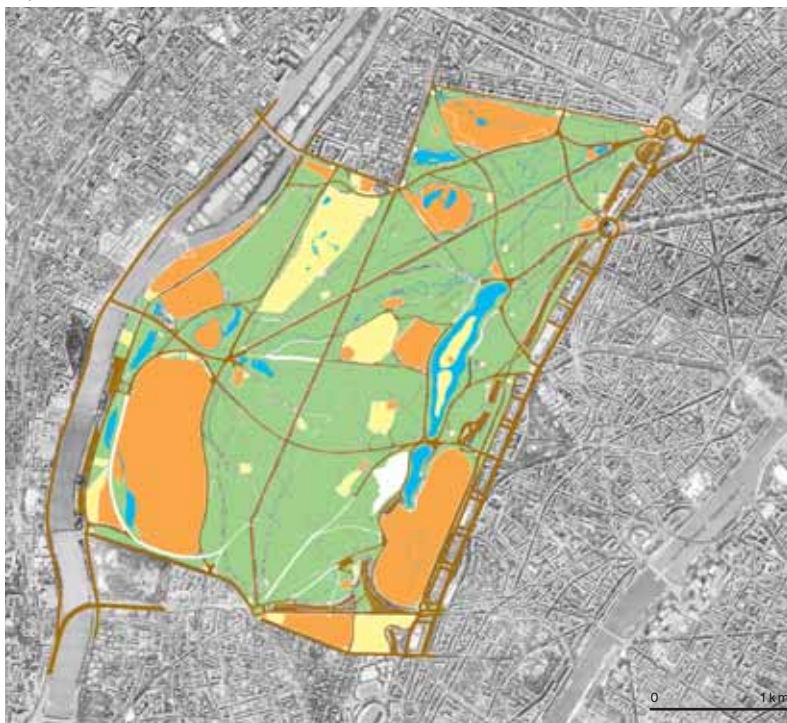
- dégâts < à 10 %
- dégâts de 10 à 40 %
- dégâts de 40 à 70 %
- dégâts > à 70 %



© Apur

Dans le dossier de 2012, le noyau ouest-est, plus compact, et le bois de Boulogne, autour de la porte d'Auteuil, y occupent désormais une place dominante. Le dispositif olympique retenu s'appuie sur les équipements sportifs existants : le Parc des Princes et le stade Jean-Bouin rénové, au sud du bois, le stade Roland-Garros ou le centre sportif de la Croix catelan (Racing Club de France). Il prévoit des installations temporaires sur les espaces ouverts situés à l'intérieur des concessions du bois — sur les pelouses des hippodromes d'Auteuil et de Longchamp — ou sur des espaces ouverts en libre accès — la plaine de Bagatelle. Un examen plus poussé pour le dossier de 2012 conduira à

© Apur



#### LE MORCELLEMENT DE L'ESPACE

- concessions
- autres enclos
- voies routières, stationnement

ne pas retenir le déroulement des épreuves de triathlon sur la pelouse de la Muette car les infrastructures, bien que temporaires, entraîneraient, sur cette pelouse arborée déjà durement frappée par la tempête, l'abattage d'arbres « repères » dans le paysage et celui de plantations récentes, qui présenteront en 2012 un certain développement. Mais la principale différence par rapport au dossier de 2008 vient du programme olympique qui intègre un élément majeur : l'extension du stade Roland-Garros de façon permanente, au sud du bois, sous la forme d'un stade de 15 000 places.

Si un équipement s'avère nécessaire pour les Jeux et si l'extension du stade Roland-Garros constitue un héritage sportif des Jeux, elle apparaît,

dans son premier état, contradictoire avec les objectifs de la charte d'aménagement durable, en premier lieu celui de reconquête de l'espace public. À partir d'un projet présenté en 2002 par la Fédération française de tennis, sans lien avec les jeux Olympiques, et jugé irrecevable, un travail a été confié à l'Apur pour esquisser, dans le cadre des Jeux cette fois, un projet qui apporte des bénéfices certains en termes d'environnement. Depuis le schéma directeur de 1976, l'Apur travaille sur les bois parisiens et, depuis la charte, sur le projet de développement durable. L'Atelier a aussi assuré, en 2004, une mission d'expertise et de coordination sur le noyau ouest pour le GIP Paris 2012. Cette double mission a permis un ajustement permanent des projets, tout en gardant une vision globale pour le bois.

La question de la fréquentation du bois suscite également des interrogations. Pourtant, celle qui est attendue à l'intérieur du bois – pour les épreuves équestres en bord de Seine et certaines épreuves du pentathlon moderne dans le centre sportif de la Croix catelan – est moins élevée que le nombre de promeneurs qu'on y rencontre un dimanche de beau temps, estimé à environ 100 000 personnes, et qui s'accompagne de la présence de 13 000 voitures en stationnement. Les plus fortes fréquentations du noyau ouest se situent en fait entre la porte d'Auteuil et la porte de Saint-Cloud, avec le stade Roland-Garros, son extension, les installations temporaires sur les pelouses de l'hippodrome d'Auteuil, accessibles depuis la rive parisienne et, plus au sud, avec le stade Jean-Bouin et le Parc des Princes.

#### DES PROJETS POUR LE BOIS

La concertation autour du projet de développement durable du bois n'avait pas encore débuté au moment de la remise du dossier de candidature, le 15 novembre 2004, à Lausanne. Pour répondre aux exigences des deux projets, le dossier de candidature mentionne un engagement de la Ville de Paris sous la forme d'une enveloppe budgétaire de 50 M€ pour la mise en valeur du bois de Boulogne, l'héritage des Jeux pour le grand espace vert. Mais l'affectation des financements à des projets particuliers ne figure pas dans le dossier, car ceux-ci doivent être soumis à concertation. De par la situation et la dimension du bois, cet héritage dépasse largement le cadre parisien et doit bénéficier à toutes celles et à tous ceux qui s'y rendent pour se détendre, se promener ou faire du sport, notamment les habitants des communes limitrophes.



La délibération portant sur les garanties financières apportées par la Ville de Paris à l'organisation des jeux Olympiques, votées au Conseil de Paris, énumère une liste de projets à l'étude pouvant être retenus comme héritage pour le bois :

- la restauration du réseau hydrographique et le réaménagement des berges des plans d'eau ;
- la poursuite de la régénération des plantations ;
- l'aménagement en lisière de Paris des grandes entrées du bois : porte d'Auteuil, porte de Passy — en remodelant le carrefour des Cascades et en créant une grande promenade autour des lacs — ou porte de la Muette ;
- un aménagement paysager majeur aux abords du carrefour de Longchamp et de la Grande Cascade jusqu'à la Seine.

Dans la même délibération figure le souhait d'augmenter les surfaces ouvertes au public : grâce à l'aménagement d'une entrée de bois à la porte d'Auteuil, liée au projet d'extension de Roland-Garros, mais aussi en réduisant ou en supprimant des enclos existants, que la municipalité a la volonté d'ouvrir au grand public. Deux concessions sont plus particulièrement visées : le tir à l'arc, qui occupe 1,57 hectares en rive de Neuilly pour une centaine d'adhérents, et le tir aux pigeons, cercle prestigieux mais des plus fermés.

L'accroissement de l'offre de transports en commun en rive du bois, avec le prolongement du tramway des Maréchaux-sud jusqu'à la porte d'Auteuil, constitue également une amélioration importante après les Jeux, pour le bois, les grands équipements du secteur ou les riverains. En revanche, la proposition de réaliser un tramway à l'intérieur du bois, pouvant rejoindre Suresnes après les Jeux, n'est pas retenue, car elle n'apparaît pas prioritaire à l'échelle régionale : à l'intérieur du bois, l'acheminement des spectateurs vers la plaine de Longchamp, depuis les lignes 1 et 2 du métro, sera assuré pendant les Jeux par un système de navettes spécifique.

L'objectif de restauration du réseau hydraulique se traduit par le lancement d'une étude pour évaluer l'état du réseau totalement artificiel mis en place au XIX<sup>e</sup> siècle, les transformations à apporter quant à l'alimentation en eau, son recyclage et son évacuation. Elle doit s'accompagner d'une étude paysagère pour tirer parti et enrichir l'atout majeur du bois de Boulogne : sa trame aquatique.

À terme, trois principaux projets paysagers sont envisagés, dont un, à la porte d'Auteuil, a nourri une importante polémique.



© Apur

### HÉRITAGE DES JEUX POUR LE BOIS DE BOULOGNE D'ICI À 2012 : AFFIRMER LA VOCATION DU BOIS, ESPACE NATUREL OUVERT À TOUS

- Poursuivre la régénération des plantations dans les espaces ouverts**
- Restaurer le réseau hydrographique et les berges par :**
  - un cycle de l'eau plus écologique,
  - la création de nouveaux plans d'eau,
  - la rénovation des sites pittoresques.
- Mettre en valeur les espaces olympiques après les Jeux**
- Requalifier 3 entités paysagères du bois**
  - l'entrée porte d'Auteuil,
  - la promenade des lacs,
  - les abords de la Grande Cascade
- Développer les grands itinéraires de promenade**
- Réduire l'emprise des concessions, et les ouvrir au public**
- Valoriser le patrimoine des concessions**
  - compenser l'extension du stade Roland-Garros par la création de nouveaux espaces boisés, accessibles, en couverture des infrastructures routières
- Améliorer la desserte de transports en commun par le prolongement du tramway TMS à la porte d'Auteuil**

## LA PORTE D'AUTEUIL ET L'ENTRÉE DU BOIS

Dans le cadre des jeux Olympiques, le comité fondateur regroupant l'État, la Région et la Ville de Paris a retenu à la porte d'Auteuil le projet qui consiste à lier la création du nouvel équipement sportif à la réalisation d'une entrée de bois confor-

table, depuis la place de la Porte-d'Auteuil, et répondre ainsi localement au problème majeur du bois de Boulogne : la très faible perméabilité de sa lisière avec les quartiers habités. Les autres solutions moins coûteuses mais sans requalification pour le bois ont été écartées.

Pour répondre aux craintes des riverains, l'utilisation de l'extension à des fins strictement sportives, pour le tennis, est garantie par la Ville de Paris qui projette de concéder le nouveau stade à la Fédération française de tennis. L'ensemble du projet nécessite la modification de l'échangeur routier entre le boulevard périphérique et l'auto-

© Apur



Ni l'avenue de la Porte-d'Auteuil, ni la place de la Porte-d'Auteuil, n'assurent leur rôle de transition entre la ville et le bois pour les piétons et les cyclistes.



© Apur

route A 13 et la couverture partielle des bretelles et du boulevard périphérique afin de limiter l'emprise de bois consommée par le nouveau stade et de permettre un aménagement paysager.

Compte tenu des débats passionnés sur ce sujet, il a semblé utile, pour que chacun puisse se faire son opinion, de présenter ici l'origine du projet et son évolution, ainsi que le bilan chiffré des surfaces utilisées ou créées.

## UN PROJET INITIATEUR

C'est la Fédération française de tennis qui est à l'origine du projet. Pour assurer la pérennité du tournoi de Roland-Garros, elle exprimait, en mai 2002, la nécessité de construire un nouveau stade de 12 000 places. La Ville de Paris lui concède déjà, depuis 1928, le stade Roland-Garros, sur une emprise située au sud du bois de Boulogne et portée, par extensions successives, à environ 8 hectares. Mais le site apparaît trop exigu lors des Internationaux de France de tennis. L'extension, avec son toit amovible, doit permettre de fiabiliser les rencontres, une couverture simple du



© Apur

court central ne répondant pas aux exigences de sécurité et sa reconstruction n'étant pas compatible avec l'organisation d'un tournoi annuel. L'extension doit aussi permettre d'étaler les événements en journées, aujourd'hui contingentées en nombre de spectateurs faute de place. L'implantation envisagée est intégralement située à l'emplacement d'espaces ouverts au public du bois de Boulogne, au nord de l'autoroute A 13, créant un nouvel enclos de 5,6 hectares de façon permanente, porté à 7,4 hectares pour accueillir de façon temporaire un « village » d'animations, lors des Internationaux de France.

Le projet soulève d'emblée l'opposition de plusieurs associations de défense de l'environnement, qui dénoncent une nouvelle atteinte au bois, ainsi que d'associations de riverains, qui subissent déjà régulièrement les nuisances importantes des manifestations qui se déroulent dans les grands équipements du secteur – en premier lieu au Parc des Princes – et sont exaspérés par ce projet qui risque encore de les accroître. Une grande partie des élus parisiens et des communes riveraines y sont également opposés.

Bien que la municipalité soit sensible aux objectifs stratégiques du projet de la Fédération, ce dernier est jugé irrecevable en termes d'impact sur le massif forestier et d'espaces naturels



distracts à la promenade publique. Des solutions alternatives sont étudiées par l'Apur en 2003, en particulier la réalisation de la nouvelle salle en couverture de l'échangeur routier de la porte d'Auteuil ou à l'intérieur de l'hippodrome d'Auteuil. La première hypothèse est très vite écartée, car la modification de l'échangeur n'est pas compatible avec l'économie globale du projet. La seconde n'apparaîtra satisfaisante ni à la Ville de Paris, ni à la Fédération, qui jugent son implantation trop éloignée du stade existant. Au demeurant, si cette implantation ne confisque pas d'espaces boisés aux promeneurs et permet le fonctionnement indépendant des deux équipements, elle ne contribue pas à l'amélioration des conditions d'accès au bois de Boulogne.

### UNE SYNERGIE DE PROJETS

L'optique des jeux Olympiques relance le projet. Elle conduit à envisager l'extension de Roland-Garros comme l'occasion de bâtir une grande salle dans le noyau ouest, quasiment à l'épicentre des autres sites de compétition, tout en s'assurant d'un usage ultérieur pérenne lors des tournois annuels de tennis. La dimension sociale du projet est très limitée mais, en termes urbains, il doit avant tout être l'occasion de repenser l'entrée dans le bois de Boulogne depuis Paris ou Boulogne.

Les difficultés d'accès à pied et à vélo depuis la place de la Porte-d'Auteuil apparaissent en effet d'emblée le principal problème à résoudre :

— la place de la Porte-d'Auteuil est aménagée comme une succession de carrefours routiers. Elle est particulièrement difficile à franchir à pied ou à vélo. Ce vaste espace public confus donne aussi accès à l'autoroute A 13 et ne permet pas de créer les conditions d'une transition harmonieuse vers le bois ;

— au contact du boulevard périphérique et de l'autoroute, l'avenue de la Porte-d'Auteuil supporte des nuisances routières sonores et visuelles très importantes. Le trottoir nord de l'avenue a même disparu lors de la réalisation de l'échangeur.

Rares sont aujourd'hui les promeneurs « courageux » qui se rendent au bois par cet itinéraire. Pourtant, sur la lisière parisienne, l'accès à pied le plus proche se situe à la porte de Passy, à 1,2 kilomètre plus au nord, sans métro ni RER à proximité immédiate...

Un projet en deux volets est mis au point :

— un nouveau stade est situé pour partie en couverture des bretelles d'accès à l'autoroute A 13 et de ses talus, sur une partie de l'emprise de la concession sportive du Casg (tennis) et sur des espaces boisés. Il constitue un nouvel équipement dans le bois d'environ 2 hectares et limite à 0,85 hectares, la surface prise sur des espaces naturels du bois accessibles au public ;

— une liaison vers le massif forestier est aménagée depuis la place de la Porte-d'Auteuil, grâce à la modification de l'échangeur d'Auteuil et des bretelles d'accès au boulevard périphérique et à l'autoroute A 13, et à leur couverture partielle dans le cadre des Jeux.

Le profil de l'avenue de la Porte-d'Auteuil est rétabli : un trottoir nord continu, planté d'arbres d'alignement, crée un cheminement piéton urbain, éclairé, vers le nouveau stade. La nouvelle promenade se situe en balcon sur l'avenue de la Porte-d'Auteuil, épousant le nouveau modelé du terrain, et offre une belle perspective sur les serres d'Auteuil. Elle peut aussi donner accès au nouveau stade. C'est un paysage de lisière forestière qui est envisagé ici, car l'épaisseur moyenne de terre, de 1,5 mètre, prévue permet la plantation d'arbres de hautes tiges. La couverture du boulevard périphérique devait à l'origine accueillir huit courts de

**La chaussée dilatée du carrefour des Cascades, entre les deux lacs.**

© Apur





© Apur - Interatlas



© Apur - Interatlas

**Porte d'Auteuil.**  
**En haut : l'état actuel.**  
**En dessous : la proposition de lier l'extension du stade Roland-Garros à la réalisation d'une nouvelle entrée paysagère dans le bois de Boulogne, depuis la porte d'Auteuil.**  
**Au total, le gain net des surfaces végétales rendues accessibles au public est de 1,2 hectares.**

tennis. Au vu des projets, la municipalité a souhaité que l'aménagement soit uniquement végétal sur toute sa largeur.

La couverture partielle du boulevard périphérique permet une réduction très importante des nuisances routières sonores et visuelles dans le secteur, sans totalement les supprimer. Durant les Jeux, cet espace doit aussi permettre d'organiser l'arrivée et l'évacuation du public, amenant à ne réaliser les plantations qu'après les Jeux.

Un point demeure en suspens : le débouché de la bretelle du boulevard périphérique extérieur. Celle-ci est décalée vers le massif et, bien que traitée comme une voirie classique avec des feux, elle apporte des nuisances. Sa suppression est possible car les sorties de Passy ou de la porte de Saint-Cloud sont proches. A minima, une fermeture le dimanche doit être envisagée.

## LES ABORDS DES LACS

Dans ce lieu prestigieux et très fréquenté des Parisiens, à proximité de la porte de Passy, il est proposé de créer une grande promenade sans voitures de 3,5 kilomètres autour des lacs, en supprimant la circulation automobile sur les séquences où elle est encore présente et en remplaçant chaussées et trottoirs par une allée de promenade de 9 mètres de large.

La capacité routière de l'axe de transit Suresnes-porte de Passy, empruntant l'avenue de l'Hippodrome, est maintenue, mais la chaussée surdimensionnée au carrefour des Cascades est réduite de 31 mètres à 10,5 mètres, c'est-à-dire à son calibrage actuel en amont et en aval du carrefour. Cela permet d'élargir les pelouses en pente douce vers le lac Inférieur depuis le carrefour des Cascades, en maintenant les perspectives existantes sur le plan d'eau et ses îles. Le dispositif permet surtout de rétablir et d'affirmer, dans le paysage et les pratiques, la continuité de la promenade nord-sud autour des lacs.

D'autres actions sont envisagées en complément :

- la rénovation du réseau hydraulique et des abords des lacs (rendre plus naturelles les berges, remonter le niveau de l'eau...), ainsi que la réhabilitation des scènes pittoresques, notamment les cascades ;
- la constitution d'un talus, pour réduire les nuisances sonores de la séquence en tranchée découverte du boulevard périphérique au sud du lac Supérieur. Sa couverture n'a pas été retenue, car l'application de la réglementation en tunnel s'avère particulièrement coûteuse.

## DE LA GRANDE CASCADE À LA SEINE

Le projet développé autour de la Grande Cascade vise à créer, à l'ouest du bois, un lieu de convergence de promenades dans un cadre paysagé requalifié et attractif. C'est un point stratégique du bois : son aménagement permet d'élargir les horizons de promenade, notamment entre le massif forestier et la Seine, et de faire découvrir de nouveaux espaces de détente et de loisirs, en renforçant l'attractivité de ce secteur du bois, aujourd'hui faible pour les Parisiens.



Environ 1,5 hectares d'espaces naturels supplémentaires sont gagnés sur les espaces routiers (circulation ou stationnement), mais le gain est bien supérieur en termes de réduction du morcellement du bois. Le grand carrefour paysagé fait place à un espace naturel ouvert d'un seul tenant, autour d'un nouveau plan d'eau et de rivières qui épousent le modelé du terrain. Les perspectives lointaines sur la vallée de la Seine et les coteaux de Suresnes sont mises en valeur. La Grande Cascade est réhabilitée, et l'ambiance sonore, nettement améliorée, laisse espérer d'entendre à nouveau l'écoulement de l'eau.

Le projet requiert une réorganisation de la circulation automobile de transit. La circulation de transit Suresnes-porte de Passy n'est pas modifiée, celle de Suresnes-porte Maillot via l'allée de Longchamp est maintenue en capacité mais déviée par la route des Moulins, y compris dans sa section actuellement fermée à la circulation. Cela permet, en outre, d'améliorer la desserte en transports en commun de la plaine de jeu en libre accès de Bagatelle par la ligne de bus Mobilien n° 244. Le transit du sud vers le nord demeure toujours possible, mais n'est plus assuré de façon directe par la route de Sèvres à Neuilly.

L'installation de l'association WWF dans le château de Longchamp et l'ouverture au public de ce dernier, de façon réglementée, participent à la mise en valeur du site.

À proximité, la rénovation de la plaine de jeu de Bagatelle, l'achèvement de la promenade en bord de Seine, la rénovation des locaux de la Pompe à Feu, une fois trouvée la solution pour les vestiaires de la plaine de jeu, la création d'une piste cavalière venant compléter l'existant peuvent être envisagées. Au nord, le déplacement de la concession du tir à l'arc permet de réaliser une entrée de bois depuis Neuilly-sur-Seine.

Les projets décrits ont bénéficié du climat fédérateur créé par les jeux Olympiques ; ils constituent une importante requalification paysagère de trois sites majeurs du bois en s'appuyant sur le patrimoine et en développant de nouveaux usages. Avec les actions complémentaires à l'étude sur l'ouverture au public de certaines concessions, c'est la reconquête de près de 11 hectares d'espaces naturels ouverts au public qui était proposée à l'horizon des jeux Olympiques.

La victoire de Londres rend aujourd'hui plus délicate la réalisation de certains projets, notamment sur le plan financier, à savoir l'entrée du bois porte d'Auteuil, l'extension de Roland-Garros



© Apur - Interatlas



© Apur - Interatlas

et le prolongement du tramway jusqu'à porte d'Auteuil... Mais l'esprit, porté par la candidature, d'un bois plus naturel et débarrassé d'une partie des nuisances qu'il subit est à préserver. Et les autres projets, toujours d'actualité, méritent d'être mis en œuvre, même de façon différée dans le temps.

*Cet article a été rédigé par Anne-Marie Villot.*

**Grande Cascade**  
En haut : l'état actuel  
En dessous : la proposition, créer, à l'ouest du bois, un lieu de convergence des promenades dans un cadre paysagé requalifié et attractif. 1,5 hectares d'espaces naturels supplémentaires sont gagnés sur les espaces routiers, mais le gain est bien supérieur en termes de réduction de morcellement du bois...

# Infrastructures, limites et porosité. Quelle place pour le boulevard périphérique ?

À la fois coupure et lien entre les territoires, à la fois moderne et dépassé dans sa conception, à la fois vecteur de dynamiques urbaines et facteur de dévalorisation des logements, le boulevard périphérique parisien est le siège de nombreuses contradictions. Celles-ci sont issues principalement de l'opposition entre une échelle locale (le lieu où l'infrastructure prend place) et une échelle territoriale (issue des flux que l'infrastructure draine). Ces contradictions ne sont pas spécifiques au périphérique. Elles concernent toutes les grandes infrastructures en milieu urbain, mais ici, les problèmes sont encore plus aigus car le périphérique, positionné sur la limite communale de Paris, avec plus d'un million de véhicules par jour, est l'une des infrastructures des plus chargées au monde. Ses nuisances concernent aussi environ 100 000 riverains<sup>1</sup>.

Ces conflits d'usage et ces nuisances ont généré, dès l'achèvement du boulevard périphérique, quantité de projets et de réalisations. Dans les années 1980, par exemple, la Ville et la Région se sont lancées dans une grande campagne de construction de murs antibruit.

Depuis quelques années, une certaine accélération et intensification des projets aux abords du périphérique se fait jour, notamment à la suite de l'abrogation de la règle de compensation<sup>2</sup> en 1986. Ces projets touchent soit directement l'infrastructure, comme dans les cas de projets de couverture<sup>3</sup>, soit ses environs immédiats, pour les sites de Gpru par exemple<sup>4</sup>. Nombre de ces projets, comme celui des Batignolles, ou les projets de restructuration des échangeurs des portes de la

Chapelle et d'Auteuil ont servi de support à la candidature parisienne aux jeux Olympiques de 2012. Mais les enjeux sont multiples et vont bien au-delà de ce seul événement sportif.

À travers la multitude de projets qui se dessinent aujourd'hui, des positions communes semblent émerger, qui tendent à dépasser la seule couverture limitée à l'ouvrage, et qui touchent son environnement élargi. Ces positions tentent justement d'appréhender le périphérique dans sa complexité (lien Paris-banlieue, création d'une mixité sociale et fonctionnelle, etc.), mais aussi d'articuler ces deux échelles, locale et territoriale, si difficiles à concilier.

## RAPPEL HISTORIQUE

La ceinture de Paris, à l'instar des autres grands anneaux de boulevards parisiens, remplit un double rôle paradoxal : celui d'être à la fois une frontière qui partage et un seuil qui organise le passage et la rencontre. Depuis la naissance de ce lieu, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'un et l'autre de ces aspects se sont disputé l'issue des diverses phases de son évolution. Dans les années 1830, alors que le gouvernement et les généraux discutent de la défense à donner à la capitale de la France, s'affrontent les partisans d'un système de forts détachés et ceux d'une enceinte continue. C'est un mur bastionné qui sera construit entre 1840 et 1845. Doublé d'une zone *non aedificandi* de 250 mètres interdite de construction, il deviendra la





© Documentation française, Philippe Guignard

**Le parc de la Villette, premier projet de reconquête de la couronne de Paris, imaginé dès le milieu des années 1970.**

**1** Au recensement général de la population en 1999, on comptait 110 000 habitants entre les boulevards des Maréchaux et la limite administrative et 200 000 dans une bande de 400 mètres au-delà du périphérique, sur les communes limitrophes.

**2** Depuis 1919, la ceinture de Paris est constituée d'un anneau de terrains à construire, dont font partie les habitations bon marché en brique, doublé d'une ceinture verte. Lorsque cette dernière a été réalisée, après la Seconde Guerre mondiale, une loi de 1953 autorisait que jusqu'à 20 % des espaces libres soit réservés

à la construction d'immeubles de logement, à condition que ces terrains soient compensés par des emprises libres identiques dans Paris. Cette règle de compensation a été abrogée en 1985, sans toutefois remettre en cause les 20 % constructibles. En théorie, 10,32 % des terrains de la ceinture verte peuvent encore être construits, soit environ 80 hectares.

**3** Quatre projets de couverture du boulevard périphérique ont été inscrits au contrat de plan État-Région 2000-2006 : portes de Vanves (14<sup>e</sup>), des Ternes (17<sup>e</sup>), de Champerret (17<sup>e</sup>) et des Lilas (19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup>).

Une cinquième portion a été mise à l'étude entre les portes d'Ivry et d'Italie (13<sup>e</sup>).

**4** Le Grand Projet de renouvellement de la couronne de Paris, le Gpru, lancé en septembre 2001, concerne douze sites parisiens, dont neuf sur la ceinture de Paris : portes de Vincennes (12<sup>e</sup>-20<sup>e</sup>), d'Ivry (13<sup>e</sup>), de Vanves (14<sup>e</sup>), Pouchet (17<sup>e</sup>), de Montmartre à Clignancourt (18<sup>e</sup>), des Poissonniers (18<sup>e</sup>), de la Chapelle à la Villette (18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup>) [secteur nord-est], des Lilas (19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup>) et de Montreuil (20<sup>e</sup>).



Bretelles de l'échangeur à la porte de Bagnolet.

Mur antibruit de la porte d'Ivry.



© Apur

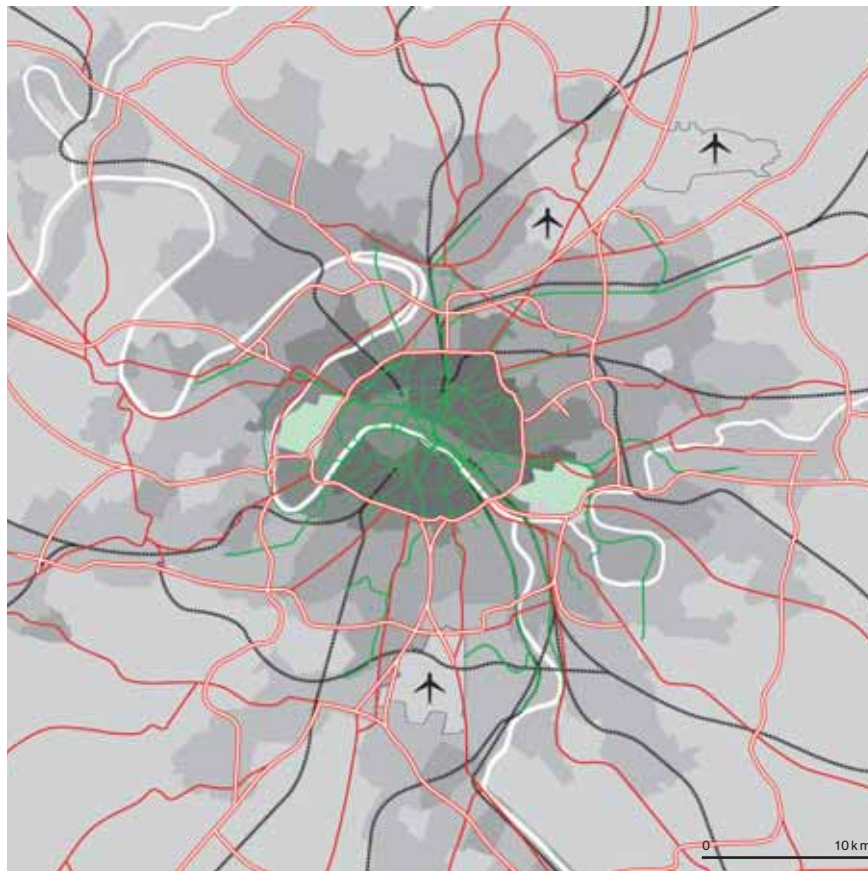


© Apur

**LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS ET L'AGGLOMÉRATION FRANCILIENNE**

- ..... réseau ferré (grandes lignes et banlieue)
- RER, métro, tramway
- réseau autoroutier

5 « La ceinture de Paris », Urbanisme, n° 35-36, 1954)



© Apur

limite de la ville, lorsque les communes et parties de commune qu'il englobe seront annexées en 1860. Les débats sur le déclassement et le remplacement de l'enceinte voient à nouveau s'affronter deux hypothèses, celle d'une ceinture verte continue et celle d'un système de parcs discontinu. En 1919, la ceinture verte est retenue, doublée d'une ville linéaire d'immeubles de brique, les HBM construits à l'emplacement du mur fortifié. Après la Seconde Guerre mondiale, la zone n'est toujours pas transformée en ceinture verte. C'est avec l'objectif d'en atténuer l'effet de coupure que son aménagement est pensé dans les années 1950. « Au-delà des limites administratives de la ville, les communes limitrophes présentent exactement le même caractère de quartiers d'habitation (que ceux de la périphérie dans Paris). Il apparaît logique de grouper les arrondissements périphériques et les communes limitrophes pour constituer des agglomérations qui formeraient comme des fuseaux à cheval sur les limites de la ville de Paris, et qui trouveraient sur les terrains libres de la zone l'espace nécessaire pour organiser leur centre (services publics, espaces libres, écoles, etc.) »

Vingt pour cent des terrains sont dédiés à la construction de logements, d'écoles, de collèges, de lycées, de piscines, etc., tandis que les espaces libres sont principalement partagés entre stades et voirie, dont le boulevard périphérique. « La zone doit, désormais, jouer un rôle très différent. Ce n'est plus une ligne de démarcation. Bien au contraire, elle devient un lien organisé entre les quartiers périphériques de Paris et ceux des communes limitrophes <sup>5</sup> », affirme Jean Royer dans la revue Urbanisme. Cinquante ans plus tard, loin de baigner dans un vaste espace libre, les habitations flottent plutôt dans les nuisances atmosphériques, tandis que le *parkway* rêvé est devenu l'autoroute que l'on sait, qui n'a pas permis à la ceinture de tenir ses promesses de « lien organisé ».



## ÉCHELLES MÉTROPOLITAINE ET LOCALE

Parce qu'elles sont le support de flux qui vont et viennent d'ailleurs, les grandes infrastructures de transport ont des impacts qui ne sont pas limités au mouvement même des flux, mais se font sentir jusque dans la localisation des activités et des résidences, le mélange ou la ségrégation des populations. Il est donc possible de mesurer précisément les impacts du boulevard périphérique sur son environnement, près de trente ans après son achèvement.

### AU NIVEAU MÉTROPOLITAIN

À cette échelle, le périphérique assure un rôle important dans la mise en relation des territoires. Il est le réceptacle et le connecteur des flux autoroutiers radiaux de l'Île-de-France. Il permet de gérer, notamment grâce à son nombre important d'entrées et de sorties (une tous les 670 mètres), des flux de circulation automobile considérables.

Mais, en plus de ses performances routières, ce boulevard est un catalyseur de transformations urbaines. Comme toutes les autoroutes, il a induit une nouvelle structuration qui polarise le territoire aux nœuds d'échanges et les inscrits dans un réseau métropolitain. De ce fait, les terrains situés à sa proximité jouissent d'une véritable attractivité, dès lors que les effets des nuisances sont maîtrisés. Depuis l'achèvement du périphérique, sa rive banlieusarde a muté grâce à l'implantation de programmes économiques. Immeubles de bureaux, hôtels de voyageurs à prix économiques, centres commerciaux, publicités (lumineuses ou sous forme de bâches) se multiplient. Tous bénéficient de la proximité de Paris, de sa qualité de desserte, d'un flux automobile considérable, de la visibilité depuis ses chaussées et, enfin, de l'adresse parisienne offerte par la voie latérale qui le longe côté banlieue.

À l'exception des bureaux, ce sont des programmes que l'on retrouve plus généralement aux abords des autoroutes ou des nationales, qui parviennent, grâce au périphérique, à s'infiltrer au cœur de l'agglomération, profitant d'une qualité de desserte à la croisée des voies rapides et à proximité des transports en commun. En l'espace de trente ans, on est passé d'un territoire de confins, l'ancienne « zone » de l'enceinte militaire du

XIX<sup>e</sup> siècle et ses abords, frappé par la désindustrialisation à l'intérieur comme à l'extérieur de Paris, à un territoire en position centrale et attractive.

D'un tout autre point de vue, le périphérique offre aux automobilistes qui le parcourent un travelling remarquable sur le Paris moderne, ses monuments élevés et sur la géographie du cœur de l'agglomération — franchissements de la Seine, voies ferrées ou reliefs — lorsque ceux-ci sont perçus au-delà des écrans antibruit.

### AU NIVEAU LOCAL

Plus on s'en approche, plus le périphérique semble générer de nombreux dysfonctionnements. Il a été pensé avant tout du point de vue de son efficacité technique et n'a pas su évoluer au rythme de l'urbanisation. Il semble aujourd'hui

© Apur



Le grand paysage perçu depuis le périphérique, avec, en fond de perspective, le Sacré-Cœur et la butte Montmartre.

© Apur



À l'échelle territoriale, le boulevard périphérique a attiré des programmes « déterritorialisés » : centre commercial, porte de Bagnolet ; publicités lumineuses, sur le périphérique nord ; bâtiments comprenant deux hôtels et intégrant une publicité lumineuse, porte de Montmartre.

© Artedia, photo Luc Boegli

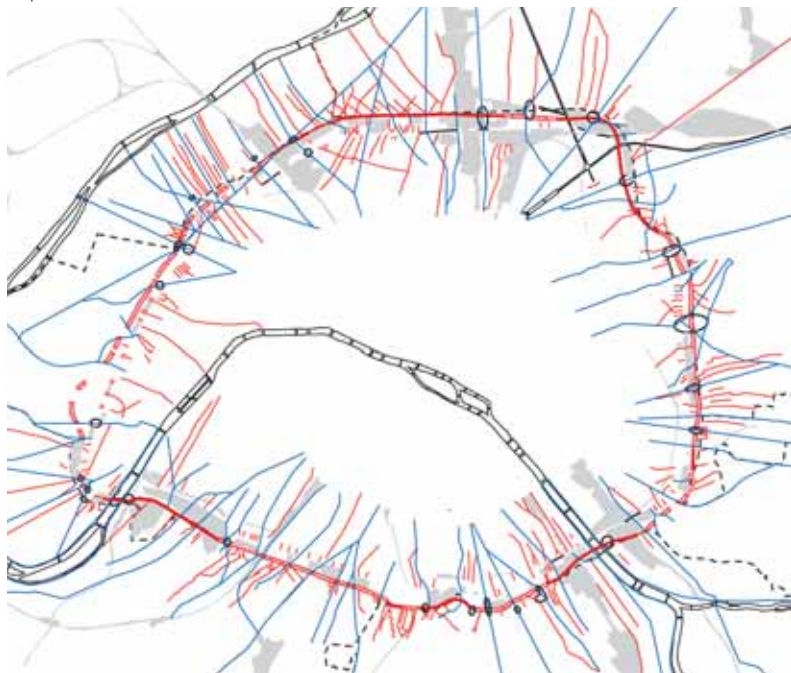


© Apur



évident que l'on ne peut réfléchir à la qualité de son insertion urbaine sans se pencher précisément sur les territoires qu'il traverse : il apparaît de nos jours brutal et, par-dessus tout, source de nuisances et générateur de coupures urbaines.

© Apur



### LES COUPURES SUR LA CEINTURE DE PARIS

- voie interrompue
- voie franchissant la ceinture
- traversée piétonne difficile
- grande emprise infranchissable

### Boulevard périphérique

- en tranchée
- sur remblai ou en ouvrage d'art

Tout d'abord, les nuisances subies par les riverains, dues à la circulation, atteignent à ses abords immédiats des niveaux élevés. Ainsi, certains immeubles de logements sociaux programmés à l'époque de sa construction<sup>6</sup> sont directement à l'aplomb de l'infrastructure. Les nombreux terrains de sport et les espaces verts de même génération sont eux aussi soumis à ces nuisances.

Limite physique et parfois visuelle, le boulevard périphérique fabrique des coupures dans la ville. Les franchissements ou les déplacements aux abords de l'infrastructure sont difficiles à l'échelle locale, voire impossibles pour le piéton et le cycliste, sans mentionner les personnes à mobilité réduite. La voiture et sa vitesse excessive dominent l'espace public dilaté des portes de Paris. De nombreuses voies viennent buter contre l'infrastructure. Les alignements commerciaux s'interrompent entre les HBM et les communes limitrophes, dans l'épaisseur de la ceinture.

Au final, l'urbanisation de l'ancienne zone, est représentative de l'urbanisme des années 1950. Son paysage se déroule de manière relativement uniforme et peu attentive aux territoires traversés. Il est « moderne » en ce sens qu'il se dissocie clairement du contexte qui l'environne. À l'opposé de la ville traditionnelle, où l'imbrication crée une

certaine richesse, dans l'ex-ceinture verte, les fonctions se juxtaposent sans que l'on n'ait réfléchi à leurs véritables interactions.

Le caractère composite de la ceinture est encore accentué par diverses occupations logistiques. Certaines offrent d'agréables paysages, comme les cimetières, tandis que d'autres peuvent le dégrader, telles que dépôts de voirie, déchetteries ou fourrières. Toutes occupent de très larges emprises infranchissables, qui redoublent la coupure de la voie rapide et isolent durablement Paris et ses voisins, d'autant que c'est souvent aux abords de ces sites que l'espace public est délaissé...

## FAIRE LA VILLE AVEC LE PÉRIPHÉRIQUE

De ce relatif état d'abandon du territoire, la Ville de Paris s'est pleinement saisie. Une telle démarche n'étant vraisemblable sans un préalable politique engagé, il faut aussi souligner l'importante action de coopération engagée en 2001 par la municipalité parisienne, avec les communes limitrophes, avec celles concernées par des propriétés parisiennes, ou d'autres de l'agglomération dense, mais aussi avec les départements limitrophes et certains grands acteurs institutionnels (dix protocoles de coopération communale signés, un départemental et une déclaration d'intention avec l'intercommunalité de Plaine Commune).

Les mises en chantier de couverture du boulevard périphérique et les secteurs Grands Projets de renouvellement urbain traduisent cette volonté d'y faire mieux cohabiter la ville et l'infrastructure. Sur l'ensemble des sites traversés par le boulevard périphérique, des manières intéressantes de penser le projet urbain sont nées de la confrontation entre infrastructure métropolitaine et pratiques locales. C'est dans cet esprit que la Ville de Paris et la Région Ile-de-France ont lancé, au printemps 2005, un marché d'étude d'insertion urbaine du périphérique et des potentialités de couverture de certains tronçons.

Les projets en cours portent de nouveaux regards sur ces territoires longtemps délaissés. Pour reconquérir le boulevard périphérique, il faut prendre en compte la ceinture de Paris dans toute son épaisseur, entre les boulevards des Maréchaux et la limite communale. De même est-il nécessaire de sortir d'une logique uniquement protectrice par rapport aux nuisances routières,

<sup>6</sup> Ce sont 8 000 logements sociaux qui ont été construits, en vertu de loi Lafay de 1953, sur 20 % de l'ancienne zone *non aedificandi* transformée en ceinture verte. Soit neuf grands ensembles, les « secteurs zoniers », livrés entre 1955, à l'est, et ceux des années 1970, à l'ouest.



pour considérer que ces territoires recèlent de réelles potentialités, là où se joue le lien entre Paris et l'agglomération. Il est souhaitable de sortir de la vision annulaire de cette ceinture, afin d'adopter un point de vue plus transversal, qui permette de mieux saisir les logiques du territoire. Ainsi, les grands sites de redéveloppement du Sdrif, de 1994, traversent-ils presque tous la limite parisienne : les territoires transversaux doivent retrouver sens et légitimité.

Car, plus que la coupure du boulevard périphérique et l'opposition historique entre Paris et sa banlieue, ce qui compte aujourd'hui, c'est de noter la complémentarité entre les différentes composantes de l'agglomération : elles forment un ensemble varié, mais dont les entités sont interdépendantes. Paris et les communes limitrophes partagent des enjeux sociaux, économiques et culturels similaires. À l'aune des pratiques sociales, la limite du boulevard périphérique n'en est plus une à bien des égards, bien qu'elle le demeure pour le piéton qui désire la traverser.

Plus que la question de la couverture de l'infrastructure (qui n'est qu'une solution parmi celles possibles), les projets à l'étude s'attachent de manière très pragmatique à considérer les sites dans leur complexité. Au lieu d'essayer d'effacer l'une de ses dimensions pour qu'une autre domine (faire de grands pôles d'activités sans habitants ou couvrir toute l'infrastructure pour masquer ses nuisances), l'enjeu est plutôt de savoir comment composer avec elles : comment articuler échelle

locale et échelle métropolitaine, lieux de vie et infrastructures, services urbains et produits immobiliers valorisés, logements sociaux et services privés ? Ainsi, ces lieux où les fonctions se juxtaposent, s'additionnent sans valorisation mutuelle en générant des conflits entre elles, doivent être pensés d'une manière dynamique, qui cherche à articuler ces échelles. Car la dimension locale est nécessaire à ces paysages infrastructuraux, tant elle est vitale pour les riverains.

Afin de mieux articuler échelles locale et métropolitaine, ville et infrastructure, et de redonner de réelles qualités d'usage à la ceinture de Paris, il s'agit de répondre très concrètement aux deux défis essentiels posés par l'infrastructure et ses territoires : celui de la programmation de ses rives et celui du franchissement.

## PROGRAMMER POUR ARTICULER LES ÉCHELLES

Pour dépasser toutes les contradictions issues de la confrontation entre la ceinture de Paris et le boulevard périphérique, tous deux conçus de manière globale, annulaire et systématique, il s'agit de trouver les lieux et les programmes qui permettent d'enrichir cette confrontation. D'une manière plus générale, il s'agit, dans un second temps, de voir de quelle manière la ceinture peut changer de nature afin de devenir un espace plus attractif.

### LES PORTES

D'un point de vue des usages et de la perception, les portes sont toutes désignées pour assurer la transition entre ville et infrastructures. Elles peuvent, si elles sont conçues généreusement, faire émerger des lieux forts, exprimant à la fois les réseaux qu'elles accueillent (route, métro, tramway, pôles de bus) et une identité locale propre, en rapport avec les activités qu'elles proposent et avec les espaces urbains qui les environnent. Il s'agit de tirer pleinement parti du potentiel de chacune en mettant en valeur leur spécificité. Certaines portes sont connectées à l'infrastructure, certaines aux réseaux de transports en commun, d'autres situées sur des grands axes ou des voies locales, etc.

À l'échelle locale, le boulevard périphérique est perçu comme une coupure pour les piétons et les riverains. Portes de Clichy et de la Villette.



© Apur - Aerial



© Apur



© CO-BE, architecture et paysage ; Trévelo & Viger-Kohler, architectes

**Porte Pouchet : le projet des agences CO-BE et TVK valorise la ceinture de Paris grâce à des programmes d'activités (bureaux, hôtels et commerces) et à l'intégration de services urbains (2 hectares de parkings de camions et de préfourrière), principalement sous le stade et grâce à la démolition-reconstruction des logements les plus soumis aux nuisances. Le passage du boulevard périphérique est mis en scène par une vaste place piétonnière.**

**Une tour de logements sociaux à la porte de Saint-Ouen.**

D'une manière générale, on peut regrouper les portes en quatre catégories distinctes<sup>7</sup>, se fondant à la fois sur l'analyse de la situation existante et sur leur évolution prévisible.

— Les portes métropolitaines<sup>8</sup>, dominées par les flux routiers, appellent des projets ambitieux et des programmes d'exception. C'est sur elles que se joue en grande partie l'image de la métropole contemporaine.

— Les portes majeures<sup>9</sup>, qui accueillent des centralités importantes<sup>10</sup>, bénéficient souvent d'une image relativement positive pour le visiteur. Le réaménagement de leur espace public, coordonné entre Paris et les communes limitrophes, est primordial, car elles sont des lieux d'affluence et de traversées piétonnes.

— Les portes locales<sup>11</sup>, qui assurent une continuité entre les centres des communes limitrophes et de leurs homologues parisiennes, sont souvent sans échanges avec le boulevard périphérique. Même si elles peuvent accueillir un trafic routier important, comme aux portes Pouchet, de Vanves ou Dorée, avec plus de 30 000 véhicules par jour, elles sont considérées comme des portes résidentielles, où les enjeux de cadre de vie dominant.

— Les portes paysagères<sup>12</sup> qui, pour les piétons et cyclistes, sont des lieux de connexion avec des promenades régionales (canaux, aqueducs de la Vanne, de la Bièvre, boulevard urbain de la porte Pouchet) ou des lieux d'accès aux bois, sont souvent dominées par la présence du végétal. Leur réaménagement n'implique pas le développement de nouvelles centralités, mais un soin particulier apporté au traitement de l'espace public.

Ensuite, d'un point de vue symbolique, lors du démantèlement de toutes les grandes encein-

tes de Paris, des places monumentales ont été créées sur des lieux qui étaient auparavant des points de rupture. Vouloir effacer la coupure du boulevard périphérique ne signifie pas nécessairement le couvrir pour le cacher, mais plutôt opérer un changement typologique en transformant ces lieux de jonction entre l'infrastructure et la ville en de véritables places, des lieux de centralité où l'on se rend. Comme pour les gares, à leur époque, faire aujourd'hui de ces lieux de rupture de charge et d'échanges, de vrais lieux d'activité intense, permet en partie de compenser le niveau élevé des nuisances sonores. Ces lieux doivent aussi être pensés la nuit. Une présence humaine permanente doit y être assurée afin de les sécuriser. Des activités ouvertes en soirée, hôtels, pharmacies de garde, et des activités de loisirs telles que des salles de concerts, cinémas, bowlings, boîtes de nuit ou salles de sport privées peuvent y aider.

## **DE LA VILLE « SERVANTE » À LA VILLE « ACTIVE »**

Entre les portes, il est essentiel de réfléchir à la ceinture de Paris d'une manière plus globale. Pour opérer ce véritable changement d'image du seuil de la ville, il est utile de diversifier ses fonctions en mobilisant intelligemment le foncier disponible et en décroissant réellement la ceinture verte.

Pour atténuer la répétitivité des grands programmes monofonctionnels (8 000 logements sociaux, trente-quatre stades, etc.) et leur manque d'accroche locale, on peut enrichir ces territoires par la recherche de ponctuations programmatiques. Sur ces terrains majoritairement détenus par la puissance publique et dominés par la fonc-





© CO-BE, architecture et paysage ; Trévelo &amp; Viger-Kohler, architectes

tion résidentielle, l'introduction d'activités générant des emplois de fonctions privées, comme des pépinières d'entreprises, des immeubles de bureaux, des commerces spécialisés (pour rétablir certains alignements commerciaux interrompus), peut y contribuer. Cet enrichissement programmatique doit tenir compte des contraintes induites par le boulevard périphérique. Certaines fonctions ne craignent pas les nuisances et peuvent s'accommoder du fait qu'il y a peu de riverains. Les fonctions traditionnelles des anciens boulevards de ceinture, comme les boîtes de nuit, les salles de concerts, les théâtres, les

cinémas, y seraient bien localisées, d'autant que le bruit nocturne est de moins en moins supporté par les riverains. Le succès du complexe de loisirs Aquaboulevard (parc aquatique, cinémas, etc.) témoigne de cette attractivité.

Ces nouvelles accroches programmatiques peuvent se définir en complémentarité avec les communes limitrophes, même lorsque les deux rives de la ceinture sont tout à fait différentes : c'est le propre de tout boulevard que de pouvoir associer bourg et faubourg. L'enjeu difficile mais stimulant est de lui trouver une traduction contemporaine, notamment lorsque les urbanisations sont très récentes, comme à la porte de la Gare, entre Paris-Rive gauche et la ZAC d'Ivry-Port.

Pour permettre ce renversement de l'image de la couronne, de la ville « servante » vers la ville « active », il faut mobiliser le foncier disponible ou mutable, moyennant quelques dispositions. Un des enjeux est sans doute la rationalisation des aires logistiques, notamment les emprises de fret ferroviaire, des services urbains de la Ville de Paris (dépôts, déchetteries en plein air, etc.), mais aussi certaines casernes. Sous leur forme actuelle, consommatrice d'espaces, ces grandes enclaves assurent des fonctions dont les gestions actuelles sont peu compatibles avec la ville dense. Réaliser des parkings à camions ou des déchetteries en sous-sol ou en superstructure coûte évidemment plus cher que des espaces à ciel ouvert, mais cela permet de changer radicalement l'image de ces secteurs. Une option qui ouvre des perspectives intéressantes est celle qui a été suggérée dans le Gpru de la porte Pouchet, où les services urbains ont été intégrés sous les terrains de sport, dans un socle semi-enterré.

**7** cf. Apur : « Contribution à l'élaboration d'un guide méthodologique pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris », décembre 2004.

**8** Six portes métropolitaines : de Bercy, d'Orléans, Maillot, de la Chapelle, de Bagnolet, de Vincennes.

**9** Seize portes majeures : d'Italie, de Versailles, Quai-d'Issy, de Saint-Cloud, d'Auteuil, de Champperret, d'Asnières, de Clichy, de Saint-Ouen, de Clignancourt, d'Aubervilliers, de la Villette, de Pantin, des lilas, de Montreuil et Quai-d'Ivry.

**10** On peut noter : les Puces, de Montreuil et de Clignancourt ; le parc des expositions, à la porte de Versailles ; le parc de la Villette, aux portes de la Villette et de Pantin ; des pôles multimodaux tels qu'à la porte de Champerret ; des pôles de bureaux existants, à la porte de Saint-Cloud, ou à venir, aux portes d'Aubervilliers, d'Ivry.

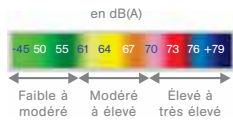
**11** Dix-neuf portes locales : de France, de Vitry, d'Ivry, de Choisy, de Gentilly, de Montrouge, de Châtillon, de Didot, de Brancion, de la Plaine, d'Issy, de Sèvres, des Ternes, de Villiers, de Courcelles, Montmartre, des Poissonniers, de Ménilmontant, de Lagny.

**12** Seize portes paysagères : sept liées à des promenades régionales : poterne des Peupliers (Bièvre), portes d'Arcueil (aqueduc de la Vanne), de Montempoivre (promenade plantée), Pouchet (Buc), de Vanves (promenade régionale du TGV Atlantique), berges du canal Saint-Denis et celles de l'Ourcq. Neuf portes liées aux bois : de Saint-Mandé, Dorée, de Reuilly, de Charenton, de Molitor, de Passy, de la Muette, Dauphine et du Pré-Saint-Gervais.



© Apur

### LE BRUIT ROUTIER



∩ Murs antibruit

■ Immeubles de logements soumis aux nuisances routières

Source : Mairie de Paris, Direction de la protection de l'Environnement



© Ville de Paris, Direction de la protection de l'environnement

### L'OUVERTURE DE LA CEINTURE VERTE

C'est l'un des enjeux fondamentaux de la reconquête de la limite de Paris. Définie dans les années 1950<sup>13</sup> comme un lieu de rencontre entre Paris et les communes limitrophes, la ceinture verte n'a pas été réalisée comme un enchaînement de grands parcs et de pelouses de sport ouverts, à l'image du square Kellermann (1937-1950) ou du parc de la Cité universitaire (1920) qui associent pratiques sportives (tennis et football) et jardins publics, mais comme une addition d'emprises monofonctionnelles, séparées et clôturées. Les trente-quatre stades réalisés sont tous clos de grillage et, s'ils offrent des vues dégagées pour les riverains et pour les automobilistes, ils sont des mondes réservés aux pratiques sportives en clubs. Les plantations ne prennent place que dans les espaces résiduels de chaque parcelle. La promenade n'y est pas évidente car les parcours piétons se limitent à la circulation sur des trottoirs élargis.

La reconquête de la ceinture verte a débuté avec l'inauguration, en 1987, du parc de la Villette,

multifonctionnel et équipé. Il comprend de vastes pelouses, des terrains de sport, musées, lieux de concert, etc. Le concept de « parc équipé » est une piste intéressante, tant il contribue à réactiver le projet initial d'une ceinture verte active et partagée. C'est l'intensité programmatique qui s'y entremêle, qui contribue à rendre tolérable la présence momentanée de l'infrastructure.

### HABITER LA CEINTURE

Enfin, la dernière question qui se pose en termes de programmes est bien évidemment celle, délicate, des logements en rive immédiate de l'infrastructure. Ils peuvent être estimés à environ 2 000. Or, on vit mal aux abords d'une infrastructure aussi fréquentée. À long terme, il semblerait que la seule solution viable soit celle de l'éloignement, soit par effacement de la voie rapide soit par reconstruction des logements. De nombreuses communes limitrophes interdisent la construction de logements aux abords du périphérique. Sur certains sites de Gpru, après enquê-

**Porte de la Villette :**  
l'esquisse de l'Apur vise à créer des franchissements plus directs, en supprimant le rond-point routier.



**13** La ceinture d'espaces libres des années 1920 n'avait été réalisée que ponctuellement. C'est le projet des années 1950 qui a déterminé son aspect actuel. Cf. J.-L. Cohen, A. Lortie, *Des fortifs au périph : Paris, les seuils de la ville*, pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.



tes sociales et nombreuses études, des opérations de démolition-reconstruction sont envisagées. Ainsi, aux portes Pouchet et d'Ivry, des tours de logements sociaux devraient être remplacées. Le sort des autres immeubles résidentiels à l'aplomb du boulevard périphérique (les murs antibruit sont peu efficaces), comme aux portes de Vincennes, de Bagnolet, de Clignancourt, de Montmartre, des Poissonniers ou de Saint-Ouen, n'a pas encore été tranché. Ces opérations doivent aussi permettre de diversifier les morphologies de l'habitat et d'essayer d'attirer de nouvelles populations. Ainsi, sur la ZAC de la porte des Lilas, des maisons de ville privées sont en projet.

Mais cette question n'est pas que technique, loin s'en faut. Ces logements accueillent les populations parisiennes parmi les plus fragiles, qui ne peuvent trouver que très loin du centre une autre solution à la difficile équation qui lie loyer et revenu. Bien que très exposés aux nuisances, ces logements sont indispensables à l'équilibre social de la capitale.

## FRANCHIR

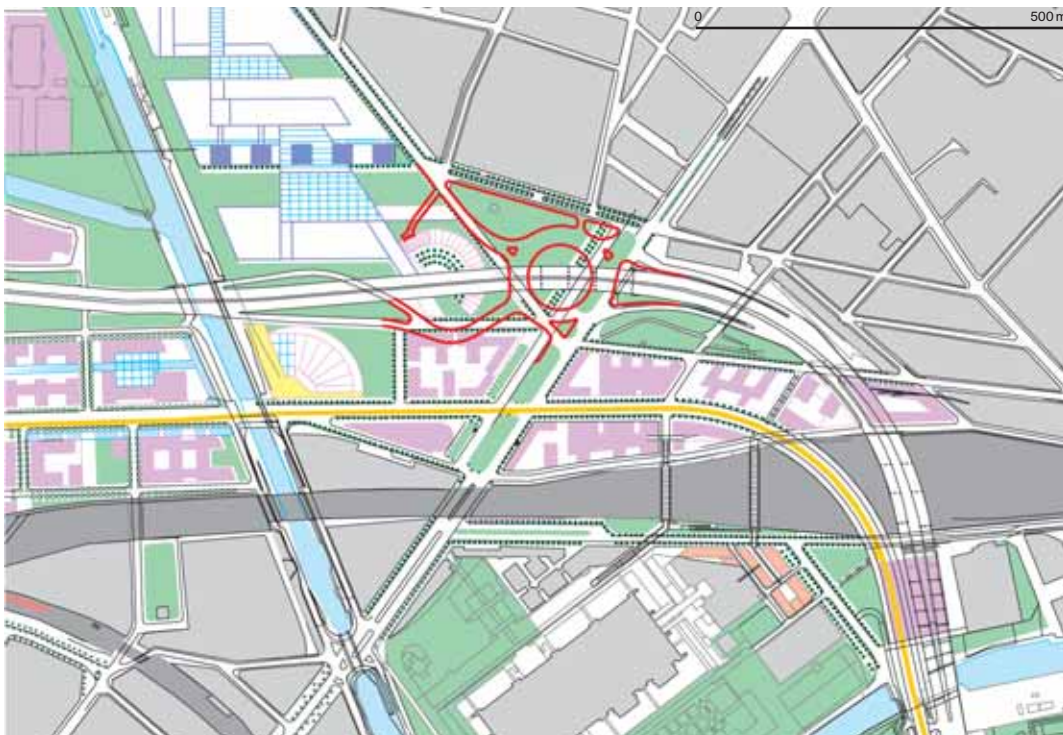
Faire tomber la barrière du boulevard périphérique signifie qu'il faut permettre un meilleur franchissement de l'infrastructure, dont les aménagements alentour lui sont entièrement

subordonnés. Il s'agit de passer d'une logique d'infrastructure, monofonctionnelle, technique et sectorielle, à une logique d'espace public, au contraire polyfonctionnelle, esthétique et sociale. Mieux franchir passe par deux actions : rendre plus confortables les franchissements existants et multiplier les points de passage.

### RENDRE PLUS CONFORTABLES LES FRANCHISSEMENTS EXISTANTS

Afin d'atténuer la sensation de coupure aux portes existantes, il est nécessaire de penser l'espace public à l'échelle du marcheur, alors qu'en voiture, les espaces dilatés de chaussée ne posent pas de problème. Pour autant, traverser la limite de Paris ne se réduit pas au seul franchissement de l'infrastructure ; c'est plutôt un seuil ou une épaisseur, que l'on parcourt depuis les boulevards des Maréchaux jusqu'à la frange extérieure de Paris.

Dès lors, la restructuration de l'espace public repose sur un principe de cheminement piétons le plus confortable, direct et linéaire possible, grâce à une réduction des emprises de chaussée, un resserrement des traversées, des élargissements de trottoirs et une simplification des systèmes de carrefours. C'est aussi l'animation (notamment commerciale) des centralités parisiennes et périphériques proches que l'on peut chercher à étendre dans l'emprise de la ceinture, afin d'accompagner le piéton. Enfin, du point de vue de la compréhension spatiale et de la maîtrise de l'effet



Proposition de réaménagement de la porte de la Villette et de ses abords, 2005, Dusapin & Leclercq.

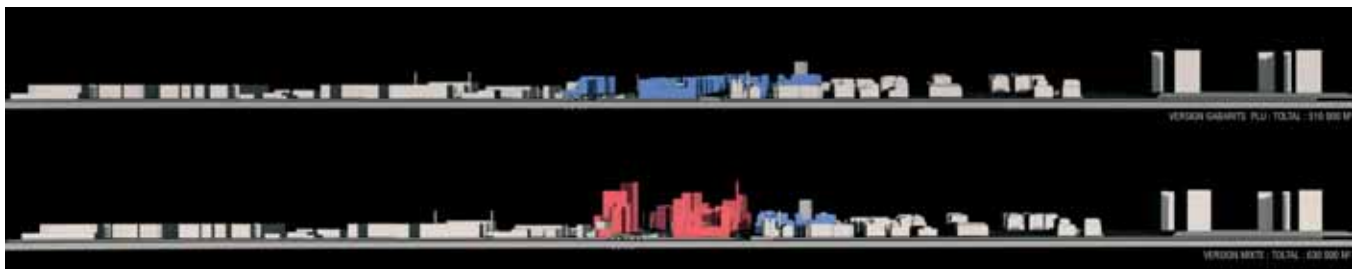
Porte de la Gare : le projet des Ateliers Lion permet de générer de nombreuses traversées directes à travers l'échangeur, par une reconfiguration de ses bretelles. Tout en conservant la même stratégie de reconquête de l'espace public, de nombreux essais de morphologie ont été développés.



© Ateliers Lion, architectes-urbanistes ; AXP Urbicaus, paysagiste



© Ateliers Lion, architectes-urbanistes ; AXP Urbicaus, paysagiste



© Ateliers Lion, architectes-urbanistes ; AXP Urbicaus, paysagiste

de seuil, la recherche d'une unité de l'espace de la traversée est à favoriser, car elle donne le sentiment que les éléments routiers s'articulent mieux à la ville alentour.

Les bonnes manières de franchir le boulevard périphérique sont aussi diverses qu'il y a de portes, mais il existe tout de même quelques constantes, résultant de la configuration de l'infrastructure.

### PAR-DESSUS...

Requalifier les portes là où le périphérique est en tranchée est a priori l'action la plus simple, puisque, de Paris vers les communes limitrophes ou inversement, l'espace public des portes au niveau des HBM peut être « étiré » au-dessus de l'infrastructure, moyennant une adaptation de la configuration des trottoirs au droit de la voie rapide. Pour ces passages en pont au-dessus de l'infrastructure, l'atténuation des nuisances et de l'effet de coupure peut passer par un élargissement plus ou moins important de la couverture du boulevard périphérique, conçue comme une extension de la ville. La couverture totale, dont le coût est élevé, n'est pas forcément l'unique solution. Des couvertures partielles peuvent suffire à améliorer les cheminements. La rénovation et la mise en valeur des ouvrages d'art du périphérique, surtout lorsqu'ils sont visibles depuis la porte, comme les murs de soutènement en appareillage de pierres dans toute la section sud, permettent d'humaniser l'infrastructure elle-même et de l'intégrer dans la composition paysagère de la porte.

### PAR-DESSOUS...

Lorsqu'il est construit en viaduc ou en talus, le boulevard périphérique s'impose à tout son environnement ; il masque les vues et isole les quartiers qui se trouvent de part et d'autre de son tracé.

Puisqu'il est impossible de faire disparaître cette perception de l'infrastructure, il convient de mettre en valeur, voire de magnifier l'ouvrage d'art par la rénovation de sa structure (murs de soutènement, piliers, sous-faces des tabliers), trop souvent mal entretenue et sale, et par un éclairage scénographique de jour et de nuit... Passer sous le



périphérique ne doit pas être une étape misérable d'un pénible cheminement, mais plutôt un événement différent le long d'un parcours ponctué d'événements. Il est aussi possible d'y favoriser l'implantation d'activités génératrices de vie urbaine, comme par exemple des boutiques de puciers à la porte de Clignancourt, dans les locaux des services urbains.

### DANS L'ENTRELAÇS DES RÉSEAUX

Les restructurations d'échangeurs et les interventions lourdes pour élargir un passage sous viaduc, déplacer des piliers ou une culée, sont complexes et coûteuses, et comportent des risques de déstabilisation de l'ouvrage. En revanche, la reconfiguration de bretelles d'accès est un objectif plus raisonnable à atteindre. Cela permet de minimiser leur emprise au sol en les rapprochant de la chaussée principale et de les redresser dans une géométrie plus rectiligne, plus cohérente avec le réseau de voies urbaines. La reconfiguration de l'échangeur de la Chapelle, proposée par l'Apur dans le cadre de l'opération Paris Nord-Est pour les jeux Olympiques de 2012, va dans ce sens.

Ce modèle de projet, sans remettre en cause l'efficacité circulaire de l'ouvrage, pourrait se développer sur d'autres échangeurs, comme ceux de Bercy ou de Bagnolet.

### MULTIPLIER LES POINTS DE FRANCHISSEMENT

Puisque le boulevard périphérique tire son efficacité du nombre limité de points d'échange avec la ville, il n'est pas question de le remettre en cause, d'autant que la desserte en transports en commun de surface de l'agglomération dense en dehors de Paris n'est pas toujours satisfaisante<sup>14</sup>. Il s'agit plutôt de multiplier, dès que le besoin s'en fait sentir, les points de franchissement non connectés à l'infrastructure. Par exemple, le boulevard périphérique entre les portes de Montreuil et des Lilas, en tranchée ouverte avec de larges talus plantés, est moins perméable qu'ailleurs. Dans le cadre du Gpru de la porte de Montreuil, l'objectif de franchir plus souvent la voie rapide a été retenu. Ces nouveaux franchissements tirent leur logique de la profondeur des territoires desservis. Ils peuvent prendre la forme de passerelles ou de tunnels bien aménagés et assez larges, mais peuvent aussi favoriser le désenclavement de la ceinture verte. Dans cet état d'esprit, les cimetières de la ceinture pourraient avoir plusieurs entrées et être traversés, à l'instar des autres grands cimetières parisiens du

Montparnasse ou du Père Lachaise, une hypothèse actuellement explorée dans le cadre du GPRU de la porte Pouchet.

## PARIS, VILLE OUVERTE

Loin d'être exclusivement technique, le renouvellement urbain aux abords de la ceinture est tout autant une question sociale, économique, paysagère que politique.

L'articulation entre ville et infrastructures est nécessaire à la fois sur les portes, mais aussi par les programmes qui s'y trouvent. D'une manière beaucoup plus large, c'est tout l'espace de la ceinture qui doit être enrichi, dans une recherche de porosité. L'architecture, par sa volumétrie, ses matériaux et les usages qu'elle propose, doit participer de ce formidable potentiel paysager et programmatique.

Tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, la ceinture de Paris s'est affirmée comme un périmètre d'innovation urbaine, tant architecturale que sociale. Si les réalisations n'ont pas toujours tenu leurs promesses, elles n'en constituent pas moins un socle dont la dimension métropolitaine est un véritable atout. Paris, dans l'imaginaire collectif, est le symbole de la métropole du XIX<sup>e</sup> siècle, encore inscrite dans le tracé de l'enceinte militaire de 1845. Au XXI<sup>e</sup> siècle, Paris pourrait réellement s'ouvrir vers son agglomération, en requalifiant son périphérique et sa ceinture verte.

Sa candidature aux jeux Olympiques a permis de s'attaquer aux échangeurs autoroutiers, chose impensable il y a encore quelques années. À une échelle plus modeste, cet événement sportif planétaire devrait aussi être le prétexte pour adapter les infrastructures routières ou sportives aux exigences de qualité de vie des habitants. Ainsi, les portes seraient les nouvelles places d'une métropole ouverte. Des portes offertes à toutes les pratiques et à tous les usages. Des portes contemporaines, traversées par le périphérique.

*Cet article a été rédigé par Yannick Beltrando.*

<sup>14</sup> Nombre de projets de création ou de prolongements de lignes de transport en commun inscrits dans le Sdrif de 1994 subissent des retards importants, voire ont été abandonnés.

# L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE DE LA CHAPELLE



Éventrée par l'autoroute A1, la RN1 a été progressivement reconquise à l'occasion du Mondial de football de 1998, par la couverture de la tranchée autoroutière dans Saint-Denis. Depuis lors, restait à traiter la liaison Paris-Saint-Denis et, notamment, l'échangeur de la porte de la Chapelle et la partie surélevée de l'autoroute qui s'y raccorde. Ce nœud routier se déploie sur trois niveaux différents.

Traversé en son cœur par le viaduc ferroviaire de raccordement entre les faisceaux est et nord, c'est l'un des plus vastes et les plus infranchissables du boulevard périphérique. La voirie locale se perd dans les méandres de ses bretelles, au point que, pour se rendre à pied de Paris à Saint-Denis, seul le trottoir ouest de l'avenue est praticable.

Au niveau du sol, sous le tablier du périphérique, les services urbains de la Ville

de Paris côtoient les dépôts d'ordures et les parkings désaffectés, dominés par l'envolée des bretelles.

L'enjeu de la restructuration de cet échangeur est de répondre aux besoins locaux de franchissement piétons, tout en profitant de la présence de l'infrastructure pour y développer des programmes répondant à l'échelle de la fréquentation de la porte. Mais la complexité de

phasage et la lourdeur financière d'un tel projet ont longtemps mis en doute sa vraisemblance. L'impulsion actuelle provient de la décision, prise dans le cadre de la candidature olympique, de localiser la Très Grande Salle sur le côté ouest de l'échangeur. Ce site devient alors stratégique. Il est extrêmement bien desservi par tous les modes de transport et il constitue, symboliquement, un carrefour important de la métropole, situé sur l'ancienne route royale qui unit le palais du Louvre à la basilique Saint-Denis. La première version du projet s'attachait à transformer radicalement l'infrastructure par le prolongement, jusque dans Paris, de la couverture de l'autoroute A1, l'enfouissement de sa dernière section aérienne et sa réorganisation totale en souterrain. Mais la difficulté à mener les travaux d'enfouissement en fermant l'autoroute A1 à la circulation durant près d'un an ne permettait pas de respecter le calendrier imposé par les Jeux. La seconde version du projet ne traite que de l'échangeur, en maintenant en l'état l'autoroute A1 et le boulevard périphérique.



L'échangeur de la porte de la Chapelle forme l'une des coupures urbaines les plus importantes entre Paris et la banlieue. L'avenue de la Porte-de-la-Chapelle se perd dans l'enchevêtrement des bretelles, des viaducs autoroutiers et des voies ferrées.



Ce projet s'appuie sur la séparation complète des fonctions d'échange avec l'autoroute, de celles de diffusion avec la voirie. Les bretelles d'échange entre voies rapides sont gérées hors de l'espace public, intégrées dans un ensemble paysager largement arboré, qui prolonge le projet de requalification des talus du périphérique de l'équipe Dusapin-Leclercq-Ter. Au niveau du sol, un véritable espace public intégrant les

déplacements des piétons est créé, remplaçant les tracés routiers séparés par des carrefours à feux. Mais la réappropriation de l'emprise centrale de la porte implique l'enfouissement des voies ferrées. Cela est rendu possible, malgré la présence de nombreux réseaux (ligne 12 du métro et le gros collecteur du nord), grâce à la hauteur dégagée en sous-sol par la fermeture de la trémie routière des Maréchaux.

Le projet de liaison ferroviaire rapide, Charles-de-Gaulle Express, et la nécessité de trouver un tracé jusqu'à Roissy ont permis d'accélérer les études techniques et de valider le passage de trois voies (deux pour la Charles-de-Gaulle Express, une pour le fret) dans le sous-sol de la porte de la Chapelle. D'un point de vue symbolique, l'esplanade, de 120 mètres de large, constitue un large parvis

devant la Très Grande Salle. Depuis Paris, le fond de scène de cet espace est marqué par le passage du viaduc du boulevard périphérique, perché à plus de 13 mètres de haut. Enfin, le projet reste compatible avec un enfouissement et une couverture à terme de l'autoroute A1.



© Apur

**Le projet de requalification de la porte de la Chapelle repose sur une restructuration lourde de l'échangeur. La séparation complète des fonctions d'échangeur et de diffuseur, associée à l'enfouissement des voies ferrées, permet de dégager l'espace central et de retrouver un seul niveau de sol continu entre Paris et Saint-Denis. Le coût de la construction de l'échangeur est estimé à 72 M€, celui de l'enfouissement de la voie ferrée à 87 M€.**

# L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE D'AUTEUIL



L'échangeur routier d'Auteuil assure le raccordement entre l'autoroute de l'Ouest (A 13) et le boulevard périphérique. Aménagée dans le bois de Boulogne sur d'anciennes serres municipales, son insertion a été étudiée simultanément au tracé de ce dernier.

À la fin des années 1960, le tracé retenu pour le boulevard périphérique dans le bois ménage les habitants du boulevard Suchet et évite l'hippodrome d'Auteuil. Il permet aussi de sauver le jardin des Poètes et d'envisager la création du futur échangeur avec l'autoroute de l'Ouest à l'intérieur du bois, partiellement en souterrain, sans conséquences pour la place de la Porte-d'Auteuil. Le boulevard périphérique sera mis en service en 1972 dans le bois de Boulogne, tandis que l'autoroute de l'Ouest lui sera raccordée grâce à l'échangeur d'Auteuil en 1974.

Trente ans plus tard, l'insertion de l'échangeur paraît satisfaisante, côté ville. Les échanges routiers majeurs sont réalisés en souterrain (notamment entre l'A 13 et le boulevard

périphérique sud) et la place de la Porte-d'Auteuil donne accès à une autoroute, sans que son caractère n'en soit marqué. En revanche, côté bois, les nuisances sont nombreuses. Les séquences en tranchée ouverte s'ajoutent aux grands enclos et conduisent, au total, à une très faible perméabilité de la lisière du bois avec les quartiers habités, malgré l'important linéaire de cette mitoyenneté. S'y ajoutent, même lorsque les infrastructures ne sont pas visibles, la pollution et un fond sonore permanent, perceptibles jusque dans l'épaisseur du massif forestier ou aux abords de sites pittoresques. En outre, les nombreuses bretelles d'accès et de sortie du boulevard périphérique drainent un trafic automobile de transit dense à l'intérieur du bois et à ses principales entrées piétonnes depuis Paris.

Le bois de Boulogne a payé un lourd tribut à la réalisation du boulevard périphérique et, aujourd'hui, la réduction des nuisances et l'atténuation des coupures en lisière constituent l'un des objectifs prioritaires

dans la mise au point du projet d'aménagement durable du bois.

Le dossier olympique offrait l'occasion d'améliorer cette situation au droit de l'échangeur en liant ce projet à la construction d'un nouveau stade permanent de 15 000 places, accueillant des épreuves olympiques de judo et de badminton et l'extension du stade Roland-Garros par la suite.

Dans le projet retenu, toutes les fonctionnalités existantes de l'échangeur sont conservées. Il nécessite la modification de certaines bretelles et la couverture partielle du boulevard périphérique et de l'A 13 pour un coût total de 141 M€, pris en charge par l'État, la Région et la Ville de Paris. Les bretelles locales d'accès au boulevard périphérique intérieur et à l'autoroute A 13 sont regroupées dans une trémie, ce qui permet de rétablir le trottoir nord de l'avenue de la Porte-d'Auteuil, disparu lors de la réalisation de l'échangeur, et de créer, au nord de l'avenue, une promenade continue entre la porte d'Auteuil et le bois qui ne croise plus les bretelles d'entrée de l'autoroute ou

du boulevard périphérique. La bretelle de sortie du boulevard périphérique extérieur est, à l'inverse, maintenue en surface et sa traversée doit être réglée par des feux. Mais sa suppression pourrait également être envisagée, car les sorties de Passy ou de la porte de Saint-Cloud sont proches.

**L'arrivée de l'A 13 sur l'échangeur avec le boulevard périphérique.**

**L'échangeur depuis la porte d'Auteuil.**



© Apur



© Apur



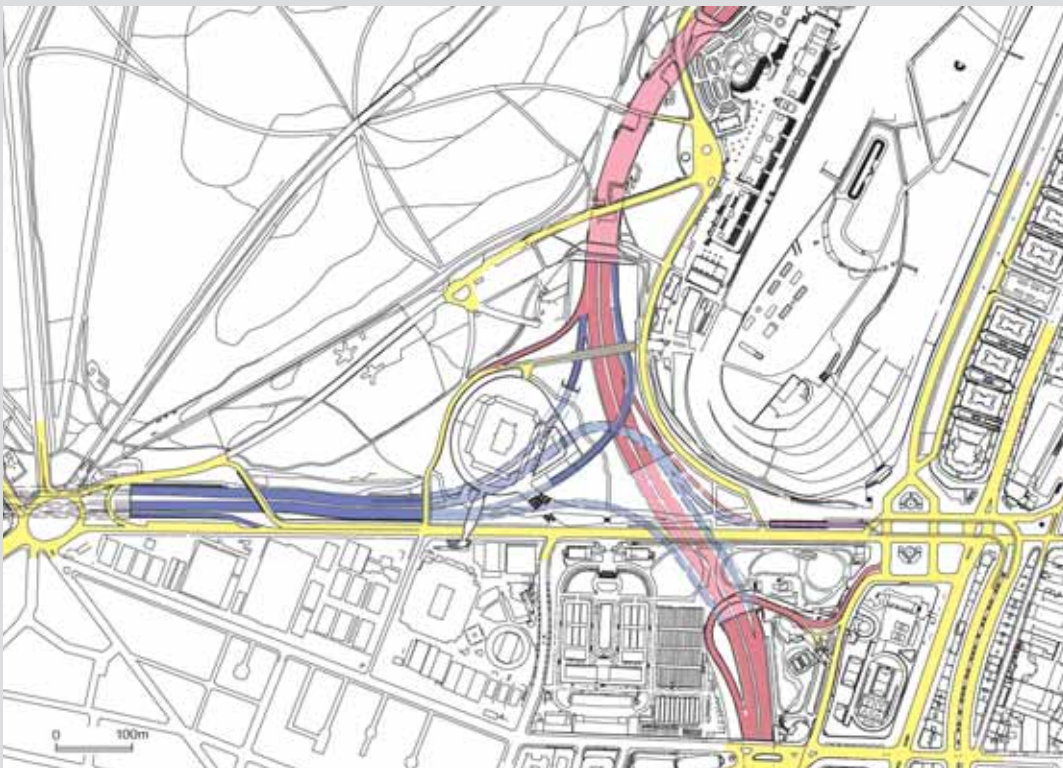


© Apur

#### Fonctionnement de l'échangeur d'Auteuil :

##### État actuel.

**Proposition :** les accès à l'A 13 et au périphérique nord sont regroupés dans une trémie, et la bretelle de sortie du périphérique extérieur est décalée. Le projet d'enfouissement de la bretelle aérienne (l'A 13 vers le périphérique intérieur) sera écarté en raison de son coût. Les échanges entre l'autoroute et le périphérique sud, déjà souterrains, ne sont pas modifiés.



© Apur

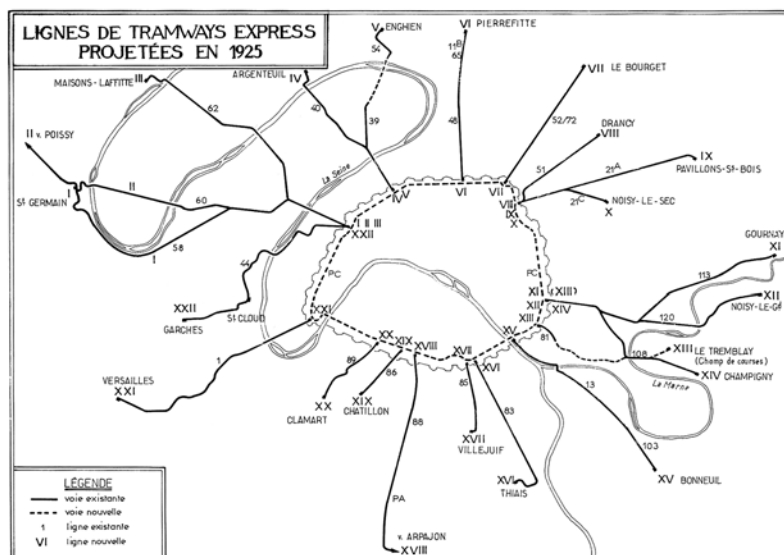
# Transports et requalification urbaine, le tramway des Maréchaux

## UN TRAMWAY À PARIS : 1938-2006

La construction d'un tramway a été lancée, en 2001, sur le tronçon sud des boulevards des Maréchaux. L'enjeu de la mise en place d'une telle ligne circulaire dépasse la simple fonction de transport. À l'instar des autres agglomérations qui ont adopté ce mode, il s'agit, pour Paris, de contribuer à donner un nouveau rôle à l'un de ses territoires stratégiques : la couronne parisienne. Ce territoire revêt un caractère particulier en raison des problèmes sociaux qui s'y concentrent, de son environnement souvent dégradé, avec une accumula-

tion de nuisances et de zones de services, et du rôle d'interface qu'il joue en mettant en contact Paris et ses communes limitrophes. Par ailleurs, la couronne parisienne regroupe les derniers grands terrains évolutifs de Paris (Sud-Est, Lilas, Nord-Est, Batignolles). L'arrivée du tramway constitue donc un élément clé du projet de requalification de tout cet espace, et ce à double titre. D'une part, parce qu'il contribue au réaménagement intégral des boulevards marqués par un environnement souvent dégradé ; d'autre part, parce qu'il concourt à la revalorisation de toute la couronne parisienne en pouvant jouer un rôle de catalyseur potentiel sur toutes les autres opérations sur ce territoire. Enfin, il contribue aussi à l'amélioration de l'interface et des liaisons entre Paris et ses communes riveraines, à l'échelle de l'agglomération.

Il convient de rappeler que c'est le 14 août 1938, sous la pression des intérêts automobiles et pétroliers, que le dernier tramway parisien du XX<sup>e</sup> siècle rentrait définitivement au dépôt. Pourtant, quelques années auparavant, en 1925, la Société de Transports en commun de la Région parisienne envisageait une refonte ambitieuse de son réseau de tramways à travers l'unification des lignes radiales et, surtout, la réalisation d'une « grande artère de jonction constituée par une voie ferrée ceinturant Paris, à l'emplacement des fortifications »... En 1930, 120 lignes de tramway étaient en service sur la ville et ses faubourgs, et transportaient 676,5 millions de voyageurs, soit autant que le métro et beaucoup plus que l'auto-bus (105 lignes, 366 millions de voyageurs). Mais la croissance de la circulation automobile devait







© Apur

Le pont du Garigliano, terminus de la section sud de la ligne T3, pendant la phase chantier.

Quelques exemples de réalisations récentes de tramway dans l'agglomération parisienne et dans le reste de la France : la ligne T2 à Meudon, la ligne T1 à Drancy, le tramway de Nantes.

pousser le Département de la Seine à décider du remplacement des tramways par un système d'autobus, jugés moins gênants, plus maniables. La plupart des agglomérations françaises sacrifieront également leur réseau de tramways au profit de l'autobus.

Il faudra attendre les années 1980 pour que le tramway entame son retour dans les villes françaises. Si la dénomination demeure identique, celui-ci n'a que peu de rapport avec son ancêtre. Du point de vue de ses performances, il est bien sûr plus rapide, plus confortable, plus silencieux, accessible aux personnes à mobilité réduite, mais, surtout, il joue un nouveau rôle dans la ville en pouvant initier la modification, la requalification des quartiers traversés, et instaurer ainsi de nouvelles dynamiques de développement dans les territoires concernés. De Nantes (1985) à Grenoble (1987), de Strasbourg (1994) à Bordeaux (2003), nombre d'agglomérations en France, en Europe et dans le monde se lancent dans l'aventure du tramway. Au travers du renouveau des centres-villes concernés, du réaménagement des quartiers traversés, de la refonte des plans de circulation, c'est un projet global de reconquête et de revalorisation des agglomérations qui s'opère. Ainsi, le tramway s'identifie comme un véritable outil de modernisation grâce à sa capacité à rassembler efficacement les acteurs et à profondément marquer, modifier les cités, mais aussi leur image.

Dans l'agglomération parisienne, c'est en 1992 que le tramway entame son retour avec l'ouverture de la ligne T1 entre Saint-Denis et Bobigny, prolongée jusqu'à Noisy-le-Sec en 2003.

En 1997, la ligne T2 reprend le tracé d'une desserte ferroviaire fermée en 1993 et relie le pôle multimodal de la Défense à Issy-les-Moulineaux. Il faudra attendre la mise en service de la ligne T3, prévue en 2006, pour revoir le tramway sur le territoire parisien, là où il était déjà envisagé en 1925, sur les boulevards des Maréchaux, entre le pont du Garigliano (15<sup>e</sup>) et la porte d'Ivry (13<sup>e</sup>). Deux extensions de cette première section du tramway des Maréchaux ont été étudiées dans le cadre de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques de 2012 : à l'est et au nord, jusqu'à la porte de la Chapelle (18<sup>e</sup>) et, à l'ouest, jusqu'à la porte d'Auteuil (16<sup>e</sup>). Hier, c'était l'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne qui accélérât, en 1938, la disparition des derniers tramways ; aujourd'hui, ce sont les jeux Olympiques qui ont accéléré les études visant à leur retour.

## UN PROJET D'ESPACE PUBLIC

La recomposition de l'espace public des Maréchaux, liée à l'arrivée du tramway, permet de redonner un paysage unitaire aux boulevards, tout en intégrant des séquences paysagères variées, notamment au niveau des portes de la capitale.

Avec une présence automobile intense, pouvant atteindre 55 000 véhicules par jour dans les deux sens, les boulevards des Maréchaux subissent pleinement les nuisances liées à cette fonction prédominante de circulation. En période de congestion ou de fermeture du boulevard périphérique, voisin, leur rôle de substituts du boule-



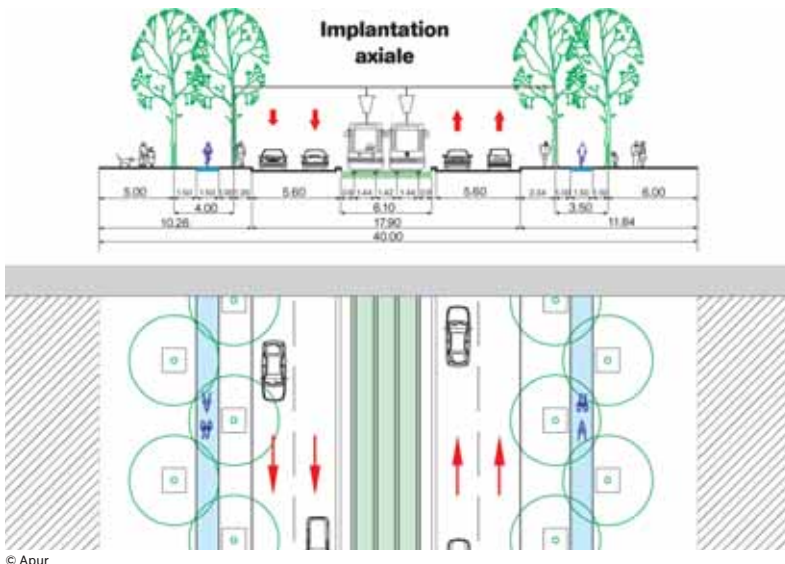
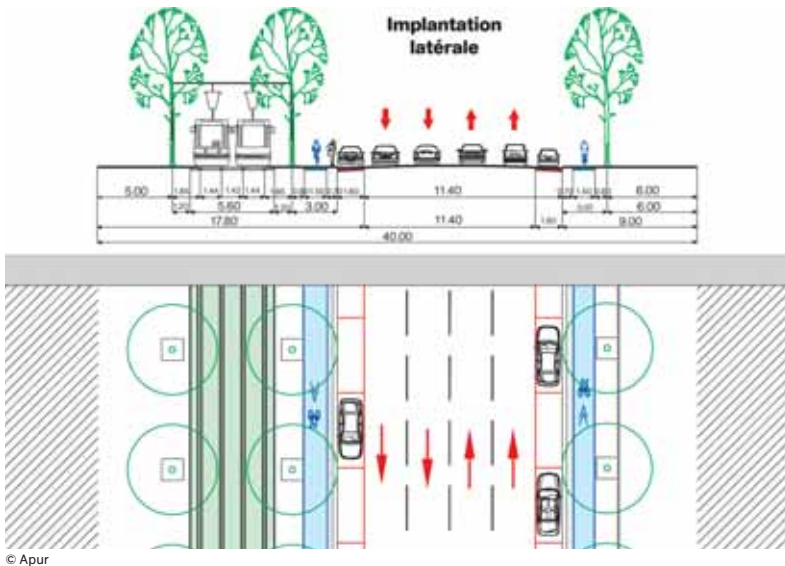
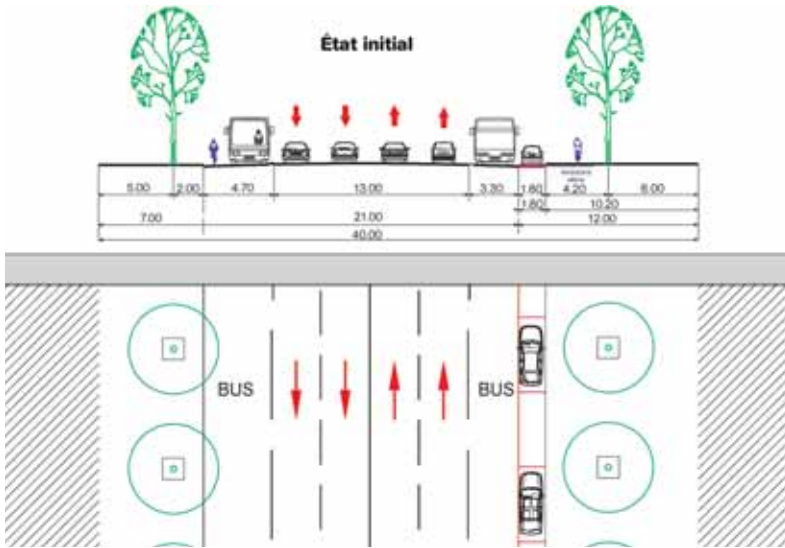
© T. Assa - AMTUIR



© T. Assa - AMTUIR



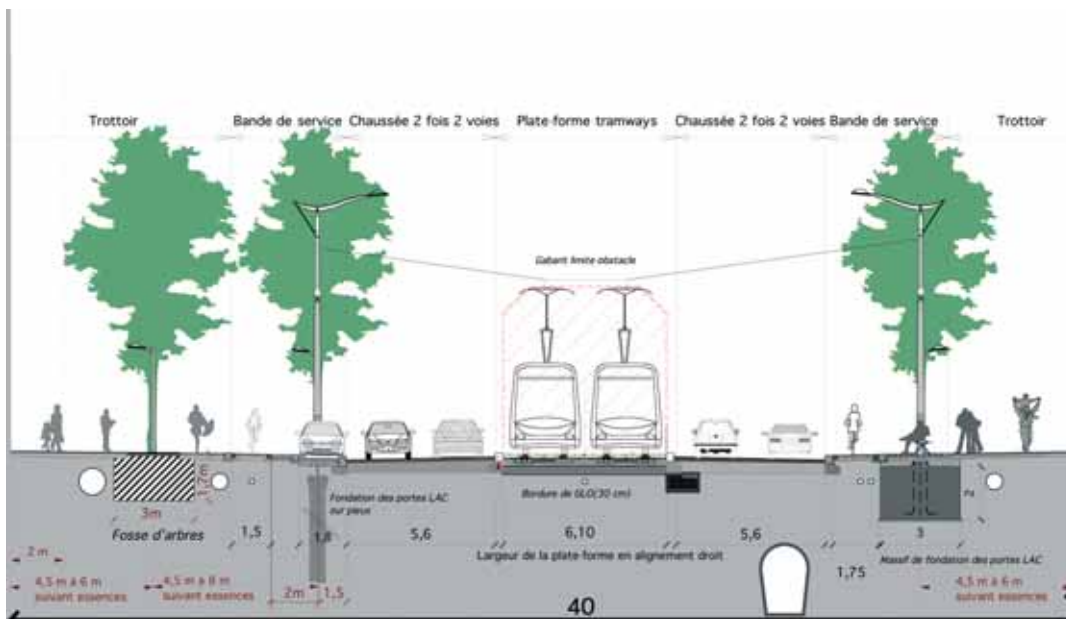
© T. Assa - AMTUIR



Étude concernant  
l'implantation du tramway  
sur les Maréchaux (2001) :  
coupes permettant  
la comparaison des  
implantations axiales  
et latérales de la plate-  
forme tramways avec  
l'état initial des  
boulevards, sur une  
section courante de  
40 mètres de large.

vard périphérique est encore confirmé puisqu'ils en constituent le véritable exutoire. Ceci marque évidemment le paysage actuel des boulevards, avec une large emprise dédiée à la circulation et au stationnement, pouvant atteindre les deux tiers des 40 mètres qui constituent leur largeur standard dominante. Au-delà de cette caractéristique générale, les Maréchaux présentent des traits spécifiques. La dissymétrie entre les deux rives des boulevards est directement héritée de l'histoire de ces derniers qui, à l'époque des fortifications de Thiers, en constituaient la voie de desserte. À la suite de l'arasement des fortifications, au lendemain de la Grande Guerre, la zone *non aedificandi* qui entourait la muraille sur une profondeur de 250 mètres est supprimée, puis annexée au territoire parisien. La construction rapide de cette zone contribuera à renforcer cette dissymétrie entre une rive intérieure caractérisée par un paysage de faubourgs parisiens et une rive extérieure où se situent la plupart des grands équipements de la ceinture verte, les centres sportifs, mais aussi les ensembles de logements des HBM des années 1930. À cette caractéristique se superpose un découpage en séquences. Les sections sud (Garigliano-Ivry) et est (Charenton-Lilas) offrent un profil urbain homogène, avec une mixité de fonctions (habitat, équipements, commerces, marchés forains) et de nombreuses plantations d'alignement. Au sud-est (Ivry-Charenton) et au nord (Pantin-Clignancourt), les





© Antoine Grumbach & Associés

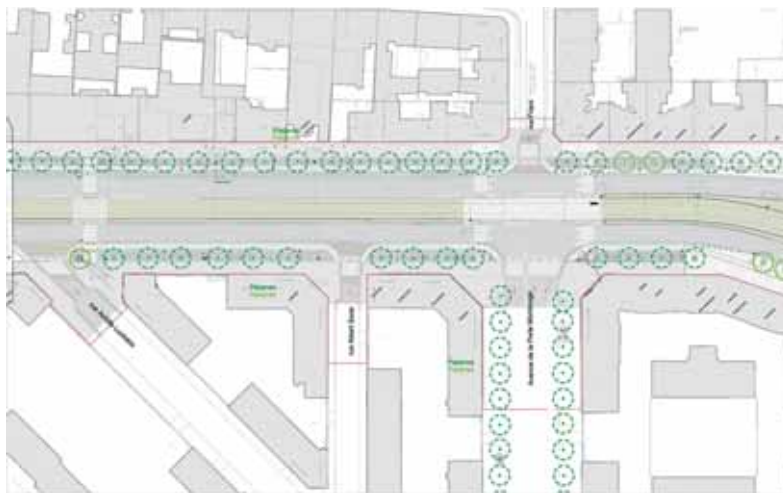


© Apur



© Apur

Le projet Grumbach sur la section sud de la ligne T3 : détails d'aménagement, coupe en section courante, plan d'aménagement du boulevard Brune au droit de la porte de Montrouge (14<sup>e</sup>) et vue en perspective de l'aménagement en cours.



© Antoine Grumbach & Associés



© Apur




© Apur



© Antoine Grumbach & Associés


**MUTATIONS**


**Aménagement**


 Secteur d'étude ou de réflexion

 Secteur mutable à terme


**Opérations d'aménagement**

 en cours


 achevées depuis moins de dix ans


 zones de plan-masse


**Zones de densification privilégiée**


 Zones où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

**Renouvellement / Requalification**

 Opah en cours/prévues

 Requalifications de quartiers

 GPV, ORU, Gpru (à Paris)


 Requalifications de logements sociaux


 Opérations de démolition-reconstruction de logements sociaux

**Espace public**

 Couvertures d'infrastructures


 Requalifications d'axe programmées

 Requalifications d'axe à l'étude


 Création d'espaces verts en cours ou en projet


 Rénovation d'espaces verts en cours ou en projet

**Transports en commun**


 Tramway ou TCSP programmés

 Tramway ou TCSP à l'étude

 Métro, RER, train programmés

 Métro, RER, train à l'étude

**Tramway des Maréchaux**

 Section sud (2006)

 Prolongement ouest (2011)

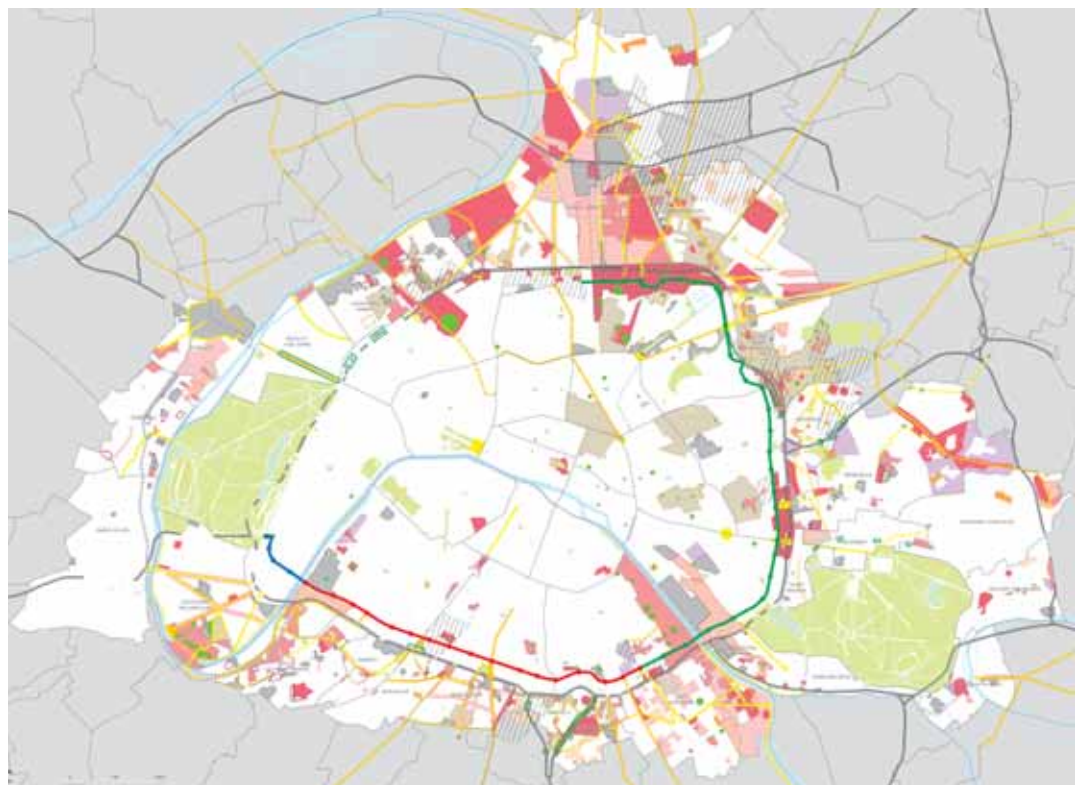
 Prolongement est (2011)

boulevards affichent un visage très routier et peu urbain, marqué par la présence de nombreux passages dénivelés et par un paysage où grandes emprises et infrastructures dominant.

Les premières études sur la réalisation d'un tramway en rocade sud de Paris sont initiées en 1996. À cette date, deux tracés sont en concurrence : les boulevards des Maréchaux et l'emprise de l'ancienne Petite Ceinture ferroviaire, inutilisée depuis 1993<sup>1</sup>. Les études montrent que les deux projets sont de nature différente : un projet de transport *stricto sensu* pour la Petite Ceinture et un projet urbain pour les Maréchaux. Très rapidement, la Ville s'oriente vers une implantation du tramway sur les boulevards des Maréchaux, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Il s'agit, en effet, de redonner une qualité spatiale et d'usage aux boulevards des Maréchaux, tout en s'intégrant dans une démarche de rééquilibrage de la répartition de l'espace public en faveur des circulations douces, alternatives à l'usage de la voiture. Ce nouveau partage de la voirie est en cohérence avec les objectifs de réduction de l'automobile, définis alors par le plan de déplacement urbain, et s'inscrit dans la politique municipale de déplacements. La nouvelle répartition des fonctions de l'espace public ainsi que les éléments qui composent la ligne du tramway doivent contribuer à unifier le nouveau paysage des boulevards.

Le projet<sup>2</sup> intègre un réaménagement des boulevards de façade à façade.

C'est dans ce contexte que sont entamées les premières études d'insertion du tramway. En 2001, la Direction de la voirie et des déplacements de la ville de Paris et l'Apur comparent deux types d'implantation de la plate-forme sur la base du programme suivant : maintien de deux files de circulation, d'une piste cyclable dans chaque sens et des contraintes liées à la vie locale (livraisons, stationnements, plantations). L'implantation axiale propose un parti fort de recentrage des boulevards autour du tram. La symétrie résultante laisse à chaque trottoir une part de chance égale de développement ou de renforcement de la vie locale. Cette solution « canalise » la plate-forme tramway au centre de la chaussée circulée et minimise ainsi les incidences sur les rives des boulevards. En revanche, elle ne tire pas parti de la dissymétrie intérieure/extérieure que présentent les boulevards. Le projet latéral extérieur renforce ce parti dissymétrique et rattache ainsi le tramway au projet de régénération de la ceinture verte. Néanmoins, il engendre un impact important sur la vie locale. Le nombre de franchissements de la plate-forme doit être minimisé afin d'impacter au minimum la vitesse commerciale moyenne du tramway. Cela implique un réaménagement des voies secondaires débouchant sur les Maréchaux





(transformation en impasses, « piétonisation »), mais aussi une refonte du système de desserte des immeubles. Dans les deux solutions, l'impact sur les plantations d'alignement est important. Une solution hybride est finalement avancée au schéma de principe en proposant une implantation axiale dans les 15<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements, et une implantation latérale dans le 13<sup>e</sup>.

Antoine Grumbach<sup>3</sup> propose une solution axiale, à l'exception de la Poterne des Peupliers et de la porte d'Ivry, passages pour lesquels l'implantation latérale extérieure est privilégiée pour des raisons techniques (Poterne) et d'intermodalité (Ivry). Du point de vue fonctionnel, son projet reprend les contraintes précédemment énoncées, auxquelles s'ajoute la volonté de limiter au maximum l'abattage d'arbres. Le parti d'aménagement, imaginé avec Michel Desvigne, paysagiste, repose sur le concept de « boulevard jardiné », traduisant une forte volonté de verdissement des boulevards. Si 300 arbres sont abattus, pour la plupart au droit des stations ou à l'emplacement des travaux de concessionnaires des réseaux concernés, ce sont plus de 1000 arbres qui doivent être replantés sur les quais des stations, sur les boulevards ou encore sur les voies adjacentes. L'engazonnement des deux tiers de la plate-forme du tramway (soit 36 000 m<sup>2</sup>) se veut comme un ruban vert unifiant les boulevards des Maréchaux, en complément duquel viennent se loger des « prairies fleuries », placées sur la bande de service séparant la chaussée du trottoir entre les portes de Choisy et d'Ivry. Le traitement des portes traversées distingue les portes exceptionnelles (Versailles, Orléans, Italie), qui font l'objet d'un traitement spécifique, des portes jugées plus secondaires, pour lesquelles le parti d'aménagement de la section courante des boulevards domine. Mais l'idée générale est de refaire des portes de Paris, des lieux de vie, en articulant autour d'elles les quartiers de Paris et des communes riveraines, mais aussi les différents territoires de la couronne.

Aujourd'hui, la réflexion se prolonge sur les extensions envisagées à l'est et à l'ouest. La Ville de Paris a lancé un marché de définition qui devrait aboutir, à la fin de l'année 2005, à la désignation du maître d'œuvre chargé du réaménagement des Maréchaux. Que l'on s'oriente vers une reprise du parti d'aménagement d'Antoine Grumbach ou vers un autre parti, toutes les réflexions mettent néanmoins l'accent sur le fait que l'autre enjeu de la requalification des Maréchaux se situe à l'échelle métropolitaine.



© Antoine Grumbach &amp; Associés



© Antoine Grumbach &amp; Associés

**1** La ligne de la Petite Ceinture a accueilli du transport de voyageurs de 1854 à 1934, date à laquelle elle est remplacée par la ligne de bus PC, et du fret jusqu'en 1993.

**2** Ce projet est inscrit au contrat de plan État-Région (Cper) 2000-2006 pour un montant de 214,11 M€ (hors matériel roulant).

**3** Antoine Grumbach, urbaniste, a été désigné pilote de la maîtrise d'œuvre d'aménagement urbain de la ligne T3 par la Ville de Paris.

**Vue en perspective de l'aménagement de la porte de Versailles (15<sup>e</sup>) et au droit de la Cité universitaire (14<sup>e</sup>).**

**Tramway des Maréchaux**

tramway des Maréchaux (T3)

pôle intermodal sur la ligne T3

**Autres lignes de tramway**

existantes

prévues

**Lignes de métro**

existantes

prévues

lignes de RER

lignes du réseau transilien



© Apur

## UN PROJET URBAIN, D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE

Territoire stratégique du fait des possibilités de mutations qu'elle abrite, mais aussi par son rôle d'interface communale, territoire défavorisé en raison des nuisances qu'elle concentre, la couronne parisienne est au centre de nombreux projets et opérations d'urbanisme. La réalisation du tramway offre une opportunité unique d'en accélérer la requalification urbaine, sociale et économique.

La mise en œuvre du tramway entre dans une démarche de projet urbain plus global. Les quartiers de la couronne vivent aujourd'hui dans une situation paradoxale : d'un côté, ils présentent d'importants atouts de modernité, avec un habitat généralement bien équipé et relativement peu dense, un nombre élevé d'équipements publics, de nombreux espaces verts hérités de la ceinture verte, une bonne accessibilité, et, de l'autre, ils subissent des dysfonctionnements comme les embouteillages, la pollution, le bruit, des dégradations de l'habitat, une occupation anarchique de l'espace public, des difficultés sociales croissantes, particulièrement dans les vastes ensembles de logements sociaux qu'ils accueillent.

La réalisation du tramway constitue un catalyseur exceptionnel pour favoriser, faciliter et amplifier la réalisation d'un grand projet de requalification de toute la couronne parisienne. Celui-ci s'articule autour des actions suivantes :

— assurer le réaménagement des emprises évolutives : aujourd'hui, la plupart des grands lieux de projet du cœur de l'agglomération parisienne sont sur la couronne. L'opération Paris-Rive gauche, en

cours de réalisation, préfigure les deux autres grandes opérations d'urbanisme que sont les Batignolles et le Nord-Est ;

— engager le renouvellement urbain des grands ensembles : la couronne compte une forte densité de logements sociaux, dont certains rencontrent des difficultés du fait de leur dégradation, de leur localisation, de la délinquance... Ces ensembles, situés de part et d'autre des boulevards (Vanves, Olympiades, J.-Bédier, Vincennes, Montreuil, Saint-Blaise, la Tour-du-Pin, Lilas, Michelet), bénéficient d'actions visant à leur requalification et à la réinsertion de leurs habitants au travers du dispositif de « grand projet de renouvellement urbain (GPRU) », mis en place en 2002 (cf. carte p. 156). La requalification de l'espace public des boulevards et des portes contribuera à revaloriser l'image de ces secteurs difficiles, tandis que la desserte de ces quartiers par le tramway permettra d'en améliorer l'accessibilité ;

— limiter les nuisances du boulevard périphérique (BP) : l'accroissement de la circulation sur le BP a progressivement transformé cette artère en voie à caractère autoroutier, génératrice de fortes nuisances sonores et de pollution pour les habitants de la couronne. Le contrat de plan État-Région (Cper) 2000-2006 prévoit la couverture de trois de ses sections, au niveau des portes de Vanves, des Lilas, ainsi que du secteur Ternes-Champerret. Ces projets de couverture s'accompagnent évidemment d'un projet d'espace public visant à améliorer les liaisons de part et d'autre du boulevard périphérique, des Maréchaux aux communes riveraines, mais aussi à créer de nouvelles centralités entre Paris et ses voisines. Le réaménagement des Maréchaux vise à clarifier le rôle des deux voies en laissant la fonction de voie de transit au seul boulevard périphérique, les Maréchaux s'inscrivant uniquement dans un registre urbain de desserte des quartiers, position renforcée par la diminution de capacité des boulevards, de l'ordre de 20 %, liée à la priorité du tramway aux carrefours ;

— renforcer les liens entre Paris et les communes riveraines : la mise en place d'une coopération intercommunale renforcée doit permettre de mettre en cohérence les projets qui s'engagent de part et d'autre, et de renforcer leur complémentarité. Le tramway, les couvertures du boulevard périphérique, les requalifications d'espaces publics, notamment des portes, mais aussi l'aménagement de grandes emprises en y développant des perméabilités contribuent à apporter des améliorations sensibles aux quartiers riverains et



participent ainsi au développement de la métropole. Les aménagements prévus sur les secteurs des portes Pouchet, des Lilas, de Vanves ou encore ceux qui sont envisagés sur le territoire du Nord-Est ou sur les portes de Vincennes et de Montreuil s'inscrivent dans cette dimension. La question des liaisons de proximité est cruciale, notamment celle des cheminements piétons, dans un contexte où les Maréchaux vont voir leur rayon d'attraction dépasser le boulevard périphérique grâce au tramway qui servira tant aux Parisiens qu'aux non-Parisiens, mais aussi en raison des activités et de l'animation qui devraient se développer ou s'intensifier sur leurs rives ;

— renforcer la ceinture verte : les boulevards des Maréchaux comptent d'importants espaces verts à leurs abords immédiats, comme le parc de la Villette ou les bois de Vincennes et de Boulogne, dont les cheminements d'accès doivent être améliorés. Par ailleurs, d'autres espaces verts, plus modestes par leur taille, jalonnent les boulevards et participent à la trame végétale des quartiers. Cet atout doit être renforcé par des plantations complémentaires sur les boulevards, ainsi que sur les voies contiguës, afin de maintenir, voire d'accentuer l'esprit de ceinture verte. Une promenade plantée pourra par ailleurs être aménagée sur l'ancienne ligne ferroviaire de la Petite Ceinture ;

— participer à la dynamique économique : à travers la modification de l'image des Maréchaux, et de toute la couronne, des boulevards plus attractifs connaîtront un développement économique qui profitera aussi aux secteurs en mutation de l'ensemble de la couronne parisienne, comme l'illustrent certains projets qui anticipent cette transformation (Superdôme de la porte de la Chapelle, secteurs d'activité émergent du côté des portes de Montreuil et de Bagnolet, etc.).

## LE TRAMWAY, FIL D'ARIANE DE LA COURONNE

Du point de vue des transports, le tramway assure des correspondances avec la totalité des lignes de métro, à l'exception des lignes 2 et 6 qui assurent le rôle de rocade intérieure sur le tracé de l'enceinte des Fermiers - Généraux. Les correspondances sont directement possibles avec les lignes B et C du RER (aux stations Garigliano et Cité-

Une rame à la station Parc de Saint-Cloud sur la ligne T2, une autre à l'essai sur la ligne T1 prolongée à Noisy le Sec.



© RATP – Denis Sutton



© RATP – Gilles Aligon

Universitaire) et prévues au droit de la future gare Évangile avec la ligne E (Éole). D'autres pôles multimodaux majeurs pourraient, à terme, voir le jour : porte de Charenton, où demeure une gare aujourd'hui désaffectée en bordure des voies du RER D, et porte de la Chapelle, où l'implantation d'une gare sur les lignes B et D du RER avait fait l'objet d'études lors de la constitution du dossier de candidature pour les J.O., sans être retenue en raison de son coût. Le tramway assurera aussi un maillage avec la future ligne de tramway Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse (Sdev), à la gare Évangile, et avec la ligne T2, prolongée jusqu'à la porte de Versailles. Les principales gares routières assurant les échanges entre le réseau de bus de Paris et celui des banlieues sont situées principalement aux portes de Paris, en particulier à la porte d'Orléans et à la porte des Lilas pour les plus importantes, et verront donc leur poids multimodal renforcé avec l'arrivée du tramway. L'enjeu de cette ligne de tramway T3 est donc stratégique dans le réseau francilien des transports en commun, en tant que rocade permettant la desserte d'un territoire en mutation et la correspondance avec la plupart des lignes du réseau lourd de transports en commun, pour les Parisiens mais surtout pour les habitants de la petite et de la grande couronne.

Les trois secteurs dont le développement est identifié comme prioritaire à l'échelle régionale par le Sdrif de 1994 (Seine aval, Seine amont et le Nord-Est) englobent dans leur périmètre une section des Maréchaux. La ligne T3 participera à

l'amélioration de leur environnement et de leur desserte, tout comme elle permettra de les mettre en relation avec un territoire à l'identité émergente, la couronne parisienne, ses grands équipements, ses quartiers d'habitation et d'activité.

Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, le secteur Val de Seine est déjà presque totalement constitué sur sa partie parisienne (à l'exception des terrains militaires du boulevard Victor, qui devraient faire l'objet d'un réaménagement à moyen terme). Ce territoire est caractérisé par une concentration de grands équipements d'échelle métropolitaine (parc des expositions de la porte de Versailles, Hôpital européen Georges-Pompidou, Palais des Sports, parc André-Citroën, siège de France Télévisions...), dont le rayonnement dépasse les frontières nationales. L'arrivée du tramway dans ce secteur aura pour conséquence non seulement de requalifier entièrement des espaces publics fortement sollicités par une fréquentation et un usage intensifs, mais également de participer à l'amélioration notable de la desserte de ce futur pôle multimodal (T2, M12, M8, RER C, et T3) émergeant entre les stations Garigliano et Porte-de-Versailles.

Le secteur Seine amont regroupe différentes opérations en cours sur un territoire marqué par les grandes emprises ferroviaires. La plus importante est Paris-Rive gauche, il est prévu la réalisation de 700 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 250 000 m<sup>2</sup> de locaux universitaires et 5 000 logements sur les 130 hectares de la ZAC. Au nord du boulevard

La voie de liaison entre le site des ateliers-garages de la rue du Général-Lucotte et les boulevards des Maréchaux (arrière-plan), sur l'avenue de la Porte-de-Sèvres (15<sup>e</sup>) durant le chantier.





Masséna et à l'est de l'intersection avec l'avenue de France seront situés la future université, la future école d'architecture et un grand centre de biotechnologies pour lesquels le tramway constituera un maillon essentiel du réseau de transports en commun. Une voie nouvelle, prévue dans le projet d'aménagement de la porte de la Gare, devrait mettre ce pôle en relation avec les secteurs en plein développement du côté d'Ivry. La configuration d'un îlot triangulaire au débouché de l'avenue de France pourrait permettre d'accueillir de nouveaux programmes. L'avenue de France doit, à terme, permettre une double liaison avec Ivry-sur-Seine, moyennant le déplacement des ateliers de la SNCF. À proximité, le pont Masséna doit être reconstruit à l'horizon 2010, la première tranche de travaux s'achevant en 2008 afin de permettre le lancement de ceux de la plate-forme tramway. De l'autre côté de la Seine, l'opération Bercy-Poniatowski est liée à la création d'une percée à travers les emprises du réseau ferré de France (RFF) et de la Snef (filiale de la SNCF), dans le prolongement de la rue Baron-le-Roy, afin de relier le quartier de Bercy à la commune de Charenton *via* le boulevard Poniatowski et la ligne T3. Cette voie nouvelle devrait accueillir la ligne de bus n° 24 et donner tout son intérêt à la création d'une station à son intersection avec le boulevard Poniatowski. Elle permettrait aussi de pallier le risque pris par de nombreux piétons qui empruntent actuellement le trottoir de sécurité de la voie rapide Georges-Pompidou. La réalisation d'un centre de tri et de traitement des déchets ménagers, d'un parc de stationnement d'autocars et d'opérations de bureaux est actuellement envisagée sur ce site, de part et d'autre de la voie nouvelle projetée entre Charenton et le boulevard Poniatowski.

Autre territoire stratégique de redéveloppement de la région parisienne, le Nord-Est constitue non seulement l'un des enjeux majeurs de développement pour la capitale, mais aussi pour tout le cœur de l'agglomération francilienne, de par sa taille (700 hectares, dont 200 hectares situés à Paris) et sa localisation. Le tramway des Maréchaux améliorera la desserte de tout ce territoire, aujourd'hui lacunaire, avec uniquement les lignes de métro 7 (porte de la Villette) et 12 (porte de la Chapelle). Surtout, il reliera les nombreux équipements existants et prévus (cité de la Villette, secteur des Grands Moulins de Pantin, Superdôme, porte de la Chapelle, parc du Millénaire, etc.). La création d'un pôle multimodal de transports au niveau de la future gare Éole-Évangile (RER E) est projetée, en connexion avec le

prolongement dans Paris du tramway Sdev et, bien sûr, le T3. Enfin, cette ligne permettra d'assurer des liaisons avec les autres secteurs de l'ensemble de la couronne.

Au-delà de ces trois secteurs stratégiques, le tramway servira de lien entre les grands équipements que constituent les bois de Vincennes et de Boulogne, la cité de la Villette, le Parc des Princes, le complexe Roland-Garros et des secteurs d'activité émergents, notamment à Montreuil et Bagnolet.

Bien plus qu'une simple infrastructure de transport, le principal intérêt du tramway, sur les Maréchaux comme dans les autres agglomérations, réside en sa capacité à initier une requalification de façade à façade des boulevards, en intégrant une redistribution de l'espace public au profit des circulations douces. Et, surtout, il s'agit de stimuler les quartiers en proie à de nombreux problèmes sociaux, où différents types de disposi-

**Vue de la voie de raccordement avec les ateliers-garages Lucotte depuis le boulevard du Général Martial-Valin (15<sup>e</sup>)**



© Apur

tif de requalification urbaine sont à l'œuvre (Gpru, Oru et Gpv), de contribuer à l'amélioration de leur environnement, de leur desserte, de leur accessibilité et de leur image avec, en toile de fond, bien sûr, le souhait de mettre en place les éléments nécessaires pour en faire des quartiers urbains mixtes, mêlant activités et habitations.

Dotés d'une nouvelle attractivité, situés à l'interface entre Paris et les communes riveraines, reliant les principaux secteurs de développement du cœur d'agglomération, les Maréchaux devraient devenir les Grands Boulevards du XXI<sup>e</sup> siècle.

*Cet article a été rédigé par Olivier Richard.*

# FICHE TECHNIQUE DU TRAMWAY



## La ligne :

22,5 km à 22,9 km au total (porte d'Auteuil-porte de la Chapelle).

## Section sud

(Garigliano-Ivry) :

- mise en service prévue au second semestre 2006.

- 7,9 km, 17 stations,

- 100 000 voyageurs

- transportés par jour.

- 5 lignes de métro (8, 12, 13, 4, 7), 2 lignes de RER (C et B), une ligne de tramway (T2).

- 37 lignes de bus :

- 18 lignes du réseau Paris

- (dont 5 lignes Mobilien)

- et 19 lignes du réseau

- banlieue (dont 5 lignes

- Mobilien).

- 172 000 habitants

- et 77 000 emplois desservis

- à moins de 400 m (RGP 99,

- ERE 2000).

## Prolongement ouest

(porte d'Auteuil) :

- 1,8 km à 2,2 km, 3 à 5

- stations.

- Deux variantes de tracé :

- bd. Exelmans et av. de

Versailles-bd. Murat.

- 2 lignes de métro (9 et 10).

- 10 lignes de bus : 6 lignes

- du réseau Paris (dont

- 2 lignes Mobilien) et

- 6 lignes du réseau banlieue

- (dont 1 ligne Mobilien).

- 35 000 habitants et 26 000

- emplois desservis à moins

- de 400 m par le bd. Exelmans

- (RG P99, ERE 2000).

- 44 000 habitants et 28 000

- emplois desservis à moins

- de 400 m par la porte

- de Saint-Cloud.

## Prolongement est

(porte de la Chapelle) :

- 13,4 km, 23 à 26 stations.

- 9 lignes de métro (8, 1, 9,

- 3, 3<sup>bis</sup>, 7<sup>bis</sup>, 5, 7, 12), une ligne

- de RER (E), une ligne

- de tramway (Sdev).

- 33 lignes de bus : 16 lignes

- du réseau Paris (dont

- 3 lignes Mobilien) et 17

- lignes du réseau banlieue

- (dont 6 lignes Mobilien).

- 260 000 habitants et

- 105 000 emplois desservis

- à moins de 400 m (RGP 99,

- ERE 2000).

- Plusieurs variantes

de tracé sont à l'étude, entre les portes de Pantin et de la Villette.

- La vitesse commerciale moyenne souhaitée est de 20 km/h. L'intégralité de la ligne est aménagée en site propre et bénéficie de la priorité au franchissement des carrefours.

## Les stations :

Trois types d'implantation des quais des stations sont envisageables :

- Les stations avec quais en vis-à-vis sont à privilégier lorsque l'ampleur de l'espace public le permet (meilleure lisibilité).

- Les stations avec quais décalés permettent une insertion plus facile des stations dans les sections courantes des boulevards (40 m). Ce dispositif assure une meilleure gestion des flux automobiles en autorisant une 3<sup>e</sup> file.

- Les stations avec quai central constituent une réponse possible à certaines insertions

particulières (intermodalité à Porte-de-Choisy, conservation du terre-plein à la station Molitor), mais nécessitent un quai plus large (6 m minimum).

## Le matériel roulant :

Le matériel roulant retenu pour la partie sud est le Citadis 402, développé par la société Alstom et qui équipe 20 villes dans le monde, dont 12 en France. Ce matériel est adaptable en longueur et en largeur grâce à une conception modulaire. Dans sa version parisienne, chaque rame aura une longueur de 45 m et une largeur de 2,65 m. Sa capacité sera de 304 personnes, dont 78 places assises.

## Le type d'alimentation :

Le tramway sera alimenté, sur le tronçon sud, par une ligne aérienne de contact (LAC), située à 6 m de hauteur au droit des passages routiers, à 5 m de hauteur minimale au droit des passages piétonniers. L'alimentation par ligne aérienne de contact (LAC) est actuellement privilégiée pour les extensions de la ligne.

## Les contraintes géométriques :

- La pente maximale est de 7 %.

Le matériel roulant, le citadis 402, dans sa version parisienne.

L'aménagement des stations : coupes et vue en perspective.





- La largeur de la plate-forme en alignement droit avec poteaux est de 6,3 m (6,1 m hors poteaux).
- La largeur de la plate-forme pour une courbe minimale d'un rayon de 25 m est d'au moins 8,25 m.
- Les séparateurs de la plate-forme ont une largeur de 30 cm.
- Un alignement droit de 10 m est nécessaire de part et d'autre des quais avant une courbe.
- La dimension des quais des stations, pour un quai latéral hors système de validation en entrée de quai est de 45 m x 4 m, à laquelle s'ajoute une rampe d'accès au quai (largeur du quai variable en fonction du contexte).
- Les quais doivent être en alignement droit.
- La rampe d'accès a une pente maximale de 5 %.

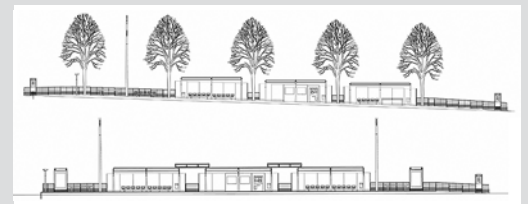
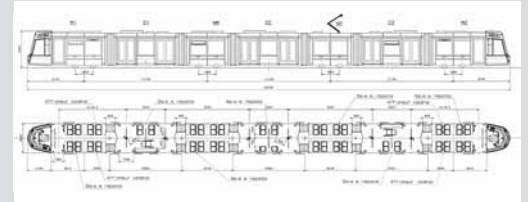
**Le site de remisage et de maintenance** doit intégrer les éléments suivants :

- Un hall de remisage de 26 à 27 rames, nécessaire aux deux prolongements.
- L'atelier de maintenance de proximité et de maintenance renforcée doit avoir une longueur utile de 75 m et une largeur utile de 35 m avec une hauteur libre d'obstacle de 8 m. Le hall de maintenance doit être en alignement droit et la surface plane.

- Une station-service.
- Une machine à laver.
- 1 ou 2 voies d'accès au site.
- Les locaux associés à la maintenance doivent avoir une superficie de 1 000 m<sup>2</sup>, dont 700 m<sup>2</sup> implantés au niveau du hall de maintenance.
- Présence de locaux énergie et d'emprises techniques nécessaire (hors besoins matériel roulant).
- Bâtiments d'exploitation.
- Accès routiers et pompiers.
- Parkings.

#### Deux sites sont envisagés pour les extensions :

- À l'emplacement du stade Léo-Lagrange (12°) et sur le site du stade Louis-Lumière (20°).
- Le site de la rue Lucotte, assurant l'entretien et le remisage des 21 rames de la section sud, serait maintenu.







# Sommaire des numéros précédents

## NUMÉROS ÉPUIÉS

N° 1 – juin 1969 – 56 p.

LES HALLES

Les Banques et assurances dans Paris.

La circulation en 1990.

N° 2 – avril 1970 – 88 p.

PARIS,

VILLE DE BUREAUX.

LE PLAN DE SAUVEGARDE DU MARAIS.

L'ordinateur au service de l'aménageur.

Dix ans d'effort

d'équipement de la Ville de Paris.

N° 3 – juillet 1970 – 96 p.

LE SOUS-SOL DE PARIS ET L'URBANISME.

La Ville de Paris devant le VI<sup>e</sup> plan.

Coup d'œil sur le mobilier urbain de la capitale.

Les Champs-Élysées.

N° 4 – octobre 1970 – 88 p.

LES ESPACES VERTS

DANS PARIS.

POUR UNE RENAISSANCE DU PALAIS-ROYAL.

Maine- Montparnasse avant la tour.

N° 5 – janvier 1971 – 92 p.

PARIS 71-75 : LE VI<sup>e</sup> PLAN.

GARES DU NORD

ET DE L'EST.

L'aménagement de Francfort.

Le Marché aux puces.

Mouffetard.

N° 6 – juillet 1971 – 112 p.

LE 7<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT.

Florence, Urbin, Bologne.

Le mur dans la ville.

Le tourisme à Paris.

L'aménagement de Paris sous Napoléon.

N° 7 – janvier 1972 – 104 p.

LE CENTRE BEAUBOURG.

Paris : des habitants en transit ?

Japon : les centres commerciaux

des grandes gares.

Les Halles : une exposition.

N° 10-11 – Janvier – 128 p.

L'AVENIR DE PARIS.

Diagnostic.

Le schéma directeur

de Paris.

les choix.

La vocation internationale de Paris.

N° 13-14 – octobre 1975 – 152 p.

LE RÈGLEMENT DU POS ET LE PAYSAGE DE PARIS.

L'amélioration

des déplacements

aux abords de la gare

Saint-Lazare.

Une zone pour

les piétons à l'Opéra.

Paysage urbain

et perspectives automatiques.

N° 15-16 – juillet 1976 – 158 p.

LA VILLETTE :

AMÉNAGEMENT

DES ANCIENS ABATTOIRS

ET DES ABORDS

DU BASSIN.

Les passages couverts

dans Paris.

N° 30-31 – juin 1993 – 266 p.

ESPACES PUBLICS.

Réflexion sur l'espace

public de Paris.

Réhabiliter l'héritage.

Deux nouveaux parcs

à Paris.

Concevoir, réaliser, gérer

l'espace public.

## NUMÉROS DISPONIBLES



N° 8 – 6 €

juillet 1972 – 104 pages

LE FORUM DES HALLES.

Débat.

Pour les autobus dans Paris.

La formation des grands magasins de Paris.



N° 9 – 6 €

avril 1973 – 104 pages

LA VOIE EXPRESS RIVE

GAUCHE.

Japon : les voies rapides À Tokyo.

La Seine pour un transport en commun ?



N° 12 – 6 €

juillet 1974 – 96 pages

LE SCHÉMA DE SECTEUR

SEINE SUD-EST.

Les docks de Londres.



N° 17 – 6 €

avril 1977 – 128 pages

L'AMÉNAGEMENT DU

CANAL SAINT-MARTIN.

L'AMÉNAGEMENT DES

TERRAINS CITROËN.

A propos des passages.



N° 18 – 6 €

octobre 1998 – 148 pages

LA REMISE EN VALEUR

DES BOIS DE BOULOGNE

ET VINCENNES.

Les étapes d'une évolution.

L'aménagement des

anciens abattoirs de

Vaugirard.





N° 19-20 – 6 €  
janvier 1980 – 200 pages  
LE SCHEMA DIRECTEUR  
D'AMENAGEMENT  
ET D'URBANISME  
DE LA VILLE DE PARIS.  
Le diagnostic.  
Les objectifs.  
Les directives d'aménagement et d'urbanisme.



N° 32-33 – 24 €  
juillet 1998 – 196 pages  
QUARTIERS ANCIENS  
APPROCHES NOUVELLES  
Transformations  
et approches urbaines.  
Le quartier Mouffetard.  
Le faubourg Saint-Antoine.  
Études et projets.



N° 21-22 – 9 €  
janvier 1982 – 208 pages  
POLITIQUE NOUVELLE  
DE LA RENOVATION  
URBAINE.  
L'état des opérations  
révisées ou engagées.  
Le bilan des décisions.  
Les perspectives d'avenir.



N° 34-36 – 30 €  
octobre 2003 – 196 pages  
PARIS 2020,  
ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE.



N° 23-24 – 15 €  
janvier 1993 – 352 pages  
Numéro bilingue  
PARIS ROME.  
Protection et mise en  
valeur du patrimoine  
architectural et urbain.



N° 25-26 – 15 €  
octobre 1985 – 216 pages  
LES HALLES  
L'ACHÈVEMENT  
D'UN PROJET.  
Recherche et ambition  
d'un projet d'urbanisme.  
Les aménagements  
réalisés.  
L'achèvement du projet.



N° 29 – 22 €  
septembre 1990 – 200 p.  
L'AMÉNAGEMENT  
DU SECTEUR SEINE RIVE  
GAUCHE.  
État des lieux.  
Tolbiac, Bercy, territoires  
et projets.  
Austerlitz, Tolbiac,  
Massena,