



Les quartiers de la porte de Bagnolet : enjeux et scénarios d'aménagement



Février 2009



Les quartiers de la porte de Bagnole : enjeux et scénarios d'aménagement

Février 2009

SOMMAIRE

Introduction	7
1 – Analyse et diagnostic	9
• La stratification de grandes opérations d'urbanisme.....	11
• Une population dense et jeune, avec une majorité d'employés et d'ouvriers.....	14
• Un cadre urbain marqué par son relief et ses voies rapides	16
• Une vie urbaine présente mais disparate	20
• Un maillage viaire avant tout régional	22
• Des espaces au sol dégradés.....	24
• Transports et Déplacements	26
• Des nuisances et des pollutions importantes	31
• Un pôle économique régional ?	32
2 – Des objectifs d'aménagement porteurs d'un projet partagé	37
• Un secteur en mutation.....	38
• Un conflit d'échelles, des potentialités d'aménagement	38
• Des enjeux régionaux pour l'Est parisien	39
• Une restructuration à poursuivre sur l'est de la Couronne	40
• Une requalification nécessaire de la ville moderne, à Bagnolet	41
• Des objectifs d'aménagement multiples	42
3 – Trois secteurs et des scénarios de projet	44
• Des nouveaux franchissements du Périphérique.....	44
• Une requalification de la porte de Bagnolet en 2 temps	44
• Une recomposition de la Ceinture verte	48
• Le développement de l'îlot scolaire de la rue Le Vau.....	52
4 – Conclusion	53



INTRODUCTION

L'étude sur le réaménagement et le développement du secteur de la porte de Bagnolet relève à la fois du programme de travail de 2008 de l'Apur et d'une demande spécifique de la Région Ile-de-France.

Cette étude s'inscrit dans la continuité d'autres déjà menées sur ce territoire, en particulier l'étude sur l'insertion urbaine du boulevard Périphérique¹, réalisée en 2007 par la Ville de Paris et la Région Ile de France, en concertation avec les communes limitrophes. Ces réflexions et esquisses d'aménagement ont montré la difficulté, l'importance et l'enjeu que revêt l'aménagement de la porte de Bagnolet. Faisant suite à ces débats, la Ville de Paris et la Région Ile-de-France ont proposé d'inscrire au programme de travail de l'Apur une étude sur le réaménagement du quartier de la porte de Bagnolet.

L'élaboration de l'étude a été menée par l'Apur en concertation avec la Direction générale de la coopération territoriale de la Ville de Paris. En accord avec les instances concernées, un Comité de Suivi a rassemblé la Préfecture de Paris, l'Institut d'aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France ainsi que les différentes directions de la Ville de Paris concernées², pour être rapidement étendu à la Mairie de Bagnolet et au Conseil Général du Département du 93. Il s'est réuni par deux fois : en première phase, lors du débat portant sur le diagnostic territorial et les objectifs de l'étude, puis en seconde phase, lors de la présentation des objectifs et des propositions d'aménagement. Les débats sur le futur de ce pôle urbain ont montré l'importance de faire aboutir un projet partagé, dans un cadre de travail intercommunal voire régional.

La Mairie du 20^e arrondissement et la Ville de Bagnolet ont particulièrement montré leur intérêt et leur disponibilité pour des échanges multiples, tout au long de l'étude.

La Mairie de Bagnolet a, par ailleurs, mis en place un « atelier urbain » chargé de réfléchir entre autre à l'avenir de ce secteur, dans le cadre de l'élaboration de son nouveau PLU.

L'étude s'est organisée en deux phases :

- un diagnostic territorial mené sur un périmètre d'étude élargi, permettant de dégager les grands enjeux d'aménagement ;
- la proposition d'un schéma d'objectifs et de trois secteurs d'études, décliné en scénarios plus aboutis sur les trois territoires de projet.



Ci-contre : Le boulevard périphérique et le centre commercial

Page précédente : le secteur de la porte de Bagnolet

.....
1 – Insertion urbaine du boulevard Périphérique, TVK, etc...

.....
2 – Direction de la Politique de la Ville, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements, Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris DASES.



© Apur - Abbron



© Philippe Guignard@air-image.net

1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC

Le territoire d'étude couvre une surface 180 ha autour de l'échangeur de Bagnole. Ici peut être plus que sur les autres échangeurs de Paris, l'association d'éléments positifs à un environnement routier particulièrement négatif fait de la porte de Bagnole un lieu ambivalent et spécifique de la Couronne.

Ce secteur bénéficie d'une image régionale forte, bien identifiée par l'échangeur entre le Périphérique, l'autoroute A3 et les tours Mercuriale. Sur cette porte majeure d'entrée dans Paris se sont greffées différentes polarités bien visibles – commerciales et économiques –, ainsi qu'un pôle d'échange de transports en commun.

Or ce gigantesque nœud autoroutier est aussi un lieu habité, pratiqué pour les différents équipements, commerces et services qui s'y sont installés. Fascinant par son architecture gigantesque, il est avant tout vécu comme un lieu de coupure urbaine. La concentration et le volume des nuisances routières rendent la situation insupportable pour les ensembles d'habitation qui coexistent au quotidien avec les voies rapides.

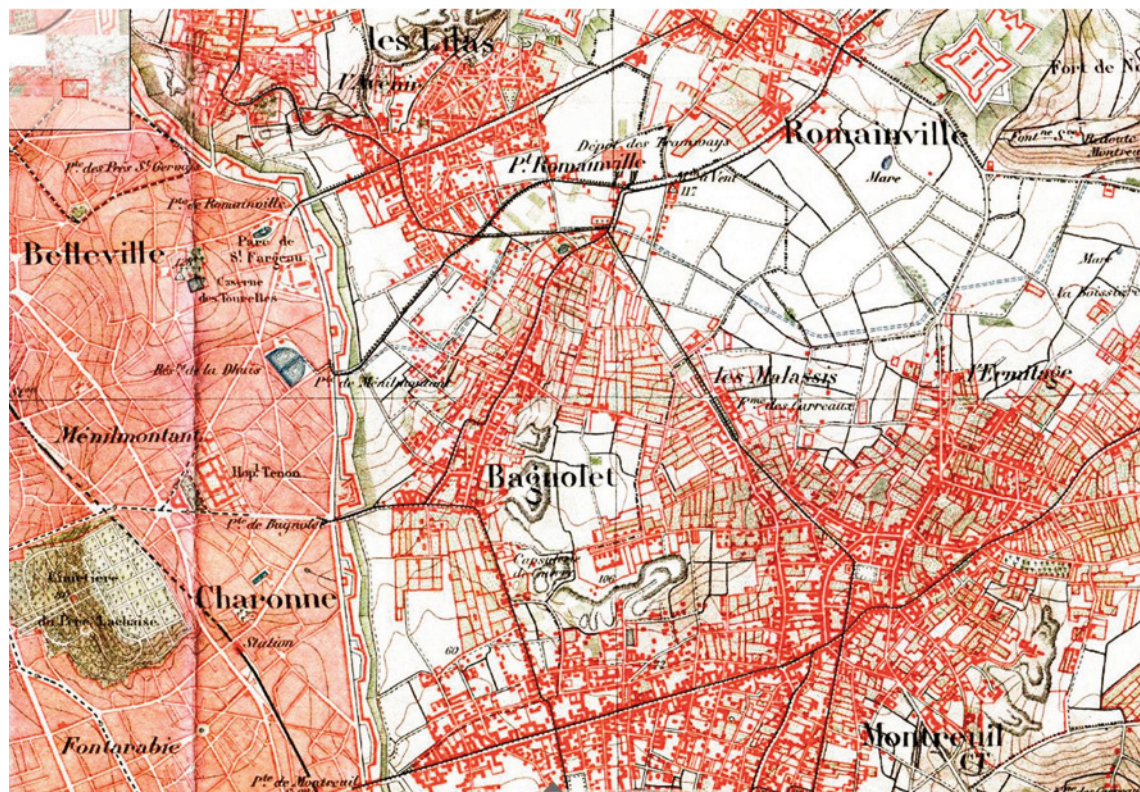
La requalification est donc nécessaire... et possible car l'importance du foncier disponible, sur Paris comme sur Bagnole, multiplie les capacités d'évolution de ce secteur, proche de Roissy et bientôt desservi par le tramway des Maréchaux.

Le diagnostic mené sur un périmètre d'étude élargi souligne par ailleurs la dynamique de renouvellement urbain qui entoure le secteur de la porte de Bagnole, avec de nombreuses opérations menées sur les portes voisines, mais aussi plus en profondeur dans les tissus urbains, et ce, de part et d'autre du Périphérique. Malgré quelques réhabilitations en cours, le quartier de la porte de Bagnole reste relativement en marge de cette mutation engagée sur la Couronne.

Le relatif abandon de ce territoire mis en perspective avec les grands projets en cours sur les villes des Lilas, de Montreuil et de Paris³ nécessite de reposer les enjeux de chaque projet isolé dans une réflexion d'ensemble sur l'Est parisien. Le réaménagement du quartier de la porte de Bagnole passe par de nouvelles synergies, en particulier avec les projets de la porte de Montreuil et du Tramway des Maréchaux.

La question du devenir du quartier de la porte de Bagnole (« simple » requalification ou développement d'envergure ?) revêt dès lors une dimension stratégique pour l'Est parisien et le renouvellement du cœur d'agglomération.

La présence d'un pôle en transports, d'un centre commercial prospère et d'un ensemble de tours de bureaux, conjuguée à une forte densité d'habitants, ont construit ensemble un pôle régional aux nombreux dysfonctionnements. Les objectifs d'aménagement dégagés par l'étude tentent de répondre à cette confrontation brutale, entre l'échelle locale du cadre de vie (habitat, équipements publics...) et l'échelle globale des fonctions métropolitaines.



Carte des environs de Paris en 1877



Le village de Bagnole en 1877 (carte des Chasses) qui s'étend dans le fond de vallée, sur l'axe historique de la rue Sadi Carnot. La coupure avec les avenues de Gaulle et Galliéni qui le prolongent, perdure aujourd'hui. Les terres autour du village accueilleront bien plus tard l'opération Centre Sud, les quartiers de la Noue et Malassis.

La stratification de grandes opérations d'urbanisme

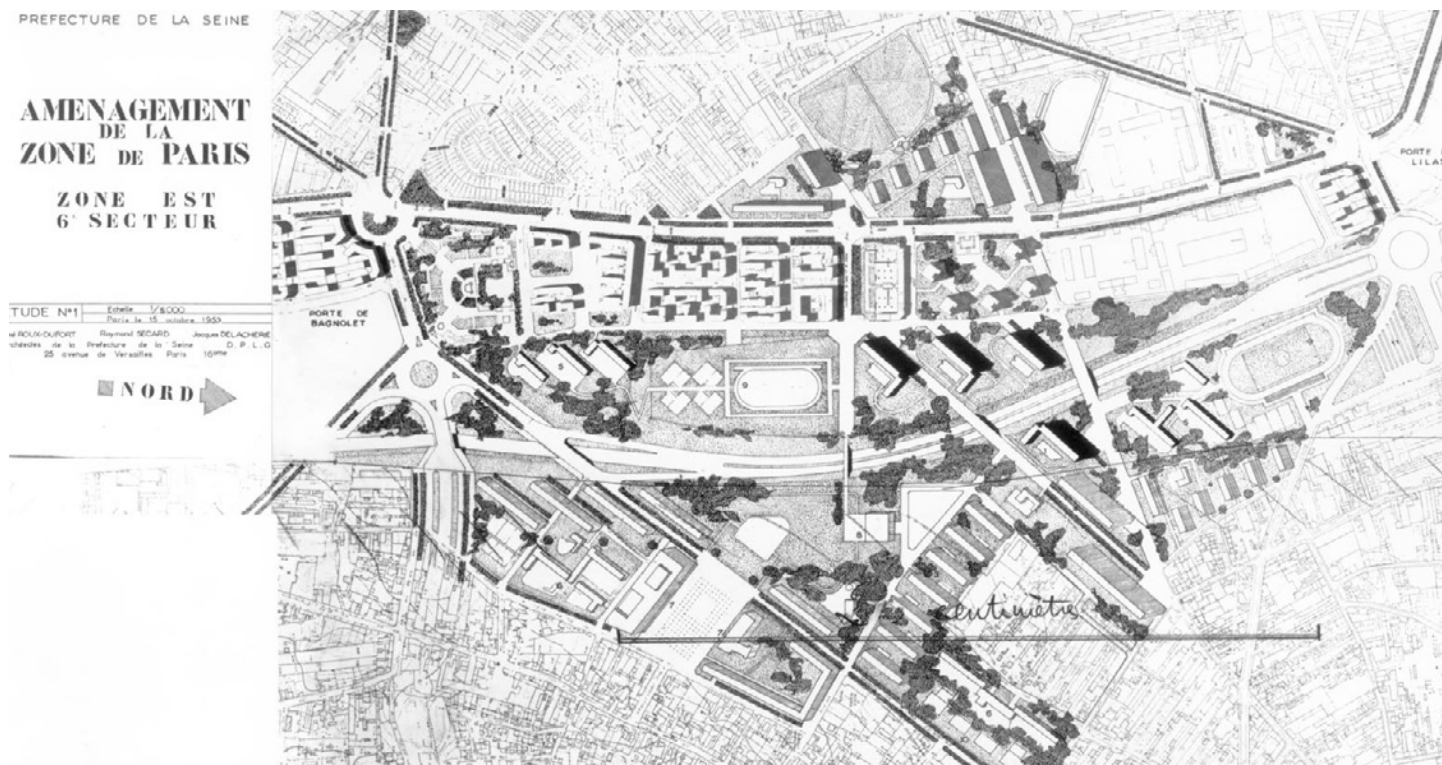
La Porte de Bagnolet est un des lieux forts de la périphérie de Paris marquée par les grandes époques de l'urbanisme d'après guerre. Mais ici, la stratification de la ville n'a pas eu lieu, la succession des architectures et des fonctions s'est faite sans articulation :

- la juxtaposition de grandes emprises monofonctionnelles – stades, écoles, logement sociaux – suite à l'aménagement de la Ceinture verte ;
- la jonction du Périphérique et de l'A3 sur laquelle se concentrent dès 1957 l'art et le savoir-faire des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le noeud de voies rapides compose une figure métropolitaine remarquable, au design efficace et complexe ;
- l'opération du « Quartier Centre Sud » autour de l'échangeur et de l'A3, menée pendant près de vingt ans par l'architecte coordonnateur Serge Lana, comme un manifeste du Mouvement moderne.

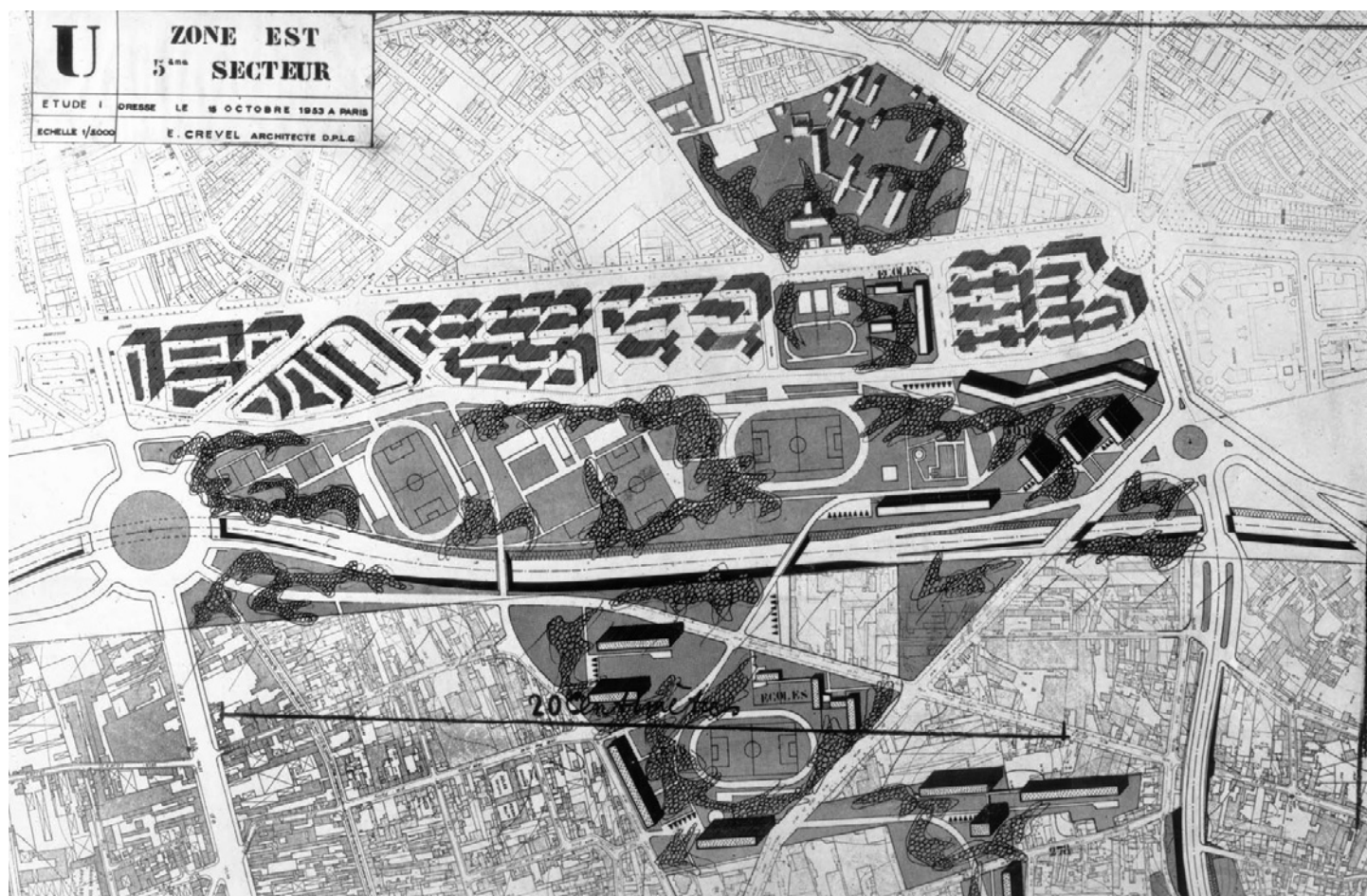
La somme de ces grandes opérations se lit aujourd'hui dans une confrontation brutale de morceaux urbains portant son lot d'utopies, au détriment des habitants et des usagers.



Vue aérienne en 1943 de la Ceinture HBM et du vide de la zone d'arasement qui sera comblé par la réalisation du Périphérique. Celui-ci entraînera la disparition de la patte d'oie reliant Paris, Bagnolet et Montreuil.



© Apur



© Apur

Plans masse du Plan Lafay de 1953 pour l'aménagement de la zone Est (de la porte de Bagnolet à la porte des Lilas), qui montrent la Cité Python-Duvernois, les ensembles de stade et d'écoles (de la porte de Bagnolet à la porte de Montreuil), mais surtout de nombreux franchissements entre Paris et Bagnolet qui seront abandonnés.



© Préfecture de Police

Les grands travaux de génie civil en 1969, qui s'achèvent en 1971 : Périphérique, autoroute A3, échangeur et parking d'intérêt régional de 2 500 places (PIR) qui sera un échec.

Une population dense et jeune, avec une majorité d'employés et d'ouvriers

La superficie du périmètre d'étude de 180 ha pris en compte pour l'analyse du quartier inter-communal de la porte de Bagnole (105 ha) et au sein de la ville de Bagnole (75 ha) comprend 31 400 habitants.

Il est marqué par une forte densité d'habitants, en particulier à Paris, comme dans les îlots HBM (hors stade), où elle dépasse 500 hab/ha⁴, mais également dans les opérations de rénovation urbaine de Bagnole (plateau, la Noue, Malassis...).

La densité cumulée d'habitants et d'employés fait plus particulièrement ressortir le secteur de l'échangeur et les îlots de la couronne parisienne, avec plus de 800 hab. et emploi/ha⁵. Le centre Bel Est se détache comme pôle d'emploi avec plus de 2 500 hab. emploi/ha⁶.

La Couronne de Paris et Bagnole font état d'une structure de la population extrêmement proche, de part et d'autre du Périphérique :

DENSITÉ HUMAINE 1999-2004

Densité cumulée population 1999 et emplois salariés 2004 (CLAP*)

Population et emploi à l'hectare

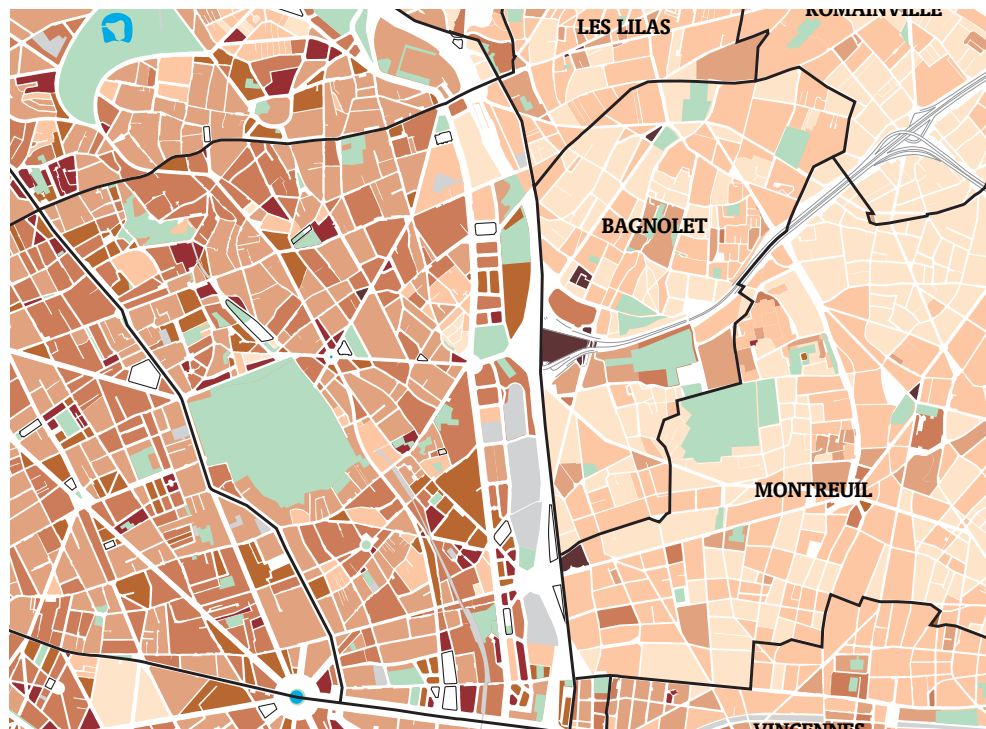
- moins de 200
- de 200 à 500
- de 500 à 800
- de 800 à 1 100
- de 1 100 à 1 400
- de 1 400 à 2 500
- plus de 2 500

Équipements

- espaces verts et sportifs, cimetières...
- SNCF, non renseigné

Source : îlots et équipements Apur
Bâtiments : BD TOPO (R) PAYS Copyright IGN
Recensement de la population 1999 (Insee)
CLAP* 2004 - Traitement Apur

* CLAP (Connaissance localisée de l'appareil productif) est un système d'information de l'Insee alimenté par différentes sources, dont l'objectif premier est de fournir des statistiques localisées, par activité, notamment sur l'emploi.



RÉPARTITION PAR CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES

Dominante chefs d'entreprises, cadres, professions intellectuelles supérieures

- plus de 50 % des actifs
- de 40 à 50 % des actifs

Dominante employés, ouvriers

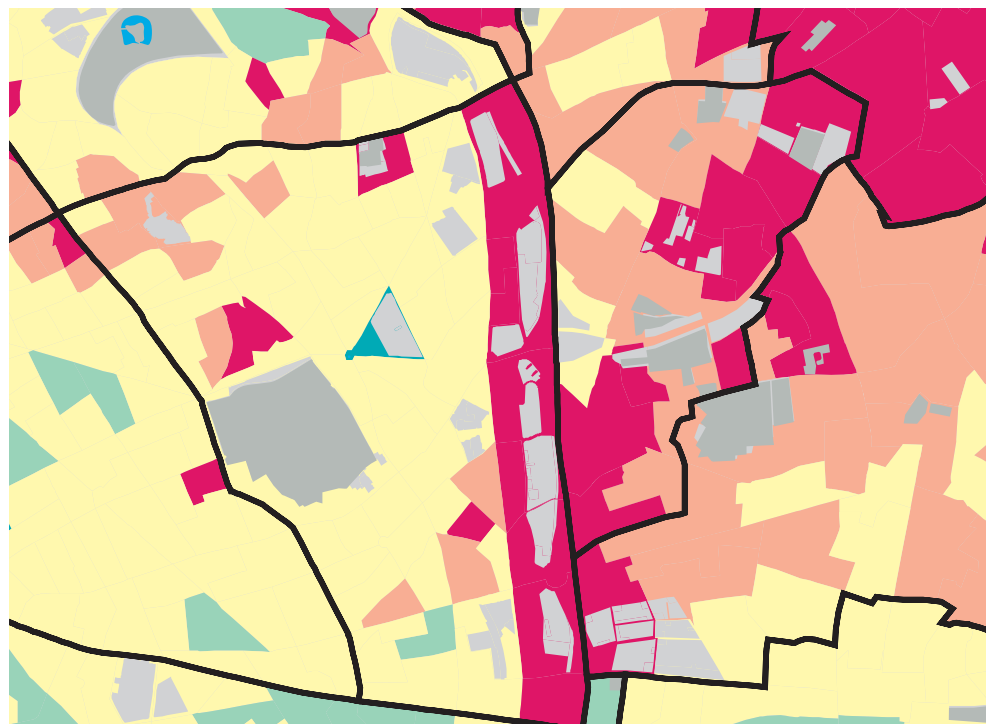
- plus de 50 % des actifs
- de 40 à 50 % des actifs

Occupation mixte

- absence de dominante ou plusieurs dominantes simultanées

Les IRIS de moins de 20 habitants ainsi que les principaux équipements apparaissent en gris.

Source : Recensement général de la population 1999 - Insee

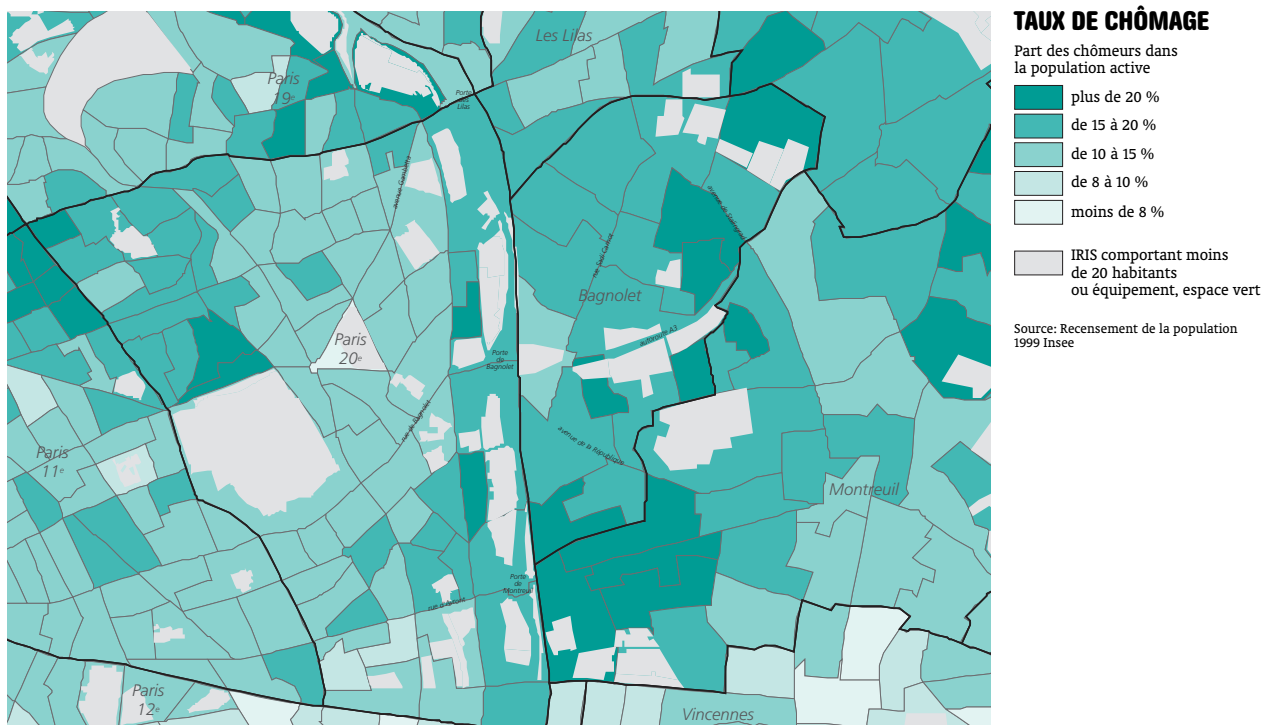
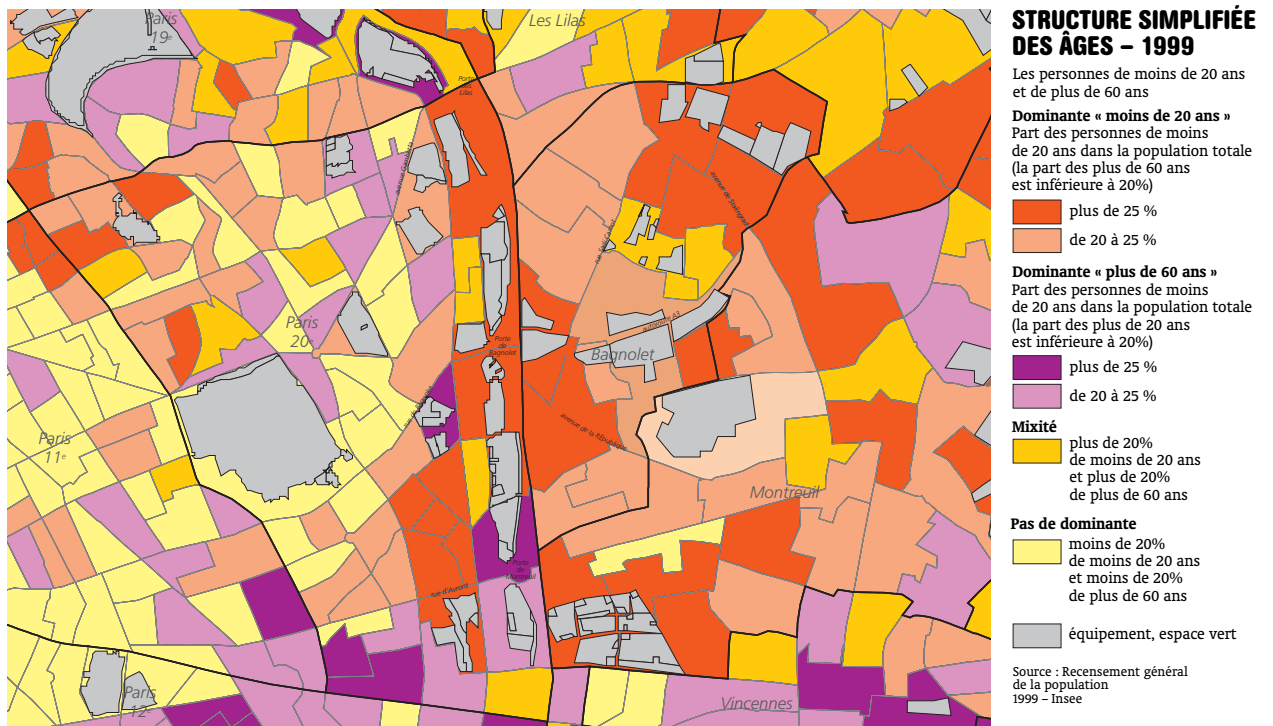


4, 7, 8, 9 - Source Insee

5, 6 - Sources Insee 1999 et CLAP 2004

- une forte majorité d'employés et d'ouvriers avec plus de 7 employés-ouvriers pour 1 cadre⁷ ;
- une population jeune, avec une forte dominante (à plus de 25 %) de moins de 20 ans⁸ ;
- un taux de chômage important, dépassant 15 % de la population active⁹.

La caractéristique d'une population jeune, mais aussi d'une part importante d'employés autour de l'échangeur, induit une forte demande potentielle en mobilité et en équipements dans ce secteur, qu'il s'agit de mettre en perspective avec les projets de tramway des Maréchaux ou de médiathèque. La population à la fois dense et jeune, avec un fort taux de chômage, habite aujourd'hui des secteurs isolés par les voies rapides, mal desservis par les transports en commun.



Un cadre urbain marqué par son relief et ses voies rapides

Un « grand paysage » remarquable

Le relief très marqué de plateaux et de vallées dégage des grandes perspectives sur les « grands vides » des voies rapides. L'arrivée de l'A3 ou le parcours du Périphérique ménagent des échappées visuelles remarquables que viennent ponctuer les ensembles de tours et de coteaux paysagers.

Le paysage de grande échelle est particulièrement remarquable. Dans un jeu avec le réseau de voies rapides, autoroutes et topographie se répondent l'un l'autre : repères régionaux (tours Mercuriale, tours de logement à Bagnole, Cité Python-Duvernois), grands talus boisés longeant les infrastructures, vues cinématiques depuis le Périphérique et l'A3.

L'échelle locale est moins perceptible. L'unité territoriale de Bagnole « pâtit » de la topographie et de ces mêmes infrastructures : quelques continuités spatiales demeurent, le long de la vallée (Galliéni – Sadi-Carnot) ou du thalweg du parc du Coteau...






La trame végétale est assez dense, en particulier dans le 20^e arrondissement : du fait des grands talus associés aux infrastructures, de la topographie, de la présence du parc départemental du Coteau et du cimetière du Père Lachaise, mais aussi des espaces libres des grands ensembles et de la « ceinture verte ».

Un secteur complètement minéral se détache autour de l'échangeur...









Le relief et les immeubles de grande hauteur confèrent une forte identité au grand territoire, mais tend à effacer les caractéristiques locales. Le quartier de la Bagnole reste morcelé entre les voies rapides, sans continuités visuelles ni spatiales.

LES PAYSAGES

Formes structurantes

-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  terrains de sport
-  murs végétalisés
-  espaces et talus des grandes infrastructures
-  jardins privés



Des plantations d'alignement surtout nombreuses à Paris

Les plantations d'alignement et les arbres à haute tige, très présents dans le 20^e arrondissement, restent plus sporadiques sur Bagnolet.

A Bagnolet, ce manque de plantations donne une opportunité de structurer et d'organiser le territoire : souligner la topographie, donner une lisibilité aux grands axes et aux espaces publics.

A Paris, le long des talus des infrastructures routières, ce capital végétal invite à réorganiser et intensifier les continuités écologiques dans une scénographie du grand paysage, et de les rendre accessibles et/ou visibles pour les habitants.

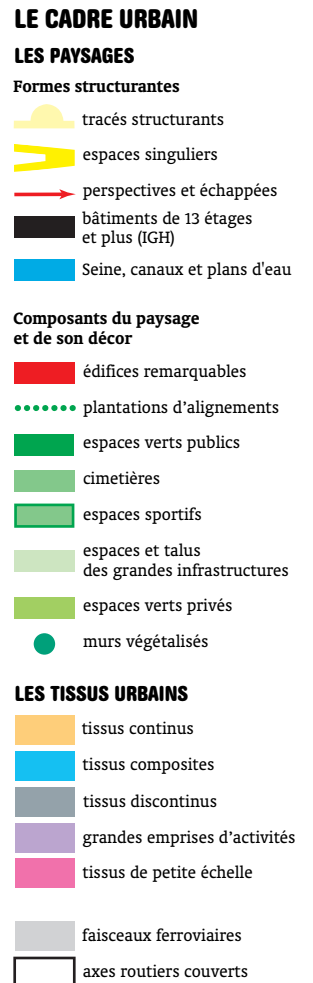
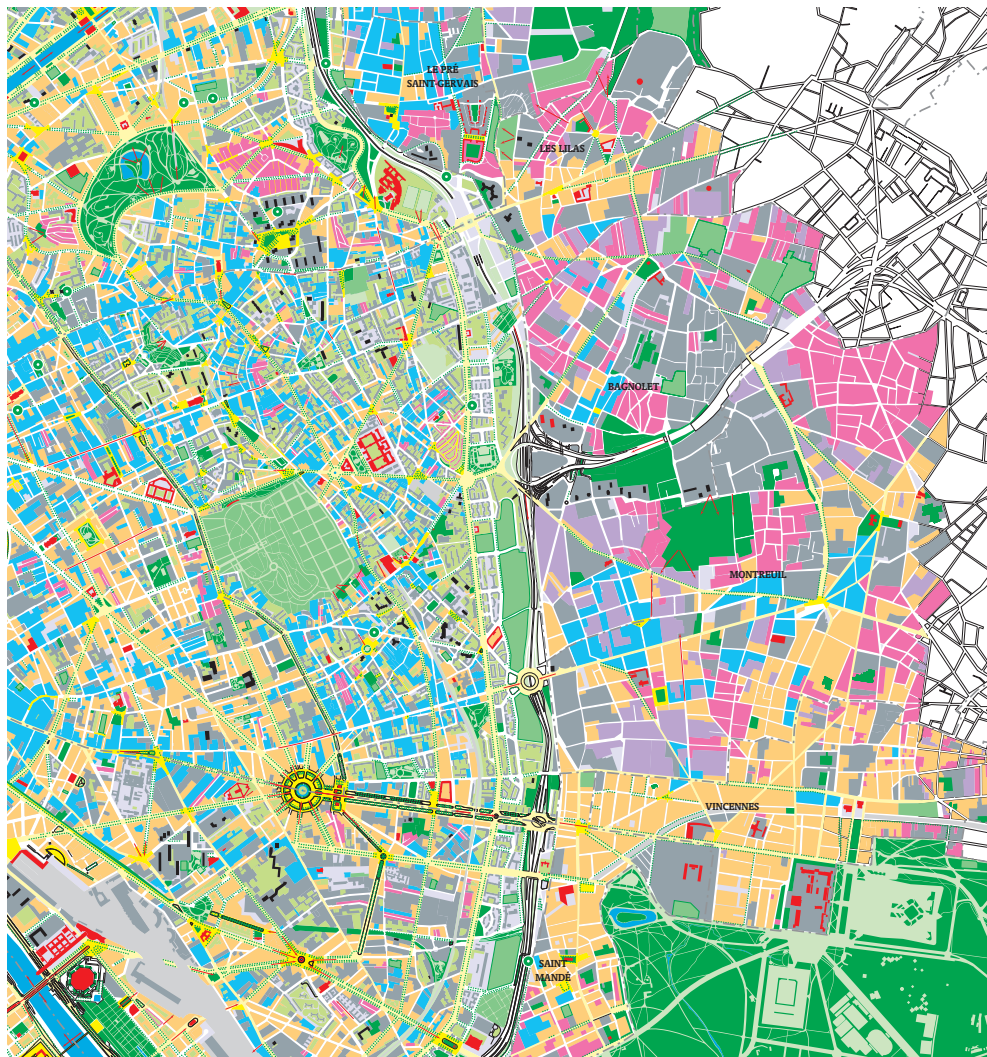
Des tissus urbains très divers

Le tissu urbain dans cette partie du 20^e arrondissement, comprend des ensembles bâtis bien spécifiques : les anciens logements ouvriers de la Campagne à Paris, la ceinture HBM ou les opérations de rénovation urbaine (Saint-Blaise, Cité Python-Duvernois).

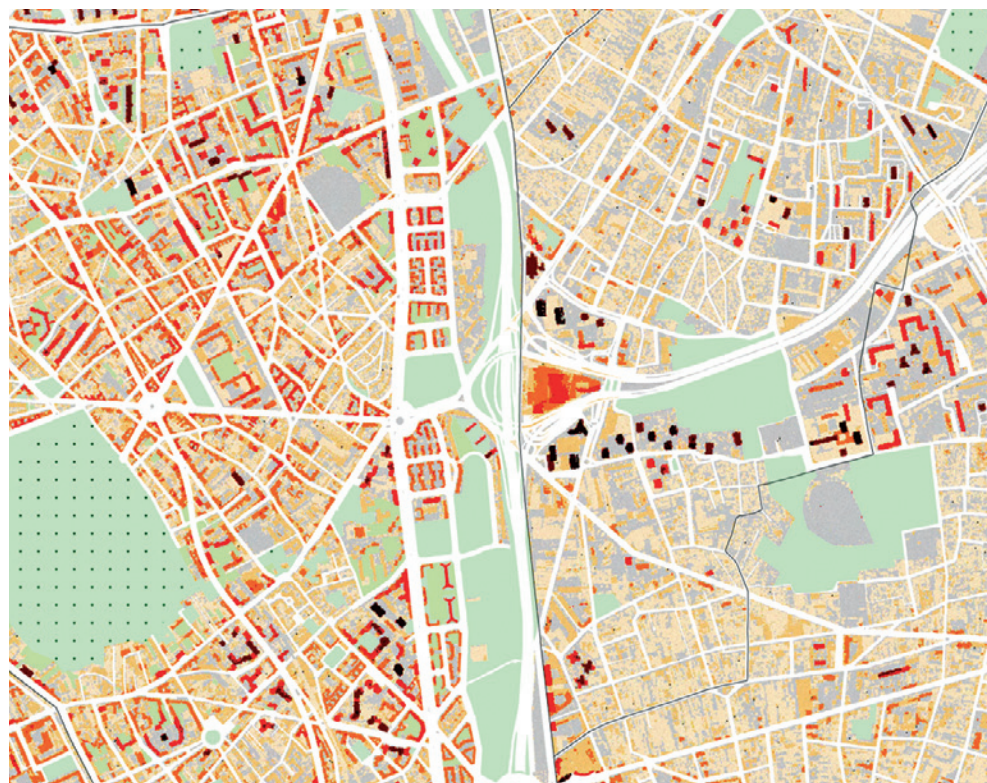
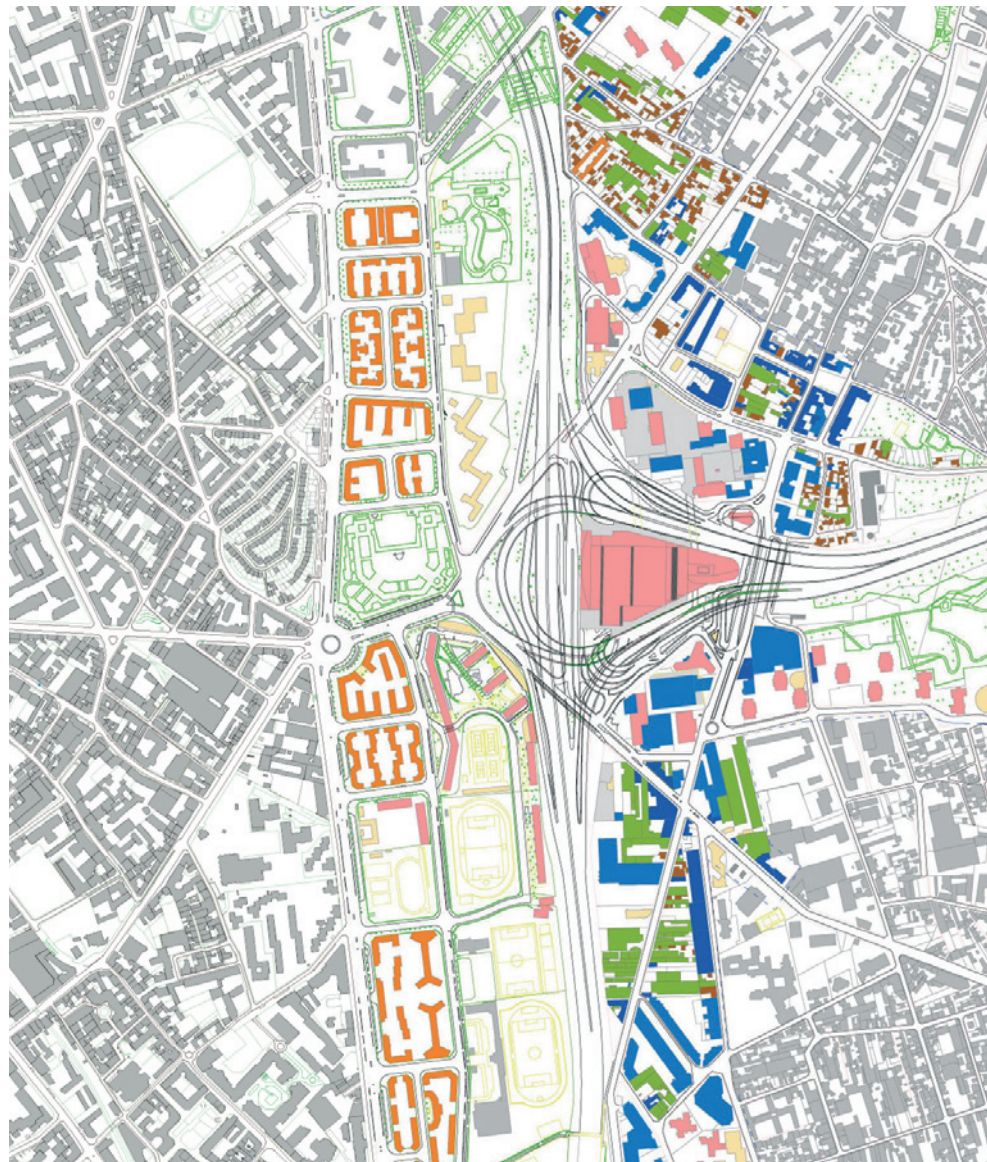
Porte de Bagnolet, les îlots de logement forment des insularités dans cette longue séquence de la ceinture verte entre la porte des Lilas et la porte de Montreuil, composée de stades, écoles et espaces verts, dont le square Séverine mal intégré à la vie locale.

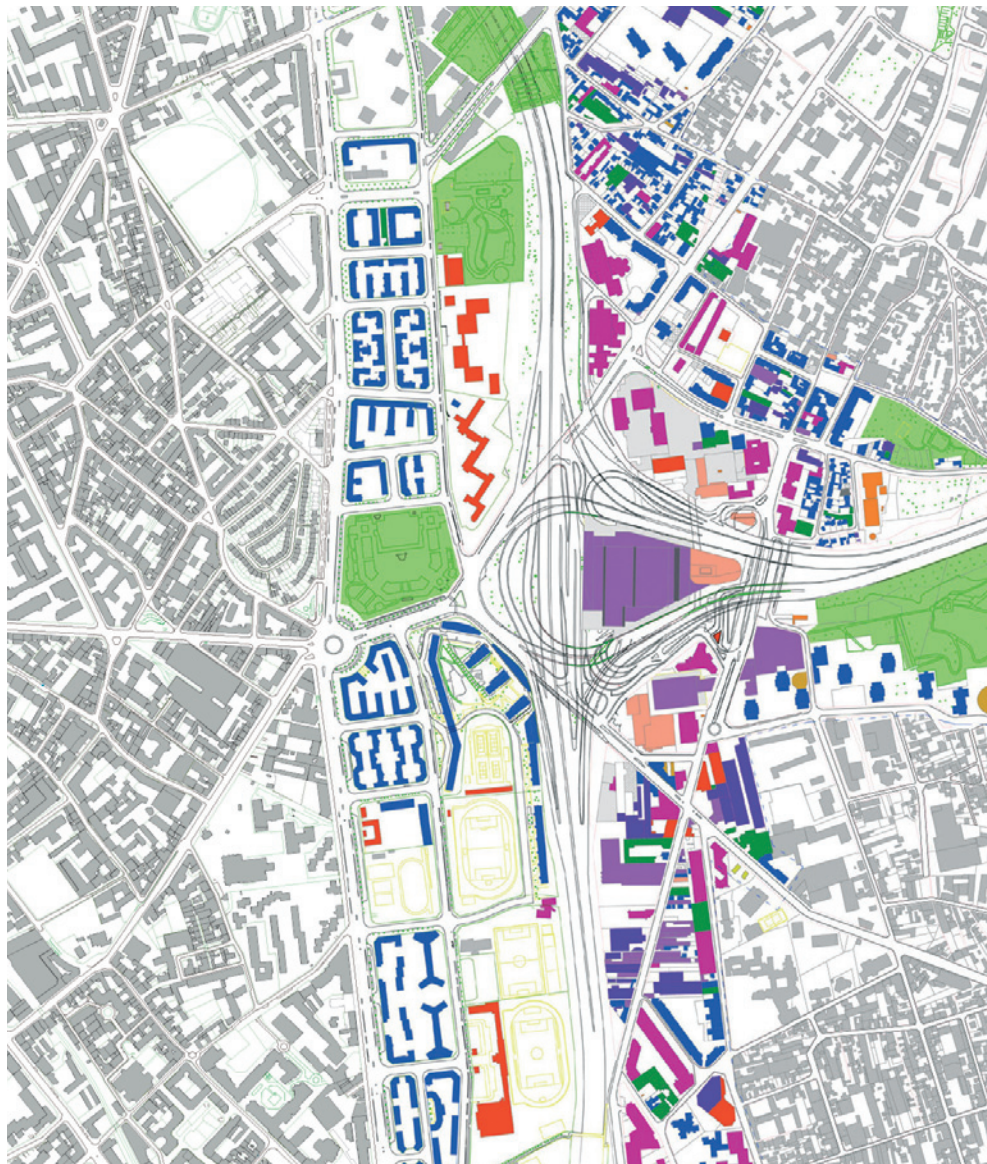
Le territoire de Bagnolet est beaucoup plus hétérogène :

- une confrontation forte entre le tissu bas d'habitat individuel et d'activités artisanales, d'une part, et les grandes opérations de rénovation urbaine des années soixante-dix d'autre part ;
- un tissu d'activités artisanales en pleine mutation, notamment le long du Périphérique, entre la porte de Montreuil et la porte de Bagnolet ;
- une opération de tours de bureaux, de centres commerciaux et d'espaces sur dalle restée inachevée avec des dysfonctionnements importants, des espaces libres mal reliés au reste de la ville.

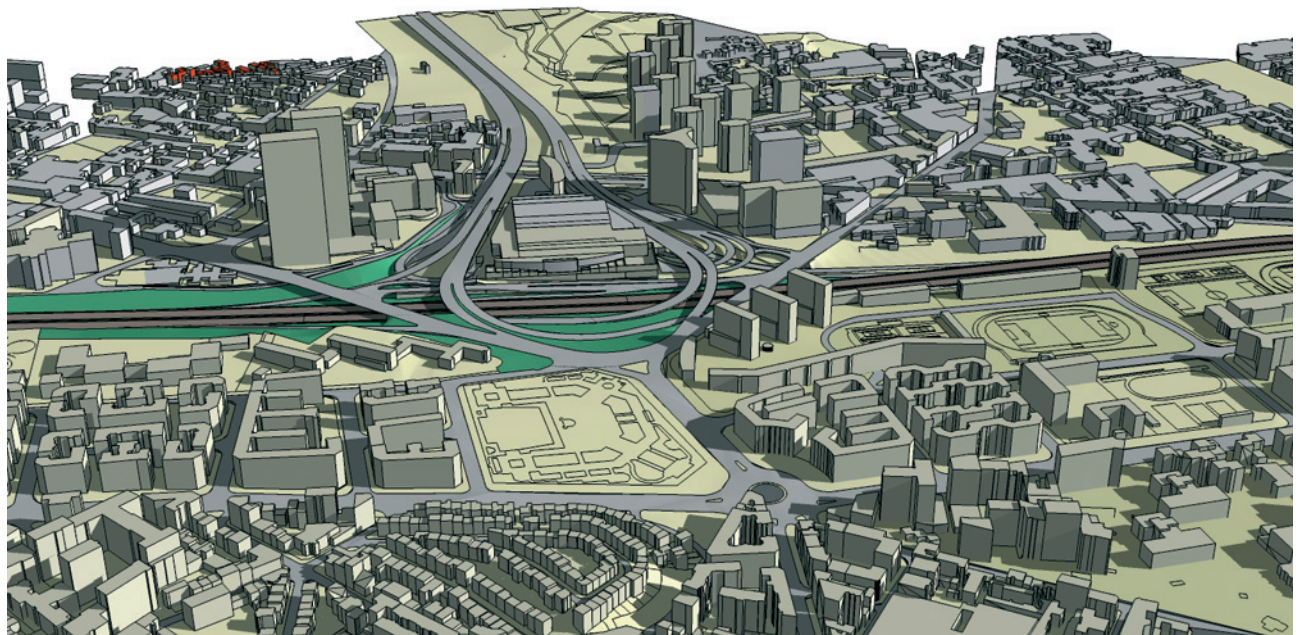


Données Sdrif et Cadre urbain pour la banlieue





VUE PERSPECTIVE DE L'ÉTAT ACTUEL



Une vie urbaine présente mais disparate

A Paris, le triangle entre la porte de Montreuil, la place Gambetta et la porte des Lilas concentre l'essentiel de la vie urbaine et de l'animation commerciale, sans beaucoup d'animation à l'intérieur :

- des centralités fortes autour de la place Gambetta, l'avenue Gambetta et la rue Belgrand ;
- une centralité locale autour de la place de la porte de Bagnolet mais un tissu commercial local en difficulté sur les Maréchaux, dans la Cité Python Duvernois et le tissu HBM ;

Le réseau d'équipement local est assez dense : associatif, petite enfance, social... Il manque des équipements plus qualitatifs : équipement culturel, espaces couverts pour les jeunes (sportifs, polyvalents) ainsi qu'une piscine, et explique l'attractivité de la Médiathèque de Bagnolet pour les Parisiens.

Il n'y a pas de grands équipements dans le secteur, hormis le collège réputé difficile et les stades. Ce manque rencontre le projet de Médiathèque de l'Est parisien.

Le centre ville historique de Bagnolet a été mis à mal par le succès du centre Bel Est. Construit

LES CENTRALITÉS

Les centralités

- locales
- mixtes
- globales

Les équipements

- locaux
- globaux
- mairies

Les animations

- temporaires
- marchés

Les commerces

- sur rue
- emprises commerciales

grands magasins

- de 5 000 à 10 000 m²
- de 10 000 m² à 50 000 m²

grandes surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)

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

Les déplacements

- stations de métro et terminus de ligne
- stations de RER
- gares SNCF

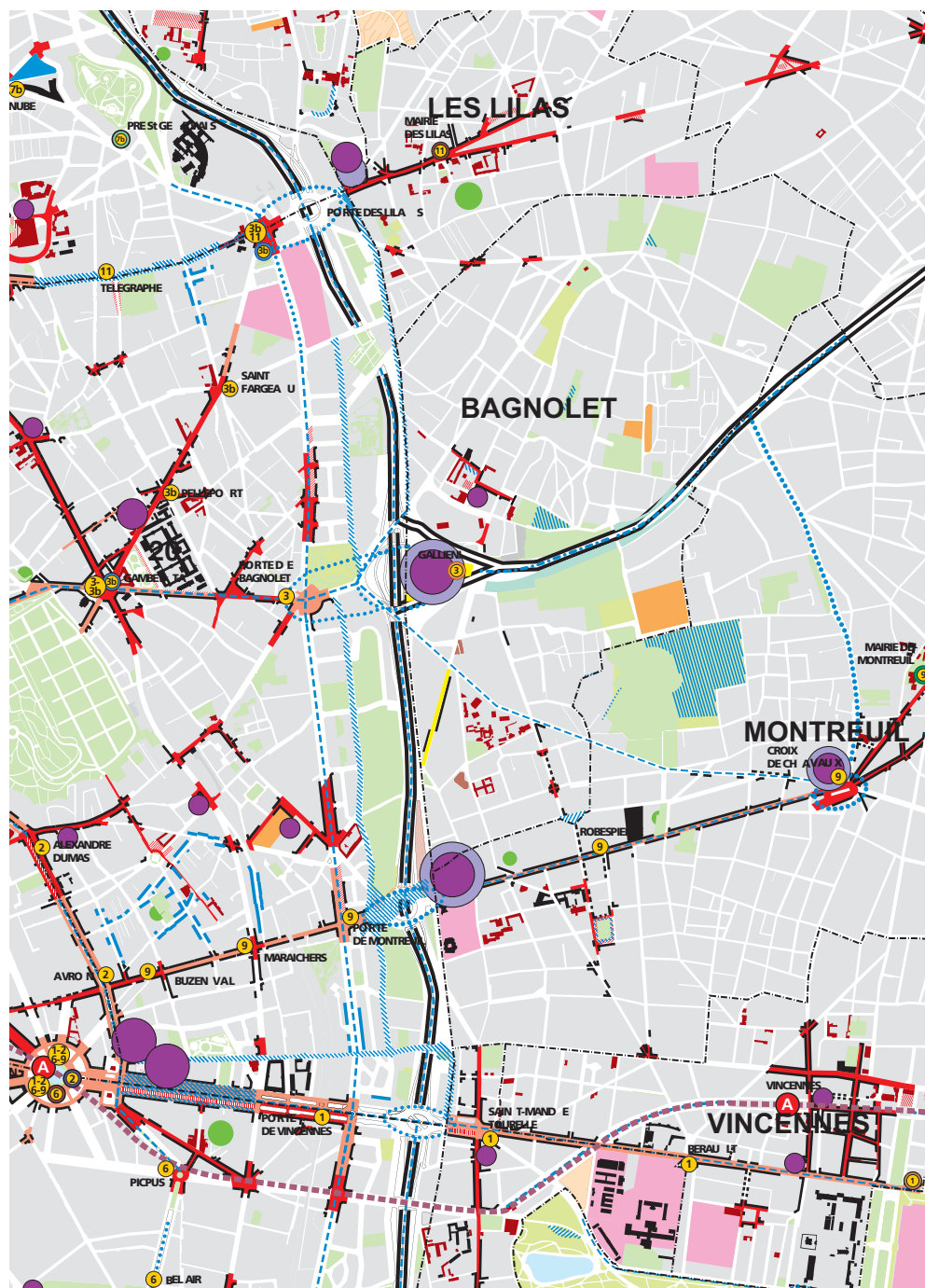
Les difficultés de franchissement

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

Les lieux fermés

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

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

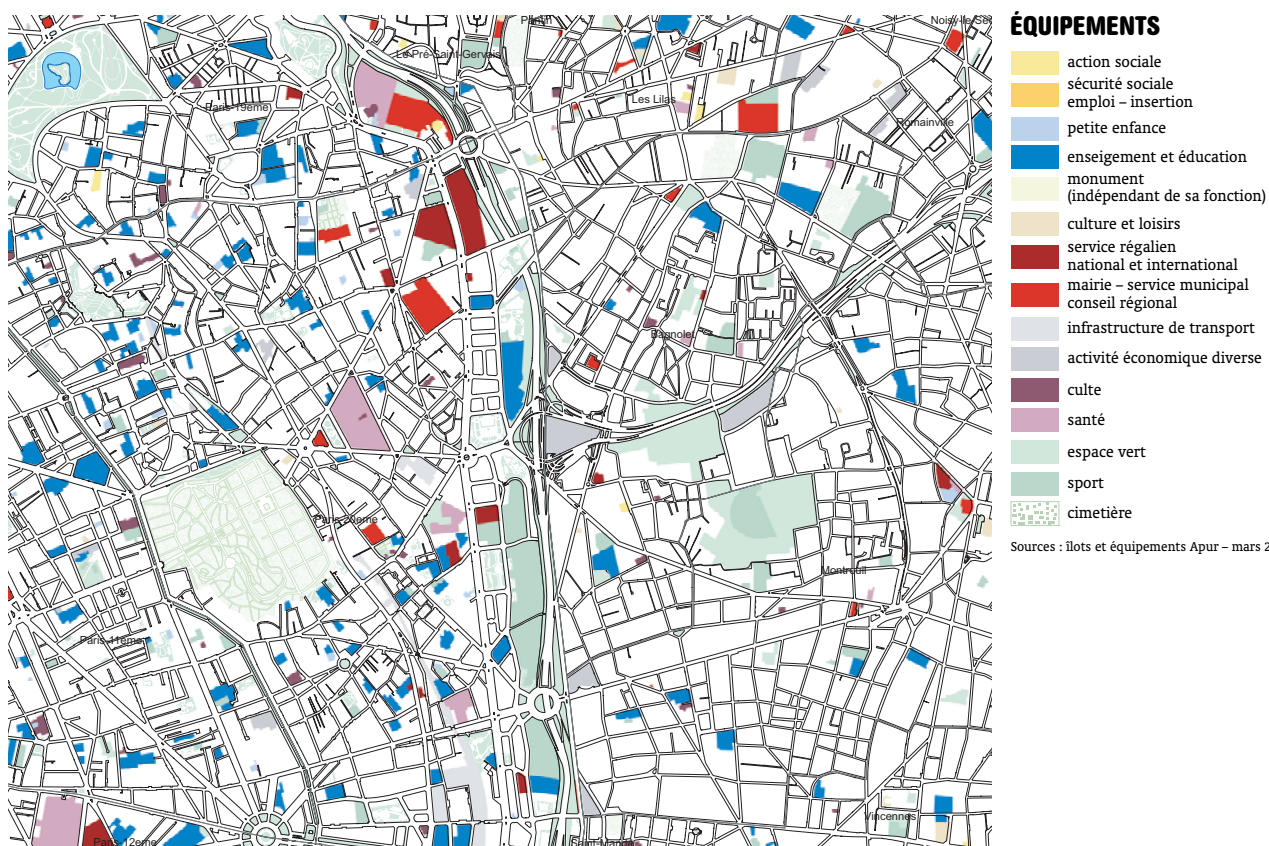


en 1992, ce Centre est un pôle commercial régional d'une surface de 40 400 m², au sein duquel le supermarché Auchan occupe à lui-seul 15 000 m². L'activité commerciale, comprenant le supermarché Auchan et plus de 70 boutiques, principalement dans le domaine de l'équipement de la personne et des services aux particuliers, représente un total de 1 250 emplois. D'après les données de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-Saint-Denis pour l'année 2005, aucune vacance n'était enregistrée dans le Centre.

Ces deux « centres villes » fonctionnent de manière isolée malgré leur localisation sur un même axe historique. Le centre Bel Est fonctionne en complète autarcie, dans un espace introverti.

L'offre standardisée du centre Bel Est, et son enclavement au sein de l'échangeur, ne permet pas de créer de réelles retombées pour l'identité ou l'animation locale.

Les habitants déclarent ne pas ressentir d'identité communale, de ne pas réellement avoir de centre ville¹⁰. L'essentiel de l'activité sociale et commerciale reste absorbé par le centre commercial Bel Est et par l'activité des Puces de Montreuil.



La cité Duvernois

10 - « tranche de ville » ref

Un maillage viaire avant tout régional

La structure urbaine est d'abord marquée par la prégnance de la topographie et du réseau autoroutier. Si le réseau viaire est relativement bien maillé dans le 20^e arrondissement, il l'est moins à Bagnolet et Montreuil, où le réseau secondaire est presque inexistant.

Le réseau parisien est bien hiérarchisé (avec un réseau principal PDU et des voies structurantes), mais sans grande pénétrantes dans Paris (rue de Bagnolet, rue de Belgrand).

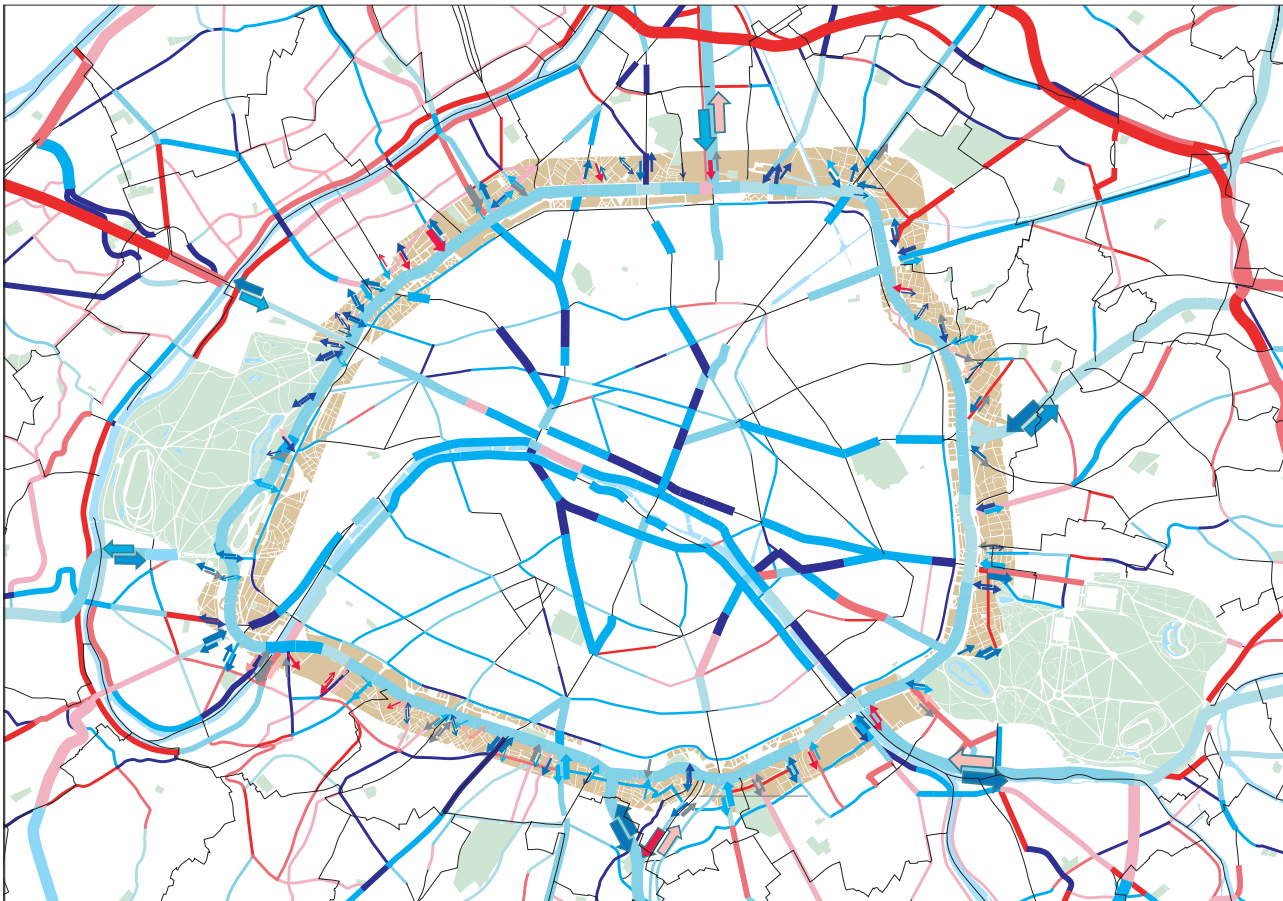
La trame de Bagnolet s'organise autour de l'axe historique de la rue Sadi-Carnot et des avenues Gambetta et République, qui relie la porte de Bagnolet aux Lilas et à Montreuil. Le réseau de voies secondaires, moins lisible du fait du relief et du tissu de faubourg, a été malmené par l'arrivée du Périphérique et de l'A3.

La trame viaire est surtout d'échelle régionale : les voies rapides ont interrompu les quelques liaisons interquartiers de Bagnolet (nord sud) et les voies intercommunales avec Paris.

Les franchissements du Périphérique restent limités aux avenues Ibsen et Cartellier sur 500 mètres autour de la porte de Bagnolet :

La voie directe entre Paris et Bagnolet qui formait le milieu de la patte d'oie a été coupée par la réalisation de l'échangeur ; d'autres liaisons intercommunales n'ont pas été aménagées.

Le nœud de l'échangeur (infrastructure de très grande échelle conçue pour l'automobile) forme une entaille dans le territoire, qui reste longue et difficile à traverser pour les piétons et les cyclistes.



L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER JOURNALIER MOYEN EN COEUR D'AGGLOMÉRATION ET AUX PORTES DE PARIS

Cordon parisien – Nombre de véhicules / jour en 2001

Sur voirie ordinaire

- - de 5 000
- de 5 000 à 15 000
- de 15 000 à 25 000
- plus de 25 000

Autoroute ou Voie Rapide

- de 50 000 à 75 000
- de 75 000 à 130 000

Évolution 1992-2001

- plus de 30%
- de 15 à 30%
- de 5 à 15%
- de 5 à -5%
- de -5 à -15%
- de -15 à -30%
- moins de 30%

Sources : Enquêtes DREIF, 1992-2001

Ile-de-France

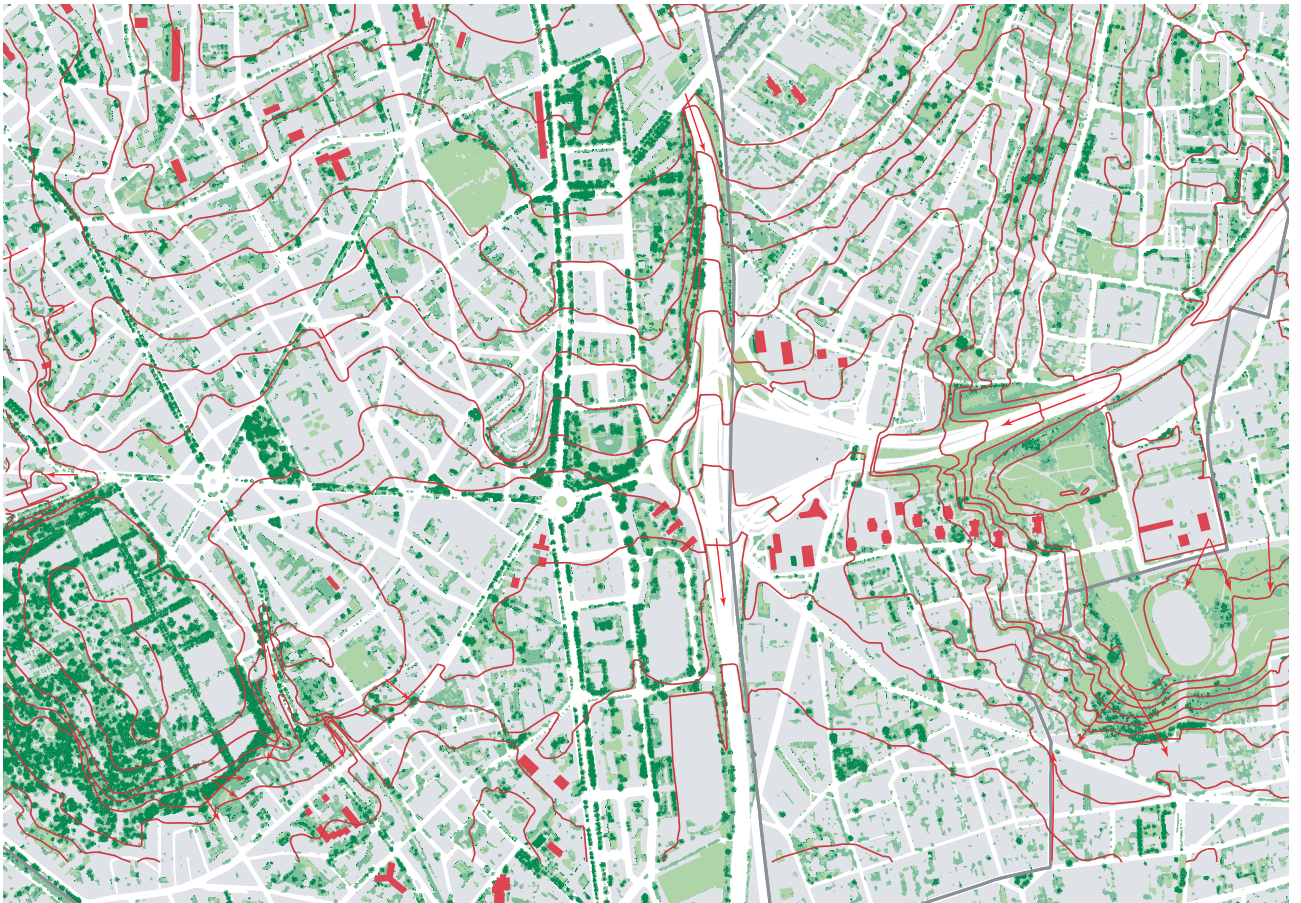
Évolution des trafics routiers journaliers moyens 1998-2002

- plus de 15%
- de 5 à 15%
- de 1 à 5%
- de -1 à 1%
- de -1 à -5%
- de -5 à -15%
- plus de -15%






Sources : IAURIF, DREIF – octobre 2005



Avenue Ibsen, liaison entre Paris et Bagnolet



HAUTEUR DE LA VÉGÉTATION

-  moins de 1 mètre
-  de 1 mètre à 10 mètres
-  plus de 10 mètres
-  courbes de niveau
-  îlots

Sources : îlots : Apur 2006
Hauteur végétation : MNE, MNT
infrarouge - 2005 - InterAtlas

Des espaces au sol dégradés

Sur la Couronne de Paris, des requalifications d'espaces publics sont en cours (rue Le Vau), mais des manques importants subsistent rue Louis Lumière, autour des îlots des immeubles HBM. Ces quartiers n'ont pas d'espaces identitaires, de lieux bien aménagés fonctionnant comme espace de sociabilité. Le réseau des espaces publics du 20^e arrondissement est surtout bien structuré à l'ouest des Maréchaux.

Les espaces extérieurs de la Cité Python-Duvernois fonctionnent particulièrement mal malgré leur fort potentiel ; leur reconfiguration est à l'étude (requalification du jardin, résidentialisation des pieds d'immeubles, suppression des rues de service...) dans le cadre du projet de territoire mené par la Ville de Paris.

L'arrivée de Tramway engage le réaménagement du boulevard des Maréchaux en un axe plus convivial pour les piétons et les cyclistes.

Le manque d'entretien de la voie latérale rue Pierre-Soulier, malgré la qualité des vues sur les talus du bd Périphérique crée un environnement qui reste difficile.

A Bagnolet, les opérations de rénovation urbaine ont laissé des espaces au sol inachevés, mal reliés à l'espace public, souvent aménagés en zones de services (parking, trémies, arrières techniques...). Un travail de fond reste à mener sur la qualité et l'identité de l'espace public, autour des trois thématiques suivantes :

Requalification des espaces existants

La Ville de Bagnolet a engagé des projets de requalification des espaces publics du centre



Rue Henri-Duvernois



Liaison du centre de Bagnolet vers le centre commercial

ville en zone 30, et notamment de la rue Sadi-Carnot ; celle de la place de la mairie est en cours, tandis que la voie départementale de la rue Lahaye a été réaménagée (voie bus, pistes cyclables).

Ailleurs, le réseau d'espace public est peu lisible et sans beaucoup d'unité de traitement le long des grands axes intercommunaux (avenues Gambetta, République, Gallieni-de Gaulle) : jardinières, trottoirs d'1,50 m, variations fortes de gabarits, ruptures d'alignement, nombreuses trémies et zones de services, discontinuités des plantations, rupture de l'axialité de l'av. de Gaulle du fait de la gare de bus RATP...

Liaisons piétonnes Paris Bagnole

Les principales liaisons (piétonnes) entre Paris et Bagnole le long des rues Champeaux et Jean-Jaurès doivent être complètement reconfigurées, en prenant en compte la nécessaire intégration du centre Bel Est au tissu urbain.

L'itinéraire piéton à travers le parc Jean-Moulin est fondamental car il relie le pôle Gallieni et le quartier de la Noue, très isolé malgré sa forte densité. En identifiant comme terrain mutable la Serap, le PLU permet d'envisager une reconfiguration de l'entrée du parc Départemental Jean Moulin, à hauteur de son débouché sur l'avenue de Gaulle.

Espaces au sol et dalles dans les parties urbanisées dans les années soixante, 70

Les nombreux espaces au sol résiduels entourant les îlots modernes nécessitent des études pour réparer la ville des années soixante-dix et travailler sur la transition avec le centre ancien de Bagnole : insertion et reconfiguration des espaces publics de la dalle des Mercuriales, de l'îlot Novotel, des ensembles de logement du Centre Sud...



Bretelle d'accès des parkings du centre commercial



Voie de desserte du centre commercial

Transports et Déplacements

Une fonction d'échangeur autoroutier saturée

L'échangeur de Bagnolet forme un véritable pôle routier avec plus de 300 000 véh/jour.

Ce trafic vient charger le réseau de surface, en particulier les avenues Ibsen, Cartellier et Porte de Bagnolet (avec entre 3300 et 3800 véh/h à l'heure de pointe du matin). Ces axes sont complètement saturés et accueillent des charges comparables au trafic du Périphérique. Sont également saturées les bretelles de sortie de l'A3, en particulier la bretelle d'échange A3-BPI. Les problèmes de stockage de véhicule sont surtout localisés sur les avenues Ibsen et Cartellier, aux sorties et entrées des bretelles de l'A3.

Ce trafic important est géré sous la forme d'un immense giratoire, ce qui constitue la particularité de la porte de Bagnolet : l'ensemble des voiries autour de l'échangeur sont à sens unique.

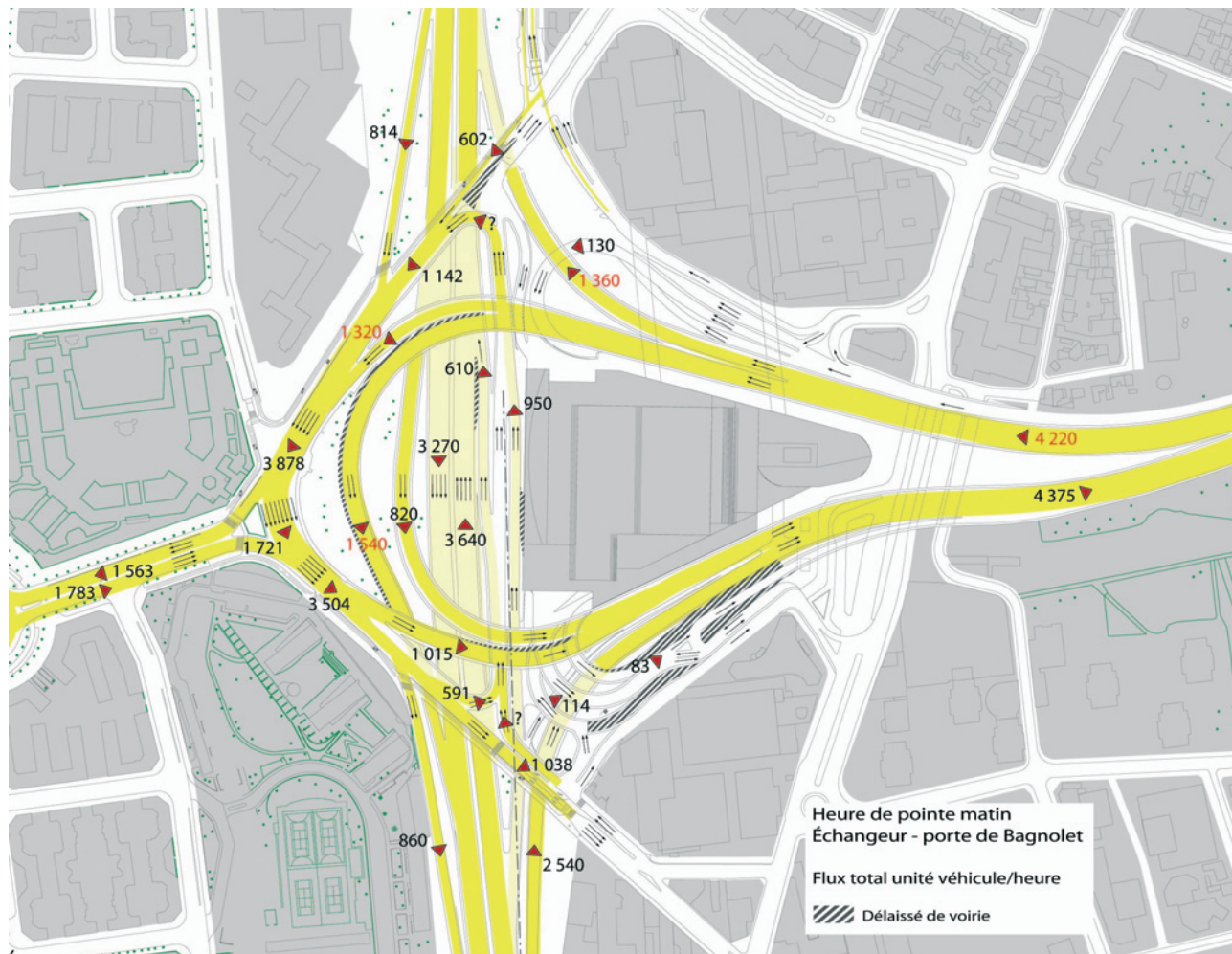
Cet aspect est important pour les propositions de réaménagement éventuelles. Le passage à double sens des avenues Ibsen et Cartellier, dans une configuration de porte plus traditionnelle reste complexe : répercussions sur la gestion des carrefours et sur le gabarit des voiries, qui optimisent dans leur forme actuelle les stockages des mouvements tournants.

L'évolution de la circulation dans le cœur d'agglomération entre 1998 et 2002 montre une stagnation voire une légère baisse du trafic empruntant l'A3, l'échangeur et le Périphérique, qui s'explique par la congestion de ces axes¹¹. Mais la saturation du réseau de voies rapides entraîne une augmentation des flux sur le réseau de surface, notamment avenue Ibsen.

La fonction d'échangeur et son efficacité valorisent économiquement le site dans un effet vitrine, mais les répercussions sont surtout effectives sur le centre commercial, directement connecté à l'A3 et au Périphérique. Elles le sont dans une très moindre mesure pour l'emploi, l'essentiel des employés des Mercuriales arrivant en transports en commun.

La fonction routière vampirise et domine les espaces publics, au détriment du confort et de la qualité des déplacements des autres usagers.

COMPTAGE DU TRAFFIC AUTOROUTIER



Une offre en stationnement suffisante

L'équilibre entre l'offre et la demande¹² montre un déficit très relatif coté Paris autour des secteurs HBM et de la cité Python-Duvernois, grâce à l'importance de l'offre sur voirie. Le passage en stationnement résidentiel payant (voies intérieures de la cité Python-Duvernois), a permis une régulation en faveur des habitants.

Le secteur de l'échangeur concentre un grand nombre de parkings en infrastructure : 6 099 places réparties sur 7 ouvrages à Bagnolet¹³, avec un taux d'occupation moyen de 50 % sur un jour ouvrable en semaine (jour favorable au parking du centre Bel Est).

Si le stationnement sur voirie en centre ville n'est pas saturé, la situation est plus difficile sur le pourtour de la commune où le stationnement est gratuit. Le stationnement illicite le long des grands axes reste conflictuel avec les déplacements piétons.

Les problèmes de stationnement autour de la porte de Bagnolet sont en réalité surtout liés à la présence de la gare routière Eurolines et aux nombreux autocars stationnant à proximité.

Une desserte en TC déséquilibrée de part et d'autre du Périphérique

Les quartiers parisiens, densément peuplés, sont relativement bien desservis, avec la mise en place de la ligne Traverse au niveau local. La cité Fougères reste en attente d'une desserte de ce type.

Le territoire de Bagnolet reste mal desservi par les transports en commun, les lignes de surface assurent la desserte de quartiers résidentiels aussi denses que les îlots parisiens voisins¹⁴ (quartier de la Noue, des Malassis, du Centre Sud ou du centre ville). Or les lignes Mobilien « nord-sud » ne permettent pas de rabattement « est-ouest » vers le pôle en transport Gallieni.

Ce déficit de desserte est accentué par la limite de la carte Orange 2 zones qui s'arrête au métro Gallieni et oblige à l'achat de ticket 3 zones pour le bus.

La Ville a engagé des études de faisabilité pour la construction d'un téléphérique reliant le haut de Bagnolet au pôle Gallieni, une alternative à court terme pour combler la desserte lacunaire du quartier de la Noue. A plus long terme se pose la question du prolongement (difficile) de la ligne 3 pont de Levallois – Gallieni, afin de relier Montreuil et idéalement, une rocade régionale type ArcExpres.

11 – Évolution des trafics routiers journaliers entre 1998 et 2002, IAURIF DREIF

12 – Étude AMV et stationnement aux portes, Apur, 2007

13 – Diagnostic - Etude des déplacements sur le territoire de la commune de Bagnolet, Ville de Bagnolet, ISIS, 2003




14 – plus de 200 hab/ha







Le boulevard périphérique





DESERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DE LA POPULATION

-  Desserte BUS rayon 300 m
-  Desserte Metro rayon 500 m
-  Tramway

- DENSITÉ DE POPULATION EN 2000
-  moins de 20 ha
 -  de 20 ha à 100 ha
 -  de 100 ha à 200 ha
 -  de 200 ha à 500 ha
 -  de 500 ha à 800 ha
 -  plus de 500 ha

- ÉQUIPEMENTS
-  espaces verts sportifs
 -  zone industrielle
 -  cimetières

Sources : îlots et équipements Apur
bâtiments : BD TOPO (R) Pays IGN
ERE 2000 - mars 2008

Le projet du tramway (TME) vient renforcer la desserte de la Couronne. Les lignes 351 et 57 devraient être restructurées, bien que le maintien de la ligne 57 jusqu'à la Cité Python Duvernois permette un rabattement sur la place de la Nation.

Cette infrastructure régionale rend urgent d'améliorer les déplacements piétons et le nombre de franchissements entre Bagnole et Paris, à hauteur des stations.

L'impact du futur tramway des Maréchaux sur la circulation

L'arrivée du tramway des Maréchaux fait plutôt craindre une aggravation de la situation¹⁵ et des répercussions négatives sur le trafic de surface : remontées de file sur l'avenue de la Porte de Bagnole, dans le sens entrant, difficulté d'écoulement sur la place de la Porte de Bagnole.

Les aménagements prévus sur les boulevards des Maréchaux et la priorité aux feux du tramway impliqueraient, selon les modélisations de la DVD, une réduction de capacité de 20 à 30 % du trafic sur les Maréchaux et de 30 % sur le carrefour de la place de la porte de Bagnole. Les répercussions sont donc surtout attendus sur l'avenue de la porte de Bagnole dans le sens entrant, avec un problème de stockage de 300 véh/h à l'heure de pointe du matin, qui se traduirait par des remontées de file dans ce sens. Selon les reports de trafic et les comportements observés sur TMS, il semblerait que sur ces 300 véhicules, la moitié change d'itinéraire ou de mode de transport. Le report sur la voirie locale est aujourd'hui estimé à 150 véhicules.

A l'inverse, la diminution de capacité du carrefour de la place de la porte de Bagnole permettra une réduction de 30 % du trafic sur l'avenue de la porte de Bagnole dans le sens sortant.

Un réseau cyclable en développement

A Paris, des aménagements ont récemment été réalisés sur la rue Le Vau et la rue Louis Lumière, ainsi que sur la traversée de l'échangeur, avenue Ibsen.

Les connections avec le réseau de Bagnole restent à réaliser. Les aménagements liés à TME vont permettre un itinéraire de rocade régional.

Avec une topographie peu favorable, les liaisons en deux roues sont peu développées à Bagnole. Deux itinéraires régionaux viennent d'être aménagés sur la rue Lahaye et l'avenue Gambetta. D'autres sont en projet (rue Sadi-Carnot, avenue de la République...).

Des liaisons piétonnes particulièrement difficiles :

Côté Paris, le gabarit important des espaces publics permet des espaces piétons assez larges, qui souffrent surtout de l'inconfort et du bruit du trafic routier.

Le franchissement de l'échangeur et de l'avenue de la Porte de Bagnole sont problématiques pour les nombreux usagers (traversées pour l'accès aux écoles, clientèle du centre Bel Est...) : piétons cantonnés aux trottoirs extérieurs relativement étroits de l'échangeur, absence d'itinéraire simple et confortable vers le parc du Coteau ou le centre Bel Est (en pratique à travers les bretelles d'accès aux parkings), dans un environnement assourdissant et insécurisant...

A Bagnole, le manque d'unité et d'aménagement des espaces publics de certains grands axes est peu favorable aux liaisons piétonnes, notamment av. de la République qui relie Paris et Montreuil, av. Galliéni – Général de Gaulle qui prolonge la rue Sadi-Carnot réaménagée en zone 30.

Surtout, la coupure de nombreuses liaisons locales par les voies rapides rend difficile les déplacements piétons entre les parties sud et nord de Bagnole, ou entre le 20^e arrondissement et Bagnole.

De nouveaux franchissements piétons, éventuellement carrossables à terme, sont nécessaires entre la porte de Montreuil et la porte des Lilas (réserve de l'hôtel d'entreprise rue Serpollet)

Un pôle d'échange, la gare Gallieni :

La ligne 3 du métro trouve son terminus à Gallieni (fréquentée par 19 209 pers./jour)¹⁶.

La gare de bus, logée sous les viaducs de l'A3, occupe une partie importante de l'avenue de Gaulle et du parvis du centre Bel Est. Elle est fréquentée par 6 lignes RATP dont deux en terminus. Sa configuration et sa localisation ne facilitent pas l'intégration du centre Bel Est au reste de la ville.

Un projet de pôle a été validé sur le pôle Gallieni (budget de 3 millions d'euros). Il prévoit entre autre le réaménagement de la gare de bus des aménagements pour les vélos, ainsi que la requalification de l'avenue de Gaulle.

Le parking d'échangeur régional, PIR, n'a jamais joué son rôle de parking de dissuasion. Sur les 2 400 places de stationnement du PIR d'origine, 1 600 sont exploitées par Vinci pour la desserte notamment du centre Bel Est. Selon des études de fréquentation, 52 % des usagers seraient en provenance de l'A3, le reste du Périphérique ; le taux d'occupation du parking est important.

Un débordement de la gare routière Eurolines sur l'espace public

La Gare routière internationale de la porte de Bagnolet est le parking autocars le plus important de la Région¹⁷, et accueille les lignes en provenance d'Afrique du Nord et d'Europe. La suroccupation (supposée) de la gare routière internationale entraîne des débordements sur les voiries de surface entourant l'échangeur, y compris sur les bretelles d'accès aux voies rapides.

Les solutions ne peuvent pas être radicales. L'accueil des autocars de tourisme souffre de sous équipement et d'un manque de qualité d'accueil des lignes internationales, dans une problématique régionale.

Le problème du stationnement illégal des autocars de tourisme des lignes internationales est général sur le secteur : le long du barreau nord-sud marquant la limite entre Paris et Bagnolet, sur l'avenue Jean Jaurès et la rue des Champeaux, ainsi que sous les viaducs de l'A3 avenue général de Gaulle.

- 1 et 2 – Rampes et accès parking du centre commercial
- 3 – Aménagement cyclable
- 4 – Station d'autobus
- 5 – Immeubles de logements en bordure du périphérique



Des nuisances et des pollutions importantes

La pollution atmosphérique

Le territoire d'étude est particulièrement exposé aux nuisances des voies rapides. L'importance du trafic routier touche une population très fragile (scolaires, sportifs, jeunes...).

La présence des stades, des parcs et des grands talus favorisent néanmoins une meilleure dispersion des poussières, dans un environnement ouvert bien exposé aux vents dominants.

Les études de qualité de l'air menées en 2004¹⁸ sur l'échangeur de Bagnolet font état d'une couronne d'émission à environ 300 m (surtout en benzène), et d'un pic de pollution au centre de l'échangeur.

Par ailleurs, une étude spécifique sur l'exposition des populations scolaires au nord de la porte de Bagnolet¹⁹ a été menée à la demande des enseignants. Elle conclut sur la normalité des taux de pollution comparés aux moyennes parisiennes.

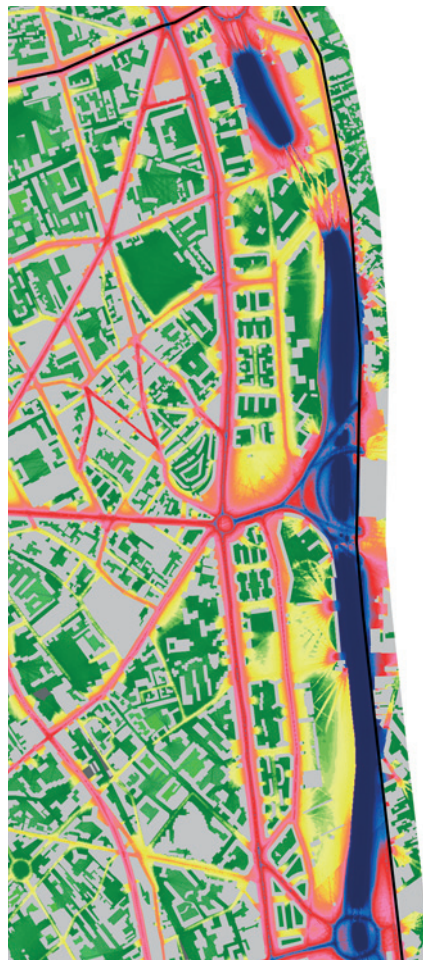
Le bruit du Périphérique

Au nord de la porte, la topographie dissymétrique est favorable à Paris :

Le grand talus « protège » les établissements scolaires : les cours des écoles et du collège sont encore fortement exposés au bruit, alors que les bâtiments ont été isolés. Mais la diffusion du bruit est beaucoup plus sensible en face, au sein du tissu pavillonnaire de Bagnolet.

Au sud de la porte, deux immeubles parisiens datant de 1957 (40 et 85 logts) sont fortement exposés au bruit, un troisième plus récent l'est dans une moindre mesure (21 logts). La situation urbaine des deux premiers appelle des solutions structurelles (démolition reconstruction, transformation en bureaux...)

A l'avenir, les bâtiments écrans réalisés en 1991 pour isoler la Cité Python-Duvernois de l'échangeur pourraient être remis en cause ou modifiés dans un processus de requalification et de pacification de l'échangeur de Bagnolet, à qui ils tournent le dos.



ANALYSE DU BRUIT



16 – Source Ratp, fréquentation du nombre de personnes un jour ouvrable moyen, 2005

17 – celui de la Défense étant de moindre capacité

18 – Airparif, caractéristiques de la qualité de l'air au voisinage d'un échangeur autoroutier, 2004

19 – LHVP, étude de la qualité de l'air dans la cour de récréation de l'école maternelle rue le vau, 1998

Le bruit de l'autoroute A3

L'absence de mesures à Bagnolet ne permet que des observations sensibles. Le bruit de l'A3 est surtout problématique dans le parc Jean-Moulin, où il forme une gêne perpétuelle.

Sur l'avenue de Gaulle, la configuration très haute du passage en viaducs atténue au contraire les nuisances sonores, dans un espace – cathédrale assez spectaculaire.

Un pôle économique régional ?

Éléments de diagnostic pour un développement économique

Les recensements en emplois, entreprises et commerces sur le 20^e arrondissement et sur Bagnolet font apparaître à la fois la forte densité d'emploi autour de la porte de Bagnolet (notamment dans les services), la forte présence de « très petites entreprises » (moins de 5 salariés), et plus spécifiquement sur Bagnolet, des activités artisanales et du commerce de gros. Récemment, dans ce secteur se sont développées des activités de pointe (image, multimédia), auxquelles sont liées deux écoles spécialisées dans ce domaine. Cette dynamique est aussi soutenue par le GPRU de la Porte de Montreuil, qui met fortement l'accent sur le développement d'activités liées aux secteurs du numérique et du multimédia.

Un tissu économique caractérisé par une très forte diversification d'activités, l'héritage d'un passé industriel et artisanal et la prédominance d'entreprises de petite taille

Des emplois diversifiés, concentrés autour de l'échangeur autoroutier

Le tissu économique du quartier de la Porte de Bagnolet s'inscrit dans l'histoire de la croissance et des transformations urbaines opérées à l'interface de Paris et de la ville de Bagnolet à partir des années 1960-1970. En particulier, ce quartier témoigne d'un passé artisanal et industriel, illustré aujourd'hui par la présence d'entrepôts, auquel s'est partiellement substitué, dans le dernier tiers du xx^e siècle, un développement tertiaire important. La réalisation de grandes infrastructures de transports, notamment, l'échangeur entre l'autoroute A3 et le boulevard périphérique, mais également le prolongement de la ligne de métro n° 3, a permis de positionner le site comme un territoire attractif auprès des entreprises et des grandes enseignes commerciales.

Ainsi, de part et d'autre de l'échangeur, se sont édifiés les immeubles de bureaux et les équipements emblématiques du renouveau économique du quartier : les tours Mercuriales construites en 1977, au Nord, et les tours Gallieni 1 et 2 construites en 1975, au Sud, puis les immeubles Carnot 1 et 2 en 1990. Autour de cet ensemble, s'est développé un tissu de petites et moyennes entreprises aux activités très variées. Cette attractivité s'est également traduite par la construction, en 1992, du centre commercial Bel Est, pôle régional d'une surface de 40 400 m², au sein duquel l'hypermarché Auchan occupe à lui seul 15 000 m².

Un pôle d'emploi dominé par les PME et les TPE

Aujourd'hui, ce quartier représente environ 150 000 emplois²⁰, dont une grande partie exercée dans le secteur des services aux entreprises (30 000 emplois), le commerce de gros et de détail (17 000 emplois), l'industrie (13 000 emplois) et plus récemment, dans les secteurs de pointe tels que le numérique, le multimédia, l'informatique (6 000 emplois)²¹.

L'emploi salarié se concentre autour de l'échangeur de la Porte de Bagnolet, dans le secteur des Tours Mercuriales et Gallieni. Le reste du territoire présente une densité d'emplois légèrement plus forte du côté de Paris. Le tissu est dominé de Petites et Moyennes Entreprises ou de Très Petites Entreprises (PME-TPE).

L'emploi se concentre de part et d'autre de l'échangeur autoroutier, au sein du pôle Gallieni.

Le second pôle hôtelier de la Seine Saint Denis, à proximité de Paris et situé sur l'axe Paris-Roissy

Une autre particularité notable du site réside dans l'importance de son parc hôtelier, le second de Seine-Saint-Denis après celui de l'aéroport de Roissy. Ce parc, principalement orienté vers la moyenne gamme (2 ou 3 étoiles), offre environ 2 000 chambres et mobilise 371 emplois. D'après les professionnels interrogés, les principaux clients du parc seraient des chargés de mission provinciaux travaillant pour les entreprises présentes sur le site, notamment dans les

Tours Mercuriales ou Gallieni 2. La clientèle étrangère d'affaires (délégations commerciales) semble assez peu représentée.

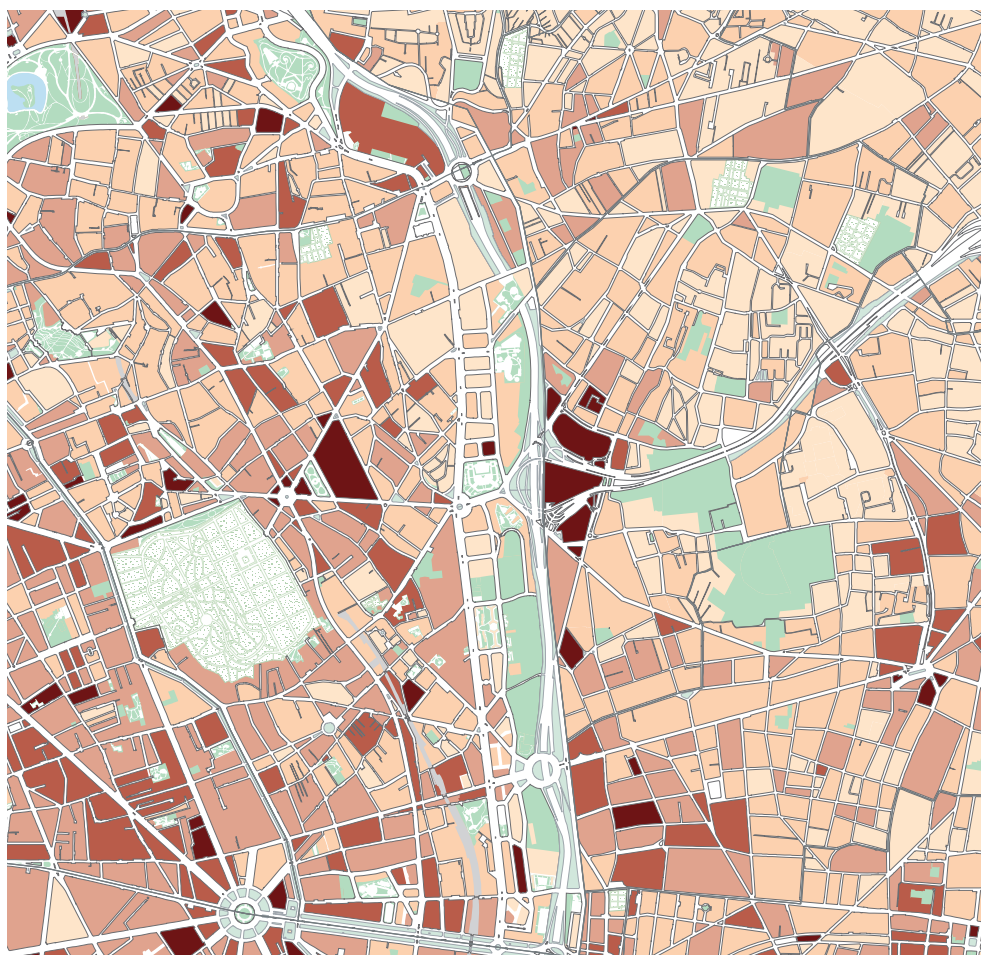
Une part de bureaux de 100 000 m²

Le pôle Gallieni concentre 10 000 emplois et 100 000 m² de bureaux : la vacance y est faible et les loyers concurrentiels par rapport au Bas Montreuil ou à Paris. Seule la tour Gallieni 2 pose des problèmes de vieillissement de structure ; sa faible vacance actuelle pourrait s'expliquer par l'accueil temporaire d'entreprises résidentes de la tour Gallieni 1, en cours de rénovation jusqu'en 2009. L'attractivité première du site est donc surtout liée à l'importance du parc immobilier, aux loyers concurrentiels et à la proximité de Paris.

Une enquête auprès de différents occupants des tours fait apparaître que les salariés utilisent essentiellement les restaurants et services présents dans les édifices, sortent peu des bâtiments et arrivent pour la grande majorité d'entre eux en transports en commun, notamment par le métro Gallieni (env. 80 % pour les tours Mercuriales selon des enquêtes auprès des salariés). Les bureaux sont bien équipés en parkings (2 000 places), avec une certaine sous-occupation. Le problème de l'environnement urbain est systématiquement cité : avant tout lié aux nuisances et à l'impact de l'échangeur autoroutier (bruit, trafic), le manque de qualité et les dysfonctionnements des espaces libres des îlots Gallieni et Mercuriales y contribuent par ailleurs. Enfin, une meilleure connexion aux lignes de transports en commun régionales est également évoquée comme une amélioration nécessaire.

Un centre commercial de 40 000 m²

En matière de commerces, la présence du centre commercial (44 000 m² et 1250 emplois) a surtout été préjudiciable au petit commerce situé à proximité (notamment au commerce de bouche), que ce soit à Bagnole ou à Paris, malgré la forte densité d'habitants du 20^e arrondissement.



20 - Source : CLAP 2004.

21 - En liaison avec ce développement, notons la présence, à Bagnole, de deux centres de formation spécialisés dans les métiers du spectacle et de l'audiovisuel : le Centre de Formation en Arts graphiques et Communication multimédia (CNA-CEFAG/CFA COM) et le Centre de Formation Professionnelle aux techniques du Spectacles (CFPTS).

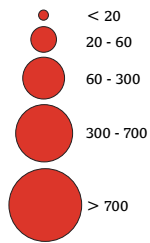


Vues des tours Mercuriales, de la tours Gallieni 2 et du centre commercial Bel Est

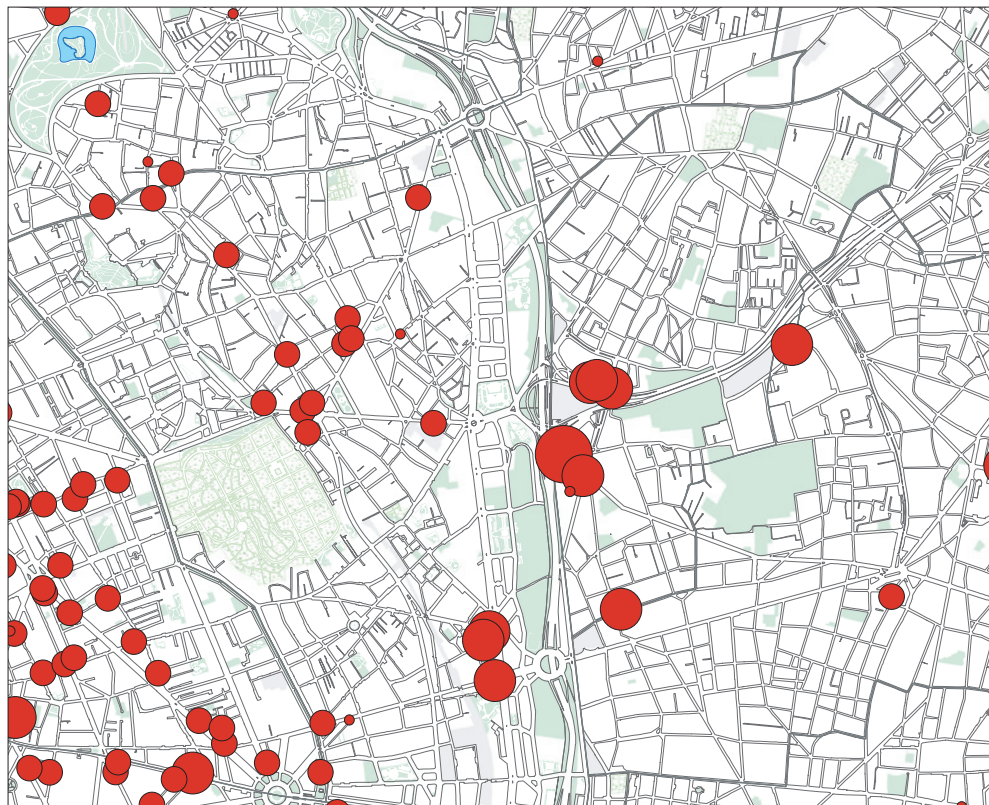


LOCALISATION DES HÔTELS DANS LE QUARTIER DE LA PORTE DE BAGNOLET

NOMBRE DE CHAMBRES



Sources : îlots et équipements Apur juin 2008



Le quartier de la Porte de Bagnolet : second pôle hôtelier de Seine-Saint-Denis, un parc de moyenne gamme orienté vers une clientèle d'affaires.

Un parc hôtelier de 2 000 chambres

Le parc hôtelier de moyenne gamme est très développé autour de l'échangeur avec 2 000 ch./ 400 emplois. Il s'agit du second pôle hôtelier de Seine-Saint-Denis. Il accueille principalement une clientèle provinciale en déplacement au siège de leur entreprise mais aussi un tourisme urbain, en transit entre Roissy et Paris.

Un manque d'insertion urbaine et de lisibilité économique

Un parc important, qui pourrait faire l'objet d'un certain renouvellement

Bien qu'important en termes de surfaces, près de 100 000 m² de bureaux, le parc immobilier du pôle d'emplois Gallieni souffre d'une certaine obsolescence (ancienneté supérieure à 30 ans), notamment par rapport à d'autres communes limitrophes de Paris telles que Saint-Ouen, Saint-Denis ou Montreuil, qui ont vu leur parc tertiaire se régénérer fortement depuis la fin des années 1990.

Pour autant, la vacance est relativement faible, par rapport aux années précédentes, notamment dans les Tours Mercuriales (Levant et Ponant, où seulement 5 000 m² sur 60 000 m² demeurent actuellement inoccupés) ou dans la Tour Gallieni 2 (la Tour n° 1 étant en cours de restructuration, la fin des travaux est prévue pour 2009).

La proximité immédiate de Paris et des loyers concurrentiels ²² sont les deux principaux facteurs permettant d'expliquer l'attractivité actuelle du site auprès des entreprises et des investisseurs.

Quant à l'installation en IGH, elle est perçue différemment selon les immeubles. En effet, si les prestations offertes par les Tours Mercuriales semblent de bonne qualité et appréciées des entreprises résidentes (par exemple, la présence, en rez-de-chaussée, d'une agence de voyage, de plusieurs sandwicheries, d'une entreprise de travaux d'impression et de reproduction, d'un guichet bancaire, d'un espace détente, et la bonne maintenance d'ensemble de l'immeuble...), des dysfonctionnements sont en revanche observés à l'intérieur de la Tour Gallieni 2. En particulier, les ascenseurs et les systèmes de chauffage/climatisation ne génèrent pas les mêmes niveaux de performance et de satisfaction.

La configuration des locaux à l'intérieur des Tours reste néanmoins similaire : chaque étage comprend 1 000 m² modulables et cloisonnables selon les besoins des utilisateurs. L'accès ADSL est assuré. Chacune des Tours dispose de parkings en sous-sol (par exemple, 1 200 places pour les Tours Mercuriales), mais toutes les places ne sont pas occupées en permanence, ce qui laisserait présager un potentiel de places disponibles compris, pour les Tours Mercuriales, de l'ordre de 60 à 80 ²³.

En dehors des tours, les autres catégories d'immeubles de bureaux souffrent d'un déficit d'image et de modernité. La plupart sont des bâtiments en béton sur trois ou quatre étages construits dans les années 1960-1970. Ils accueillent des activités artisanales, commerciales ou tertiaires pour des PME-TPE, ainsi que certains services administratifs.

Un pôle économique peu intégré au reste de la ville, en manque de continuité urbaine et d'image forte en termes d'activités dominantes

Les entreprises présentes dans les Tours ont des statuts divers : publiques ou privées, PME ou grands comptes, sièges ou antennes. Les secteurs d'activités sont multiples : mutuelles (MSA), sociétés de graphisme, vidéo/image/informatique, organismes publics d'Etat (ONIAM, FIVA), services administratifs de grandes marques de prêt-à-porter (REEF, Danieli...), immobilier (ATIS REAL, CBRE)...etc. Dans chaque tour, une entreprise occupe la majorité des locaux : il s'agit de la Mutuelle Sociales Agricole (MSA) dans les Tours Mercuriales et du Groupe Mondial Assistance pour ce qui concerne la Tour Gallieni 2.

D'un point de vue urbain, les tours, comme le reste de ce secteur incluant le centre commercial Bel Est, fonctionnent de manière autonome par rapport au reste de la ville ²⁴. Les accès se font principalement en voiture dans des parkings souterrains ou en surface depuis la station de métro.

Le principal obstacle au développement de l'attractivité actuelle du site réside dans l'absence de continuité urbaine du bâti, de cohérence économique entre les activités, de manque

.....
22 - Les valeurs locatives s'élèvent à 195€/HC/HT/m²/an dans les Tours Mercuriales et à 110€/HC/HT/m²/an dans la Tour Gallieni 2. A titre de comparaison, les loyers hors IGH pratiqués dans le Bas Montreuil s'élèvent à 270€/HC/HT/m²/an et ceux pratiqués dans les quartiers parisiens de Bercy-gare de Lyon sont estimés à 500€/HC/HT/m²/an.
.....

23 - D'après les estimations des professionnels interrogés.
.....

24 - Par exemple, à l'heure du déjeuner, la plupart des salariés ne quittent pas les Tours, ces dernières offrant chacune des possibilités de restauration à des coûts très avantageux (présence d'un RIE). Les déjeuners pris à l'extérieur s'effectuent principalement au sein du Centre Commercial Bel Est, relié aux Tours Mercuriales par une passerelle piétonne, et situé juste en face de la Tour Gallieni 2, ou bien, pour une petite minorité, dans les restaurants/brasseries situés sur la place de la Mairie de Bagnolet. L'environnement bruyant (proximité du périphérique), à dominante minéral, pollué et mal adapté aux piétons (trottoir exigus, présence de la gare routière, et monumentalité de l'échangeur autoroutier) peuvent expliquer de telles pratiques.

d'identité économique forte du quartier, l'ensemble étant lui-même « écrasé » par le bruit et la monumentalité de l'échangeur autoroutier. Paradoxalement, les professionnels soulignent l'insuffisance de liaisons rapides, par les transports en commun, avec les gares parisiennes, notamment la gare de Lyon.

Quel dessein économique ?

Le pôle d'emploi souffre d'une mauvaise image et d'un manque de visibilité auprès des entreprises et des investisseurs.

Le confortement de l'activité doit se réfléchir en lien avec les grands projets prévus par ailleurs, et notamment le GPRU de la porte de Montreuil orienté vers la filière numérique. Dans l'idée d'un rééquilibrage des emplois entre l'est et l'ouest de l'agglomération, un « pôle de l'Est parisien » pourrait recouvrir les portes de Montreuil et de Bagnolet.

Les disfonctionnements actuels des ensembles modernes risquent à terme d'entraîner le pôle d'emploi dans un déclin de son attractivité, au vu de la concurrence des grands projets en cours sur la Couronne de Paris, Saint Denis ou Montreuil, et du contexte international difficile.

Inscrire le pôle d'emploi dans son territoire, tant au niveau local que régional :

Il s'agit d'ouvrir le pôle d'emploi sur le centre ville de Bagnolet et d'améliorer les liaisons vers Paris et les futures stations du tramway T3, d'enclencher la réparation des espaces modernes, dans un travail de liaisons des différents secteurs de Bagnolet, afin de drainer les employés des tours de bureaux vers l'extérieur.

A plus long terme, des réflexions peuvent être menées pour créer une véritable interface d'activités entre le 20^e arrondissement, Bagnolet et Montreuil.

Un tel programme implique un renforcement important de la desserte en transports en commun, envisagé par le prolongement de la ligne 3 en interconnexion avec une rocade de proche couronne type Arc Express.

Donner une identité économique forte au quartier

Quelles activités et quels emplois attirer, avec quelles retombées ?

Un premier positionnement possible est de s'inscrire dans la politique de soutien aux activités innovantes (image & multimédia) des Villes de Paris, Montreuil et Saint-Denis, avec des espaces dédiés aux PME PMI et la construction d'architectures « signal » à proximité du bd Périphérique. La mise en réseau des entreprises et écoles de ces filières s'inscrirait dans le pôle de compétitivité CAP DIGITAL et le SPL CAPITAL GAMES de l'Est parisien.

Renforcer l'image et la visibilité du pôle Gallieni

Dans le cadre de la réflexion sur les immeubles de grande hauteur aux portes de Paris et sur les architectures innovantes en matière d'environnement, la Porte de Bagnolet et le pôle Gallieni apparaissent comme des lieux d'expérimentation intéressants.

Le foncier mutable existant le long du Périphérique comme les terrains dégagés en couverture de l'échangeur pourraient contribuer à cet effet vitrine d'un pôle d'emploi d'échelle régionale.




2 – DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT PORTEURS D'UN PROJET PARTAGÉ

Les orientations d'aménagement cherchent à faire émerger les grandes priorités de chaque projet de territoire, dans une approche intercommunale :

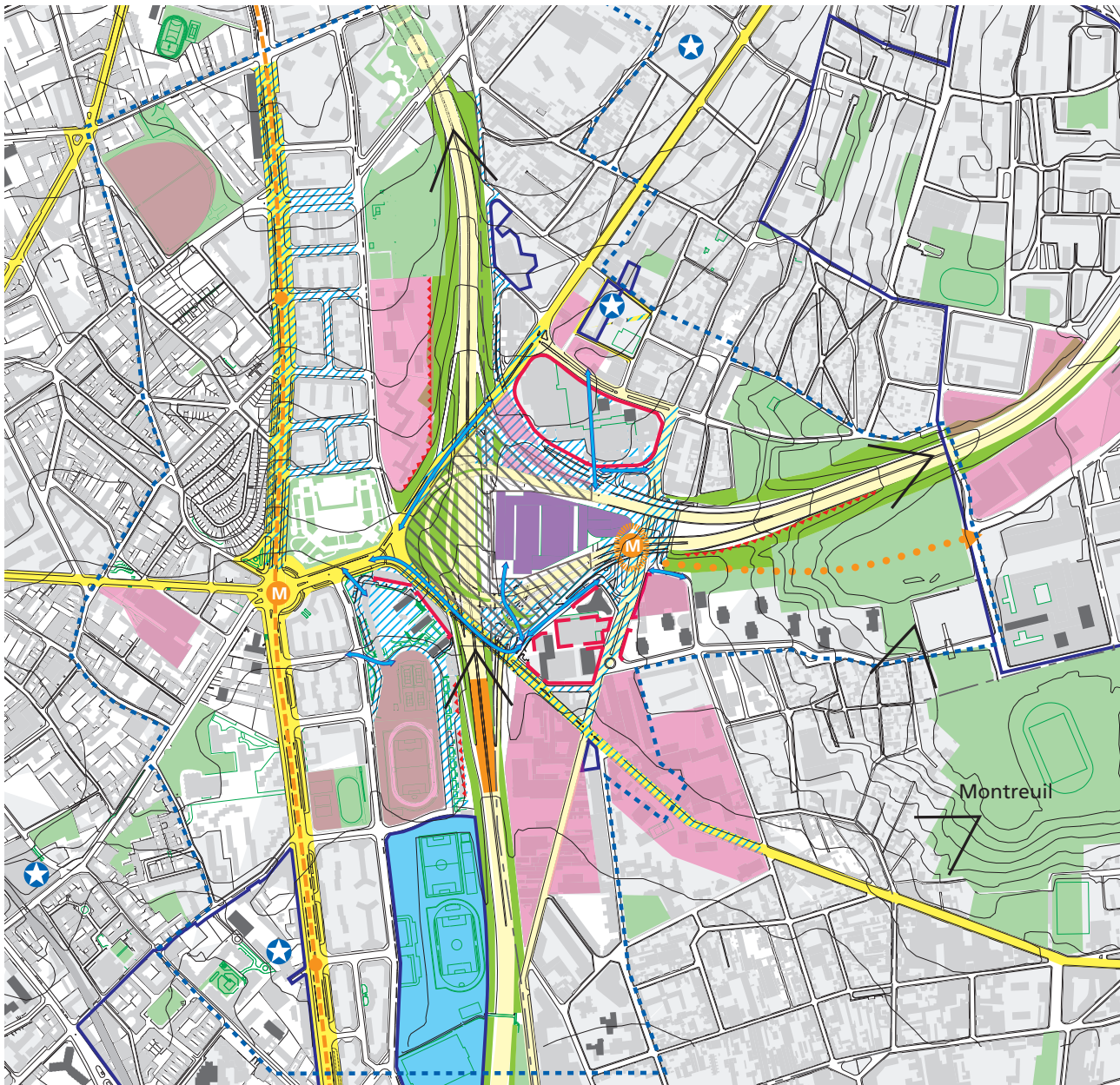
L'objectif est de redynamiser ce pôle de l'Est parisien à l'échelle d'un grand périmètre, incluant l'entrée parc Jean-Moulin, le quartier de la Noue et le haut Montreuil, le centre ville de Bagnolet, la gare RATP, la Cité Fougères, le réservoir Saint Fargeau, la Cité Python-Duvernois et la ceinture verte ;

Pour cela, il s'agit d'établir un projet partagé, un projet d'articulation entre Paris et Bagnolet, sur 400 mètres de part et d'autre du BP qui prend en compte l'ensemble des données du site : logements, groupe scolaire et stade, activités, espaces publics, franchissements, délaisés, bruit et pollutions, intégration de polarités au reste de la ville...

RECOLLEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

-  OPAH - GPRU - GPV - ORU
-  Opération d'aménagement à l'étude, en cours
-  Tramway





ATOUTS ET HANDICAPS

les atouts

- voie rapide
- espace public remarquable
- projets en cours
- liaisons piétonnes difficiles
- perspective remarquable
- parcelles évolutives à terme
- centre commercial, pôle de transport
- ★ création d'équipement

les contraintes

- périphérique à niveau
- échangeur autoroutier
- insertions urbaines difficiles
- espace au sol dégradé
- protéger le bâti du bruit
- tour, bâtiment repère
- équipement sportif
- Périmètre de l'étude
- ☀ pôle en TC
- téléphérique à l'étude
- tramway

Un secteur en mutation

Une dynamique de renouvellement sur un territoire large autour de l'échangeur

Une réserve de terrains potentiellement mutables à terme

Le périmètre d'étude s'inscrit dans un secteur de grands projets :

- à Paris, la ZAC de la porte des Lilas, le GPRU Saint Blaise et le GPRU de la Porte de Montreuil. En limite de secteur, le projet du tramway T3 vient créer une offre en transport en commun qui intéresse la population de Bagnolet et engage une éventuelle mutation des parcelles parisiennes (bd Davout ou rue Le Vau). Les ateliers RATP ou le réservoir Saint Fargeau font aussi partie d'un foncier à valoriser (mixité, espace vert...);
- à Bagnolet, La ZAC Varlin (achevée), la ZAC du centre ville, le grand projet ANRU des quartiers résidentiels Noue-Malassis et la couverture de l'A3. La reconstruction d'un immeuble de bureaux en place de l'ancien Bâtiment de France Télécom (inoccupé depuis 2003) et la réhabilitation lourde d'une tour de bureaux (Galliéni 2) sont en cours. Les autres périmètres autour de la porte de Bagnolet indiquent des études que la Ville souhaite mener.
- à l'interface, les couvertures du périphérique au droit de la Porte des Lilas, de la Porte de Montreuil ou au dessus de l'A3, accompagnent les projets, pour relier des quartiers isolés et requalifier des secteurs jusque là peu valorisés.

Un conflit d'échelles, des potentialités d'aménagement

Le secteur de la Porte de Bagnolet est avant tout symptomatique d'un conflit entre les échelles (et les fonctions) métropolitaines et communales.

Le quartier de la porte de Bagnolet cumule un statut de porte métropolitaine aux atouts indéniables (échangeur routier, porte depuis Roissy, centre commercial au rayonnement régional, dynamisme économique, gare de bus internationale) et une fonction bien locale, ancrée dans les ensembles résidentiels des tissus HBM parisiens ou dans le quartier des années soixante-dix de la Fosse aux Fraises, jusqu'aux tissus pavillonnaires bordant le Périphérique.

Cette dimension métropolitaine constitue un atout majeur pour son redéveloppement. L'échangeur est saturé, mais la porte jouit néanmoins d'une excellente accessibilité, d'une visibilité et d'une identité qui, bien qu'insuffisantes, la font exister dans le cœur d'agglomération. Le rapport de force penche indiscutablement en faveur de l'échelle métropolitaine. Toutes les fonctions locales souffrent de la présence de l'échangeur autoroutier et des polarités associées (disparition du petit commerce sur le 20^e arrondissement et Bagnolet). Le manque de qualité du cadre urbain dissuade les employés du secteur Gallieni et dalle des Mercuriales à sortir de leur lieu de travail.

La carte « atouts/contraintes » montre par ailleurs l'importance des enjeux liés au réaménagement de l'espace public et des espaces au sol, sur ce secteur de la Couronne.

En terme de projet, les grands atouts de ce secteur tiennent à l'offre importante en foncier mutable à court et moyen termes.

Dans le 20^e arrondissement, sont surtout concernées des emprises publiques à réorganiser et à optimiser, en conservant au minimum la même offre : terrains sportifs (boulevard Davout, Stade de la Porte de Bagnolet), équipements scolaires rue Le Vau.

Sur Bagnolet, de vastes îlots d'entreprises artisanales en perte d'activité sont situés au sud du pôle Gallieni, le long du Périphérique et de l'avenue de la République qui rejoint Montreuil. Et plus largement, le quartier des Coutures caractérisé par un tissu mixte parfois très dégradé implique la nécessité d'un renouvellement urbain adapté. Plus ponctuelles, les hauts viaducs de l'A3 laissent un foncier vide non négligeable sur l'avenue du Général de Gaulle et la rue Jean Jaurès. La construction des délaissés de l'échangeur est un projet en soi, indispensable pour accompagner l'intégration du centre Bel Est au tissu urbain et créer des continuités bâties.

Des enjeux régionaux pour l'Est parisien

La requalification de la porte de Bagnolet

De nombreux enjeux sont liés à la requalification de la porte de Bagnolet :

- l'accessibilité entre le pôle Gallieni et Paris/TME, l'insertion urbaine du périphérique et de l'A3, la diminution des nuisances,
 - le lien entre Paris et Bagnolet (en premier lieu piéton),
 - la redynamisation du pôle d'emploi de l'Est parisien,
 - la mise en relation du parc départemental Jean-Moulin et de Paris,
- vmais aussi l'articulation avec les GPRU de la porte de Montreuil et de la porte des Lilas.

Différents scénarios devraient être étudiés : couverture construite ou pas du centre de l'échangeur, densification des terrains libres et des délaissés, question de l'opportunité de nouvelles tours, création de nouveaux espaces publics, programmation, déchargement de la gare routière par la construction d'un parking autocars...

Une trame d'espaces publics dessinant une « ville du Périphérique »

Les problèmes d'espace public, différents à Paris et Bagnolet, ont pour point commun l'absence d'une trame urbaine claire, efficace et généreuse pour les habitants.

Sur une largeur de 400 mètres de part et d'autre du Périphérique, il s'agit de mettre en place un réseau d'espaces publics, ponctués de places, de lieux porteurs d'identité locale, traversés par des itinéraires « nombreux » et bien aménagés.

Le long du Périphérique et autour de l'échangeur, cette trame doit permettre de faciliter les déplacements piétons entre les lieux d'animation, les commerces et les équipements (médiathèques...), dans une dynamique partagée entre les deux communes.

La réalisation de nouvelles passerelles franchissant le Périphérique au droit des futures stations du Tramway T3 viendrait répondre à la demande de mobilité de la population jeune de Bagnolet.

La mutation du tissu d'activités de Bagnolet et de son vis-à-vis parisien

Les enjeux fonciers de redéveloppement économique concernent surtout les terrains d'activités de Bagnolet, l'ensemble scolaire parisien de la rue le Vau et dans une moindre mesure, les terrains parisiens situés le long de la Cité Python-Duvernois et du stade de Bagnolet. Ces différentes opérations doivent être réfléchies dans une complémentarité de programmes. Pour Paris, il s'agit de rompre l'isolement de l'hôtel industriel la rue Serpollet et de répondre au désir de mixité sur la Couronne.

Le Gpru de la porte de Montreuil entraîne une nouvelle dynamique économique dans ce secteur, autour d'une thématique d'entreprises liée à l'image et multimédia. La ville de Bagnolet comporte par ailleurs deux établissements scolaires des métiers du multimédia et des arts du spectacle.

Qualifier les façades urbaines de part et d'autre du Périphérique, dans une stratégie de renouvellement urbain intercommunal et de projet partagé : règlements d'urbanisme, échanges fonciers, complémentarités des nouveaux programmes, multiplication des traversées...

La mise en réseau des grands équipements

Outre les objectifs de mise en relation des équipements publics et de l'offre en transports en commun déjà cités, la mise en valeur du parc départemental Jean-Moulin est essentielle, tant pour Bagnolet que pour Paris qui voit là un moyen de combler son manque de grands parcs à l'est.

La mutation du bâtiment de la Serap, envisagée lors de l'élaboration du PLU de la Ville de Bagnolet, est l'occasion de repenser complètement l'entrée du parc départemental sur l'avenue du Général de Gaulle : extension des emprises d'espace vert, visibilité, accessibilité...

La présence d'autres grands espaces verts (père Lachaise) et des continuités paysagères le long des voies rapides ou des espaces publics majeurs (Maréchaux) donne l'opportunité de créer un maillage régional entre ces différents éléments.

Une restructuration à poursuivre sur l'est de la Couronne

Dans le 20^e arrondissement, entre les boulevards extérieur et le boulevard Périphérique, les enjeux d'aménagement sont nombreux :

- construire de nouveaux programmes, développer la mixité, ouvrir et intégrer les emprises monofonctionnelles à leur environnement urbain, pour valoriser une ceinture HBM et une ceinture verte réorganisées ;
- valoriser le foncier peu dense et sous utilisé dans des projets urbains permettant de financer des nouveaux équipements, des logements, une restructuration de l'existant, des aménagements de qualité ;
- requalifier et aménager de nouveaux espaces publics, des espaces verts, des promenades, qui dessinent une « ville du Périphérique » ;

Repenser les logements dans leur relation au Périphérique

Pour les immeubles de logement de la Cité Python-Duvernois, la configuration à niveau de la voie rapide rend difficile un projet de couverture ou des protections phoniques efficaces. L'enjeu est de trouver dans les projets d'aménagement réalisables par des opérations tiroirs : démolition reconstruction, réhabilitation en immeubles de bureaux...

Les deux immeubles, dont les pièces de vie donnent sur le Périphérique, appellent des solutions radicales. Dans une moindre mesure, les immeubles construits en 1991 pour protéger le reste de la Cité du bruit sont également problématiques par leur effet « muraille » du côté de la porte de Bagnolet. Les pieds d'immeuble, le schéma viaire et surtout le grand jardin en cœur d'îlot disposent d'un réel potentiel qu'il s'agit de repenser dans leurs liaisons, actuelles ou potentielles, avec l'échangeur, le boulevard Davout, l'avenue de la porte de Bagnolet.

A plus court terme, des travaux de protection des logements par l'isolation des bâtiments et des reconfigurations légères du périphérique (déplacement de la bretelle, talus inversés, mur anti bruit) seront nécessaires.

Revaloriser l'ensemble d'équipements scolaires

L'ensemble d'équipements scolaires de la rue le Vau (écoles maternelles, primaires et collège) est peu attractif : il souffre d'une mauvaise image du fait de sa localisation excentrée, en bordure du Périphérique. Le collège est occupé à 64 % (1 000 places en tout) ; il subit des dégradations et des tensions récurrentes et ses bâtiments devront bientôt être réhabilités. Assez rapidement, ces établissements risquent une forme de ghettoïsation, déjà effective pour le Collège.

Le départ de l'école maternelle serait possible grâce à une réserve inscrite au PLU : le foncier dégagé serait valorisé dans un projet de réaménagement d'ensemble de la porte.

Les deux écoles et le collège occupent un foncier important sous utilisé. Pour les deux écoles primaires, un projet de la DASCO de renforcement des équipements scolaires est en cours. Ces équipements gagneraient à être restructurés dans un programme d'ensemble, sur une localisation plus éloignée et protégée du bd périphérique ;

La couverture du périphérique à cet endroit n'est pas pertinente, du fait du fort dénivelé entre Paris et Bagnolet, de la qualité paysagère du site et des vues depuis le périphérique. La configuration en talus protègent déjà les équipements côté Paris, des mesures doivent être trouvées pour le tissu pavillonnaire et les immeubles de bureaux de Bagnolet.

Une requalification nécessaire de la ville moderne, à Bagnolet

A Bagnolet, deux lieux semblent stratégiques dans le cadre de cette étude :

- la dalle des Mercuriales, qui concentre logements, services sociaux et bureaux, pose des problèmes de conception et d'usage (aménagement, accessibilité...);
- l'ensemble formé par le parvis de Bel Est, la gare de bus et le parc Jean Moulin autour de l'avenue Général de Gaulle, mérite d'être restructuré dans la perspective d'un départ de la Serap et de la réalisation d'un téléphérique reliant le quartier de la Noue.

Des continuités spatiales le long des espaces publics majeurs

L'aménagement de l'axe historique de Bagnolet, Galliéni – de Gaulle – Sadi-Carnot, est rendu difficile par ses séquences très diverses (variations fortes de gabarits, faibles plantations d'alignement, reculs d'alignement, gare de bus RATP, trémies de parkings...) : rue étroite de faubourg dans le centre historique, voie large mais totalement discontinuée à hauteur du centre Bel Est, gabarit encore différent en direction des Puces de Montreuil... La rue Sadi Carnot a déjà été aménagée en zone 30 afin de requalifier le centre ville historique.

L'aménagement d'une ligne en fond de vallée, envisagée dans un traitement d'ensemble, semble essentiel. L'enjeu est de rattacher spatialement les deux centres villes – historique et moderne -, d'organiser des retombées pour les commerces du centre ancien, mais surtout de redonner une unité spatiale et une identité forte à Bagnolet.

L'aménagement des deux axes des avenues Ibsen/Gambetta et Cartellier République contribue à rétablir des continuités spatiales entre Paris et Bagnolet. Des travaux ont été réalisés par Paris (piste cyclable), alors qu'il s'agit plus de dessiner un projet unitaire et intercommunal, qui pourrait concerner les villes des Lilas et de Montreuil.

L'insertion de la ville moderne

Les problèmes d'insertion des îlots des ensembles modernes, de manque de qualité des espaces au sol, des nombreux délaissés et accès techniques sur l'espace public ont déjà été décrits. Ils sont communs à l'ensemble des îlots entourant l'échangeur, sur Bagnolet (dalle des tours Mercuriales, tours de la fosse aux Fraises, îlot Novotel, îlot Serap).

La requalification des espaces publics de la dalle des Mercuriales appelle une étude en soi qui regarderait également la question des démolitions-reconstructions, de réalisations de nouveaux programmes en bordure de dalle, et dans tous les cas de reconfiguration des ouvertures et des liaisons avec les îlots centre ville – Bel Est et la rue Jean-Jaurès.

La requalification des espaces piétons des tours de logement s'étend sur un périmètre important et pose des questions de gestion, d'accessibilité...

La reconfiguration de l'îlot Novotel et Serap est liée au réaménagement de l'avenue de Gaulle et à la liaison Paris Bagnolet par la rue des Champeaux (arrière, cour de service, trémières parking, ...).

Des objectifs d'aménagement multiples

Les objectifs d'aménagement sont de trois échelles, qu'il s'agit d'articuler dans un seul et même projet :

- une dimension régionale de projet, autour du débat sur l'avenir du pôle d'emploi et du redéveloppement des terrains à proximité, en lien avec les questions sous-jacentes de transports en commun et de financement d'un projet urbain d'envergure ;
- un niveau d'ordre intercommunal, traitant de la requalification de l'échangeur, de l'insertion urbaine du centre Bel Est, ainsi que de l'amélioration de l'interface Paris-Bagnolet comme des liaisons piétonnes entre les deux villes ;
- une dimension communale, enfin, avec l'amélioration du cadre de vie des logements, des ensembles scolaires et sportifs parisiens, ainsi que des espaces au sol de la ville moderne de Bagnolet.

Ces différentes dimensions se retrouvent également dans chaque lieu de projet, la façade du périphérique, l'entrée des villes de Paris et de Bagnolet, la porte elle-même dans toute sa profondeur depuis le boulevard des Maréchaux jusqu'à Galliéni, l'échangeur avec son centre et ses rives, les relations aux centralités locales et aux quartiers limitrophes qui doivent être renforcées par delà les obstacles que constituent les infrastructures...

Schéma d'objectifs

La restructuration de l'échangeur est indispensable pour mieux valoriser le centre Bel Est et le pôle Galliéni, et les ouvrir à terme sur leur façade parisienne.

La restructuration des bretelles le long du centre commercial et la valorisation des délaissés de l'A3 apparaît comme une des premières mesures pour reconfigurer complètement les abords du centre Bel Est et mieux l'insérer dans le tissu de Bagnolet.

Ici, la priorité est donnée au redéveloppement économique, notamment le long du Périphérique. Les îlots des Mercuriales ou des tours Galliéni pourraient accueillir de nouveaux programmes venant reconstruire ces îlots. Le prolongement de la grande liaison piétonne nord-sud qui traverse la dalle des Mercuriales et relie Bel Est à la rue Lahaye serait envisagé jusqu'à la place de la Mairie, parallèlement à la requalification des espaces sur dalle qui devrait faire l'objet d'une étude spécifique. Enfin, le départ de la grande surface du Serap permettrait d'élargir l'entrée du parc départemental, jusqu'à l'avenue Général de Gaulle.

Dans le 20^e arrondissement, le manque de mixité et le foncier mal utilisé amènent à proposer une restructuration – densification importante de certaines emprises d'équipements pour y introduire de nouvelles fonctions : au nord de la porte de Bagnolet sur les terrains scolaires et au sud sur les terrains de tennis bd Davout. L'offre en équipement sera reconstituée et même confortée par de nouvelles structures (gymnase, tennis couverts, salle polyvalente de quartier...).

Au sud de la porte de Bagnolet, la démolition des deux immeubles de logement, accolés à la voie rapide et les plus exposés, donnerait lieu à la construction d'un front de bâtiments sportifs et d'activités pour protéger du bruit le reste de la Cité et le stade. Des opérations tiroir sont possibles grâce aux programmes de logement prévus par ailleurs (rue Le Vau et bd Davout), qui permettraient de retrouver l'offre en logements sociaux et de construire des logements supplémentaires (logements étudiants ou autres programmes spécifiques). Rue Le Vau, l'îlot scolaire accueillerait des programmes mixtes (dont le collège et au moins une des deux écoles polyvalentes), plus dense, protégés du Périphérique par un front d'activités.

La remise en valeur des ensembles paysagers (square Séverine, stade de la porte de Bagnolet, jardins de la cité Python-Duvernois) se traduit aussi par la protection des grands talus paysagers de l'A3 et du Périphérique.

A Bagnolet, les espaces majeurs (avenues Ibsen, Cartellier, Général de Gaulle) doivent faire l'objet d'un recalibrage en faveur des circulations douces et d'une continuité de traitement. En

plus des liaisons piétonnes déjà évoquées, la multiplication des franchissements au-dessus du Périphérique (passerelle, circulée à terme ?), à travers l'échangeur, mais aussi la reconfiguration complète des rues des Champeaux – Jean Jaurès et de l'entrée du parc Jean Moulin semblent prioritaires.

L'aménagement de places mieux reliées au reste de la ville concerne en premier lieu le centre commercial Bel Est, la dalle des Mercuriales et l'îlot de la Cité Python-Duvernois. Enfin la restructuration de la gare de bus participe du réaménagement d'ensemble de l'avenue Général de Gaulle et du parvis du pôle Galliéni, et s'inscrirait dans un deuxième temps, suite au Contrat de pôle déjà engagé.

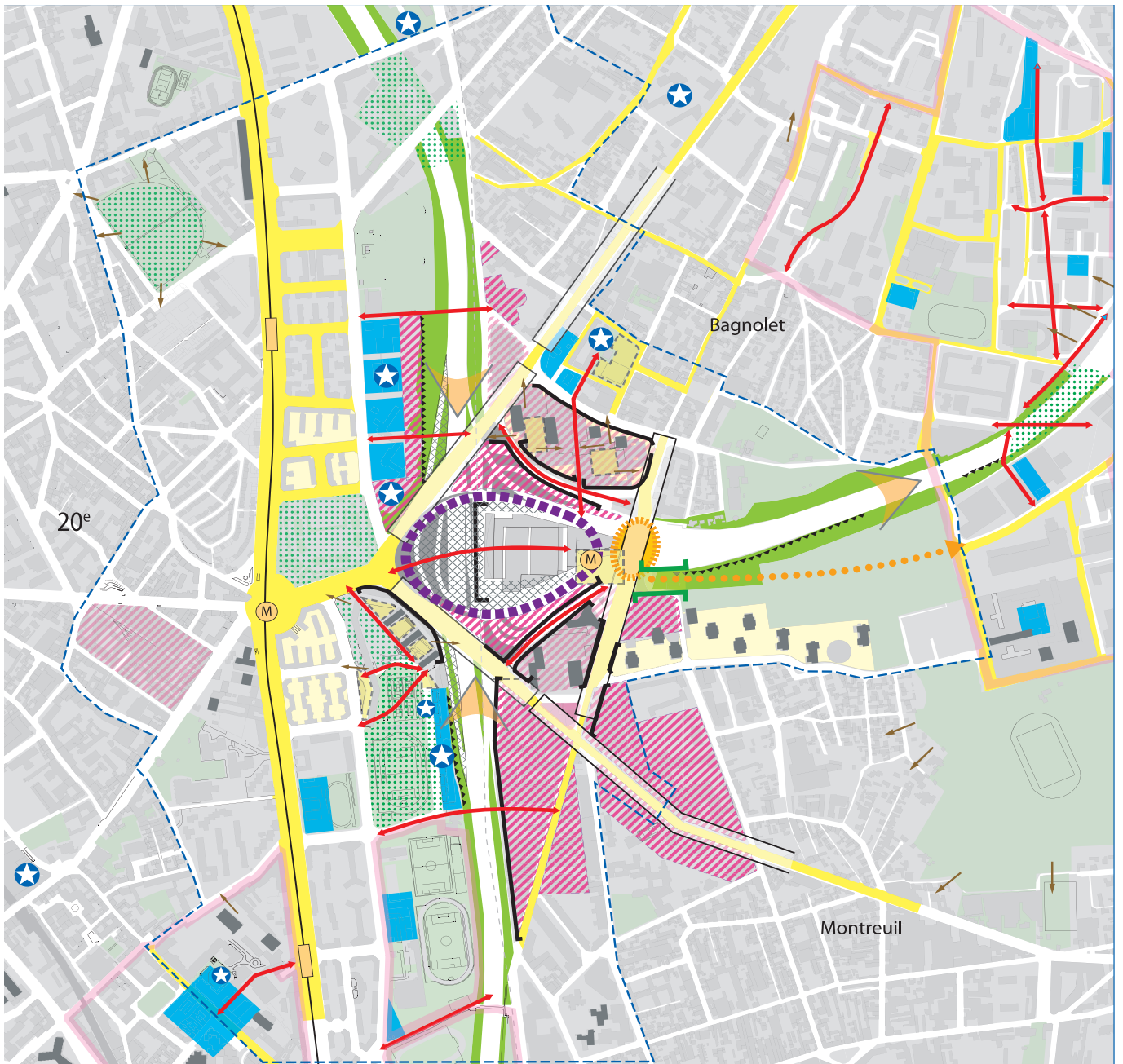


SCHÉMA D'OBJECTIFS

- requalifier l'espace public
- donner une unité à la voirie
- aménager des places
- favoriser le développement économique
- développer des programmes mixtes
- requalifier les espaces libres des ensembles privés
- aménager un front urbain

- mettre en valeur l'entrée du parc
- renforcer, requalifier les espaces verts
- renforcer le maillage viaire
- désenclaver
- protéger du bruit
- mettre en valeur les vues remarquables
- créer des équipements publics

- améliorer l'insertion urbaine et mettre en valeur le pôle Galliéni-Bel Est
- requalifier les ouvrages d'art
- restructurer la gare de bus
- renforcer la desserte en TC

3 – DEUX SECTEURS ET DES SCÉNARIOS DE PROJET

Deux secteurs d'aménagement ont donné lieu à des propositions plus poussées, sous forme de scénarios urbains :

- l'échangeur et ses abords, un secteur intercommunal, complexe à réaménager ;
- les équipements scolaires parisiens de la porte de Bagnole, au nord de la porte de Bagnole ; la cité Python Duvernois et le stade de la porte de Bagnole, au sud de la porte.

Ces propositions d'aménagement sont davantage des illustrations de projets possibles, des bases de réflexion pour des études ultérieures.

La première partie des propositions traite du réaménagement de la porte de Bagnole, de l'avenir du centre commercial et du pôle d'emploi. Ces points nécessitent des études de faisabilité lourdes (restructuration de l'échangeur, prolongement de la ligne de métro) ; le financement d'un tel projet, également crucial, reste fonction de l'offre dégagée en terrains constructibles. Les interventions sur l'échangeur ont ainsi été envisagées selon un phasage des travaux : dans un premier temps, requalification des espaces publics traversant le Périphérique et améliorations des liaisons piétonnes entre Paris et Bagnole ; à plus long terme, restructuration lourde de l'échangeur pouvant aller jusqu'à sa couverture et à l'ouverture du centre Bel Est sur sa façade parisienne...

La seconde partie des scénarios s'attache à la restructuration des îlots de la Cité Python Duvernois et de la Ceinture Verte : les propositions cherchent à requalifier l'offre en logement, en équipements et en espaces verts accessibles, mais surtout, à amener une mixité de programmes.

Les opérations menées conjointement permettent de mener des opérations tiroirs pour les logements sociaux comme les équipements scolaires et sportifs.

1 – L'ÉCHANGEUR ET SES ABORDS

Des nouveaux franchissements entre Paris et Bagnole

Trois franchissements ont été étudiés, du nord au sud :

- le prolongement de la rue Vidal de la Blache à Paris pour rejoindre la rue Parmentier, situé dans l'axe de la future station du T3 ;
- un ouvrage léger type passerelle dans le prolongement de la rue Berteaux en connexion avec la dalle des Mercuriales et l'avenue Ibsen ;
- le prolongement de la rue Serpollet à travers l'emprise de Saint-Maclou et se connectant à l'avenue Gallieni.

Au nord de la porte, le fort dénivelé existant entre Paris et Bagnole oblige à chaque fois à reprendre la pente depuis la rue Le Vau pour rester sur des pentes acceptables (4.5 %).

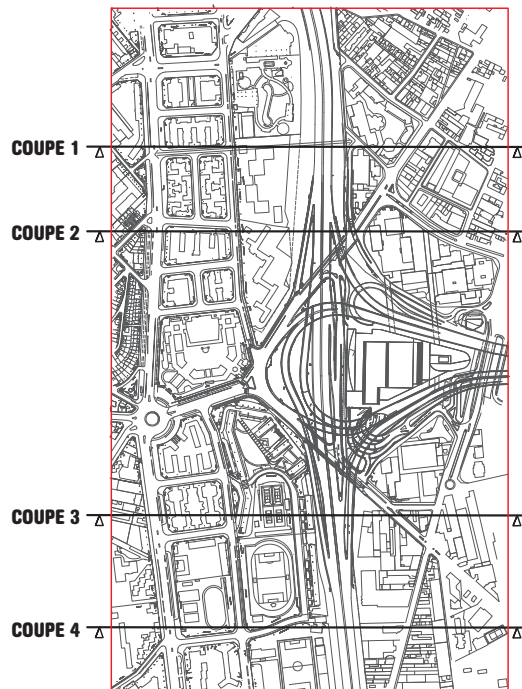
Au sud, le faible décaissé du Périphérique implique une reprise de pente sur Bagnole avec une pente de 5.3 %, là encore acceptable bien que supérieure aux normes PMR.

Ces nouvelles liaisons sont envisagées comme des voies piétonnes dans un premier temps. En effet, la perspective de l'arrivée du tramway sur les boulevards des Maréchaux et son impact mal maîtrisé sur la circulation, amènent à être prudent quant à l'ouverture de nouvelles voies circulées à proximité de l'échangeur.

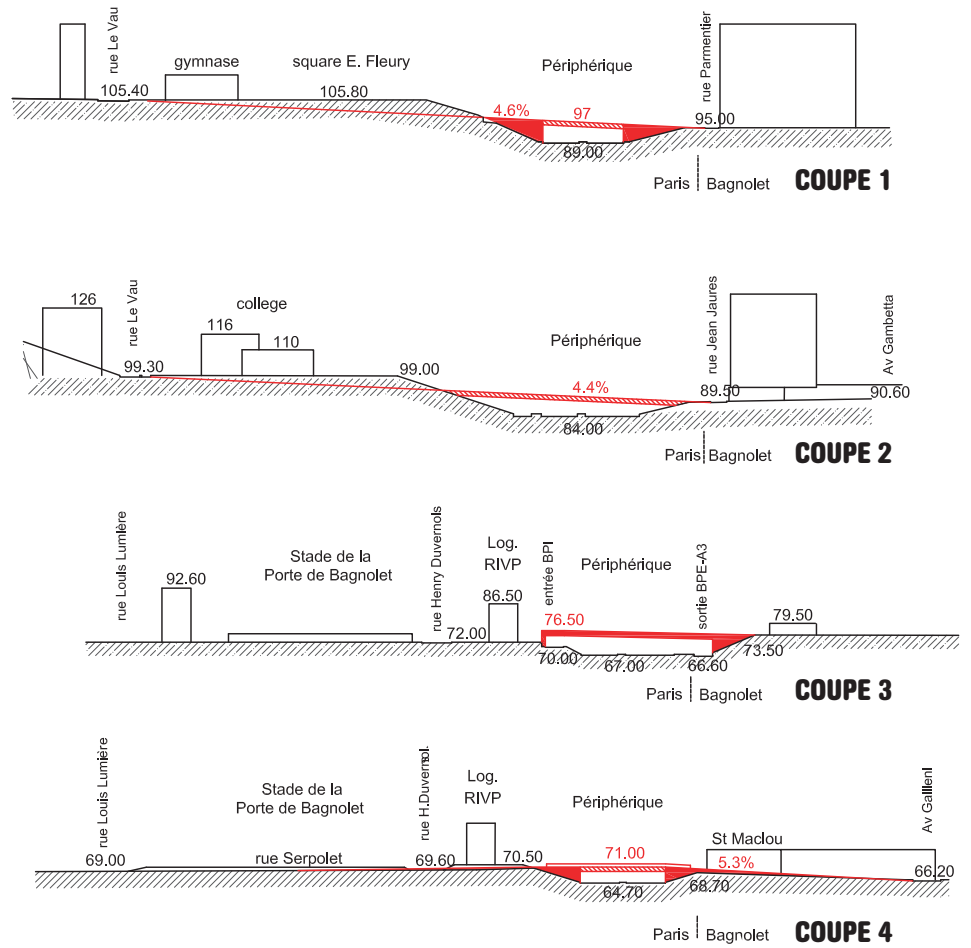
Quant à l'idée d'une couverture du Périphérique face à la Cité Python-Duvernois, elle n'a pas été reprise. Le faible décaissé du Périphérique et surtout la bretelle d'accès au BPI placent la couverture 4 m au dessus du niveau du sol côté Paris.

Une requalification de la porte de Bagnole en 2 temps

Le réaménagement de la porte de Bagnole est envisagé selon deux scénarios, plus ou moins lourds et ambitieux, dont l'intérêt est de pouvoir être phasé dans le temps.



COUPES DE PRINCIPE



Phase 1 : scénario de requalification de l'échangeur à moyen terme

Ce scénario met l'emphase sur une requalification importante des espaces publics et des liaisons entre Paris et Bagnolet ; il se place dans la perspective d'un confortement du pôle d'emploi dans sa dimension actuelle.

Les travaux lourds sur les ouvrages d'art concernent essentiellement Bagnolet, avec la démolition et la simplification des bretelles d'accès à l'ancien parking d'intérêt régional. Lors de la construction du PIR en 1972, l'idée avait été d'avoir une connexion optimale aux différentes voies rapides, en accord avec sa fonction. Trente ans plus tard, alors que le parking a presque entièrement été concédé à Vinci qui le gère pour le centre commercial, cette fonctionnalité n'a plus lieu d'être. Le projet est donc de retrouver une configuration traditionnelle et urbaine de parking de centre commercial. Ces démolitions permettent de libérer un foncier important le long du centre commercial, accueillant activités, services mais aussi parkings autocars en sous œuvre... Car pour répondre au problème de stationnement d'autocars, l'idée est de proposer un parking en infrastructure, afin de libérer l'espace sur voirie dans le cadre de la requalification des abords de Bel Est et du pôle Gallieni.

Ces démolitions de bretelles permettent de retravailler le tracé de l'avenue Jean Jaurès et de la rue des Champeaux, et de leur rendre une configuration urbaine bordée de bâti de chaque côté. L'autre mesure importante concerne la construction des délaissés sous les viaducs de l'A3 le long de l'avenue Général de Gaulle. Afin d'améliorer l'interface entre l'entrée principale du centre Bel est et de l'avenue Général de Gaulle, l'idée est de séparer la gare de Bus et de la localiser en partie sous les viaducs de l'A3, à l'endroit du skate parc actuel. Un parvis pourrait ainsi être dégagé devant Bel Est, en même temps que la construction des hauteurs sous viaduc permet de renforcer le caractère urbain du lieu. L'entrée du parc est élargie jusqu'à l'avenue Général de Gaulle suite au départ de la Serap, et placée dans l'axe de la rue des Champeaux, dans l'idée de valoriser cet équipement régional pour les parisiens.

Côté Paris, les avenues Ibsen et Cartellier sont élargies sur le côté extérieur afin d'élargir les trottoirs et aménager partout des couloirs bus et vélos, mais aussi mieux protéger du bruit les traversées de l'échangeur. Enfin les bretelles du BPI voient leur emprise réduite et optimisée pour les éloigner de la Cité Python Duvernois et du talus.

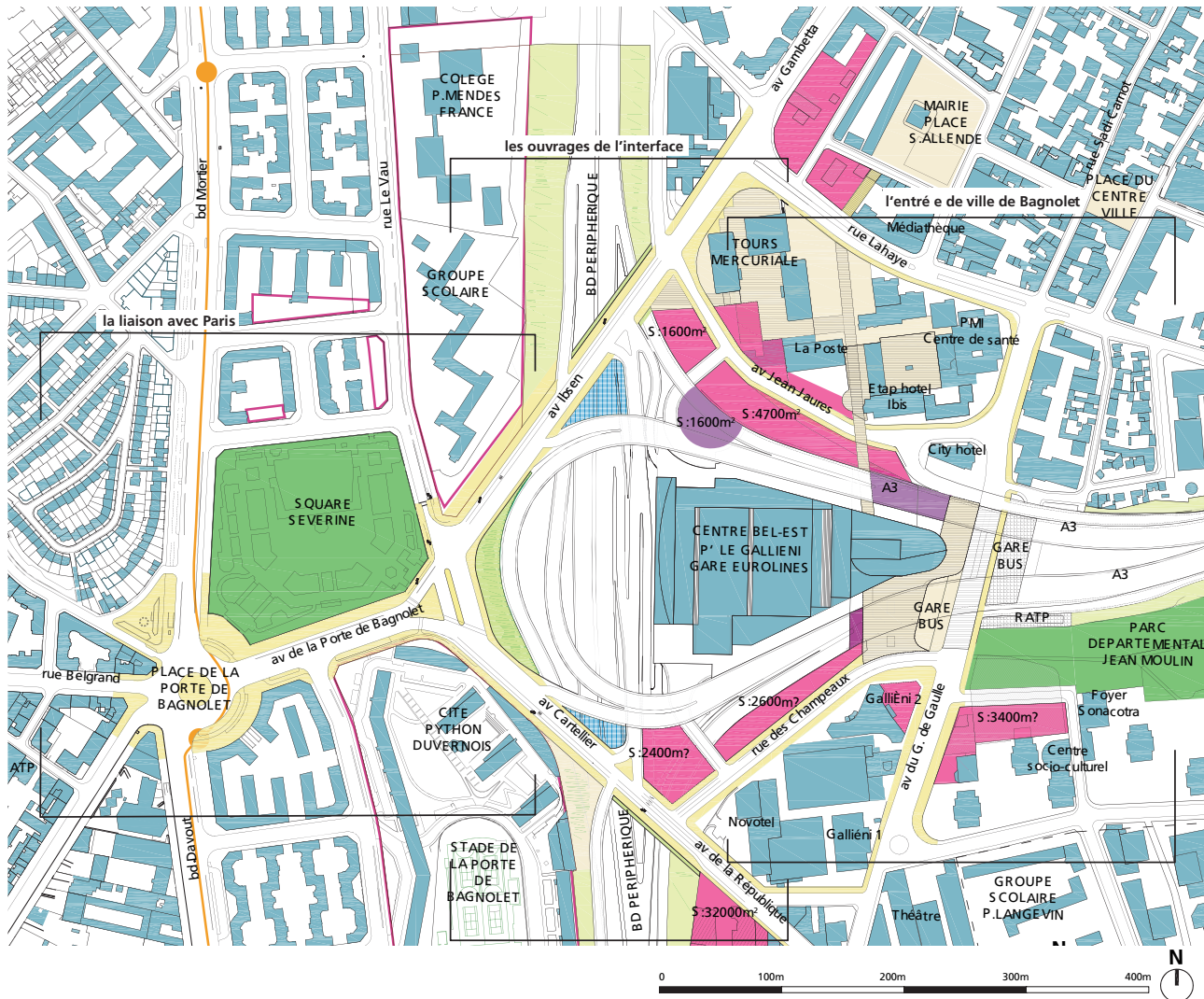
Le foncier constructible dégagé se situe donc entièrement sur Bagnole : le long de l'avenue Jean Jaurès et de la rue des Champeaux, mais aussi sur la dalle des Mercuriales, où il est proposé de supprimer la passerelle piétonne aujourd'hui condamnée, et d'aménager un accès large et à niveau, donnant directement sur l'avenue Ibsen, vers Paris.

La desserte en transports en commun s'inscrit dans la perspective des projets en cours : l'arrivée du T3 place le pôle Gallieni et le centre Bel Est à moins de 400 m de la place de la porte de Bagnole, tandis que la réalisation d'un téléphérique entre le quartier de la Noue et l'avenue Général de Gaulle.

Afin d'améliorer le fonctionnement de la gare de bus mais aussi pour dissocier mieux les fonctions d'échangeur de Bagnole, une alternative d'aménagement réside dans la réalisation de bretelles le long de l'A3, dédiées à l'accès et la sortie de la circulation allant dans Bagnole (Sc. 2). Ces bretelles seraient aménagées le long de l'autoroute, sur les anciens délaissés. Cette mesure améliore considérablement la desserte des lignes bus empruntant l'A3 mais permet aussi de simplifier le fonctionnement de l'échangeur. Cependant, elles doivent forcément s'accompagner d'autres mesures d'aménagement, pour empêcher le report de circulation sur l'avenue Général de Gaulle.

La proposition s'accompagnerait par exemple d'une extension de la zone 30 du centre ville de Bagnole jusqu'au parvis du pôle Gallieni, afin de réunir spatialement les deux « centres ville ». L'avenue Général de Gaulle serait aménagée comme une large plate forme piétonne avec circulation bus et livraisons. La mise à double sens du barreau nord-sud longeant le Périphérique permettrait de redistribuer le trafic dans Bagnole et d'éviter l'avenue Général de Gaulle.

PHASE 1



Phase 2 : le développement d'un pôle d'emploi de l'Est parisien, à long terme

Ce scénario se place dans une perspective à plus long terme de travaux lourds de restructuration de l'échangeur et de renforcement de la desserte en transports en commun, à l'échelle régionale. Il se met ainsi dans la perspective de densifier la porte de Bagnolet par la couverture de l'échangeur et le développement d'un pôle d'activités fort, venant rééquilibrer l'emploi entre l'est et l'ouest du cœur de l'agglomération.

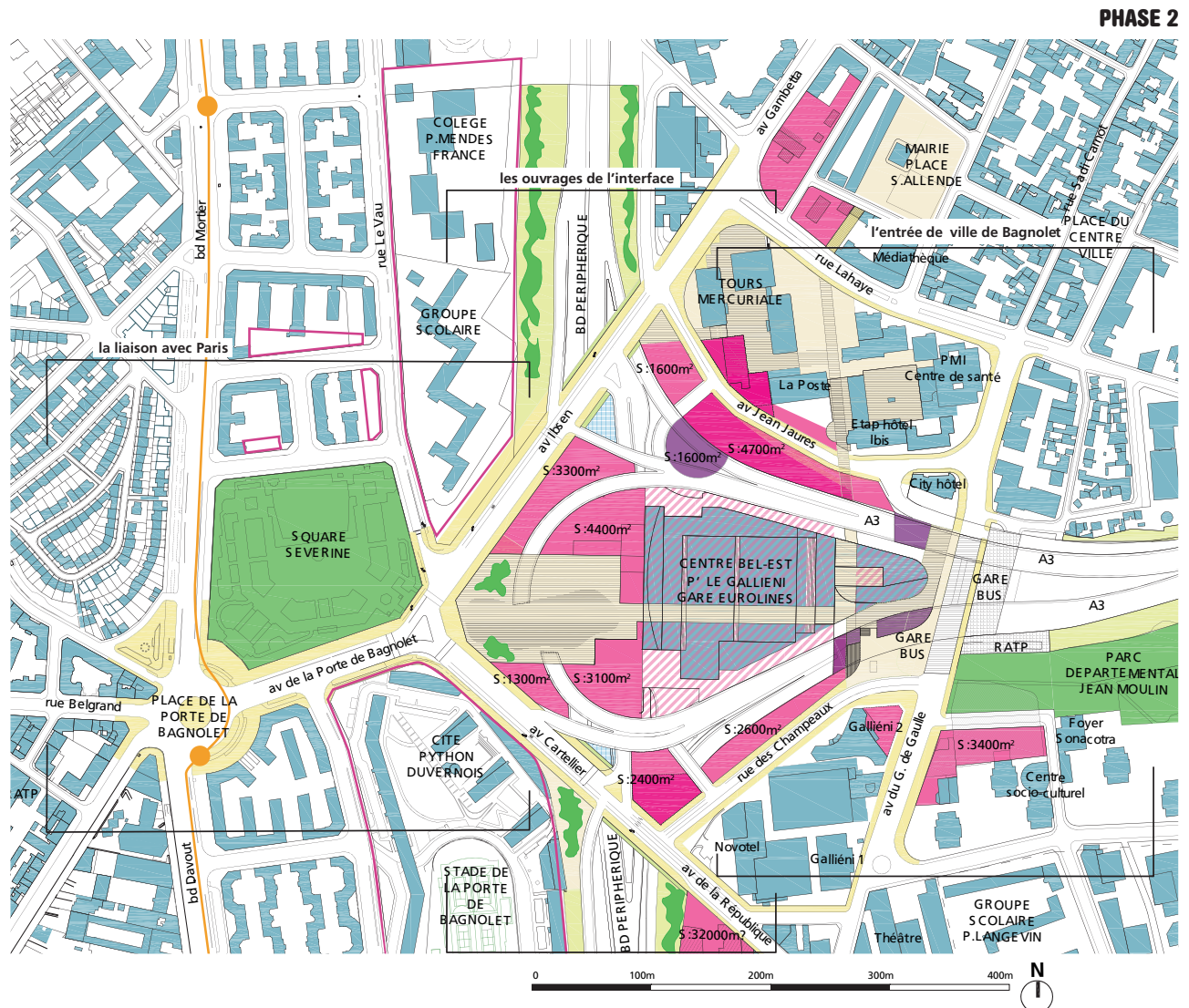
Cette phase de travaux et d'aménagement concerne donc essentiellement Paris.

La restructuration de la bretelle A3-BPi permet de dégager du foncier constructible le long de l'avenue Ibsen et Cartellier, mais surtout de couvrir le cœur de l'échangeur et de créer enfin une connexion forte entre Paris et Bagnolet, au travers d'une continuité de programmes et d'espaces publics.

Cette couverture accueillerait des bureaux, restaurants et commerces, mais aussi et pourquoi pas un équipement métropolitain (centre de conférence...) autour d'un grand parvis piéton. Ce parvis pourrait se prolonger à même niveau par un mail commercial est-ouest connectant directement Paris et Bagnolet, retrouvant ainsi le tracé historique de l'ancienne rue qui reliait Paris et Bagnolet. L'ensemble du projet, y compris le redéveloppement de Bel Est ne pourra se faire sans l'association étroite des partenaires privés, en particulier de la grande surface Auchan, traversée par le mail piéton envisagé.

Ce scénario à plus long terme implique un renforcement important de l'offre en transport en commun ferroviaire : c'est notamment la proposition de prolonger la ligne 3 du métro vers la Mairie de Montreuil, pour trouver une connexion avec une ligne de rocade de Proche Couronne, type Arc Express, ou avec le tramway T1.

Avec le projet du GPRU de Montreuil et la ZAC du Bas Montreuil, le développement d'un pôle tertiaire sur la porte de Bagnolet viendrait véritablement rééquilibrer l'emploi entre l'est et l'ouest parisien, dans une seule unité.



2 – LA CITÉ PYTHON DUVERNOIS, LE STADE DE LA PORTE DE BAGNOLET, LES ÉQUIPEMENTS RUE LE VAU

Une recomposition de la Ceinture verte

Les deux immeubles de la Cité Python-Duvernois, soit 45+85 logements accolés au Périphérique, seraient démolis et reconstruits dans le cadre des opérations situées à proximité, bd Davout ou rue Le Vau.





L'idée première tient à un échange foncier entre l'emprise de ces deux immeubles les plus problématiques et les quatre terrains de tennis situés dans le prolongement du stade. Dans l'idée d'un renforcement de la ceinture verte, cette restructuration permet une extension du jardin au cœur de la Cité et éventuellement la réalisation d'un équipement local, du type « salle polyvalente ». Les équipements sportifs sont reconstitués dans une bande bâtie le long du périphérique (gymnase, vestiaires, tennis couverts, tennis en toiture), qui protège du bruit l'intérieur d'îlot.

L'opération inclut un bâtiment d'activités (6 400 m² SHOB min., filières technologiques) en vitrine du Périphérique, pour renforcer la mixité et accompagner l'hôtel d'entreprises de la rue Serpollet, dans le cadre de son prolongement sur Bagnolet. A terme et dans la perspective de requalifier l'échangeur, la question du maintien des deux avenues de la porte de Bagnolet et Cartellier (25+23 log.), qui tournent le dos à la porte, reste posée.


L'ensemble des espaces libres doit faire l'objet d'un réaménagement, pour mieux prendre en

LÉGENDE DU PLAN LOCAL D'URBANISME


















Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation

-  Voies publiques et privées
-  Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.
-  Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier
-  Passage piétonnier sous porche à conserver





Implantation et hauteur des constructions

 Hauteur maximale des constructions

Gabarits-enveloppes :

<p>Hauteur de verticale indiquée par la couleur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - H = 5 m :  Rose - H = 7 m :  Kaki - H = 10 m :  Vert - H = 12 m :  Orange - H = 15 m :  Violet - H = 18 m :  Bleu clair - H = 20 m :  Noir - H = 23 m :  Gris - H = 25 m :  Bleu marine - Verticale de même hauteur que la façade existante :  Marron 	<p>Couronnement indiqué par le type de trait :</p> <p>- Conforme aux dispositions de l'article UG 10.2.1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horizontal :  Pointillé - P = 1/3, h = 2 m :  Hachures - P = 1/2, h = 3 m :  Tireté court - P = 1/1, h = 4,5 m :  Tireté long - P = 2/1, h = 4,5 m :  Tireté mixte <p>Exemples:  hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m  hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m</p>
---	---

Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural





-  Volumétrie existante à conserver
-  Emprise constructible maximale éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol
-  Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (voir la liste dans le règlement, tome 2)
-  Élément particulier protégé (voir la liste dans le règlement, tome 2)

A titre d'information:

Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques:

- ★ - par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
- ★ - par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Protection et végétalisation des espaces libres

-  Espace vert protégé (EVP)
-  Espace libre protégé (ELP)
-  Espace libre à végétaliser (ELV)
-  Espace à libérer (EAL)

Pour information

- ★ Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager

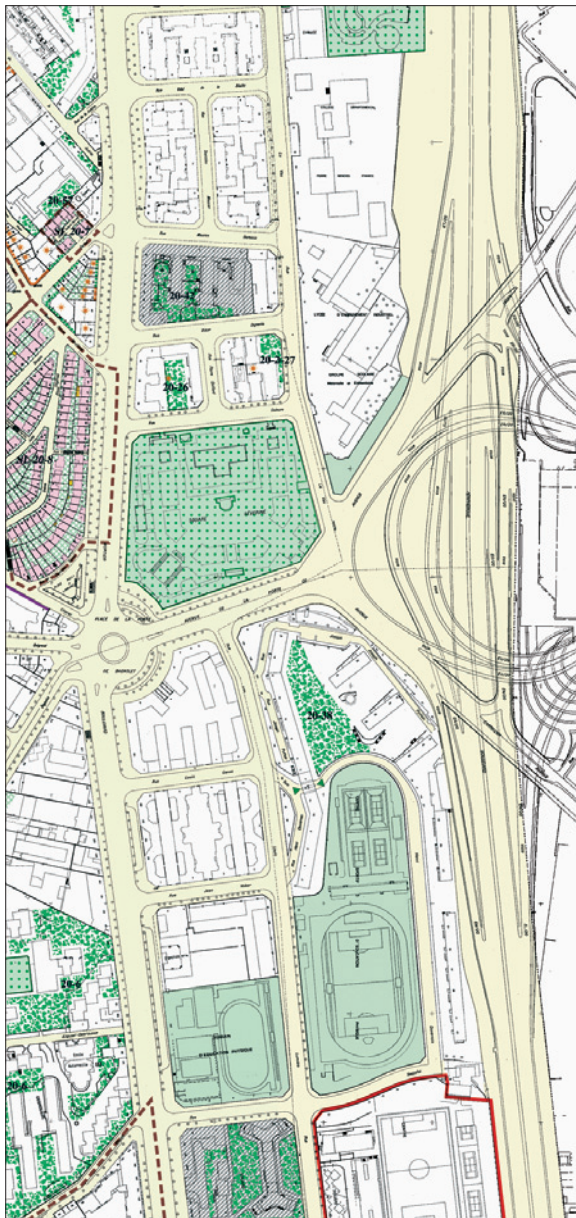
compte leur usage et leur statut (abords de la Cité, place face aux commerces rue Louis Lumière, espaces à l'ombre entre les tours...)²⁵. Le maillage viaire et les entrées piétonnes sont réorganisés afin d'ouvrir la Cité sur la rue Louis-Lumière et l'avenue de la porte de Bagnolet. Un nouveau débouché est possible à terme sur l'avenue Cartellier, là où le déplacement de la bretelle du BPI dégage un large espace piéton planté devant les logements.

Deux scénarios sont envisagés ; l'un conservant la boucle de voirie par le passage actuel sur la rue Louis Lumière (à l'endroit du porche où la démolition de l'immeuble est envisagée²⁶), l'autre traçant une grande diagonale qui déboucherait à terme sur l'avenue Cartellier et dégagerait un grand jardin d'un seul tenant.

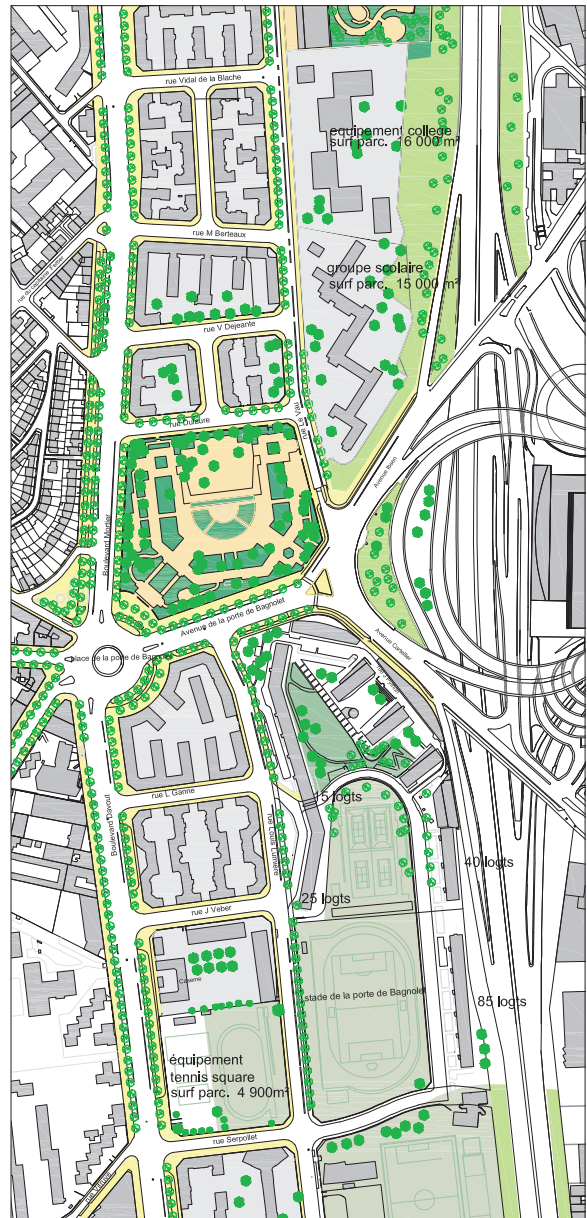
	Scénario 1	Scénario 2
Immeuble rue Louis-Lumière		
Démolition du bâti sur porche	15 logements	15 logements
Passage de voie angle rue Louis-Lumière–Veber	–	25 logements
Immeubles rue Duvernois	45 + 85 logements	45 + 85 logements
Total démolis	145 logements	170 logements

25, 26 – Cf. étude AMO en cours

PLAN LOCAL D'URBANISME



ÉTAT ACTUEL



SCÉNARIO 1

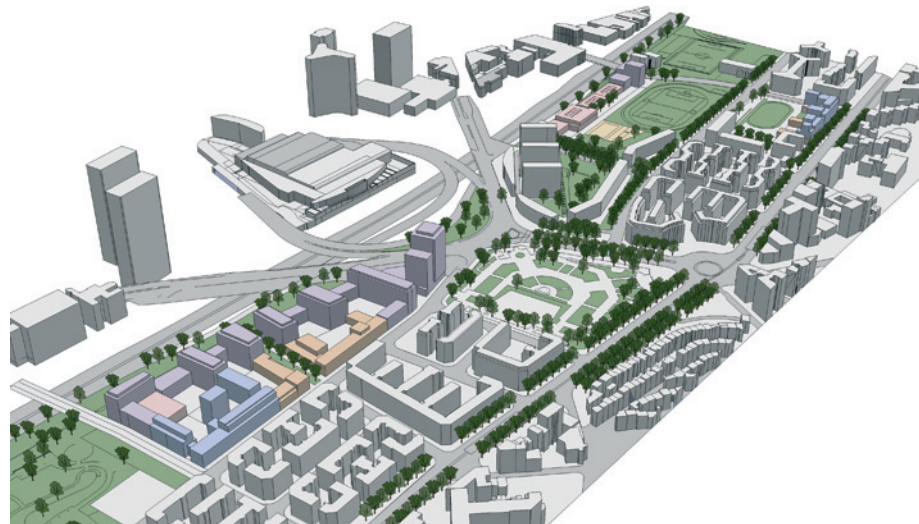
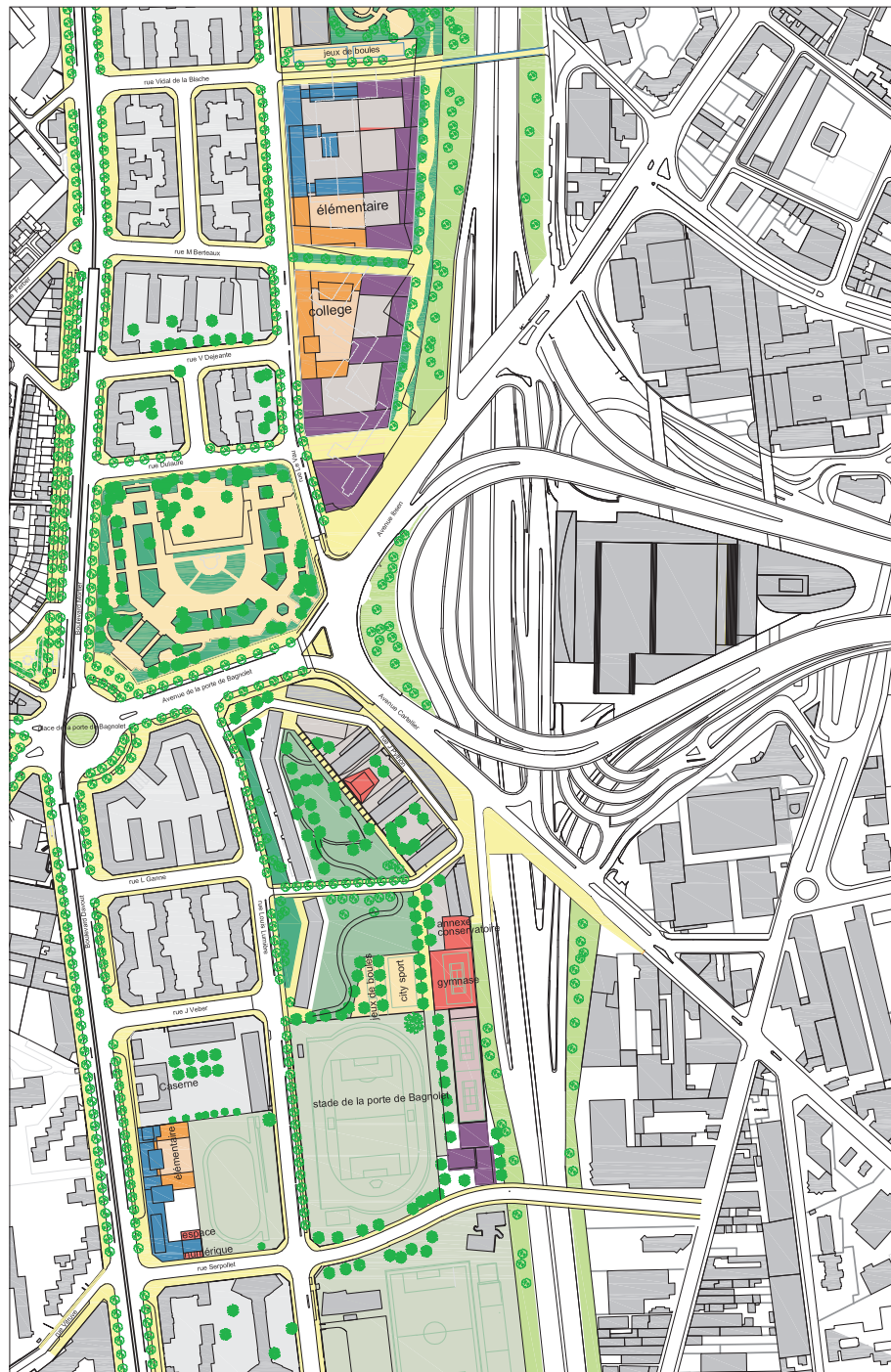
- logements
- activités
- logements associatifs
annexe, gymnase
- groupe scolaire, collège
- tennis couverts
- terrains de sport
- square

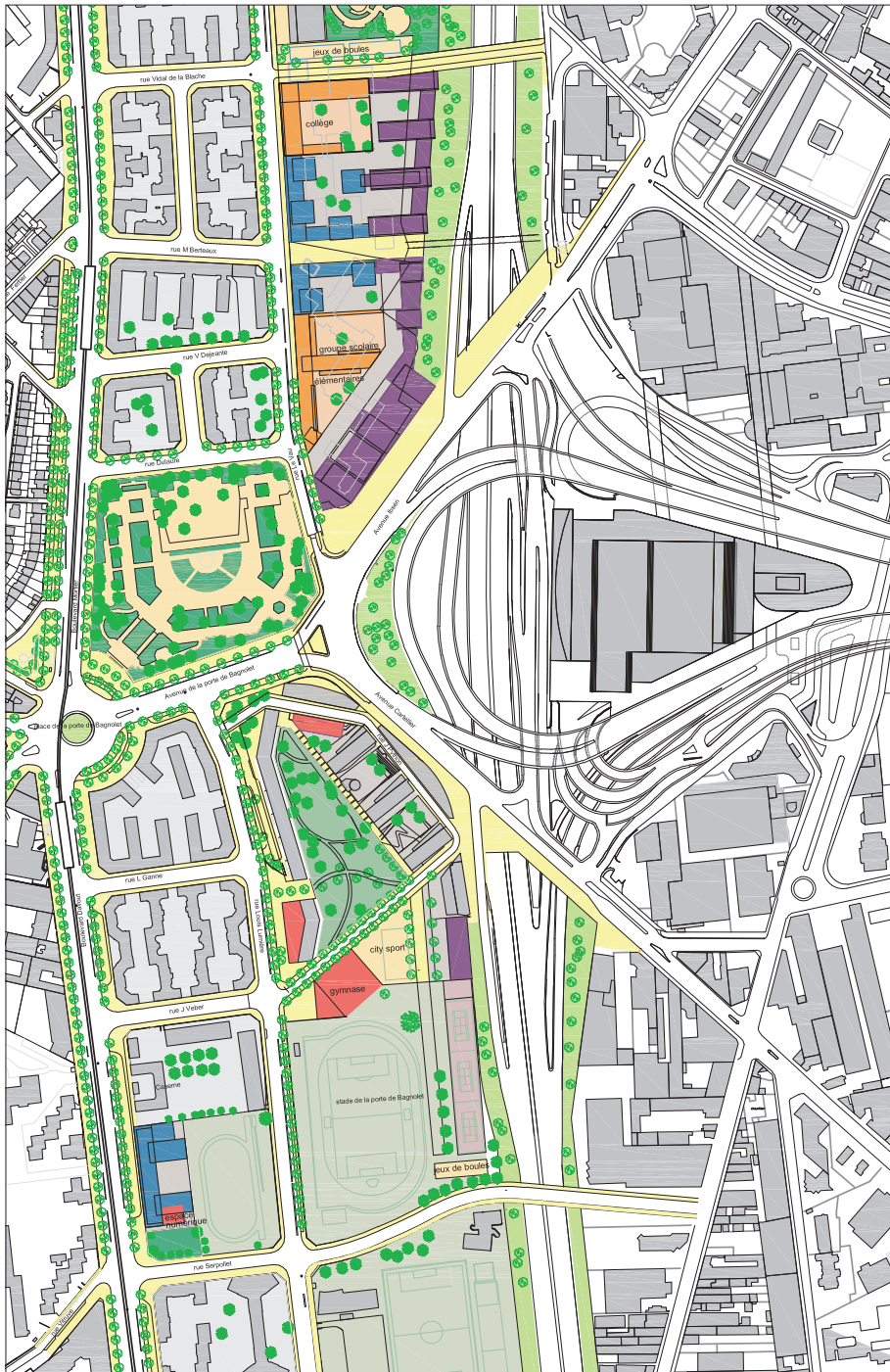
**îlot scolaire
de la rue Le Vau**

Logements	
îlot nord	16 000 m ²
Activités	
îlot nord	16 500 m ²
Activités îlot central-sud	27 000 m ²
Collège	
surface au sol	4 500 m ²
École primaire	
surface sol	2 500 m ²

**îlot sportif
du boulevard Davout**

Logements	8 000 m ²
Ecole primaire	
surface au sol	2 300 m ²





SCÉNARIO 2

- logements
- activités
- logements associatifs
annexe, gymnase
- groupe scolaire, collège
- tennis couverts
- terrains de sport
- square

**îlot scolaire
de la rue Le Vau**

Logements	
îlot nord	30 000 m ²
Activités	
îlot nord	18 900 m ²
Activités îlot central-sud	25 000 m ²
Collège	
surface au sol	4 700 m ²
École primaire	
surface sol	4 200 m ²

**îlot sportif
du boulevard Davout**

Logements	9 500 m ²
Ecole primaire	
surface au sol	–



L'îlot sportif du boulevard Davout

L'arrivée du tramway T3 offre l'opportunité d'installer des programmes de logement sur le boulevard Davout, qui profiteraient de la nouvelle desserte en tramway et de la requalification des boulevards des Maréchaux. Actuellement, ce terrain accueille deux terrains de tennis en plein air, un boulodrome et un petit espace vert. Ces équipements seraient reconstitués sur le stade de la porte de Bagnole.

Le scénario 1 se distingue par l'implantation d'une des deux écoles de la rue Le Vau.

Les enveloppes de programme ci-dessous sont données dans le cadre du PLU, mais ces programmes pourraient être plus importants. Des immeubles de logement de moins de 50 m pourraient être réalisés.

Le développement de l'îlot scolaire de la rue Le Vau

La densification de cet îlot permet de dégager un programme mixte de bureaux, de logements et d'équipements (collège, écoles primaires/polyvalentes) L'urbanisation tient compte de nouveaux franchissements est-ouest entre le 20^e arrondissement et Bagnole. D'autres sont laissées possibles, en préservant des espaces vides dans le prolongement du maillage actuel. Les deux scénarios se distinguent essentiellement par la proposition de maintenir dans un cas la largeur du talus actuel, le long du Périphérique (sc.1).

Dans le scénario 1, le parti est davantage paysager, en ouvrant les nouvelles constructions et espaces publics sur leur arrière et en s'inscrivant dans le paysage de grande échelle du Périphérique. Une promenade piétonne protégée du bruit (talus inversé...) longerait en hauteur les nouveaux bâtiments pour rejoindre au nord, la Cité Fougères et le square Fleury, au sud la Porte de Bagnole et le square Séverine. Il ne maintient qu'une des deux écoles primaires en place, l'autre étant reconstruite sur le terrain du bd Davout, selon une localisation qui desservirait mieux les habitants du sud de la porte de Bagnole.

La pointe de l'îlot sur la porte de Bagnole est valorisée par un programme tertiaire emblématique, qui pourrait faire l'objet d'une construction de grande hauteur.

Dans le scénario 2, l'opération réduit l'emprise du talus avec un programme plus dense. Les deux écoles sont maintenues sur leur emprise actuelle et nécessitent alors une opération tiroir temporaire, par exemple sur la réserve prévue à la ZAC de la porte des Lilas.

Des opérations tiroir autour des équipements scolaires sont possibles, en particulier pour le collège, mais nécessitent dans tous les cas un montage un peu complexe pour les écoles primaires. Les autres terrains envisagés aujourd'hui sont : la réserve inscrite dans la ZAC de la porte des Lilas, le terrain bd Davout.

Les constructibilités données sont indicatives et s'inscrivent dans le cadre du PLU. Mais cet îlot pourrait faire l'objet de constructions de grande hauteur, que ce soit en bureaux ou en logements. Des constructions hautes viendraient s'inscrire dans le paysage de grande échelle du Périphérique et de l'échangeur, alors que les terrains sont protégés des nuisances du Périphérique par leur situation en hauteur et la largeur du talus reconfiguré en conséquence.

Les mesures concernant le trafic de transit

Afin de remédier au report de trafic automobile (page 24) que risque d'entraîner l'arrivée du tramway des Maréchaux, des mesures sont possibles, comme l'inversion du sens unique de la rue Le Vau et la mise à sens unique de la rue Louis-Lumière.

4 – CONCLUSION

Une démarche intercommunale et partenariale à poursuivre

Les échanges menés dans le cadre de cette étude ont montré la complexité des enjeux d'aménagement sur ce secteur ainsi que des difficultés d'intervention sur les ouvrages d'art autoroutiers ou les ensembles bâtis de l'opération « Centre Sud » de Bagnolet.

L'étude n'a pas vocation à finaliser un projet, encore moins à valider l'un des scénarios ou à procéder à des choix clairs d'aménagement. L'ambition est davantage de faire émerger des opportunités et des envies de projet, d'identifier les différents scénarios possibles d'évolution de ce territoire.

Les moyens à dégager demain pour requalifier le quartier de la porte de Bagnolet dépendent d'études sectorielles plus approfondies et de choix stratégiques de développement pour l'Est parisien, qui devront être menés dans un cadre de travail intercommunal, et plus certainement régional.

Les débats sur le PLU de la Ville de Bagnolet seront également l'occasion de réflexions sur ce secteur. Un « Atelier urbain » mis en place dans ce cadre, rassemble des personnalités et des acteurs importants de l'urbanisme. Il permettra d'avoir une lecture beaucoup plus fine de ce territoire et d'approfondir les projets urbains dans une vision à la fois plus complexe et stratégique.

Ces différentes réflexions doivent se mettre dans la perspective d'une étude partenariale, qui pourrait être co-financée en 2009, et dont le cahier des charges pourrait être rédigé par l'Apur. L'étude serait ainsi préfigurée par les réflexions en cours menées sur les différents secteurs. Elle rassemblerait tous les acteurs, en particulier le Conseil Général et les différents acteurs privés (gestionnaire du centre commercial, des tours de bureaux...).

LES QUARTIERS DE LA PORTE DE BAGNOLET : ENJEUX ET SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

L'étude du quartier de la Porte de Bagnole en 2008 s'inscrit dans le prolongement des travaux d'analyse effectués en 2007 sur l'environnement immédiat de l'échangeur, avec la création de cheminement pour les piétons entre le futur tramway du Boulevard des Maréchaux, la gare routière internationale et le pôle de transports en commun (Galliéni).

Elle élabore une réflexion urbaine plus large sur l'ensemble de ce territoire pour proposer plusieurs scénarios de développement et porter une attention particulière sur l'environnement des ensembles d'habitation et équipements situés en bordure du boulevard périphérique notamment la cité « Python-Henri Duvernois ».

Cette étude menée par l'APUR en concertation avec les acteurs de ce territoire, la commune de Bagnole et la mairie du 20^e, a réuni par deux fois le comité de suivi, en correspondance aux deux phases : présentation du diagnostic territorial et celle d'un schéma d'objectifs et scénarios d'aménagement.

Elle a permis de dégager les enjeux de ce territoire à trois échelles :

- Une dimension communale de projet, avec l'amélioration du cadre de vie des ensembles scolaires et sportifs parisiens et des îlots hérités de la rénovation urbaine de Bagnole ;
- Une dimension régionale, autour du débat sur l'avenir du pôle d'emploi et du développement économique, mais aussi sur le réseau de transports en commun ;
- un niveau d'ordre intercommunal, traitant de la requalification de l'échangeur et de l'insertion urbaine du centre Bel Est, ainsi que de l'amélioration de l'interface Paris-Bagnole et des relations piétonnes entre les deux villes.

L'analyse a mis en évidence l'ambivalence d'un territoire marqué par la présence de l'échangeur de l'autoroute A3 et du boulevard Périphérique, et la proximité d'ensembles d'habitations et d'équipements.

Le diagnostic urbain et le schéma d'objectifs se sont traduits par l'identification de deux secteurs de projet sur lesquels ont été déclinés des propositions :

1 – l'échangeur et ses abords ;

2 – la Cité Python Duvernois, le stade de la porte de Bagnole, les équipements rue Le Vau.

Les propositions d'aménagement sont formulées sous forme de scénarios urbains sur ces trois secteurs. De plus, dans le cadre de cette étude, pour approfondir les enjeux particuliers de ce site, une approche économique a été menée, portant sur l'ensemble des « Mercuriales » et plus globalement l'ensemble des immeubles de bureaux et d'activités situés près de la porte.

L'étude n'a pas vocation à finaliser un projet. Il s'agit de faire émerger des opportunités et des envies de projet, d'identifier différents scénarios d'évolution de ce territoire. Les moyens à dégager demain pour requalifier le quartier de la porte de Bagnole dépendent d'études sectorielles plus approfondies et de choix stratégiques de développement à l'échelle locale mais aussi à l'échelle plus large de l'Est parisien.