

# PARIS PROJET

aménagement urbanisme avenir

numéro 12

PARIS SUD-EST  
Lyon-Austerlitz-Bercy



gare de Lyon

Rapée

gare de Lyon

gare d'Austerlitz

austerlitz

pont d'Austerlitz

pont de Bercy

Sauvage

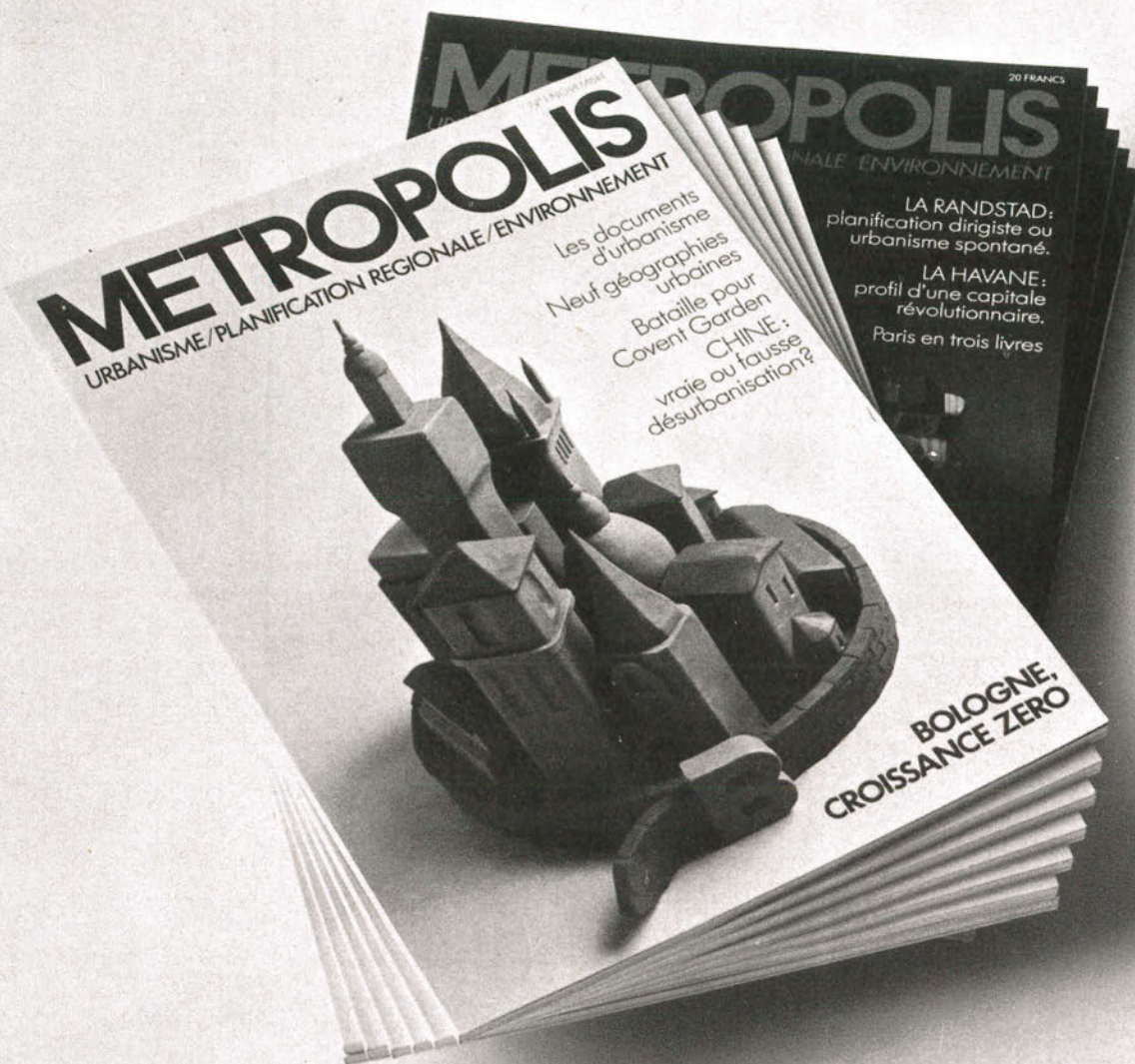




L'Agence de la Défense de la BNP



**BANQUE NATIONALE DE PARIS**



**Conçu par des spécialistes,  
mais accessible à tous,  
Métropolis vous informe sur  
les événements du monde entier,  
les analyse et les commente.**

**Métropolis : 1er mensuel  
français de planification  
urbaine & régionale.**

**A renvoyer à Métropolis,  
sous enveloppe affranchie,  
7 rue des Lavandières,  
75001 Paris.**

**Je désire recevoir gratuitement  
et sans engagement  
de ma part, un numéro  
de Métropolis.**

**Nom** \_\_\_\_\_

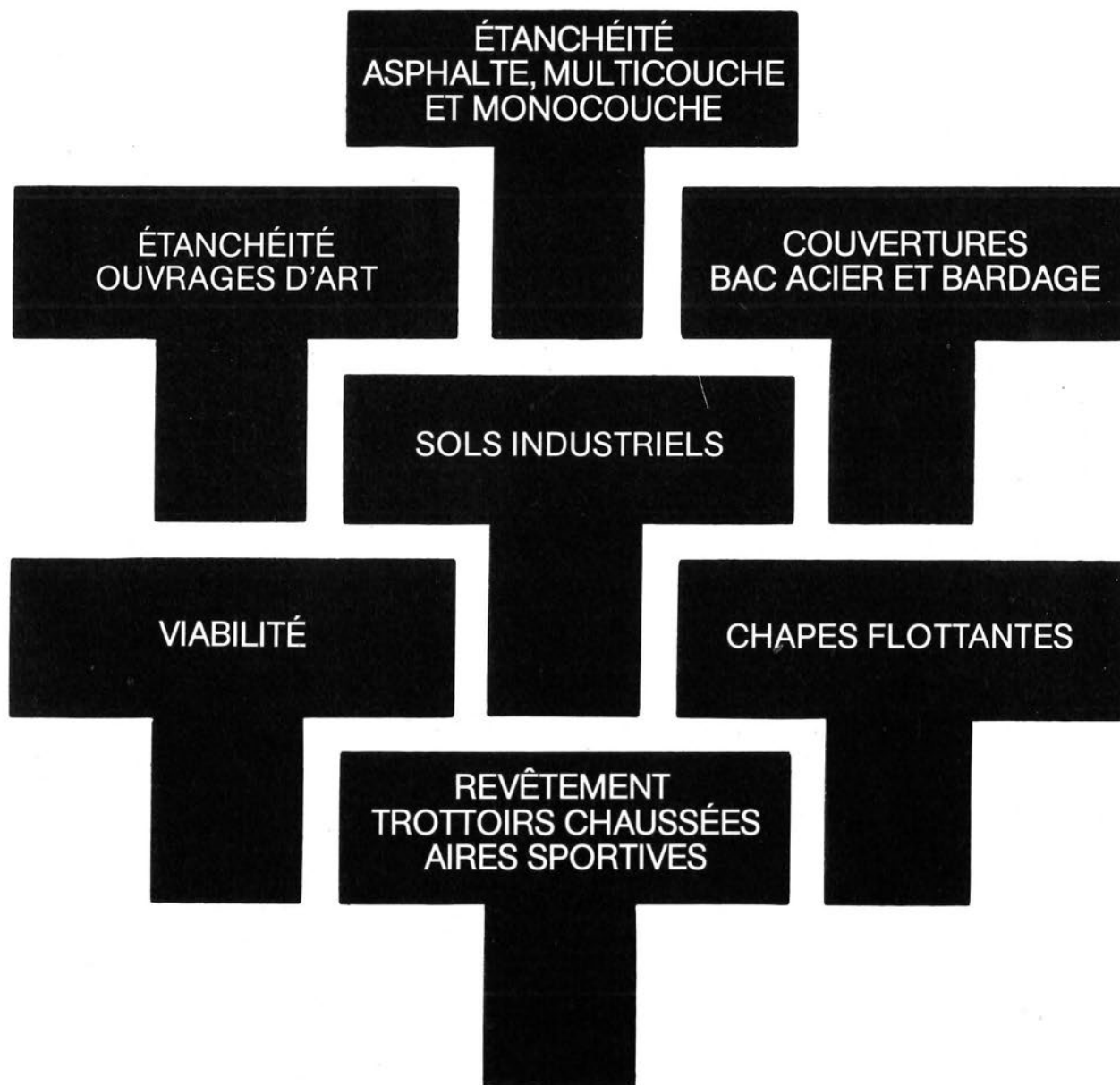
**Prénom** \_\_\_\_\_

**Adresse** \_\_\_\_\_

**Fonction** \_\_\_\_\_

# Spapa

Vous connaissez notre sigle.  
Connaissez-vous le plan de toutes nos possibilités?



Siège social : 120, rue de Javel - 75015 Paris - Tél. : 828.56.20.  
Agences et secteurs à Paris, Vernon, Rouen, Le Havre, Boulogne, Lens, Nancy, Metz, Lyon, St-Etienne,  
Grenoble, Clermont-Ferrand, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse.



**SMAC**

**S.A. DES MINES DE BITUME ET D'ASPHALTE DU CENTRE**

23, rue Broca - 75240 PARIS Cedex 05      Tél. : 707.67.29

**65 IMPLANTATIONS EN FRANCE**

# compagnie métropolitaine des asphaltes

S.A. au capital de 3100 000 F / 7, route du Bassin n° 6, 92-Gennevilliers / Tél. : 733.22.40 +



Cliché Joël le Gô...

## **étanchéité**

Asphalte et Multicouche.

## **voirie**

## **couverture acier**

Isolation et étanchéité.

## **produits de synthèse**

Étanchéité,  
Revêtements de sols...

## **coldalle et colorasphalte**

Voirie, Chaussée,  
Sols industriels,  
Parkings.

## **colpont**

Étanchéité  
des ouvrages d'art.

## **colastic**

Mastic Bitumineux  
pour Enrochements.

## **colaphon**

Chape Asphalte  
d'Isolation Phonique.



Cliché Europimages

# PARIS PROJET

AMENAGEMENT URBANISME AVENIR

---

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

---

**CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR :** Président : le Préfet de Paris M. Jean Verdier

Membres :

LA VILLE DE PARIS REPRESENTEE PAR :

Le Président du Conseil de Paris : M. Yves Milhoud - Le Préfet de Police : M. Jean Paolini - MM. Berlemont, Estier, Frédéric-Dupont, Magaud, Romani, Rocher, Conseillers de Paris - Le Directeur de l'Urbanisme et du Logement à la Préfecture de Paris : M. André Roussilhe

LE DISTRICT DE LA REGION DE PARIS REPRESENTE PAR :

Le Préfet de la Région Parisienne - Délégué Général : M. Maurice Doublet - MM. Pierre Bas et Paul Faber : membres du Conseil d'Administration du District, Conseillers de Paris.

L'ETAT REPRESENTE PAR :

Le Ministre d'Etat chargé de l'Intérieur ou son délégué  
Le Ministre de l'Economie et des Finances ou son délégué  
Le Ministre de l'Equipement ou son délégué  
Le Secrétaire d'Etat à la Culture ou son délégué

---

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

M. Pierre-Yves Ligen  
assisté de Michel Renault, secrétaire général  
et pour la conception et la réalisation artistique de Catherine Le Berre  
Administration et diffusion : Myriam Berthier

Adresse : 17, bd Morland - Paris 4<sup>e</sup> - Tél. 887 98 24 - C.C.P. 31.308-15 La Source  
Atelier Parisien d'Urbanisme - Le numéro : 8 F - un an : 30 F

---

PUBLICITE :

Régie publicitaire : Saraga, 2 bis impasse du Mont-Tonnerre, 75015 Paris - Tél. 306 84 13

---

DESSIN PHOTO COUVERTURE :

Jerzy Komenda

PHOTOGRAPHIES :

Documents A.P.U.R.

---

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

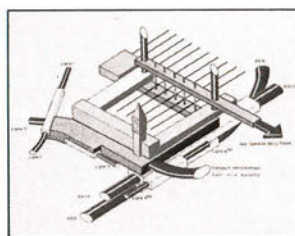
*Le préfet de Paris, président du conseil d'administration de l'APUR.*



---

## SOMMAIRE

---



	Pages
<b>Le schéma de secteur Seine Sud-Est</b> .....	8
Des atouts pour un aménagement .....	14
La justification d'un aménagement .....	24
Le programme de l'aménagement .....	28
Les objectifs de l'aménagement .....	36
<b>Les docks de Londres</b> .....	86

# PARIS SUD EST

## Le projet de schéma de secteur Lyon Austerlitz Bercy

Dans la grande entreprise d'aménagement de la capitale qui tend à l'adapter aux besoins de notre époque, sans lui faire perdre son caractère spécifique et sa qualité traditionnelle, le projet relatif au secteur Seine Sud-Est présente une importance toute particulière.

Ce secteur est une vaste zone des 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements qui possède à peu près la forme d'un trapèze dont la Seine formerait l'axe de symétrie et dont le sommet passerait dans la partie frontale des gares de Lyon et d'Austerlitz, tandis que les côtés iraient, en s'évasant légèrement, jusqu'au boulevard périphérique. Les caractéristiques de cet ensemble, qui seront largement détaillées dans la suite de ce numéro, interdisent de penser — pour ce secteur sans doute encore plus que pour tout autre dans Paris — qu'il puisse, au cours des décennies à venir, rester à l'écart de toute transformation et de toute évolution: les opportunités d'aménagement de la partie centrale ne peuvent d'une manière ou d'une autre manquer d'être saisies ou exploitées; les quartiers riverains seront, de ce fait même, inévitablement concernés; en l'absence même de cet enchaînement,

le mouvement général de rénovation de la capitale, même s'il est freiné, n'a, de toute façon, aucune probabilité de s'arrêter aux limites d'une zone urbaine où il apparaît au contraire particulièrement légitime et justifié.

Le problème posé aux responsables de l'aménagement de Paris est alors de savoir si les changements à venir doivent se dérouler au coup par coup de manière peu organisée, parfois anarchique, ou s'il vaut mieux les conduire et les encadrer en fonction d'une vision d'ensemble du futur, susceptible d'être ajustée dans le déroulement du temps à l'évolution des faits et des besoins, mais assurant en permanence une cohérence globale, un rythme contrôlé, et le contenu le plus approprié à la transformation inévitable de ce morceau de Paris.

Poser une telle question, c'est évidemment y répondre. Et c'est en particulier sur le fondement de cette considération que le Conseil de Paris, saisi à plusieurs reprises de projets d'aménagement des entrepôts de Bercy après le départ des grossistes en vin, a renoncé à prendre trop vite position et a expressément décidé de ne se prononcer qu'en fonction d'un schéma d'urba-

nisme global intégrant de part et d'autre de la Seine le domaine de Bercy et son prolongement vers Charenton et, sur la rive gauche, tout le secteur situé entre le pont d'Austerlitz et Ivry-sur-Seine.

L'Assemblée Municipale confirmait de la sorte les choix opérés successivement par le Schéma Directeur de la Région Parisienne et par celui de Paris et qui destinaient le secteur Seine Sud-Est à être le théâtre d'un dessein d'urbanisme de très large envergure.

— Selon le Schéma Directeur de la Région, c'est « dans l'environnement de la grande et multiple croisée de moyens de transport » et « notamment rive droite dans le secteur de la Gare de Lyon » qu'il convient « que Paris intramuros se donne un centre recentré d'accès commode ». « Ce n'est pas seulement un service indispensable à la ville, à l'agglomération, à la Région, ajoutait ce document, c'est un service rendu à la nation ».

— Selon le Schéma Directeur de Paris, les secteurs formés par les deux ensembles de la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz, ainsi que les emprises qui en dépendent, « représentent des zones majeures d'intervention sur lesquelles seront concentrés les grands pôles d'emplois tertiaires et les puissants aménagements qui doivent les accompagner ».

Pour satisfaire aux impératifs fixés par le Conseil de Paris, comme pour répondre aux ambitions définies par les Schémas Directeurs, l'élaboration d'un Schéma de Secteur sur la zone Seine Sud-Est a été entreprise.

La première étape du long processus de mise au point de ce document a été marquée par la présentation à l'Assemblée Municipale, en mars 1973, d'un projet qui a donné lieu, lors de la session suivante, à un long débat. Par une délibération en date du 29 juin, le Conseil de Paris, sous réserve de modifications, concernant en particulier l'abandon des opérations de voirie qui avaient été prévues « au nord des voies ferrées aboutissant à la gare de Lyon (partie Lyon-Nation de la rocade transversale) », a décidé de prendre en considération « les grandes orienta-

tions contenues dans le schéma d'aménagement proposé » (1).

C'est ce document, rectifié selon les indications expressément données par l'Assemblée Municipale, qui a fait l'objet au début de l'année d'une importante exposition largement fréquentée et commentée.

Poursuivant cet effort d'information et tenant compte notamment du souhait exprimé par un grand nombre de ses visiteurs de voir mettre à la disposition du public une documentation complète sur ce sujet fondamental, c'est le dossier du projet de Schéma de Secteur Seine Sud-Est,  *dans la forme même où il a été présenté à cette exposition,*  que Paris-Projet livre à ses lecteurs dans ce numéro.

Sans doute les idées peuvent-elles encore largement évoluer : la définition du programme en particulier est loin d'être figée, notamment en ce qui concerne les constructions de bureaux ; de ce fait même sa disposition dans l'espace est susceptible d'être revue.

Tel quel, le document commenté ci-après n'en représente pas moins un premier stade essentiel d'élaboration du schéma d'aménagement de ce secteur et dégage certaines contraintes, certains principes, certaines volontés dont tout projet ne pourra s'affranchir.

Avant toutefois d'entrer dans le vif du sujet et d'exposer les motivations, les objectifs et le contenu de ce document, encore importe-t-il d'en connaître la véritable nature et d'en mesurer l'exacte portée.

Cela implique de répondre à une double question :

- un schéma de secteur, qu'est-ce que c'est ?
- un schéma de secteur, cela veut-il forcément dire partout et tout de suite le lancement systématique d'opérations d'aménagement sur toute l'étendue de la zone urbaine concernée ?

Dans la hiérarchie des documents d'urbanisme prévus par la loi foncière, le Schéma de Secteur tient une place en quelque sorte intermédiaire.

- Il précise et affine le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.).

(1) Délibération du 29.6.73 BMO du 3.8.73.



- Comme lui, il présente une *image d'avenir* ;
- Mais il forme une sorte de *loupe posée sur une partie d'une agglomération* ;
  - particulièrement complexe ;
  - ou susceptible d'une évolution profonde.
- Il précède et oriente les documents d'application :
  - de nature réglementaire : Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) ;
  - ou de nature opérationnelle : Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) ;
  - il se rapproche de ces documents dans la mesure où son échelle est plus précise et son échéance dans le temps plus réduite que celles du Schéma Directeur (de 15 à 20 ans) ;
  - il s'en distingue dans la mesure où comme le Schéma Directeur, il n'a par lui-même aucun effet juridique direct ; et forme seulement une sorte de « loi-cadre » qui s'impose aux administrations pour leurs divers types d'interventions.

La définition du rôle d'un Schéma de Secteur, répond largement par elle-même à la seconde question préalable qui concerne les effets immédiats d'un pareil plan. Il est pourtant nécessaire d'insister tout particulièrement sur la réponse aux inquiétudes sous-jacentes ou franchement expri-

mées que révèlent les nombreuses interrogations enregistrées à cet égard.

Tout se passe dans de nombreux esprits comme si le fait pour un secteur urbain de faire l'objet d'un Schéma d'urbanisme le destinait inmanquablement, sur le champ et dans son intégralité, à être rasé pour faire place à de nombreux édifices, comme si le laissez-faire était à l'inverse une garantie de protection et d'immunité !

Il importe donc de marquer avec force et dès l'abord de ce dossier, que ni l'effet ni l'objet du Schéma de Secteur Seine Sud-Est ne sont de provoquer sur tout le territoire qu'il couvre le lancement généralisé et immédiat d'opérations d'aménagement.

### 1. Ce n'est pas son effet

— Parce qu'un Schéma de Secteur ne présente qu'une *intention à long terme* concernant l'avenir d'un ensemble de quartiers *au cours des quinze à vingt ans à venir* ;

- Parce qu'il n'a donc par lui-même :
  - *aucun effet juridique direct sur les particuliers* : ce sera la fonction du P.O.S. ;
  - *aucun rôle opérationnel immédiat* : ce sera la fonction d'éventuelles Z.A.C.

Chacun de ces documents d'application devra être soumis notamment à l'*approbation du Conseil de Paris*.

Celui-ci :

- *a pris en considération les grandes orientations de ce Schéma, sous certaines réserves* dont il est naturellement tenu compte dans cet article ;
- mais devra connaître à chaque étape de leur mise en œuvre concrète.

Le Schéma de Secteur :

- ne provoque donc pas le démarrage subit d'opérations multiples ;
- mais sert uniquement de *guide à l'action des Administrations*, auxquelles il s'impose, afin d'éviter :

- le *désordre* de décisions au coup par coup ;
- l'*incohérence* d'interventions mal coordonnées ;
- le *risque*, par imprévoyance, de sacrifier l'avenir.

## 2. Ce n'est pas son objet

— Le Schéma de Secteur Seine Sud-Est ne se borne pas à proposer des *transformations et des aménagements*. Ces interventions se cantonnent à une partie seulement du territoire concerné par le Schéma : celle qui forme aujourd'hui une *véritable friche urbaine* ;

— Partout ailleurs, dans les quartiers où résident les habitants, il vise au contraire à *interdire* la contagion d'un mouvement immobilier trop important :

- en dissuadant radicalement les constructions de bureaux ;
- en freinant même les autres opérations immobilières dans les zones où elles risqueraient par leurs effets induits de provoquer le départ de la population actuelle.

— Enfin, les orientations fondamentales du Schéma sont illustrées de suggestions et d'hypothèses de programme qui *n'ont pas du tout la portée* de projets précis et a fortiori arrêtés mais dont il convient au contraire de poursuivre la mise au point et la discussion.

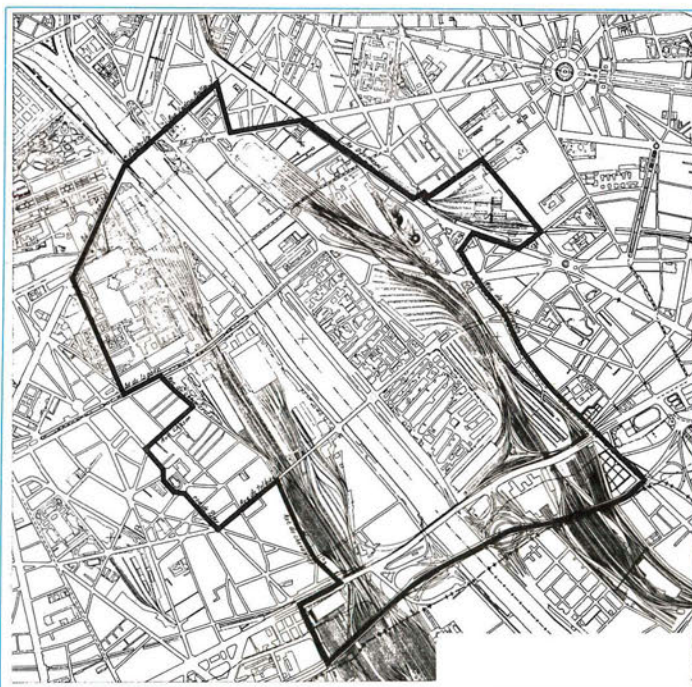
C'est dans cet esprit que le Conseil Restreint du 6 décembre 1973, tenu sous la présidence du Chef de l'Etat, a décidé que pour achever les études d'urbanisme et pour préparer le lancement ultérieur d'opérations d'aménagement dans ce secteur, un haut fonctionnaire placé sous l'autorité du Préfet de Paris serait chargé de coordonner les opérations d'aménagement du Secteur Seine Sud-Est. Cette mission, confiée, par arrêté du 11 avril 1974, à M. Pierre Yves Ligen, s'exerce à l'intérieur d'un périmètre tracé au sein du Secteur et a pour objet :

- de compléter, de préciser et d'achever les études d'urbanisme, en fonction notamment de la consultation des diverses instances intéressées ;
- d'assurer la cohérence et la coordination des décisions et des interventions des entreprises et collectivités publiques affectant ce secteur ;
- d'étudier les conditions de mise en œuvre pratique des futures opérations aussi bien du point de vue économique et financier qu'en ce qui concerne la définition du mécanisme juridique



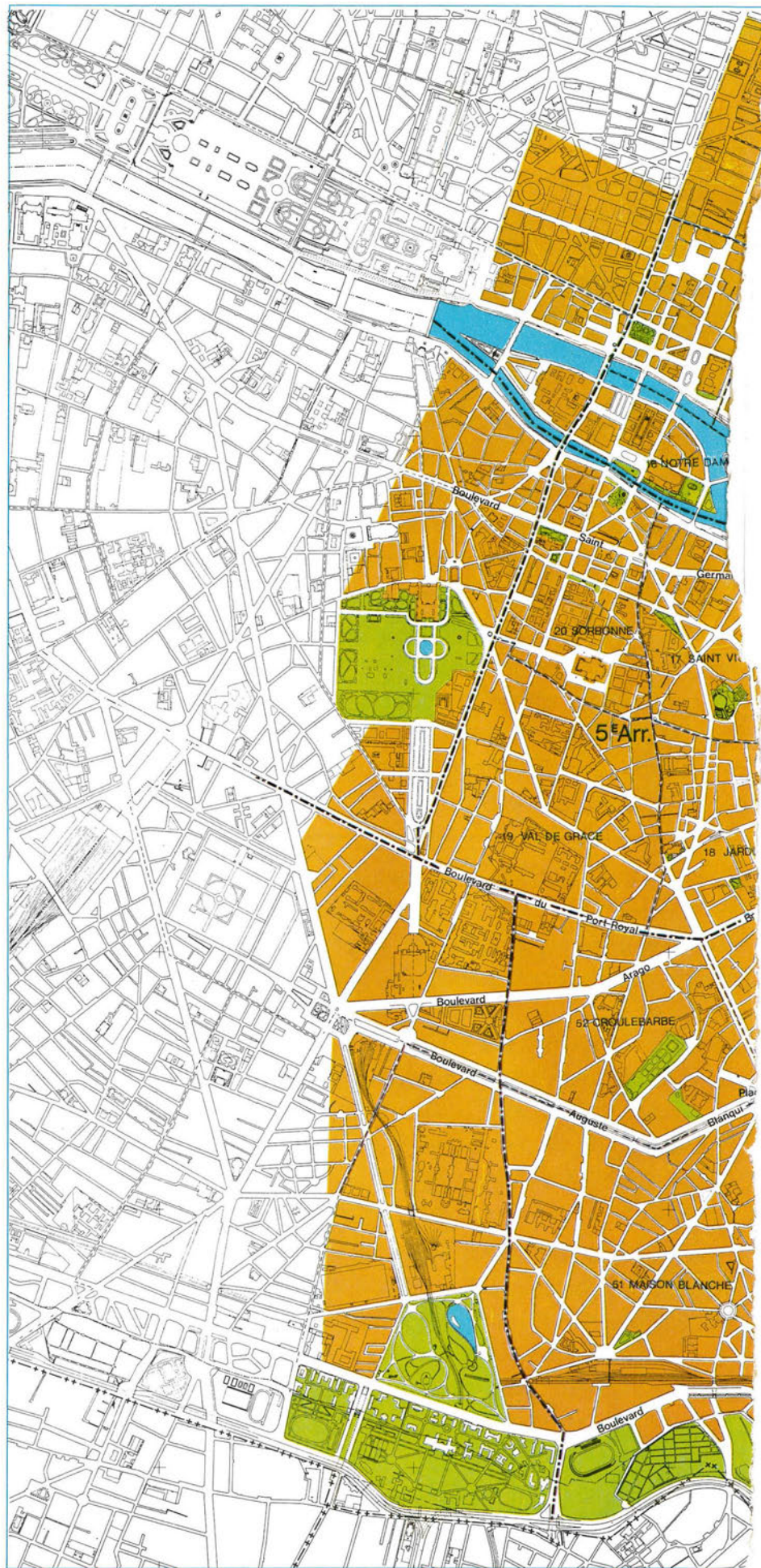
de l'aménagement et la formule selon laquelle il y sera procédé.

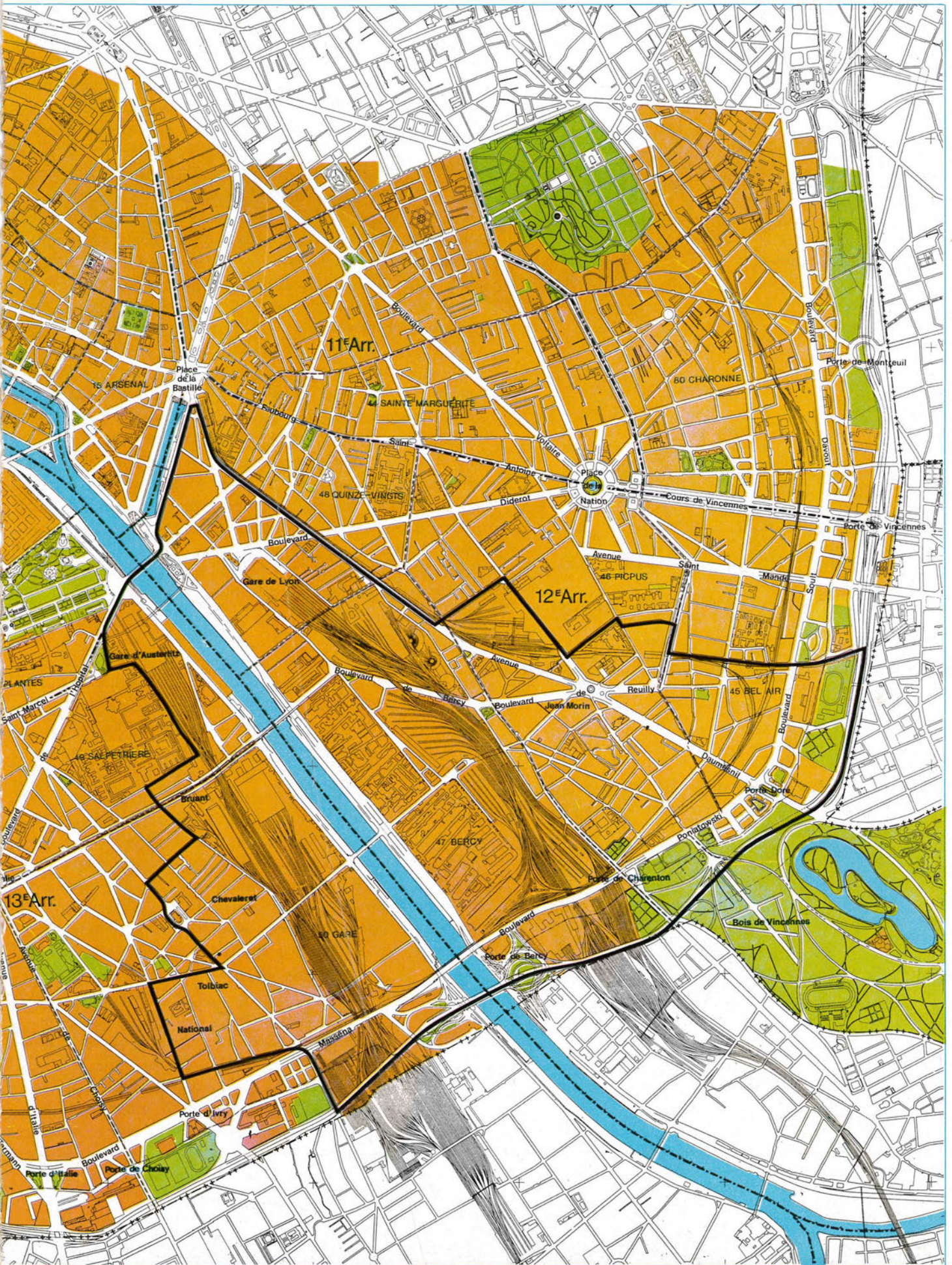
C'est donc la base de départ de ce travail et le cadre général dans lequel il s'inscrit que commentent et illustrent les pages qui suivent de la présente livraison de Paris-Projet.



Périmètre de la mission de coordination des opérations d'aménagement du Secteur Seine Sud-Est.

Situé au Sud-Est de Paris, le périmètre d'étude comprend, de part et d'autre de la Seine, une partie des 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements. Le pont de Bercy, qui constitue le centre de gravité du secteur, est à trois kilomètres de Notre-Dame et à moins du double de l'Etoile. Ce secteur, actuellement peu et mal utilisé, mais dont les potentialités sont importantes, en raison notamment de la présence des gares de Lyon et d'Austerlitz, doit permettre, selon le vœu du Schéma Directeur de Paris, un rééquilibrage vers l'Est.





11<sup>e</sup> Arr.

12<sup>e</sup> Arr.

13<sup>e</sup> Arr.

Place de la Bastille

Sainte Marguerite

80 Charonne

48 Quinze-Vingts

Place de la Nation

Porte de Montreuil

Gare de Lyon

46 Picpus

45 Bel Air

Gare d'Orléans

Boulevard de Bercy

Boulevard de Reuilly

45 Bel Air

46 Salpêtrière

Bryant

47 Bercy

Porte de Bercy

Bois de Vincennes

Chevaleret

50 Gare

Porte de Charenton

Tolbiac

National

Porte de Bercy

Bois de Vincennes

Porte d'Ivry

Messina

Porte de Choisy

Porte d'Italie

Porte de Choisy

# PARIS SUD EST Des atouts pour un aménagement



Dans cette ville de Paris que l'on présente si souvent comme une ville remplie à ras bord d'habitants et d'activités, il existe tout près du cœur même de la Capitale un immense secteur à peu près vide, jouissant de conditions de desserte exceptionnelles et, qui plus est dont l'essentiel appartient à des collectivités publiques.

Le centre de gravité de cette vaste zone est le secteur Seine Sud-Est, qui se trouve aux alentours du Pont de Bercy et à environ trois kilomètres à vol d'oiseau de Notre-Dame, soit une distance presque deux fois moindre que l'Arc de Triomphe de l'Etoile. Les fins fonds du secteur en bordure du périphérique sont deux fois plus près du centre de Paris que les toutes premières tours de la grande opération de la Défense. Il suffit pourtant à chacun de parcourir cet ensemble de quartiers de part et d'autre de l'axe majestueux que lui compose la Seine, pour constater un état de quasi abandon et avoir peine à imaginer, dans une ville où l'on dit tellement que l'espace est rare et cher, que l'on se trouve en fait non pas dans une très lointaine zone où l'agglomération s'étend, en y repoussant les moins nobles de ses installations, mais à proximité immédiate du centre même d'une agglomération de 10 millions d'habitants. Devant ces entrepôts, ces gares de marchandises, ces emprises portuaires, ces usines vétustes, il est difficile de ne pas éprouver le sentiment d'un formidable gaspillage de l'espace.

Il convient bien sûr de ne pas se méprendre sur le sens d'un pareil jugement : une grande ville ne peut se passer ni d'entrepôts, ni de gares de marchandises, ni d'un port, ni d'industries, surtout si elle veut, autant que possible, conserver d'autres types d'emplois que les seuls emplois de bureaux. Mais ces diverses activités doivent s'insérer, dans un ensemble urbain comme Paris, non pas en conservant presque inchangés les modes d'utilisation et d'occupation de l'espace qu'elles présentaient au cours ou à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, lorsqu'elles se sont établies pratiquement en périphérie de la ville, mais en renouvelant de façon profonde leur dispositif d'aménagement et en s'intégrant de manière beaucoup plus étroite aux autres grandes fonctions de la cité moderne. Le seul rapprochement des statistiques de trafic et des chiffres de surfaces utilisés par les grandes fonctions économiques du secteur suffit à montrer que dans la partie centrale de ce secteur, les conditions d'implantation de la plupart des activités qui détiennent le sol ne sont guère satisfaisantes, ni d'un point de vue général, ni pour ces activités elles-mêmes. Une simple promenade dans cette zone, que l'on traverse généralement sans la connaître, est sans doute encore plus éloquente. Cependant, il ne s'agit pas seulement d'un petit « délaissé » formant une exception ponctuelle et, dans une certaine mesure pittoresque, dans un im-



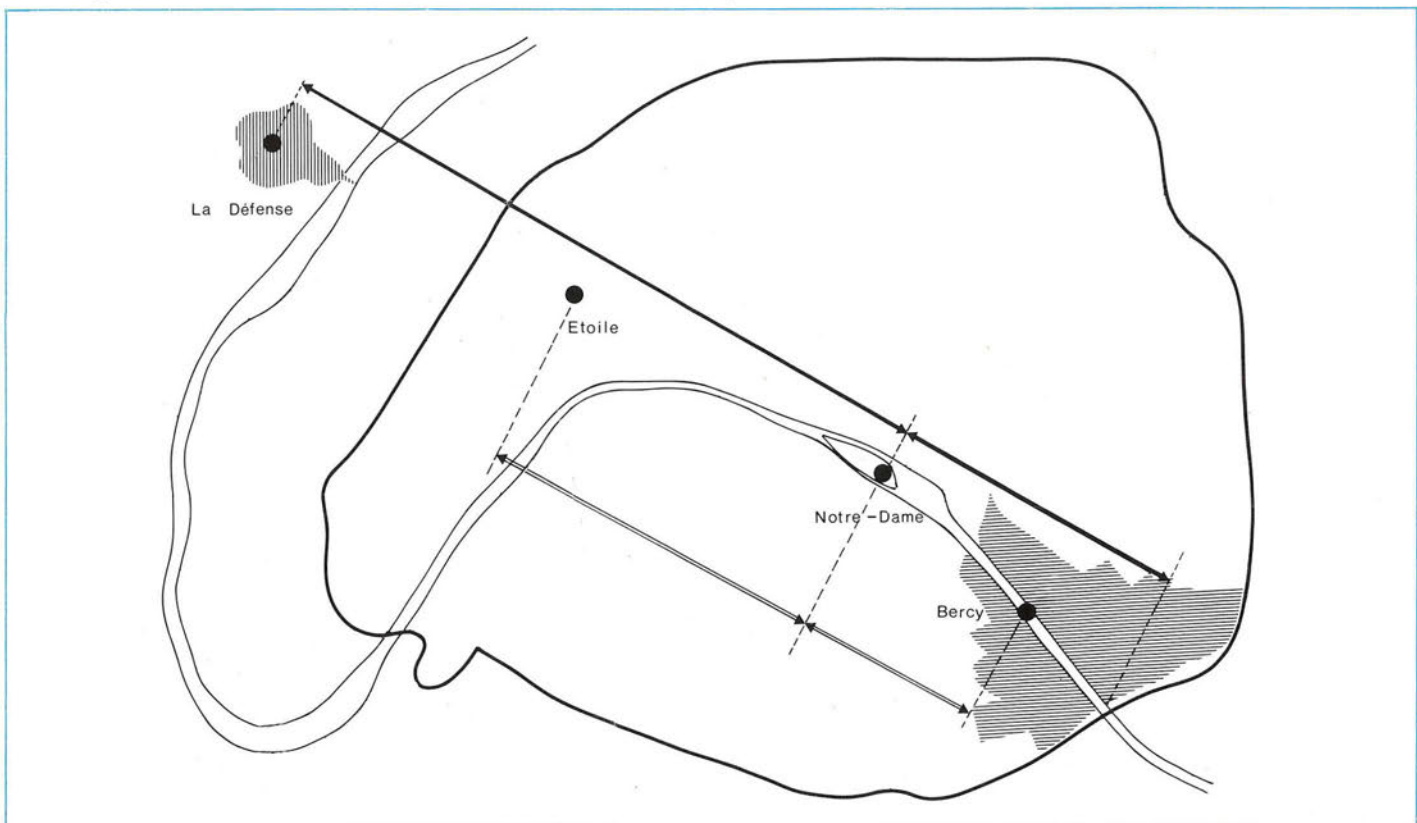


mense ensemble urbain. La partie du secteur Seine Sud-Est qui semble appelée à un profond remodelage représente environ 280 hectares, presque le vingtième de la surface totale du Paris urbanisé (sans les bois de Boulogne et de Vincennes, sans la voirie, les cimetières, les voies de chemin de fer, le fleuve et les canaux). Si, pour avoir un équivalent de cette emprise considérable, on en superposait la délimitation à une partie de Paris plus familière à chacun, ses frontières iraient, par exemple, de la Concorde à Saint-Lazare, passeraient au Sud du Parc Monceau, rejoindraient l'Etoile, descendraient jusqu'à l'Alma, puis borderaient la Seine jusqu'aux Tuileries, ou encore iraient du Châtelet aux gares du Nord et de l'Est en frôlant vers l'Ouest la place Vendôme et l'Opéra.

S'agit-il alors d'un secteur qui, à la différence de

ceux qui viennent d'être nommés, se révèle très difficile d'accès? C'est tout le contraire, avec les deux gares de Lyon et d'Austerlitz, le R.E.R., les diverses lignes de métro classiques et le réseau de voirie automobile.

Enfin, il ne suffit pas pour ce grand morceau de Paris d'être proche du centre, peu ou mal occupé, pratiquement vide d'habitants, libre de densité construite importante, excellentement desservi par les moyens de transport collectifs, il est en outre pratiquement entre les mains de collectivités publiques : l'Etat, le Port de Paris et surtout la Ville de Paris et la SNCF se partagent l'essentiel des emprises considérées. C'est dire qu'une occasion exceptionnelle d'aménagement se trouve offerte à cet emplacement. Le projet de schéma de secteur Seine Sud-Est propose d'en tirer parti...



# Une zone centrale très peu et très mal occup



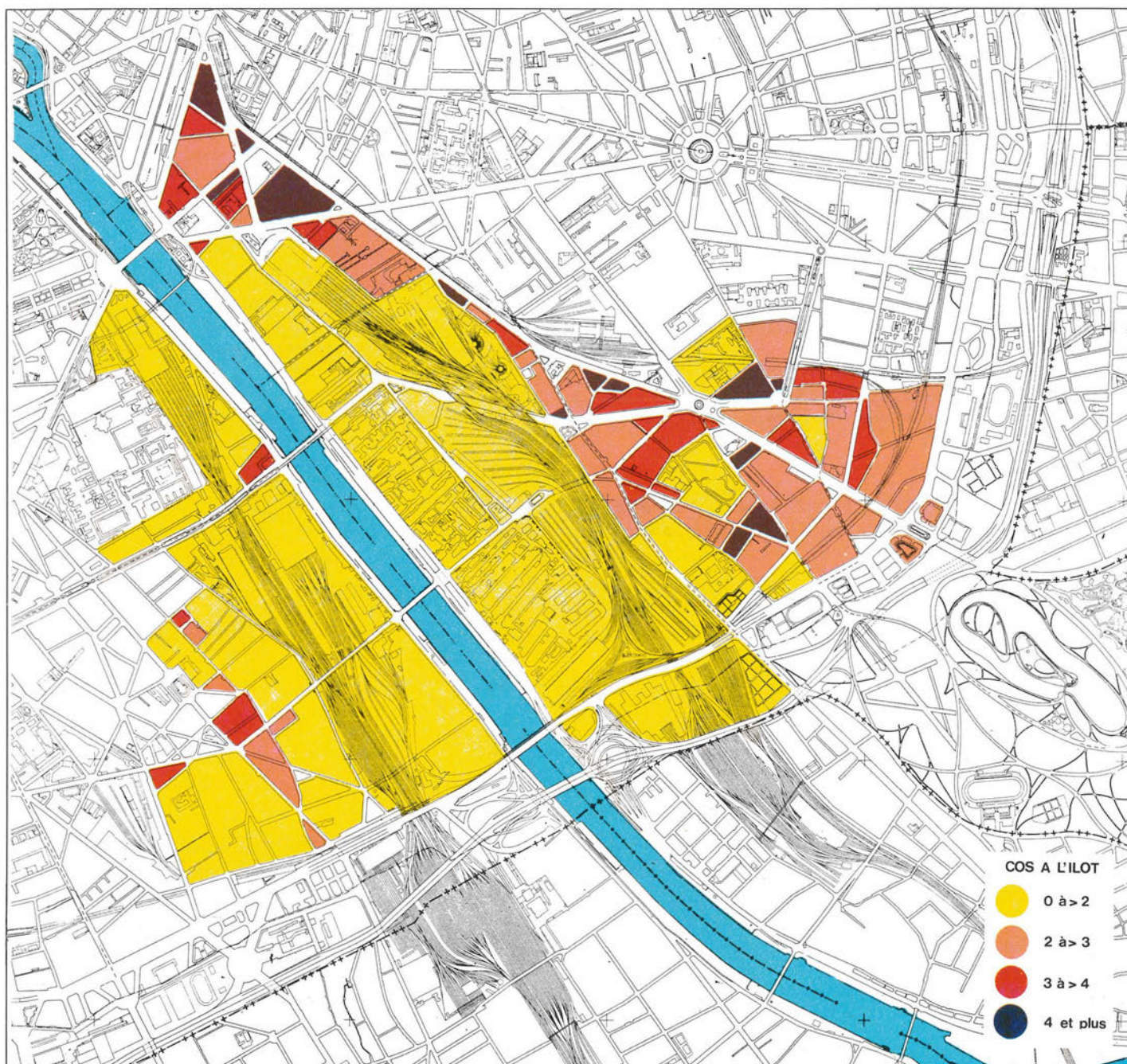
## Presque vide d'habitants

En zone centrale, sur 277 hectares :  
230 immeubles, 2.800 logements, 7.000 habitants. Seules deux petites sous-zones conservent des densités qui traduisent une certaine vie urbaine :

- îlot Sauvage : 192 hab./ha (hors voirie).
- îlot Rapée : 182 hab./ha (hors voirie).

Ailleurs, sauf quelques toutes petites enclaves, la fonction résidentielle est presque absente :

- Sur 10.000 m<sup>2</sup> au sol (hors voirie) :
  - 19 habitants dans la zone Bercy ;
  - 30 habitants dans la zone Tolbiac.



## Pratiquement libre de construction

Dans sa totalité, la zone centrale a aujourd'hui un coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) inférieur à 2.

$$C.O.S. = \frac{\text{Surface construite}}{\text{Surface du terrain}}$$

## Accaparée par des activités économiques qui en utilisent faiblement l'espace

### le transport de marchandises

Dans une zone dont le centre se trouve à 3 kilomètres de Notre-Dame, cette fonction monopolise 170 hectares environ pour traiter moins de 7 millions de tonnes de marchandises par an.

#### ● Transport ferré

*Ce trafic baisse*: 4.126.000 t en 1964 et 3.815.000 t en 1970 notamment en raison du départ des Halles pour Rungis.

Cependant gares de marchandises, de triage, de levage, d'entretien, établissements de groupeurs, continuent d'occuper environ 160 ha de terrain!

#### ● Transport fluvial

— *Ce trafic augmente*: doublement entre 1962 et 1971. (Trafic des ports du secteur: 2.579.000 t en 1971.)

Notamment du fait des transports de matériaux de construction nécessités par le fort mouvement immobilier dans Paris.

— *Mais il occupe 4,5 km des quais de la Seine.*

Soit un rendement annuel d'un peu plus de 500 tonnes au mètre linéaire = une quinzaine de camions de 35 tonnes par an.

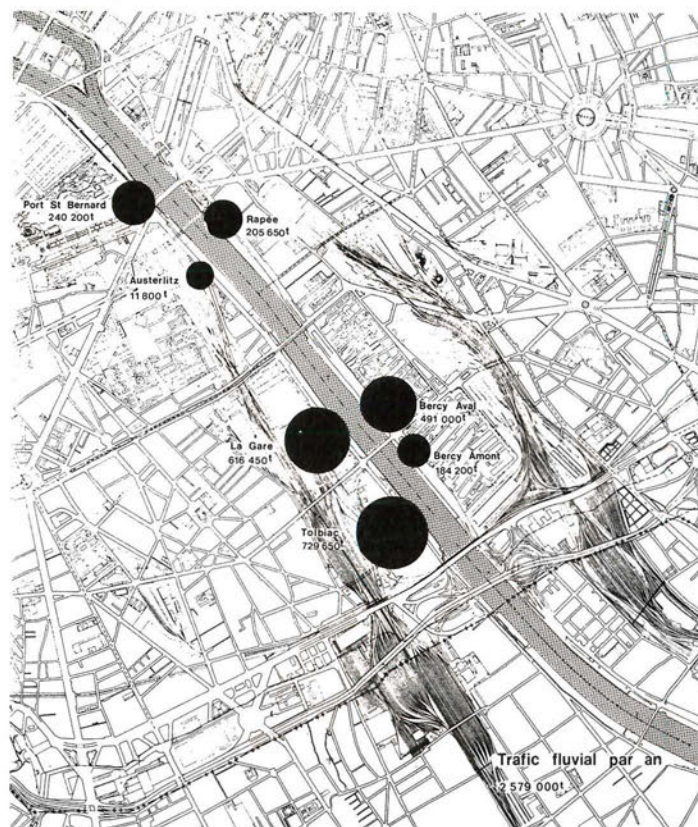
Par comparaison: prévisions pour le nouveau port de l'île Saint-Germain:

(800 mètres de quai; 4 millions de tonnes par an): 5.000 tonnes au mètre linéaire *soit dix fois plus.*

### la fonction industrielle

- essentiellement sur la rive gauche;
- occupe très peu de travailleurs par rapport aux surfaces qu'elle détient:
  - sur 10 hectares: moins de 800 emplois;
- très vétuste;
- en déclin: plusieurs entreprises sont parties ou envisagent de le faire.

*Ces fonctions ne doivent pas disparaître du secteur: elles peuvent y être réorganisées et modernisées, en y consommant beaucoup moins de surface!*



# Dont l'essentiel appartient à des collectivités publiques

## Propriété des terrains

En zone d'aménagement sur 277 hectares, 250 soit 90 % appartiennent à :

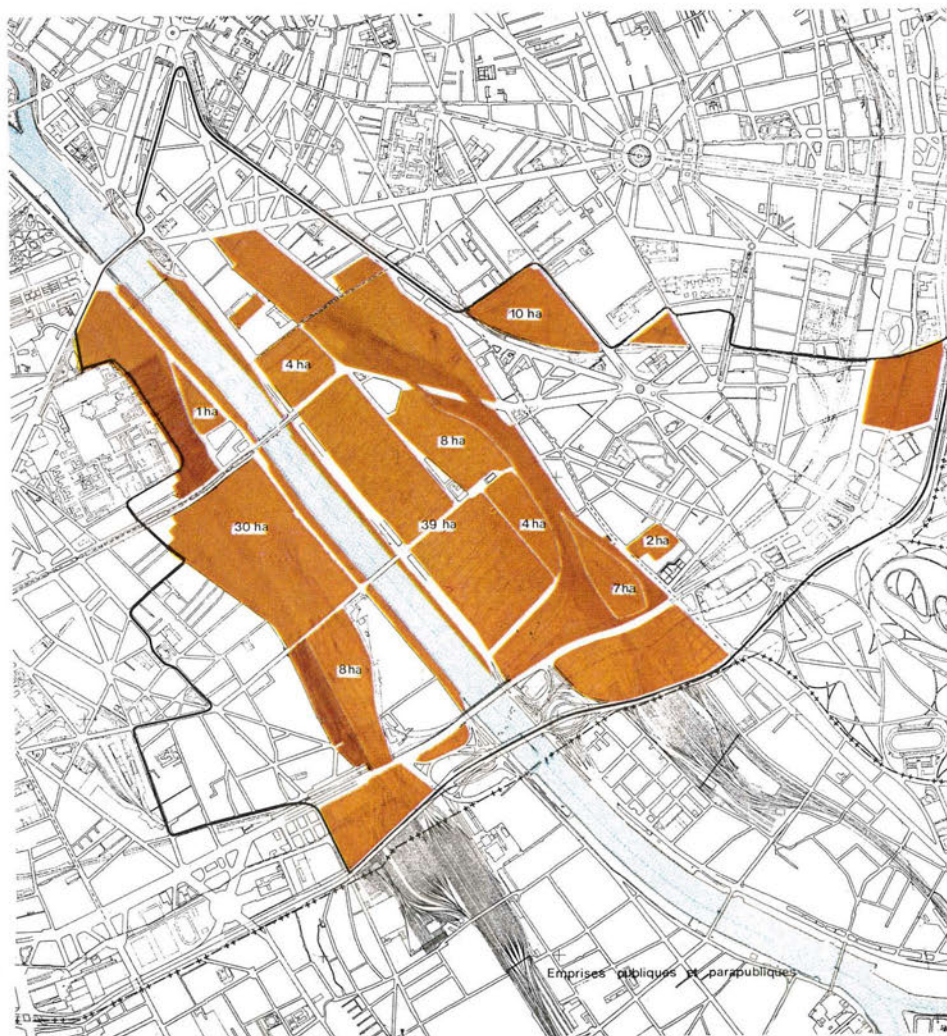
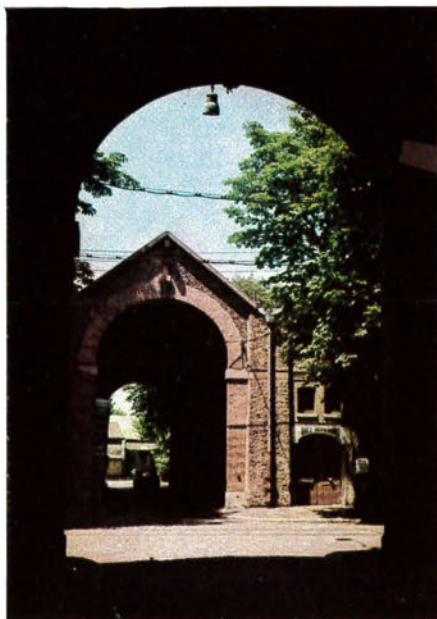
– la S.N.C.F.	(195 ha)
– la Ville de Paris	( 40 ha)
– le Port Autonome de Paris	( 13 ha)
– l'Etat	( 2 ha)

Il a été décidé que la propriété publique de ces terrains serait maintenue.

## Possibilités d'aménagement

– Elles sont très importantes à échéance relativement proche :

- La modernisation indispensable des gares de voyageurs Lyon et Austerlitz et transformation des emprises S.N.C.F. voisines ;
- Meilleure utilisation du terrain du Ministère des Anciens Combattants pour un regroupement d'administrations centrales.
- Libération progressive ou totale des entrepôts de Bercy.
  - et encore plus considérables dans un avenir lointain
- réorganisation des gares de marchandises et utilisation possible de leur « sur-sol » ;
- récupération d'emprises consacrées au stockage de matériaux, notamment sur les berges de la Seine, etc...



# Et qui dispose d'excellentes

## Un exceptionnel réseau de transports ferrés

### ● Le chemin de fer :

Par les gares de Lyon et d'Austerlitz

Le réseau sud-est dessert en Région Parisienne :

- la proche et la grande banlieue sud-est ;
- les villes nouvelles de Melun-Sénart et Evry.

*Trafic annuel banlieue :*

- gare de Lyon : 27 millions de voyageurs ;
  - gare d'Austerlitz : 13 millions de voyageurs.
- = 15 % du trafic des gares parisiennes mais plus de 70 % de l'augmentation de ce trafic au cours des dernières années.

*Trafic grandes lignes :*

- gare de Lyon ≠ 15 millions de voyageurs/an ;
- gare d'Austerlitz ≠ 14 millions de voyageurs/an.

### ● Le R.E.R.

Tronçon central en cours de construction ; liaison directe et rapide avec : Les Halles - Le Centre des Affaires - La Défense - Marne la Vallée.

### ● Le métro

5 lignes dont quelques-unes des plus importantes :

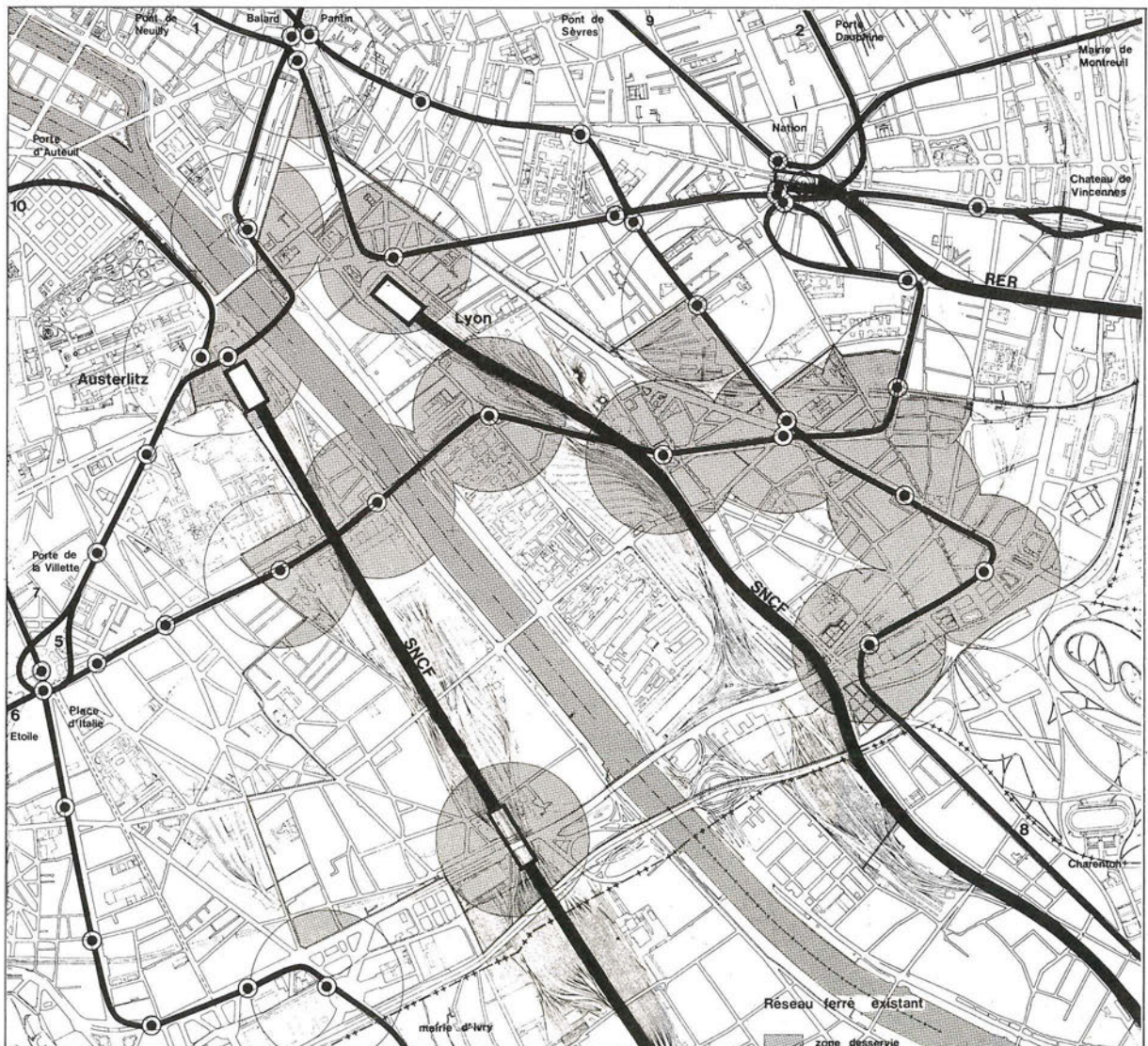
- Ligne n° 1, Vincennes-Neuilly (gare de Lyon) : intercommunication directe avec gare souterraine de banlieue.
- Lignes n° 10, n° 5, n° 8, n° 6.
- Une capacité susceptible de s'accroître sans création d'infrastructures nouvelles.

● Achèvement du tronçon central du R.E.R. : capacité de 40.000 personnes/h.

● Réserves de capacité : Gare d'Austerlitz, 14.000 personnes/h ;

amélioration de capacité : Gare de Lyon, 5.000 personnes/h.

● Système des départs programmés pour le métro.



# conditions de desserte

## Une infrastructure routière importante, mais que bloquent des points noirs

### Le réseau actuel

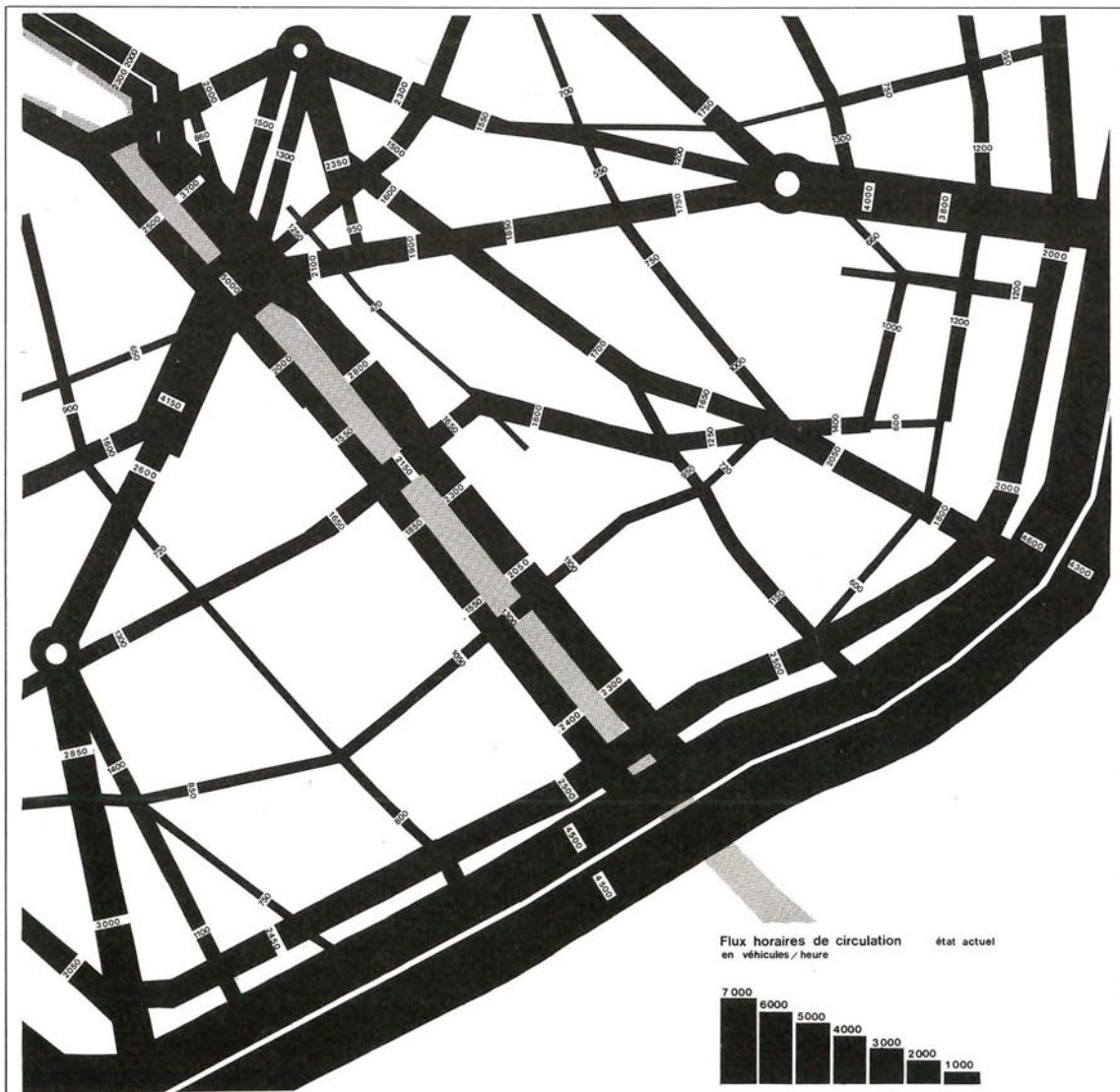
- En plus des artères urbaines classiques.
- Quelques grands équipements de voirie rapide :
  - à la bordure arrière du secteur : le boulevard périphérique auquel doit parvenir vers 1975 l'autoroute A 4 ;
  - traversant le secteur : la voie express rive droite, doublée de la radiale montante de Bercy.

### Les caractéristiques de fonctionnement

- Les mouvements de pénétration dans Paris aboutissent à un cul-de-sac dans la partie avant du secteur.
- La difficulté des liaisons entre les deux rives et d'étroitesse de leurs débouchés contraint tous les mouvements perpendiculaires à la Seine à se rabattre vers un passage unique également à l'avant du secteur.

### D'où les « points noirs » qui limitent la capacité du système de voirie

- Le Pont d'Austerlitz vers lequel convergent les boulevards de l'Hôpital, Diderot, Ledru-Rollin et Bourdon : 5.600 véhicules/heure l'après-midi. (Champs Elysées : 5.400 véhicules aux heures de pointe).
- Le carrefour Mazas avec l'arrivée en cul-de-sac de la radiale Bercy.
- Et sans doute dans l'avenir, l'échangeur de Bercy du fait de l'arrivée de l'autoroute A 4 (2 x 4 files).



# Pourquoi ne pas laisser tout ce secteur tel qu'il est aujourd'hui?



**Parce qu'il dispose d'atouts exceptionnels mais qui se trouvent aujourd'hui extrêmement mal exploités**

1 - Un site naturel marqué par la présence du grand plan d'eau de la Seine.

*Mais* dont les qualités sont masquées par les installations d'industries ou d'entrepôts qui occupèrent la vallée du fleuve.

2 - Des emprises :

– immenses : environ 280 ha.

1/20 de la surface utilisable de Paris (moins les Bois de Boulogne et Vincennes, la voirie, les cimetières, les voies de chemin de fer, le fleuve et les canaux).

– très proches du centre : Pont de Bercy - Notre-Dame : 3 km à vol d'oiseau.

*Mais très peu ou très mal utilisées :*

- pratiquement vides d'habitants ;
- libres de constructions importantes ;
- occupées par des activités économiques en déclin ou qui représentent un véritable gaspillage de l'espace.

3 - Une part considérable de ce « désert urbain » entre les mains de collectivités publiques.

*Mais* qui, jusqu'à présent, ne se sont pas servies de ce potentiel dans leur effort d'aménagement et de rénovation de Paris.

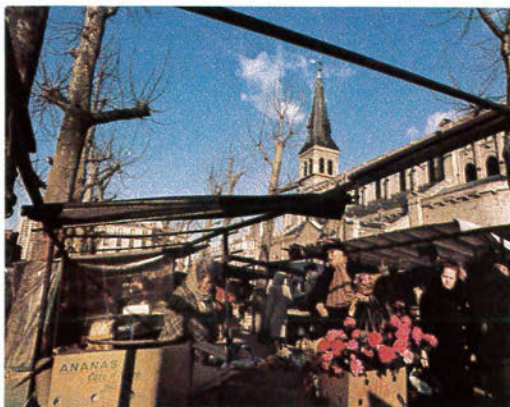
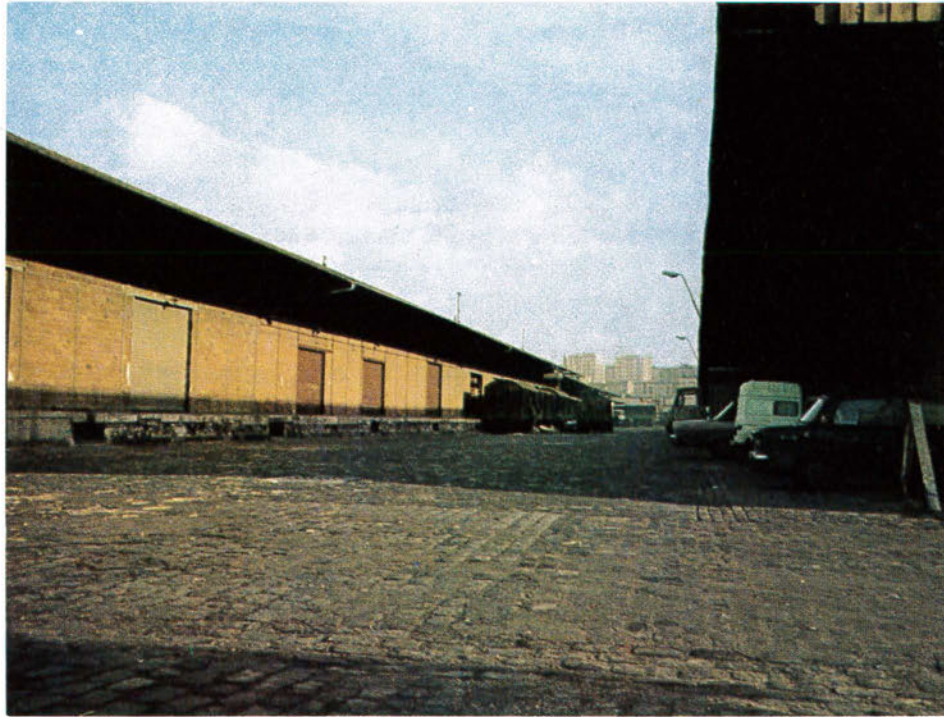
4 - Une excellente desserte par les moyens de transport ferré et dont la capacité peut être fortement accrue sans création de nouvelles infrastructures.

*Mais* qui est utilisée surtout par les usagers pour se diriger après correspondance vers d'autres parties de la ville encore plus éloignées et non pour accéder au secteur lui-même.

5 - En lisière de cette zone centrale, des quartiers vivants et qui conservent leurs qualités spécifiques.

*Mais* qui se trouvent séparés du reste du secteur et en particulier de la Seine par la coupure des grands axes de transport.





# PARIS SUD EST

## La justification d'un aménagement

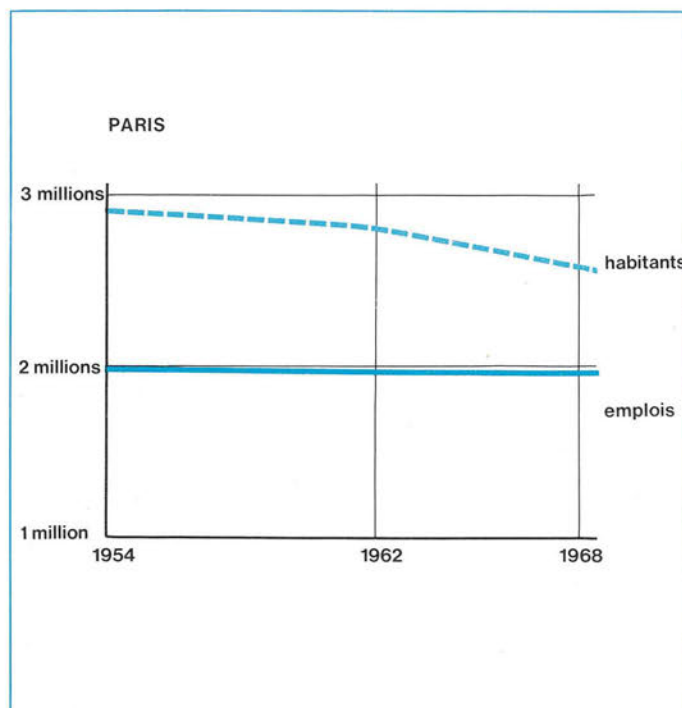
... La volonté que fixe le Schéma Directeur de Paris d'exploiter les atouts que possède le Secteur Seine Sud Est par la conduite d'une opération d'urbanisme de grande envergure demande quelques justifications. La Ville de Paris n'est pas forcément faite, en effet, pour que la moindre parcelle du territoire compris à l'intérieur du périphérique soit obligatoirement aménagée. Il n'est, d'autre part, ni dans ses intérêts ni dans ceux de la région qui l'entoure et qui en dépend trop largement, ni dans ceux du pays dont elle est la Capitale, mais dont elle ne doit pas absorber la substance, qu'elle connaisse une expansion de la masse d'habitants et d'activités qu'elle contient.

Il convient à cet égard de bien marquer que, contrairement à une opinion très répandue, tel n'a pas été le cas au cours des dernières années. Paris a atteint le maximum de sa population, près de trois millions d'habitants, en 1921 ; mais depuis lors, ce chiffre baisse et cette baisse s'est accélérée, puisque dans les années qui ont séparé les deux derniers recensements, Paris a perdu 200 000 de ses résidents en 6 ans. La Capitale d'aujourd'hui n'est pas plus peuplée qu'en 1896 au temps de l'affaire Dreyfus et du Président Félix Faure. Les emplois, pour leur part, et c'est encore moins bien connu, sont demeurés

stables dans Paris entre 1954 et 1968 et ont même manifesté une certaine tendance à décroître.

Mais refuser l'expansion de Paris ne signifie pas pour autant préconiser la fixité de Paris, ni provoquer artificiellement son dépérissement. Là aussi, mieux que les statistiques ou les références savantes, l'expérience quotidienne de chacun suffit à prouver ce que les urbanistes ou les économistes ont si souvent décrit : les besoins de surface par habitant pour se loger, travailler, se cultiver, se soigner, se divertir, etc. ne cessent de se développer et de se diversifier. Un pareil phénomène est tout particulièrement sensible dans une ville comme Paris dont le rôle national et international est éminent et où le niveau de vie moyen est plus élevé que dans le reste du pays. *Cela veut dire que même si le chiffre d'habitants ou le nombre d'emplois ne bouge pas, voire diminue, il n'en reste pas moins nécessaire que Paris évolue, se transforme et voie des constructions nouvelles s'édifier.* Il en est d'autant plus ainsi qu'une forte proportion du parc immobilier qui existe à l'heure actuelle dans la Capitale présente du point de vue du confort, de l'ancienneté ou de la qualité, des caractéristiques insuffisantes et qui ne correspondent en tout cas plus aux exigences d'aujourd'hui.

Les affirmations qui précèdent n'ont rien de théorique ; elles sont vérifiées de la manière la plus probante par ce qui s'est passé au cours des dernières années. Dans la Capitale, alors que la population a baissé et que l'emploi a stagné, un mouvement immobilier considérable, perceptible pour chaque citadin de Paris dans son propre quartier, a tout de même eu lieu : si l'on croit plus conforme à la réalité d'inverser la présentation des choses, il est également possible de dire que, malgré une forte densification immobilière dans la Capitale, le nombre des résidents y a diminué et le nombre des travailleurs n'y a pas augmenté. Il ne serait pas légitime de bloquer ce phénomène d'une transformation de Paris sans un gonflement de Paris au détriment, finalement, des intérêts de ceux qui vivent ou travaillent à Paris. L'important, dans ces conditions, est de savoir où et de quelle manière ce mouvement doit se dérouler ; à cet égard, si l'on examine l'évolution survenue au cours des dernières années, une constatation essentielle doit être faite. Alors que de vastes parties de la ville, très peu ou très mal occupées







comme celles que comprend le secteur Seine Sud-Est, sont restées pratiquement à l'écart du mouvement de rénovation, celui-ci a affecté une multitude d'îlots compris dans des quartiers de Paris bien plus urbanisés. Certes, il y a consisté avant tout dans la transformation de terrains industriels, devenus disponibles du fait du départ ou de la disparition des usines et des entrepôts qui s'y trouvaient installés. Mais de telles emprises formaient des enclaves plus ou moins importantes dans des zones où les densités de population résidante étaient souvent fortes et qui appartenaient à ce que l'on appelle fréquemment le « Paris populaire ». Les opérations immobilières survenant dans un tel contexte ne pouvaient

manquer de réagir sur leur environnement, en particulier parce qu'elles accélèrent généralement la hausse des valeurs foncières.

Si l'on s'en tient au secteur Seine Sud-Est, on peut voir clairement que les transformations immobilières sont survenues dans les quartiers où existaient déjà de fortes densités d'habitants ou de constructions, alors que les immenses emprises du centre du secteur, où les conditions sont pourtant si favorables à un réaménagement profond, sont restées pratiquement vierges de toute opération. *Renverser cette tendance, tel est au fond l'objectif premier du schéma de secteur Seine Sud-Est.*

Dans la mesure où sans vouloir pour autant

développer Paris il s'agit d'y accepter dans des limites convenables et d'y organiser le mouvement immobilier qui y reste indispensable, c'est dans une partie de la Capitale où l'espace se trouve utilisé dans des conditions particulièrement irrationnelles qu'il semble préférable de concentrer ces développements au lieu de les laisser bouleverser profondément des quartiers déjà fortement constitués et densément peuplés.

De là, les deux orientations majeures du projet de schéma de secteur Seine Sud-Est.

- aménager selon un plan et un programme cohérent la partie centrale de la zone facilement disponible ou libérable ;
- freiner dans les quartiers riverains, par la fixation de droit de construire (ou coefficient d'occupation des sols) en baisse, la transformation dispersée et quelque peu anarchique d'unités de vie urbaine existantes qui n'ont aucun besoin d'être fondamentalement transformées et méritent au contraire d'être préservées...



# PARIS SUD EST

## Le programme de l'aménagement

... S'il apparaît indispensable de tirer parti de l'exceptionnelle occasion d'aménagement que présente le secteur Seine Sud-Est, quel programme faut-il choisir ? Bien qu'il lui soit parfois fait la réputation contraire, les goûts de l'urbaniste ne sont pas différents de ceux des autres citoyens. Entre le béton et les arbres, entre les buildings de bureaux et les équipements socio-culturels, entre les silos à voitures et les H.L.M., il n'a pas de mal à retenir le second terme de ces oppositions quelque peu factices. Car il est à craindre que les choix ne soient pas si simples et que l'avenir d'une grande ville impose d'aller au-delà de dilemmes si simplificateurs qu'ils en sont caricaturaux.

Il est évident que *le remodelage du secteur Seine Sud-Est ne peut être conçu sans faire une large place à la nécessité d'étendre les espaces verts dans Paris et de valoriser le site urbain de la Capitale.* Tel est l'un des objectifs que se propose en priorité le schéma projeté.

Un grand parc de 8 à 10 hectares pouvant comprendre un terrain d'aventures et des équipements sportifs sera créé dans la zone des entrepôts de Bercy dont il occupera environ le quart de l'emprise. Les 900 arbres qui s'y élèvent aujourd'hui seront conservés et dessineront la trame suivant laquelle devront être disposées les futures constructions. Une part notable des quatre kilomètres, et demi de berges bordant la Seine, et aujourd'hui accaparée par des bâtiments ou des équipements inesthétiques pourrait être récupérée et transformée en un lieu de promenade équipé de mails plantés ou en espaces verts de loisirs sportifs profitant de la présence de l'eau — par exemple, un port de plaisance à l'image de l'un des projets envisagés pour les docks de Londres<sup>(1)</sup> et cela sans amener la disparition d'un port dont la présence reste indispensable à Paris. Des aménagements seront entrepris afin de faciliter l'accès de ces berges, à partir des quartiers riverains alors qu'ils en sont aujourd'hui totalement coupés

par les flux de circulation automobile et l'obstacle des installations industrielles. L'entrée du fleuve dans Paris sera de la sorte accompagnée d'une pénétration verte aboutissant, à proximité du centre historique aux vastes espaces libres que forment le bassin de l'Arsenal et le Jardin des Plantes, tandis que la proximité du Bois de Vincennes, malgré la coupure qui le sépare du secteur, lui apporte dans son arrière-pays une réserve boisée d'une dimension particulièrement importante.

De la même façon, la transformation d'une aussi vaste zone doit permettre d'accueillir certains grands équipements dont le besoin à Paris est ressenti ou le sera dans l'avenir. S'il appartient à un schéma de secteur de souligner cet impératif et d'en ménager la possibilité dans le dispositif d'aménagement, il n'est pas de son rôle de proposer le choix d'un programme précis. C'est dans une phase opérationnelle, et en fonction de la volonté et des possibilités concrètes de réalisation des diverses propositions à ce moment, qu'il conviendra de trancher ; mais les suggestions ne manquent pas : depuis un centre international du vin perpétuant la tradition de Bercy, jusqu'à un nouveau Palais de la Découverte et de la Technologie Moderne dont le besoin dans la Capitale, notamment pour les jeunes, est fortement ressenti, en passant par une multiplicité d'autres projets dont la liste s'enrichira sûrement à mesure que de nouvelles demandes ou de nouvelles idées apparaîtront.

Les besoins à satisfaire dans Paris ne se limitent cependant pas à des espaces verts et à de grands équipements attractifs. Ils concernent aussi *le logement et l'emploi* et le schéma de secteur Seine Sud-Est ne pouvait manquer de proposer aussi la réalisation d'importants programmes destinés à cette double fonction.

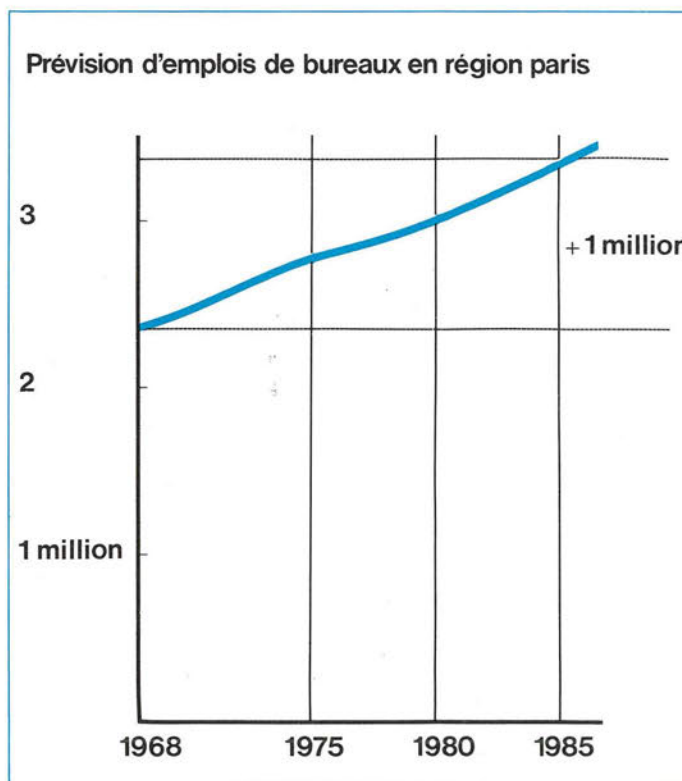
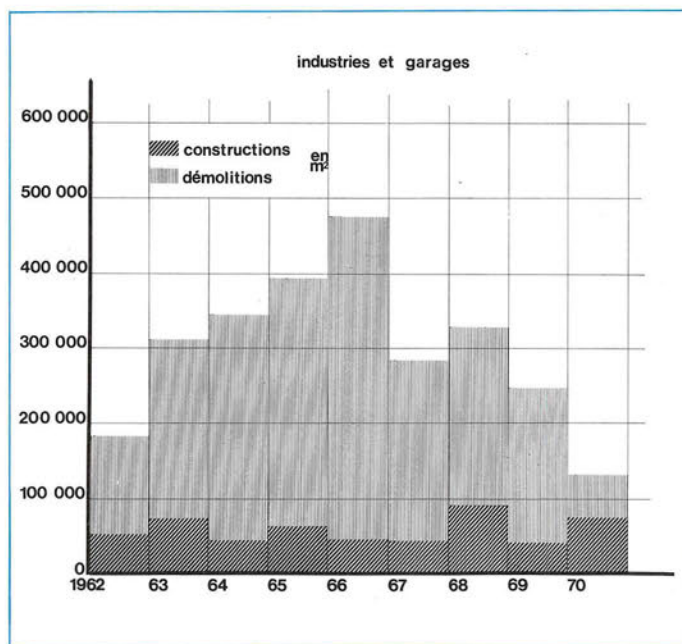
*En ce qui concerne les emplois*, un choix fondamental est affirmé, celui de la création dans cette zone d'un grand *pôle tertiaire* regroupant d'importants programmes de bureaux. La fixation d'un pa-

reil objectif appelle immédiatement deux questions :

- Pourquoi des bureaux supplémentaires dans Paris ?
- Pourquoi sous la forme d'un pôle dans le secteur Seine Sud-Est ?

A. Le bureau n'a pas bonne réputation ; à mesure sans doute, qu'un nombre croissant d'actifs est appelé à y passer sa journée de travail, il semble même qu'il devienne dans l'opinion et dans la presse de plus en plus maudit. Et pourtant, il n'est guère possible de rencontrer un responsable d'entreprise tertiaire, qu'elle soit publique ou privée, grande ou petite et quel que soit son champ d'activité, qui n'affirme hautement éprouver un besoin impérieux, à *effectif constant*, de surfaces de bureaux supplémentaires ; et il n'est pas très facile non plus de trouver un salarié de ces firmes qui ne réclame pour lui-même un espace plus vaste pour son activité quotidienne. Alors, est-il raisonnable de penser, comme certains le soutiennent, qu'il ne faut pratiquement plus construire de bureaux dans Paris ? Trois raisons essentielles permettent d'affirmer le contraire.

1. La première est que, si l'emploi doit rester à son niveau actuel dans la Capitale, les emplois de bureaux doivent y augmenter. Mais tout de suite le postulat sur lequel repose cette affirmation appelle une contestation : pourquoi admettre cet objectif de stabilité de l'emploi total à Paris, ne peut en effet manquer de se demander le Parisien, première victime des encombrements de sa ville, ou le banlieusard, contraint à des déplacements pénibles pour y venir travailler ? La réponse implique de considérer Paris dans l'ensemble de la région dont il forme le cœur et dont il n'est pas dissociable. Or cette région voit sa population augmenter, non plus comme autrefois du fait de la venue en masse de provinciaux (le courant des arrivées est aujourd'hui à peu près contrebalancé par celui des départs), mais tout simplement en raison de l'excédent des naissances sur les décès, dans la population qui réside dès aujourd'hui dans le grand Paris et de l'apport de migrants en provenance de l'étranger. Puisque le chiffre des habitants progresse, celui des actifs qui doivent trouver un emploi augmente parallèlement. Selon les prévisions, *c'est plus d'un million d'emplois nouveaux qui devront être créés de 1968 à 1985 pour répondre à cette nécessité\**. Selon les Schémas-Directeurs de la Région et de Paris, tous ces emplois, ce million d'emplois, doivent être créés *intégralement hors de la Capitale*, tandis que celle-ci devrait seulement conserver le chiffre actuel de ses travailleurs. De la sorte, en 17 ans, *c'est la moitié du total des emplois qui se sont accumulés dans Paris au cours des siècles qu'il faut implanter hors de cette ville*. Et il convient d'ajouter à ce type de besoins tous ceux qui résultent des reconversions d'un secteur à l'autre de l'écono-



(1) Voir p. 86.

\* Réf. Note I.A.U.R.P. « Stratégie 85 ».

mie. Alors, fallait-il encore ajouter à un problème d'une dimension aussi considérable en prélevant dans Paris une part des emplois qui y sont exercés pour les transférer en Région ? Cela, alors que, par nature ou par habitude, certaines firmes qui ne peuvent ou ne veulent s'installer hors de la Capitale préféreraient, faute d'être en mesure de le faire, gagner quelque autre métropole notamment à l'extérieur du pays ? Est-on sûr, d'autre part, de pouvoir créer ailleurs, en dépit de l'énormité des besoins, tous les emplois qui disparaîtraient de la Capitale ? En cohérence totale l'un avec l'autre, les Schémas-Directeurs de la Région et de Paris ont cru plus sage de ne pas préconiser une telle évolution et de *garder à Paris le niveau actuel de ses emplois, tout en menant ailleurs un effort considérable pour satisfaire la totalité des besoins nouveaux*. Or, maintenir dans Paris une stabilité du niveau général des actifs, qui y possèdent leur lieu de travail, cela veut dire y accepter un certain développement des emplois de bureaux. C'est que d'autres branches d'activités voient fondre leurs effectifs, le secteur industriel, qui occupe encore près d'un travailleur sur trois dans Paris, a perdu chaque année, plus de 11 000 emplois entre les deux derniers recensements ; et même si ce rythme excessif de désindustrialisation peut être freiné, il est peu probable qu'il soit totalement stoppé. Le nombre des actifs du secteur commercial a également baissé et cette tendance risque vraisemblablement de se poursuivre. Nettement moins d'emplois industriels, un peu moins d'emplois commerciaux, cela signifie que,

pour conserver une masse équivalente d'actifs, il faut bien accepter un peu plus d'emplois de bureaux dans Paris.

2. La seconde raison du développement des emplois de bureaux dans Paris tient au *changement de structure* que connaissent les diverses branches économiques, quelle que soit leur nature. Progressivement des emplois d'organisation, de conception, de gestion, de recherche, se substituent à des emplois de production et de fabrication, les « cols blancs » prennent la place des « cols bleus ».

3. Une troisième raison, enfin, conduit au-delà des augmentations d'emplois à celles de surfaces. C'est la nécessité impérieuse pour la plupart des firmes tertiaires d'un *desserrement* de leurs effectifs, qui disposent aujourd'hui de normes de mètres carrés par employé beaucoup trop faibles, d'autant qu'elles concernent des locaux souvent vétustes et inadaptés. Dans nombre d'entreprises, les syndicats réclament légitimement une amélioration de telles conditions de travail et ne souhaitent pas pour autant l'exode en province ou le départ en banlieue. Par ailleurs, plus la fonction directionnelle et la vocation internationale exercées par Paris s'affirment et s'affinent, plus augmente la part des emplois d'encadrement et par suite la place des locaux qui en accompagnent l'exercice, plus s'élève par *conséquent la norme générale de mètres carrés par travailleur*.

Compensation d'emplois qui disparaissent dans d'autres secteurs de l'économie, tendance à la bureaucratization de l'ensemble des activités, desserre-





ment des entreprises, tels sont les trois facteurs qui permettent d'affirmer que, sans provoquer une expansion du niveau global de l'emploi à Paris, pourvu que le rythme de leurs constructions ne dépasse pas certains plafonds, il reste nécessaire de satisfaire dans Paris un important besoin de surfaces supplémentaires de bureaux.

B. Si l'on veut bien tenir pour admis le premier point de cette démonstration, il reste à répondre à une seconde question. *Pourquoi regrouper ces programmes dans un pôle tertiaire localisé dans le secteur Seine Sud-Est?* Il convient ainsi d'expliciter un refus, un principe, et un choix.

Le *refus* est celui d'une dispersion généralisée, d'un saupoudrage des nouveaux programmes de bureaux dans tous les quartiers de la ville. Se répandant dans l'ensemble du tissu urbain, les bureaux y entrent en concurrence avec d'autres fonctions et en particulier avec la fonction résidentielle et ont pour effet notamment, en emballant encore davantage la hausse des valeurs foncières, d'accélérer indirectement le départ de certaines couches de la population résidente. En ce qui concerne les moyens de transport en outre, cette dissémination ne se révèle pas moins critiquable puisqu'elle multiplie les besoins d'amélioration des infrastructures d'accès et interdit leur concentration sur un point déterminé bien équipé.

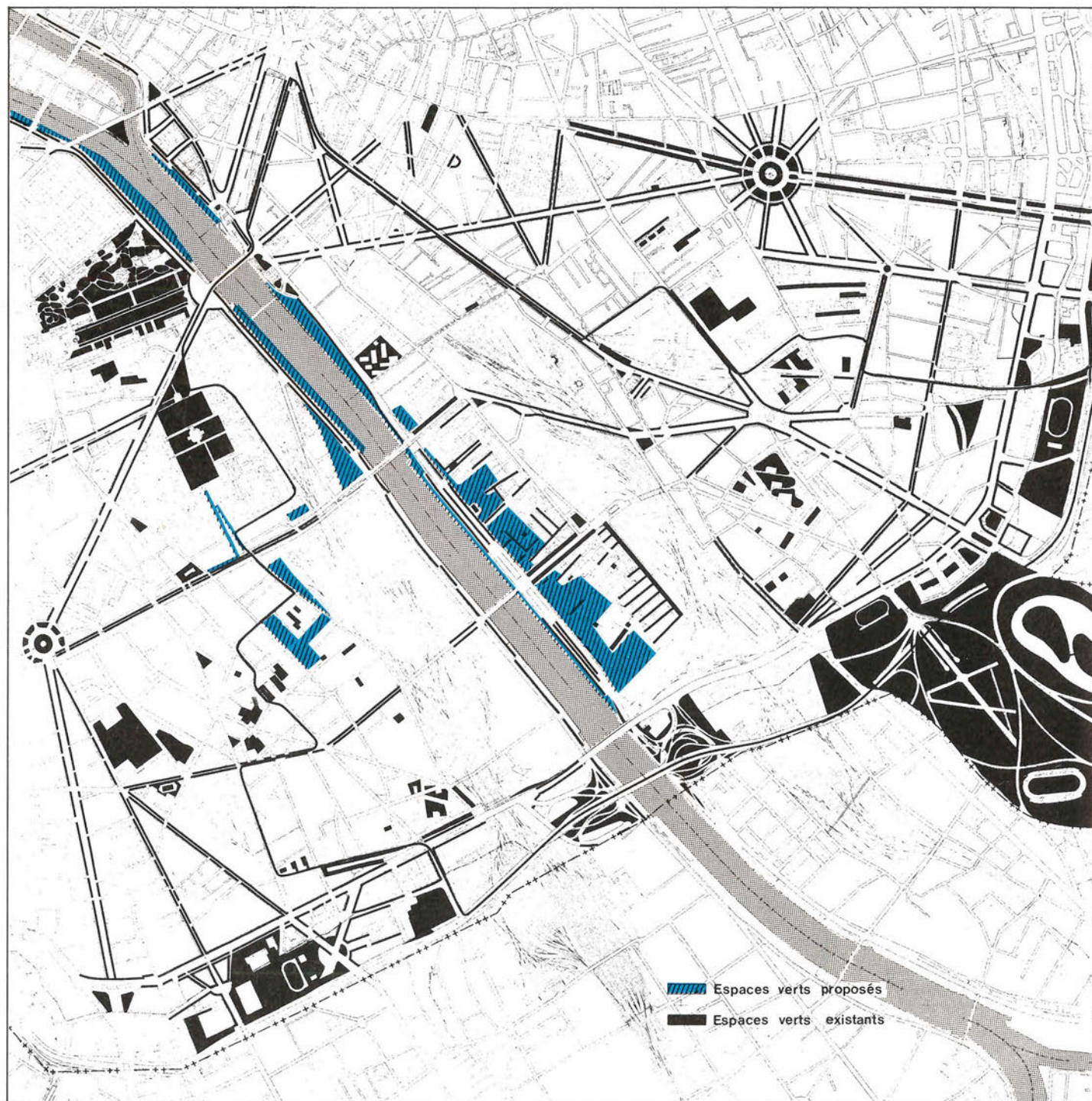
Le *principe* est par conséquent celui d'un regroupement des créations de surfaces de bureaux dans une zone bien choisie mais en dehors des grands

points actuels de concentration de ce type d'activités. Dans l'actuel centre des affaires de Paris, une situation proche de la saturation est déjà atteinte et s'il convient d'aider à une modernisation de la partie la plus vieillie de ce secteur de manière à contribuer notamment à l'essor de la Cité Financière de Paris, il ne peut être envisagé d'en gonfler notablement le volume ou d'en dilater exagérément le périmètre, au détriment des quartiers résidentiels voisins. A la Défense, un nouveau renforcement de la grande opération qui s'y déroule achèverait de déséquilibrer totalement vers l'Ouest la localisation des emplois dans l'agglomération.

Le *choix* enfin, pour l'implantation concentrée de ces programmes, est celui du secteur Seine Sud-Est. Les atouts dont dispose ce secteur pour un aménagement d'ensemble dans sa partie centrale ont déjà été exprimés. Sa situation dans l'Est de la Capitale permettra aux opérations qui pourraient s'y dérouler d'aider à la revitalisation de cette partie de l'agglomération, aujourd'hui beaucoup moins bien partagée en ce qui concerne la distribution des activités tertiaires. L'important réseau ferré qui le relie à la vaste zone Sud-Est de la banlieue proche et lointaine en fait le point de débouché naturel dans Paris, d'une région où les déséquilibres qui existent entre la population active résidente et les postes de travail offerts sur place sont parmi les plus importants et ne peuvent être rapidement résorbés, si même ils ne s'aggravent pas...



# Quel est le programme proposé



# pour les aménagements prévus?

**L'ambition est de créer un nouveau morceau de ville à l'intérieur de Paris et non**

**Un bloc monolithique dominé par une seule fonction étranger à son environnement**

**d'où :**

## 1 - Une combinaison de programmes

et non sur 280 hectares l'exclusive d'un seul programme.

– *Des espaces verts, des lieux de promenade, des places publiques :*

- Un parc de 8 à 10 hectares à Bercy + les 900 arbres actuels.
- Une partie des 4,5 km de berges de la Seine récupérée pour des jardins ou des équipements sportifs.
- Des parvis piétonniers et des « dalles jardins » dans les rénovations des Gares de Lyon et d'Austerlitz.

– *Des logements*

- 11.000 en zone d'aménagement (+ 9.000 à 10.000 en zone d'accompagnement);
  - soit plus d'un million de m<sup>2</sup> (+ l'équivalent en zone d'accompagnement);
  - au minimum 1/3 de type H.L.M.
- *un pôle d'emplois de bureau :*
- Au maximum 900.000 m<sup>2</sup> supplémentaires d'ici quinze à vingt ans.

● Soit, à ce moment, environ 60.000 emplois :

- 3 % de l'emploi total de Paris,
- 7 % des emplois actuels de bureau, (sur 5 % de la superficie utilisable de Paris);

● Soit aux alentours de 50.000 m<sup>2</sup> par an :

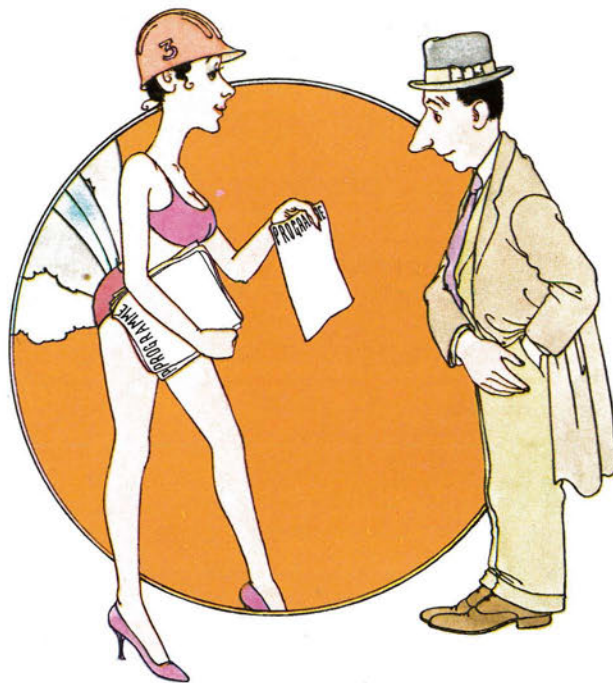
- 1/6 de la moyenne de ces constructions dans Paris au cours des dernières années,

*et puisqu'il faut baisser ce rythme excessif*

- 1/3 de ce total si le rythme est divisé par 2;
- 1/2 de ce total si le rythme est divisé par 3;

● Soit une proportion de bureaux par rapport aux logements

Pour la seule zone d'aménagement	Pour la zone d'aménagement + la zone d'accompagnement	
plus de 2 fois plus faible	plus de 4 fois plus faible	qu'à la Défense
3 fois plus faible	6 fois plus faible	qu'à Maine-Montparnasse.



– *D'autres formes d'activités :*

- des emplois de fabrication et de production (2.000 à 3.000), à l'emplacement le plus favorable à leur implantation,
- des équipements commerciaux aux principaux points et sur les grands cheminements de l'armature urbaine des nouveaux quartiers.

– *Des équipements :*

- complémentaires des constructions de logements (crèches, écoles, etc...);
- et de grands équipements nécessaires à Paris, à choisir en phase opérationnelle parmi de multiples suggestions :
- Musée de la technologie moderne – Centre International du vin – Palais des Sports – Maison des Provinces de France – Institut Universitaire de technologie, etc..., etc...

## 2 - Une intégration de ces programmes

et non, une distinction rigoureuse des aires géographiques de chaque type de programme.

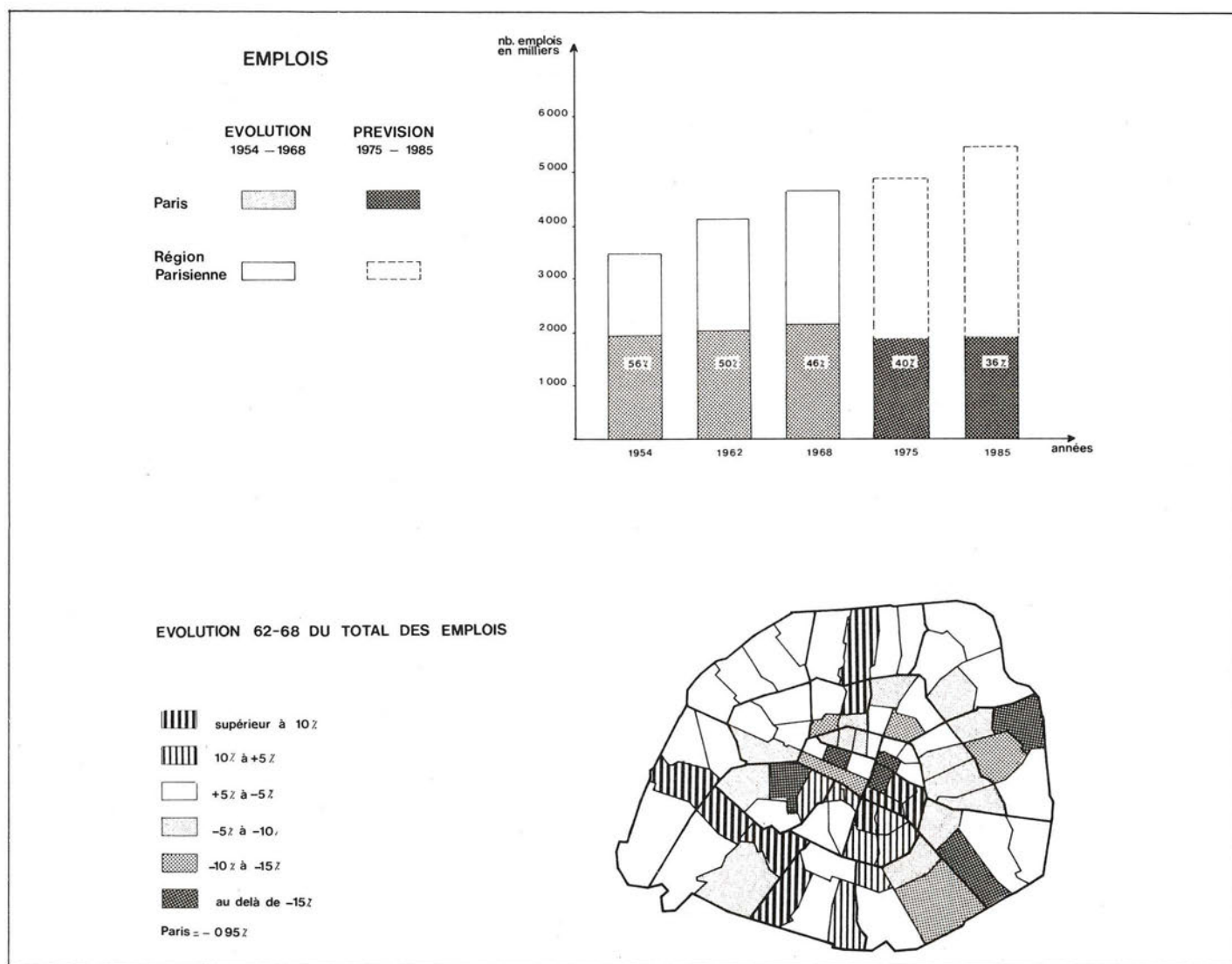
– Il faut bien accepter certaines dominantes dans l'occupation de l'espace notamment en raison de la localisation des moyens de desserte.

– Mais il faut rechercher le plus possible l'imbrication des différentes fonctions urbaines : notamment par le moyen de leur superposition.

# Pourquoi un pôle tertiaire dans ce secteur?

Parce qu'il reste indispensable de construire des bureaux dans Paris

Parce que c'est dans le secteur Seine Sud-Est qu'il est préférable d'en localiser une grande partie



## 1 - Pourquoi des bureaux dans Paris ?

— L'emploi dans Paris *ne doit pas augmenter*: il ne l'a d'ailleurs pas fait: 1954-68: - 1,7%

mais il ne *peut diminuer trop fortement*:

- Beaucoup d'emplois ne peuvent être transférés ou implantés hors de Paris.

- Les besoins de créations d'emplois en Région Parisienne moins Paris sont déjà énormes: + 1 million de 1968 à 1985.

— Si l'emploi dans Paris reste à peu près stable, l'em-

ploi de bureau doit y augmenter légèrement, car:

- forte diminution des effectifs industriels
  - tendance à la baisse des emplois commerciaux
- et les besoins de surfaces supplémentaires vont encore au-delà, du fait des phénomènes qualitatifs:
- « bureaucratization » de tous les secteurs économiques,
  - desserrement et modernisation de locaux trop encombrés et vétustes:
- la norme moyenne de m<sup>2</sup>/employé est d'un tiers inférieure dans le centre de Paris/centre de Londres;
- 45% des bureaux du centre de Paris sont installés dans des immeubles datant de plus d'un siècle.

## 2 - Pourquoi dans le secteur Seine Sud-Est ?

— parce que d'autres localisations sont à écarter

● le centre traditionnel des affaires est déjà saturé: il peut se moderniser et non se développer.

● l'expansion des bureaux vers l'Etoile et la Défense accentuerait le déséquilibre de Paris vers l'Ouest.

● la dispersion des bureaux dans Paris a pour effet d'y concurrencer l'habitat.

*C'est là où elle réside, qu'il convient de défendre la population de Paris avant même de l'implanter là où elle n'existe pas.*

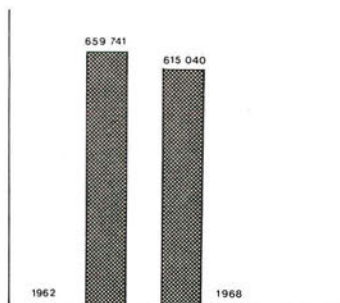
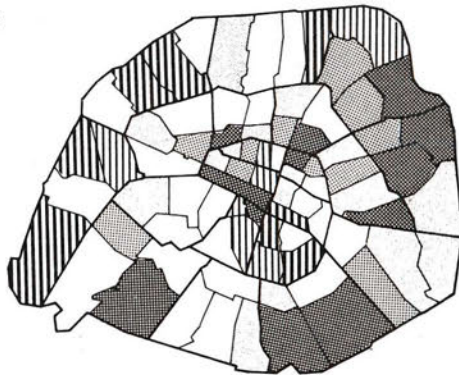
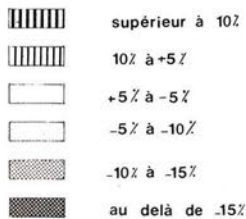
— parce que leur localisation dans le secteur Seine sud-est présente de grands avantages:

● Elle permet de raccourcir la durée des trajets, en rapprochant les lieux d'emploi des gares d'arrivée dans Paris.

Aujourd'hui	Gare de Lyon (sans quartier d'affaires)	Gare St-Lazare (accolée à un quartier d'affaires)
migrants devant prendre le métro ou l'autobus après le train :	2 sur 3	1 sur 2
migrants se rendant au lieu de travail à pied à partir de la gare	13 %	39 %
temps total de trajet domicile-travail supérieur à une heure	Pour un migrant sur deux	Pour un migrant sur quatre

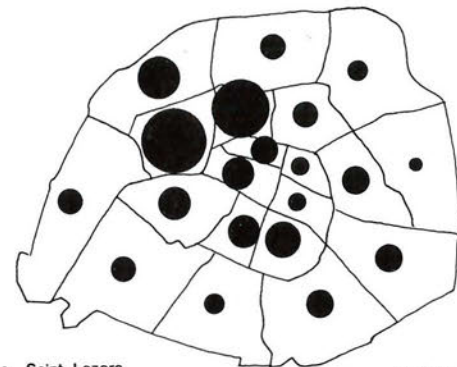
- Elle contribue à la revitalisation de l'Est Parisien,
- Elle aide à poursuivre la mise en valeur des quartiers riverains de la Seine qui constitue un des axes essentiels et permanents de la politique d'aménagement de la Capitale.

EVOLUTION DES EMPLOIS INDUSTRIELS 1962-1968

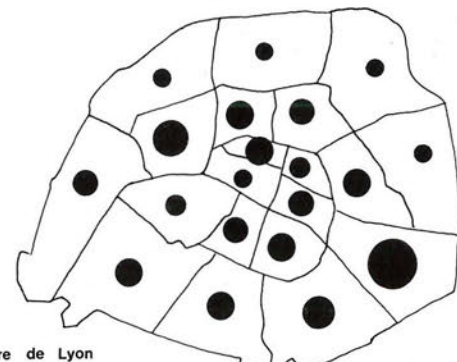


Taux de variation -6,73%

LIEU DE TRAVAIL DES USAGERS DES GARES



Gare Saint-Lazare



Gare de Lyon

# PARIS SUD EST

## Les objectifs de l'aménagement

... Les objectifs de la création d'un pôle tertiaire dans le secteur Seine Sud-Est se dégagent de la sorte de façon très claire. *Il ne s'agit pas de provoquer un déferlement d'emplois nouveaux dans Paris*, mais d'accueillir une part importante des programmes de construction de bureaux qui y restent nécessaires, même dans un contexte de stabilité. *Il ne s'agit pas de multiplier ces programmes*, mais au contraire, en les regroupant dans une opération organisée, volontaire, d'en éviter la prolifération anarchique et de mieux en contrôler l'importance. *Il ne s'agit pas de concurrencer les développements tertiaires en banlieue ou dans les villes nouvelles*, mais bien plutôt de contrebattre un développement encore plus important du centre des affaires traditionnel de Paris ou de son extension vers l'Ouest, à la Défense. Les exemples ne sont malheureusement pas rares où, en présence des besoins effectifs d'une entreprise, voire d'une grande administration qui ne peut s'éloigner de la Capitale, il faut bien accepter, *faute de lui offrir une contrepartie à l'intérieur de Paris*, qu'elle s'installe ou s'étende dans des zones déjà saturées ou dans des quartiers où elle n'a rien à faire. *Il ne s'agit pas d'augmenter les migrations quotidiennes entre le domicile en banlieue et le travail dans Paris*, mais bien plutôt de les raccourcir. Aujourd'hui, les travailleurs ayant leur emploi dans la Capitale, lorsqu'ils parviennent chaque jour aux grands points d'accès que forment la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz, ne sont, le plus souvent, pas rendus au bout de leur trajet, ni au bout de leurs peines. Faute d'emplois dans les alentours de ces gares, il leur faut encore emprunter un nouveau moyen de transport pour se rendre dans le centre ou à l'autre bout de la ville et de ses prolongements vers l'Ouest; et ce sont de telles correspondances qui sont les plus génératrices de fatigue et de perte de temps. La comparaison entre la situation des travailleurs selon qu'ils arrivent dans Paris chaque matin par la gare de Lyon ou par la gare Saint-Lazare, accolée à un grand quartier d'affaires, est

frappante: deux sur trois des usagers qui arrivent par la gare de Lyon doivent ensuite prendre le métro ou l'autobus, au lieu de un sur deux à Saint-Lazare; ceux qui peuvent aller à pied à leur travail sont en proportion trois fois moins nombreux à la gare de Lyon qu'à Saint-Lazare. Compte tenu en outre d'un éloignement général plus important de leur habitat, *plus d'un sur deux des migrants passant à la gare de Lyon a plus d'une heure de temps total de trajet entre son domicile et son travail*, alors que ce chiffre n'est que de un sur quatre pour les migrants de Saint-Lazare. C'est naturellement d'abord par la localisation *hors de Paris* de la totalité des créations d'emplois nouveaux qu'il convient de rapprocher les lieux d'activité des lieux de résidence; mais dans la mesure où des nouvelles surfaces de bureaux doivent tout de même être construites dans la Capitale, n'est-il pas préférable de les rapprocher le plus possible des gares par où arrivent les usagers plutôt que de contraindre ces derniers à traverser toute la ville, dans des conditions souvent si mal commodes, pour atteindre enfin leur bureau?

Par l'aménagement du secteur Seine Sud-Est enfin, et peut-être surtout, *il ne s'agit pas de sacrifier l'habitat au profit des bureaux*, mais tout au contraire, de protéger la fonction résidentielle dans la Capitale. D'abord naturellement, parce que ce projet d'aménagement comporte un important programme consacré à la construction de logements; mais, ce qui est bien plus fondamental encore, ce sont les effets indirects que peut atteindre ce schéma. Car, si les constructions de bureaux incompressibles dans Paris ne se localisent ni dans le centre actuel des affaires, bourré à craquer, ni dans une zone urbaine presque en friche, comme une partie du secteur Seine Sud-Est, il faut bien qu'elles s'implantent ailleurs et en particulier dans les quartiers de la périphérie de Paris où il existe à la fois des îlots susceptibles d'être rénovés au coup par coup par l'initiative privée et des îlots fortement peuplés d'habitants qui n'appartien-



ment pas aux catégories les plus fortunées de la population ; et toute l'expérience des années passées montre ce qui se produit alors : une hausse plus vive des valeurs foncières, une transformation des caractères d'un quartier, une incitation accrue à d'autres opérations immobilières de caractère souvent spéculatif, tous phénomènes qui finissent notamment par réagir sur le montant des loyers, et qui conduisent en tout cas à accroître, sinon à provoquer, le départ d'une fraction de la population résidante. Alors, pour garder les Parisiens dans Paris, ne vaut-il pas mieux attirer tous les programmes de construction destinés aux bureaux vers une zone aujourd'hui presque vide d'habitants et se trouver ainsi en mesure, de manière simultanée, d'en réduire, voire d'en éliminer la pression des quartiers qui sont, au contraire aujourd'hui, les plus denses en population ?

A quoi servirait-il, en supprimant dans le programme d'aménagement du secteur Seine Sud-Est la part qui revient aux bureaux pour étendre celle qui est destinée à l'habitat, d'édifier trois ou quatre mille logements de plus si, faute de pouvoir s'installer dans cette zone, les bureaux qui restent nécessaires à Paris vont se disséminer un peu partout dans la Capitale, y concurrencer de plein fouet la fonction résidentielle, précisément là où elle est la plus importante, et exercer en définitive des effets négatifs directs et indirects incomparablement plus importants sur le niveau et sur la composition de la population de Paris que le gonflement du programme de logements dans le secteur Seine Sud-Est ne peut avoir sur ce double plan d'effets positifs.

Il est beaucoup plus efficace, par rapport à l'objectif visé, de réduire la concurrence apportée par le



développement des bureaux à l'habitat existant, en dérivant ce mouvement vers des emplacements d'où la population est presque absente, plutôt que de vouer ces zones, actuellement presque vierges d'urbanisation, à la seule fonction résidentielle en laissant par force, les bureaux se répandre n'importe où ailleurs.

Au niveau même du secteur, l'affectation exclusive du programme à la fonction logement, à supposer qu'elle ne soit pas de nature à encourir le reproche de «faire de la ségrégation», voudrait dire en tout cas que les résidents actifs accueillis dans ces logements devraient tous trouver un lieu de travail hors de la zone où ils habitent. Or, les quartiers avoisinants, comme ceux de la plupart de la partie orientale de Paris, connaissent déjà un déficit d'emplois par rapport au nombre de personnes actives qui y demeurent. C'est donc bien dans d'autres secteurs, assez éloignés de leur domicile, que les nouveaux habitants de ce «quartier dortoir» du Sud-Est auraient tous à exercer leur profession. Est-ce souhaitable?

Ainsi, pour le maintien des Parisiens dans Paris, *il semble qu'il convienne de défendre la population là où elle réside avant même de chercher à l'implanter là où elle n'existe pas.* Telle est la logique de l'inspiration fondamentale de la politique d'aménagement qui est aujourd'hui mise en œuvre à Paris. Le Plan d'Occupation des Sols, dont les grandes orientations ont été votées par le Conseil de Paris en Juillet 1973, réduit de manière générale le niveau du droit de construire et il le fait de façon radicale pour les bureaux puisqu'à l'exception d'une zone autour de Saint-Lazare et de l'Opéra, il sera désormais deux à trois et presque quatre fois plus faible

qu'auparavant. Chassées des zones où elles font concurrence à l'habitat, les constructions de bureaux indispensables à Paris seraient en contrepartie principalement regroupées dans les zones libres ou libérables du secteur Seine Sud-Est, ainsi que de quelques rares opérations d'urbanisme dans Paris, cela dans la limite d'un contingent déterminé en fonction de l'ensemble des impératifs régionaux et nationaux. Ce projet d'aménagement forme ainsi la condition nécessaire pour que la politique très rigoureuse de dissuasion à l'égard des bureaux entreprise partout ailleurs dans Paris ait sa crédibilité et son efficacité.

Compte tenu des arguments par lesquels la création de ce pôle tertiaire se justifie, l'ampleur exacte des programmes qui devront y être accueillis ne peut être fixée à l'avance avec une précision rigoureuse. Elle dépendra à la fois du rythme global des constructions de bureaux jugé admissible dans Paris au regard des autres impératifs de l'aménagement de la Région Parisienne et de l'ensemble du territoire, de l'évolution plus ou moins rapide de l'économie, enfin, de la période de temps, plus ou moins longue, sur laquelle s'étalera la réalisation des opérations successives.

Le projet de schéma de secteur s'est donc borné à mentionner un programme concevable pour les quinze à vingt années à venir d'environ 900 000 mètres carrés, compte tenu des constructions existantes. Il ne s'agit pas là d'une programmation précise de type opérationnel mais seulement d'une enveloppe admissible pour la partie du secteur à aménager durant cette période. Cette enveloppe doit naturellement être taillée de manière assez large pour que les diverses interventions qui devront ultérieurement concrétiser les intentions et les orientations du plan



d'ensemble ne se trouvent pas dès le départ cantonnées dans un cadre exagérément étroit. C'est à l'occasion de la définition de ces diverses opérations que des choix précis devront être faits et seront naturellement soumis à l'approbation de toutes les autorités intéressées et en premier lieu à celle du Conseil de Paris.

C'est dire que des ajustements dans le déroulement, comme dans le volume des programmes effectifs, auront à intervenir sous le contrôle de cette assemblée et dans le cadre des décisions en matière d'aménagement du territoire. L'objet du projet de schéma de secteur est uniquement de leur fixer un *plafond*; *il n'impose pas que tout soit fait, il interdit que davantage soit entrepris.*

Un programme de cet ordre de grandeur représente un potentiel d'environ 60 000 travailleurs, soit à peu près 3% du total des emplois de Paris et un peu moins de 7% du total des emplois de bureaux, tels qu'ils existent aujourd'hui et cela sur une zone d'aménagement qui représente presque 5% de la superficie utilisable de Paris. On voit qu'il y a beaucoup à dire sur le prétendu gigantisme de pareilles prévisions. A titre de comparaison dans la zone A de la Défense, trois fois plus petite, le programme en cours de réalisation est 50% plus important. Dans le secteur délimité par le Plan d'Occupation des Sols autour de Saint-Lazare et qui est quatre fois plus petit, on recense dans le parc immobilier actuel le double de mètres carrés de bureaux.

Par de tels rapprochements se manifeste une autre intention fondamentale du schéma de secteur: *si un pôle d'emplois tertiaires y est inclus, il ne doit ni accaparer ce secteur, ni constituer une sorte de ghetto de bureaux*, à l'image de trop d'opérations récentes. D'abord parce que ce type d'activités ne doit pas être le seul; une part de la zone d'aménagement sur la rive gauche doit rester dévolue à la fonction industrielle réorganisée, modernisée, si possible renforcée en liaison avec les installations portuaires qui peuvent être redéveloppées à cet emplacement dans des conditions à priori très favorables. Des équipements commerciaux et de grands équipements attractifs, dont il a déjà été parlé, correspondront aux grands cheminements et aux points de rayonnement établis dans le secteur. Surtout, le secteur Seine Sud-Est doit accueillir un programme très considérable de constructions de logements dont l'importance est davantage limitée par le souci de ne pas atteindre des densités trop fortes et de pouvoir réaliser les équipements publics d'accompagnement, que par l'insuffisance des emprises disponibles ou mobilisables à plus ou moins long terme. En fonction de ces considérations, il est proposé, toujours à titre de programme-enveloppe, la construction en zone d'aménagement de 11 000 logements neufs, soit plus d'un million de mètres carrés hors œuvre. Sur

ce total, la part des logements de type H.L.M. ne doit pas descendre au-dessous d'un tiers et il s'y ajoute les constructions admissibles en zone d'accompagnement. Dans cette dernière, en effet, le bureau est très fortement dissuadé puisque le coefficient d'occupation du sol, pour ce type de programme tombe à 1, alors que, compte tenu du mode de calcul antérieur (celui du C.U.S.), il s'établissait en fait en moyenne à 3,75, presque quatre fois plus. A l'inverse, le coefficient d'occupation du sol accordé à l'habitat, s'il est réduit par rapport aux années passées, n'interdit pas sur certaines parcelles ou dans des ensembles qui méritent une modernisation, des opérations destinées au logement. Son niveau a toutefois été modulé selon les caractéristiques des divers quartiers du secteur en fonction du niveau actuel de leur densité construite, afin d'éviter tout excès en la matière au détriment des résidents actuels. Ce droit de construire s'élève à 3 sur la rive droite dans les quartiers Picpus et Arsenal, où les immeubles existants dépassent pour la plupart ce chiffre; il descend à 1,5 dans le quartier de la Gare, où tel n'est pas le cas et où la pression spéculative pourrait donc être particulièrement importante. C'est ainsi un maximum d'environ 9 000 à 10 000 logements qui pourraient résulter à terme d'opérations dispersées de rénovation en zone d'accompagnement. Sur l'ensemble du secteur, les masses indicatives de programme respectent donc la proportion de 2 m<sup>2</sup> consacrés au logement pour 1 m<sup>2</sup> consacré aux activités; qu'il s'agisse de la Défense avec 8 000 logements pour 1 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux, ou de Maine-Montparnasse avec 1 000 logements pour 270 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un pareil rapport ne peut être observé. Et la réalité d'un mélange des fonctions sans dominante excessive pour le bureau va bien au-delà de ces chiffres. Car si ces programmes nouveaux s'implantent pour la plupart sur de véritables terres en friche, celles-ci sont en plein cœur de la ville au milieu de quartiers qui existent et qui vivent, et où le chiffre des résidents l'emporte d'ailleurs sur celui des emplois qui leur sont offerts, de telle sorte que l'urbanisation moderne n'est pas parachutée dans un environnement désert mais doit au contraire se relier, se souder, s'intégrer à un ensemble urbain fortement constitué, qu'elle ne doit pas bouleverser et dont à terme elle ne doit constituer que l'une des composantes.

C'est à cette seule condition que l'aménagement du secteur Seine Sud-Est peut éviter de ressembler à la création d'une sorte de grand morceau de banlieue pénétrant dans la Capitale et amener la naissance, selon le vœu du schéma directeur de la Région, d'un véritable centre recentré de Paris dans sa partie orientale, avec ce que pareille ambition suppose de rencontres et de mélanges de toutes les grandes fonctions de la ville.

# S'agit-il alors de tout bouleverser et



**Au contraire, en zone d'accompagnement, il s'agit :**

## 1 - De préserver les quartiers existants

- Aujourd'hui :
- multiplicité d'opérations immobilières dans les quartiers qui entourent la partie centrale du secteur
- alors que celle-ci reste pratiquement à l'écart de toute transformation.
- Le schéma de secteur a pour objectif au contraire :
- de prévoir l'aménagement de la zone vide ;
- de mettre les quartiers habités à l'abri d'une transformation trop rapide,
- par le moyen d'une réduction générale des droits de construire (C.O.S.) surtout dans les parties les plus sen-

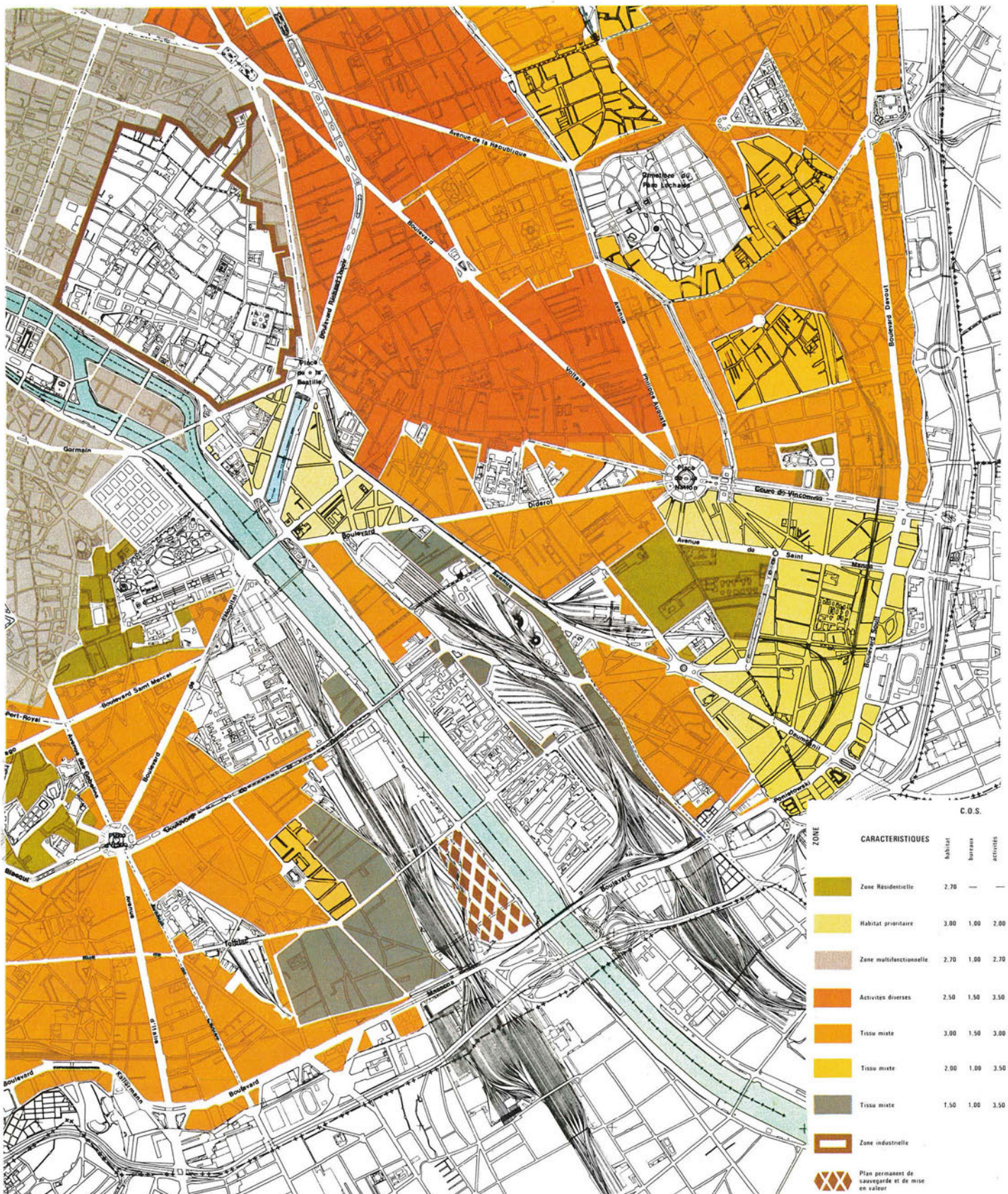
sibles du secteur (quartier de la Gare) ;  
- de leur baisse radicale pour les bureaux ;  
- de la mise en œuvre vis-à-vis de ce type de constructions des autres armes de l'administration (agrément, etc...).

- Le but est ainsi de protéger le cadre bâti de ces quartiers pour leur conserver leur vie propre et les caractères de leur population.

## 2 - D'en améliorer l'équipement

- En maintenant et si possible en renforçant les axes d'animation traditionnelle.
- En s'efforçant au fil des années de renforcer les équipements publics de ces quartiers.

# de ne rien préserver de ce qui existe ?



**Plan d'occupation des sols :** Ce document présente le plan de zonage tel qu'il a été adopté par le Conseil de Paris le 28 juin 1973. Sous réserve de l'approbation de cette assemblée, certaines modifications et retouches pourront être apportées à la délimitation de ces diverses zones.

### 3 - Et de n'admettre que les rénovations les plus indispensables

Quelques îlots, dont le parc immobilier est particulièrement vétuste, mal équipé et parfois délabré, contigus à la zone d'aménagement ou inclus dans cette dernière exigent à plus ou moins long terme une rénovation.

#### Rive Gauche

îlots Sauvage et Bruant

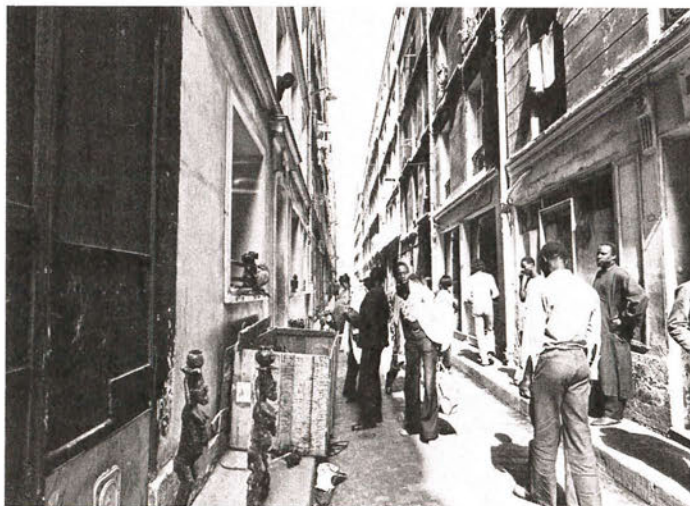
îlots Chevaleret et National

Caractéristiques: faible densité d'occupation au sol et état vétuste des bâtiments.

#### Rive Droite

*Rive droite*: îlots Chalon et Jean Morin (partie Ouest).

Caractéristiques: très dense mais très vétuste.



îlot Sauvage



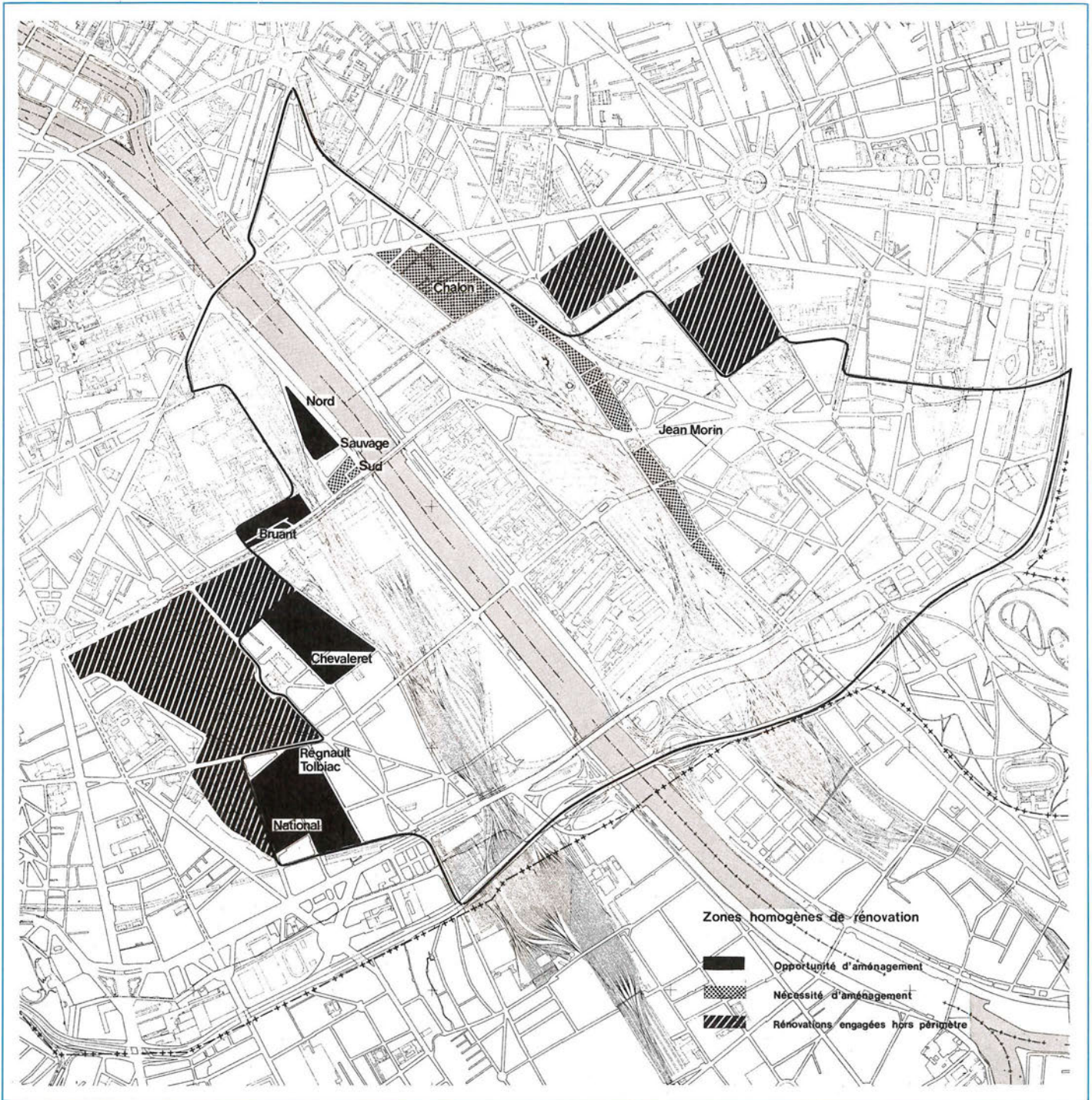
îlot National



îlot Chalon



square Jean Morin



**En zone d'aménagement, il s'agit :  
de prendre appui sur tous les  
éléments intéressants du site  
urbain d'aujourd'hui**

- En conservant les plantations actuelles de Bercy. Plus de 900 arbres adultes, d'essences variées y ont été dénombrés : ils devront être maintenus et protégés.
- En mettant en valeur les rares points d'intérêt de cette zone par l'amélioration de leur environnement : Les abords de N.-D. de Bercy.  
La place Jeanne-d'Arc.
- Et surtout en cherchant à tirer le plus large parti des 4,5 km de façade sur le grand plan d'eau de la Seine dont le secteur a la chance de bénéficier.



s arbres de Bercy









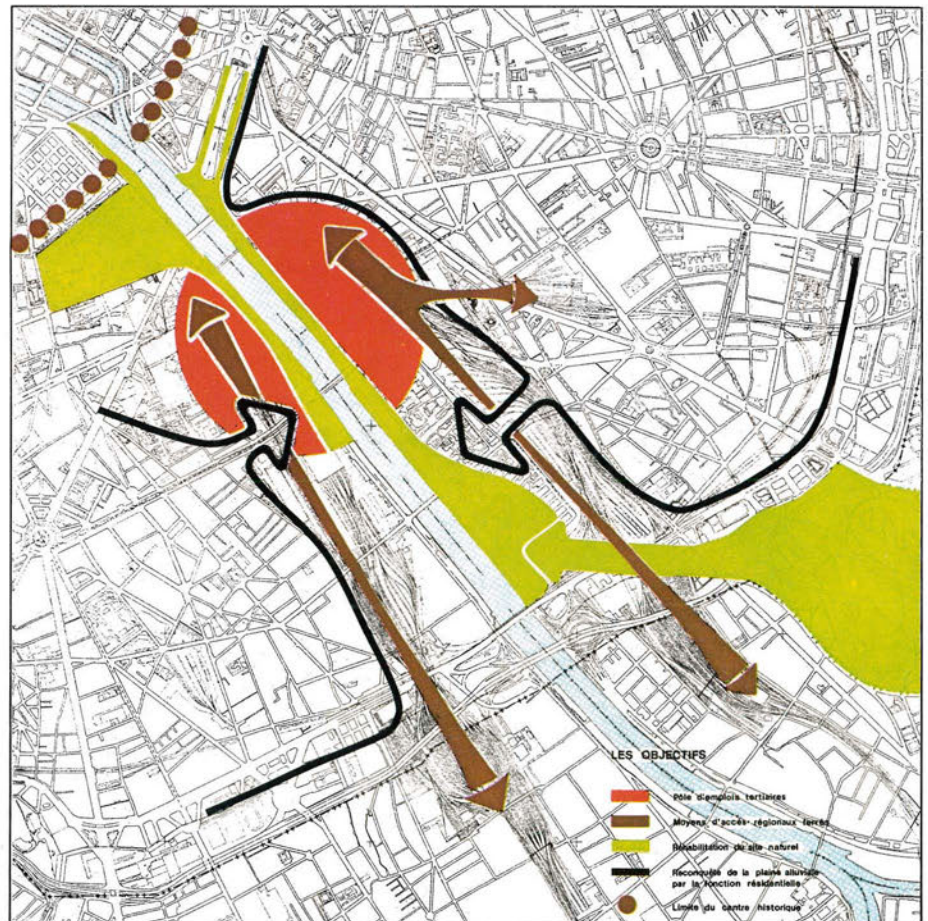
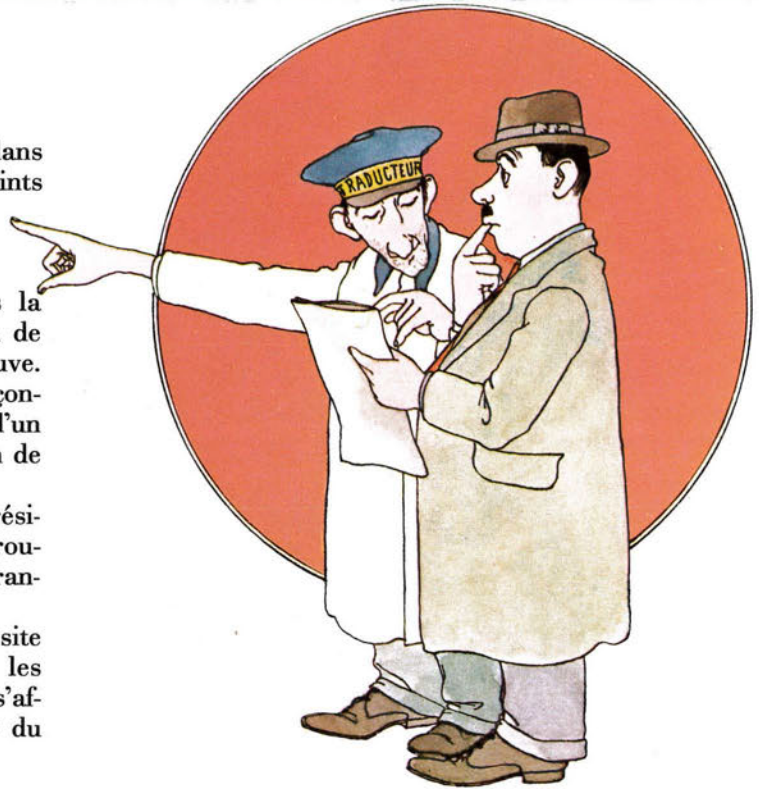


# doivent-elles se traduire sur le terrain ?

## 2 - L'affirmation de grandes orientations d'aménagement

– Localiser les principales implantations tertiaires dans la partie médiane du secteur à proximité des points d'accès. Mais

- les mélanger avec d'autres programmes
  - pour ne pas constituer un « ghetto » de bureaux.
- Installer les programmes voués à l'habitat dans la plaine alluviale, en bordure des zones de verdure ou de promenade à dégager ou à créer sur les rives du fleuve.
- Tenter d'atténuer les profondes coupures qui tronçonnent le secteur et interdisent toute communication d'un quartier à l'autre, grâce à une profonde réorganisation de la fonction transport de marchandises.
- Ouvrir de la sorte l'accès à la Seine des quartiers résidentiels voisins qui en sont proches, mais qui s'en trouvent aujourd'hui séparés par des obstacles presque infranchissables.
- Conserver à l'entrée de la Seine dans Paris un site urbain aussi évasé que possible et respecter pour les constructions une hauteur générale assez faible où s'affirme seulement l'axe transversal formant le cœur du secteur.





(Voir légende p. 80)

# La zone frontale: les deux gares rénovées et jumelées

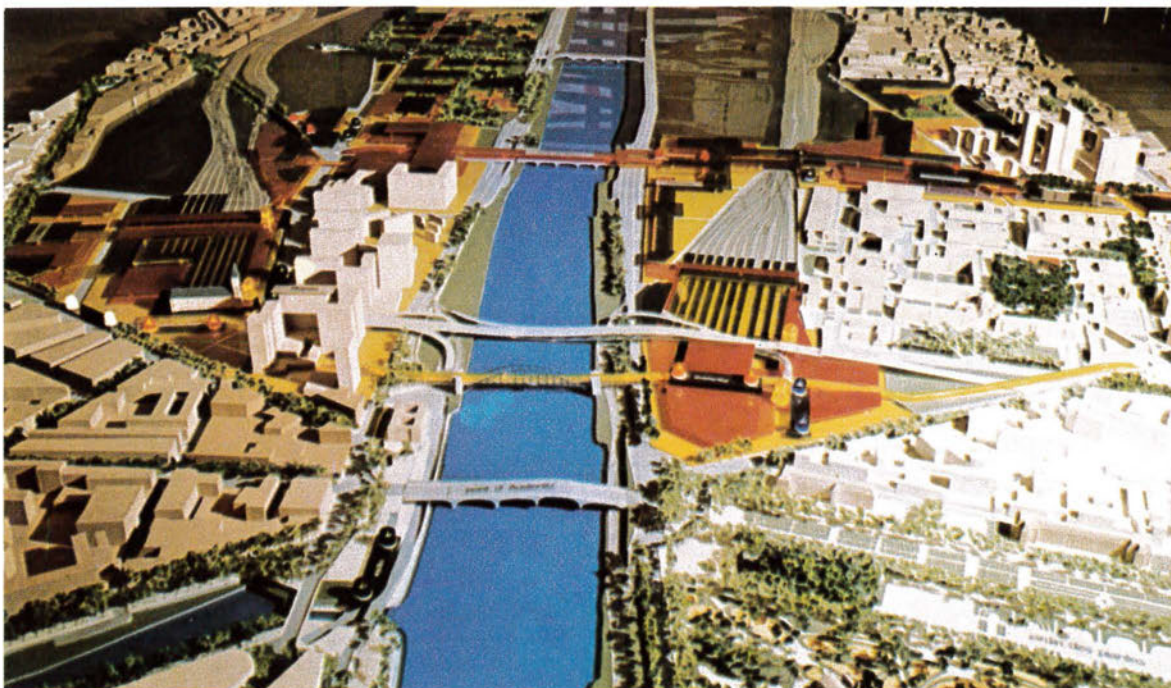


Si les deux gares ne doivent pas former le centre de gravité du secteur, elles sont :

- du point de vue des transports :  
la plaque tournante
- du point de vue des aménagements :  
la tête de pont

## Objectifs et principes d'aménagement

- Orienter les capacités de diffusion qu'elles offrent vers l'arrière;
- Exploiter les exceptionnelles conditions de desserte pour accueillir quelques programmes de bureaux mais non leurs plus grandes masses;
- Souder le plus étroitement possible les deux gares l'une à l'autre de manière à former un seul et même complexe de transport;
- Profiter de ces opportunités pour entreprendre la rénovation des îlots voisins dégradés.



# La rénovation de la gare

## 1 - La création d'un puissant complexe de transport en commun

La gare de Lyon doit devenir le point d'intercommunication de six lignes de transport en commun ferré.

### la première étape

*La construction superposée de la Gare souterraine de banlieue et de la station du R.E.R. (sous la rue de Bercy).*  
*Les avantages de cette solution :*

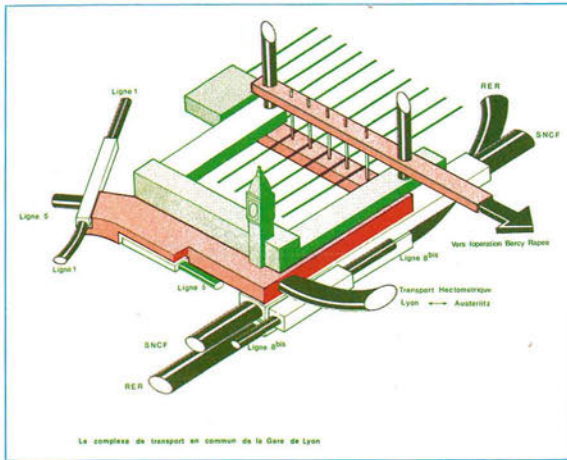
- Diminue considérablement les temps de rupture de charge.
- Evite les débouchés frontaux et oriente les flux de voyageurs latéralement sur les rues de Bercy et de Chalon et vers l'arrière sur le futur centre urbain.
- Limite les travaux à un seul chantier.
- permet l'interconnexion facile des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P.

### la seconde étape

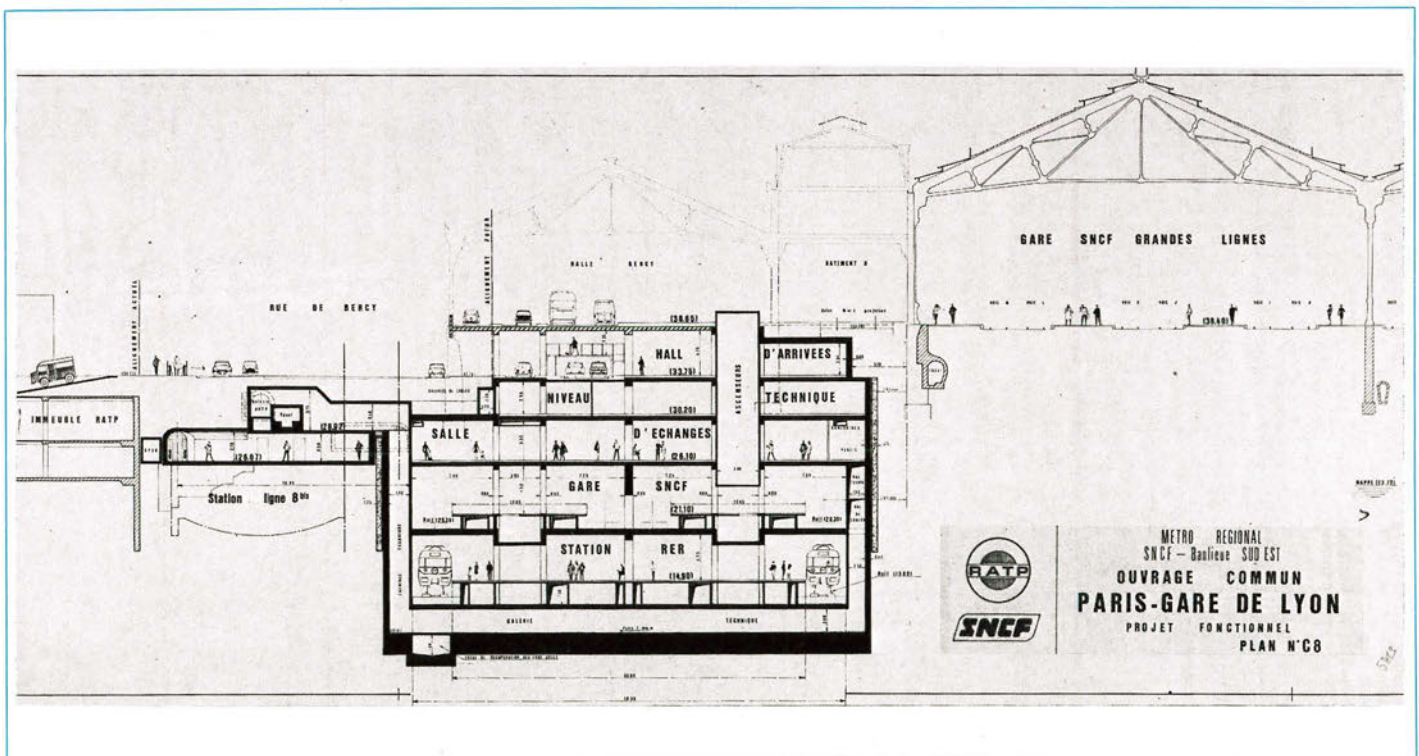
*L'agrandissement de la gare actuelle.*

A terme plus ou moins proche, le fonctionnement du réseau Grandes Lignes (surtout dans certaines hypothèses de développement: turbotrain, etc,...) exige une refonte complète et un élargissement de la gare d'aujourd'hui.

Cet élargissement ne peut se faire que vers l'îlot Chalon dont la S.N.C.F. possède la moitié environ des terrains et dont la vétusté réclame une restructuration importante.



Le complexe de transport en commun de la Gare de Lyon



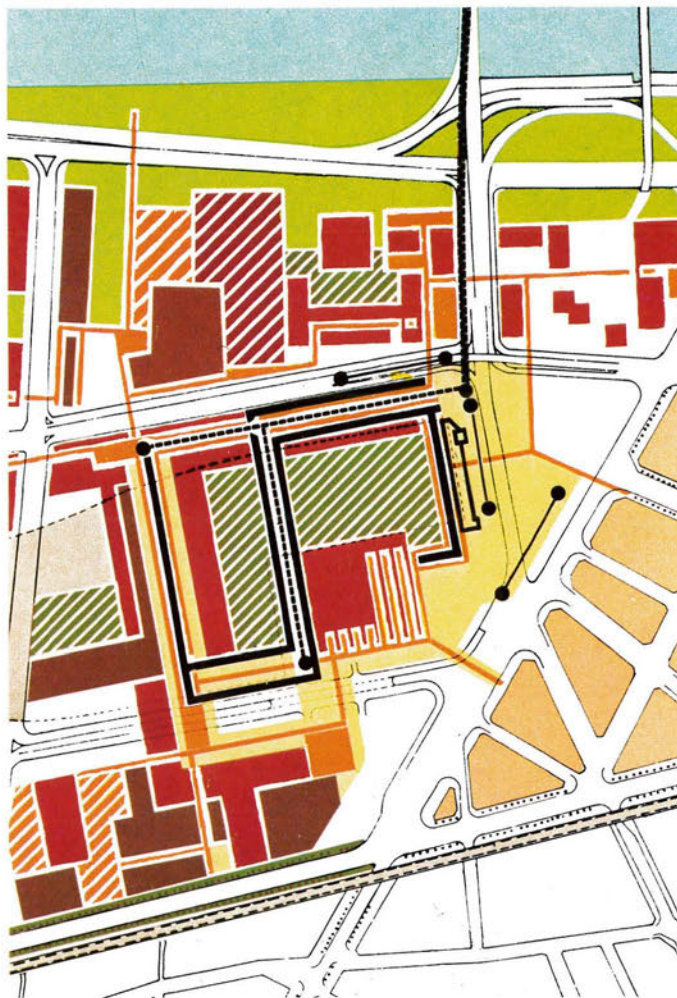
# de Lyon et de L'îlot Chalon

## 2 - L'aménagement de la nouvelle gare de Lyon

- L'axe d'organisation principal est perpendiculaire au réseau des voies au plein centre de l'emprise actuelle :  
Au lieu de border et d'encadrer les voies comme dans la nouvelle Gare Montparnasse, le réseau ferré est enjambé par une structure construite transversale, rassemblant commerces et équipements, assurant les intercommunications de voyageurs et les liaisons entre le complexe de transport et les îlots Chalon et La Rapée.
- Le parvis actuel est dégagé et agrandi vers l'avenue Daumesnil.
- La partie la plus vaste possible des voies ferrées est recouverte par un ou plusieurs niveaux de parkings supportant une dalle-jardin et entourée d'immeubles de bureaux.
- Le bâtiment frontal, abritant le «Train Bleu» et la tour de l'horloge est conservé et garde au complexe son image traditionnelle.
- Les nouvelles constructions ne doivent pas apporter de brutale rupture d'échelle avec les constructions d'aujourd'hui.

## 3 - La restructuration de l'îlot Chalon

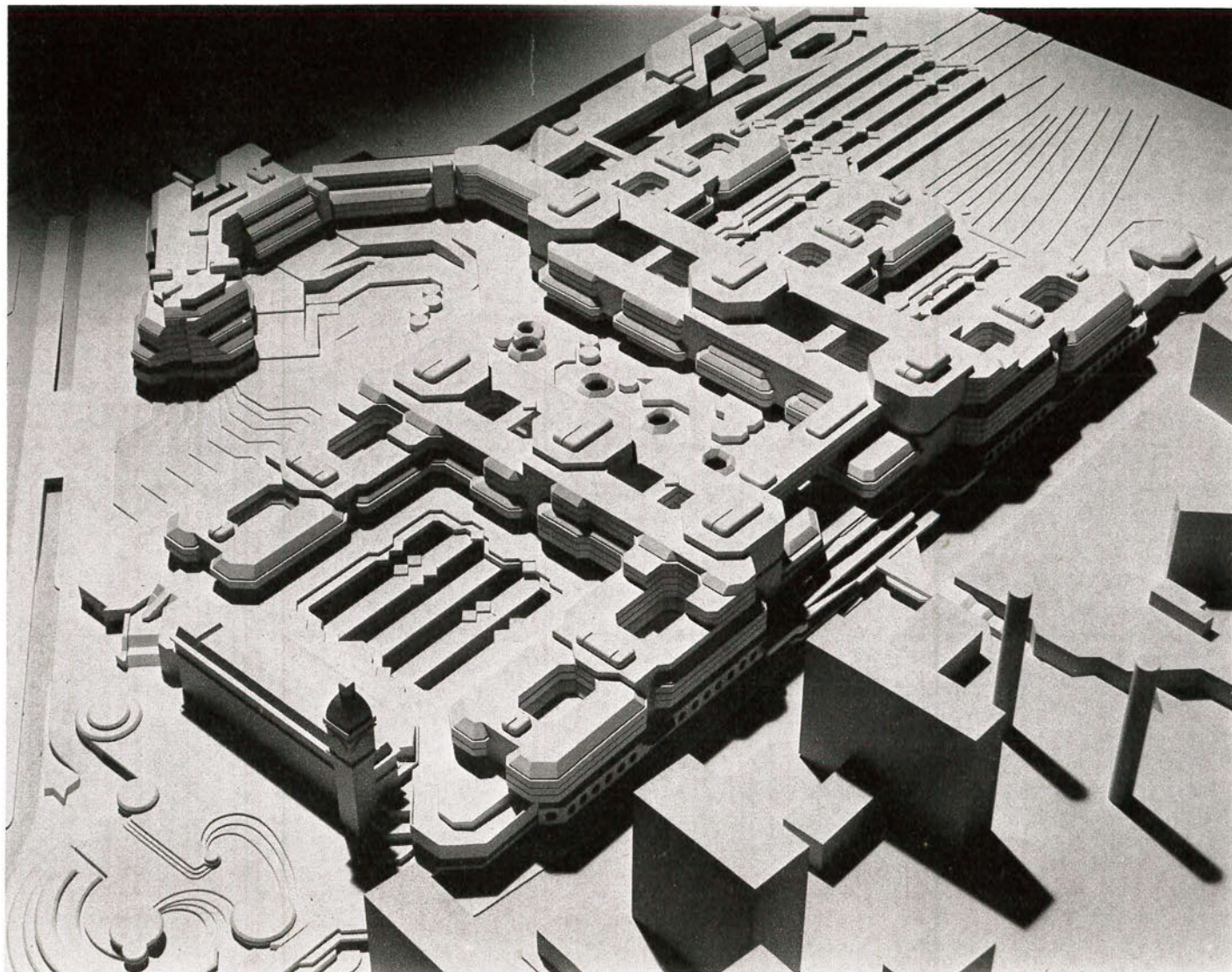
- A l'exception de la façade donnant sur l'avenue Daumesnil, l'état très vétuste de l'îlot Chalon exige une rénovation importante, dont l'agrandissement de la Gare de Lyon implique la nécessité et peut contribuer à fournir les moyens.
  - La dominante des nouveaux programmes doit être de nature résidentielle.
- A l'occasion de cette restructuration : élargissement du boulevard Diderot pour faciliter le débouché du passage routier établi sous l'actuel parvis dans le prolongement du passage Genty.



(Voir légende p. 80)



# Une proposition pour la gare de Lyon



La construction d'une nouvelle Gare de Lyon constitue l'une des opérations les plus importantes de l'aménagement du secteur Sud-Est.

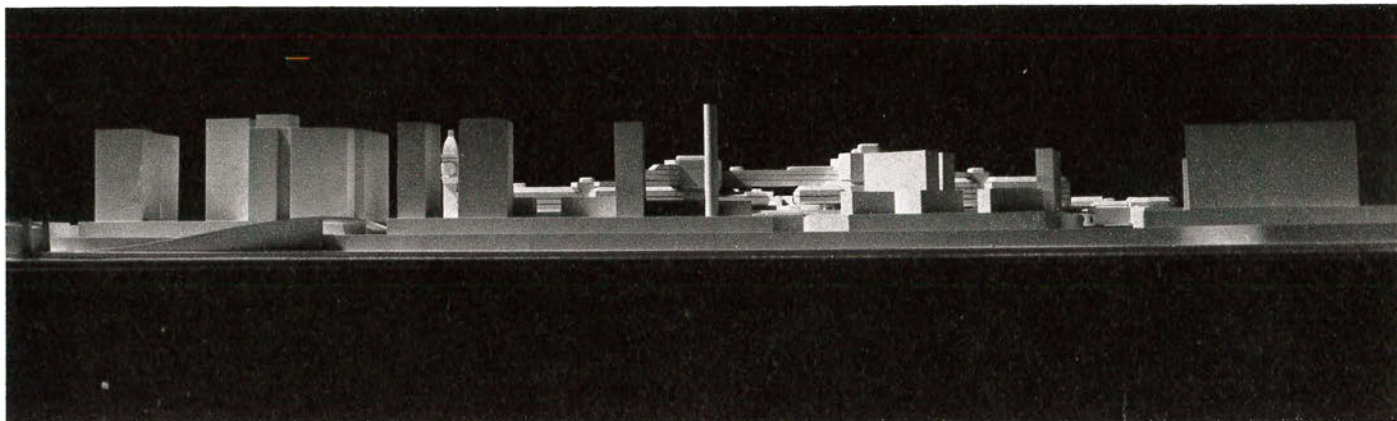
La nécessité de mettre fin à l'actuel mélange des fonctions de la gare grandes lignes et de la gare banlieue, afin de permettre à l'une comme à l'autre de faire face à l'accroissement rapide du trafic qu'elles doivent écouler, rend particulièrement impératif un total remaniement de cet ensemble. La construction d'une gare de banlieue souterraine, superposée au R.E.R., l'agrandissement de la gare des grandes lignes vers l'îlot Chalon (notamment afin de se prêter à l'accueil, dans quelques années, des trains à très grande vitesse assurant la liaison avec Lyon) forment les deux principaux éléments des transformations prévues. Ils s'accompagnent, grâce à la réutilisation partielle du « sur-sol » des emprises ferro-

viaires, de programmes immobiliers, qui tout à la fois exploitent l'atout du complexe de transport en commun et en facilitent la réalisation.

L'urgence qui s'attache à la mise en œuvre de ce dispositif, surtout pour la partie qui longe la rue de Bercy — puisque la construction de la « boîte » commune RER-gare de banlieue est en cours — a conduit la S.N.C.F. à donner sur ce point une impulsion toute particulière à la définition d'un projet précis, reflétant et concrétisant les grandes orientations du Schéma de Secteur. Cette étude, confiée à une agence commune constituée entre M. Louis Arretche et le Chef du Département des bâtiments de la S.N.C.F., M. R. Humbertjeau, a abouti à la présentation d'un premier dossier dont les photos ci-contre illustrent les principales caractéristiques.

C'est naturellement une image totale de l'aménage-

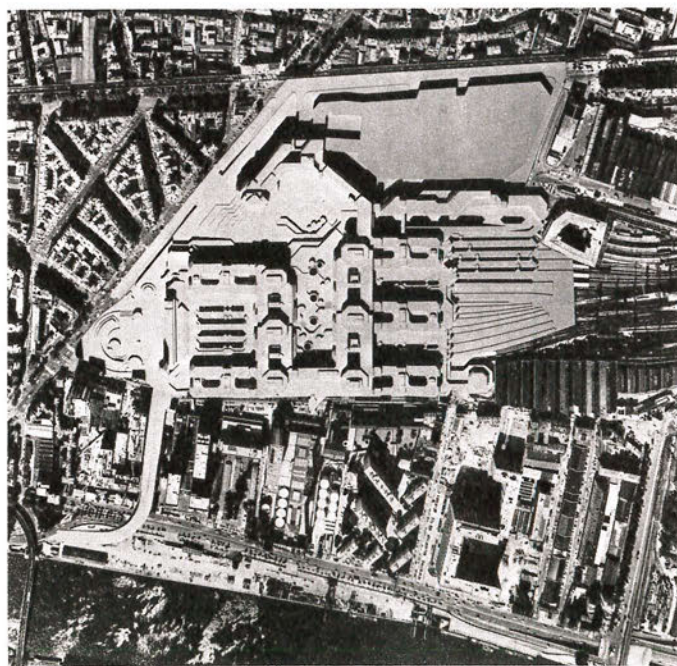




La future gare de Lyon vue de la Seine à travers les opérations existantes du secteur Rapée.

ment de la future gare qui est proposée, même si les réalisations effectives en première étape ne doivent revêtir qu'une ampleur plus limitée, puisqu'elles ne concernent que la partie Sud de cet ensemble, en bordure de la rue de Bercy.

Le parti retenu est celui d'un puissant axe de constructions et de circulations, perpendiculaire aux voies ferrées et situé à peu près à mi-chemin de la longueur des trains; selon cette orientation, un couloir situé au-dessous du niveau des voies permet l'accès aux quais et la distribution dans le complexe de transport en commun; au-dessus des voies, un important cheminement piétonnier est créé au pied des opérations immobilières édifiées sur le sol artificiel recouvrant les emprises ferroviaires. Cet axe débouche au Nord sur une vaste place publique, en forme d'amphithéâtre, dégagée devant le futur accès principal de la gare de grandes lignes et qui descend doucement, par un jeu de gradins et de terrasses, vers le boulevard Diderot. Au Sud, c'est un ensemble de rampes de faible inclinaison qui permet de relier la voirie encadrant l'opération au principal niveau de circulation des piétons et d'animation commerciale. Cet espace se prolonge par les jardins et placettes ménagés devant les divers éléments du programme immobilier (bureaux vers le Sud et dans la partie centrale, logements, hôtels, équipements vers le Nord). La volumétrie retenue exclut la réalisation de bâtiments de trop grande hauteur ou de masse trop imposante. Le plafond des constructions monte par paliers successifs depuis une cote voisine de celle des immeubles bordant l'actuel parvis de la Gare de Lyon pour atteindre son niveau le plus important (mais qui doit rester inférieur à celui des constructions édifiées au Sud, sur l'îlot de La Rapée) à l'emplacement de l'axe principal autour duquel s'ordonne l'ensemble du parti d'aménagement. Une continuité des volumes bâtis est recherchée, souli-



gnant les grands axes d'organisation et de cheminement, cependant que l'adoption pour les constructions d'une trame et d'une échelle relativement réduites doit permettre d'éviter tout effet de compacité et se prêter à un découpage souple, en diverses tranches, de la réalisation de ce grand projet.

Cette étude n'est naturellement pas encore parvenue à son point d'aboutissement et doit faire l'objet d'ajustements et de modifications. Elle donne toutefois la première vision de ce que pourrait être l'un des aménagements majeurs du secteur Seine Sud-Est.

# L'achèvement d'un "coup parti."



● A la frontière Sud de la Gare de Lyon, la rénovation de l'îlot de la Rapée, réalisée au « coup par coup » est pratiquement terminée.

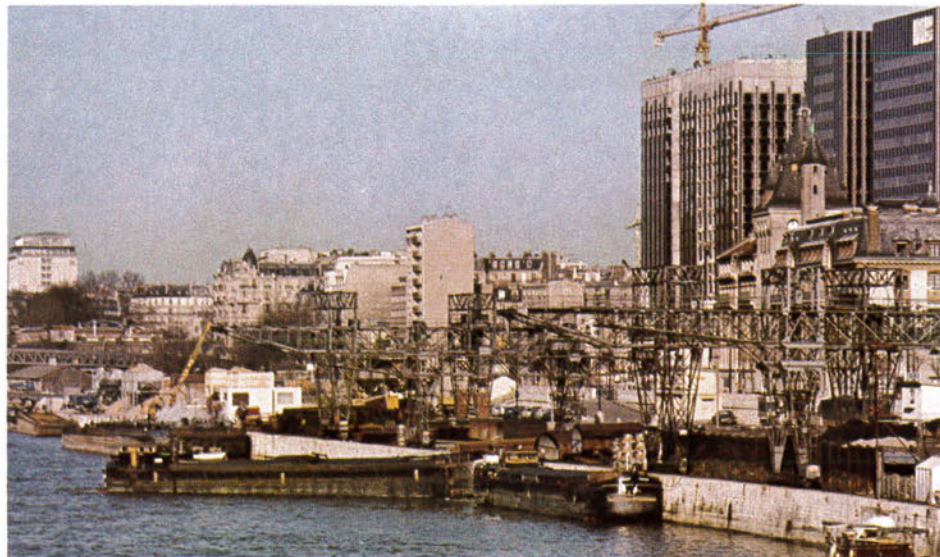
● Malgré un plan (M. Dubuisson) assurant une discipline architecturale d'ensemble, les aménagements réalisés présentent les inconvénients d'opérations effectuées sans référence obligée à un schéma général de tout le quartier :

– rupture d'échelle trop brutale avec l'environnement ;  
– caractère quasi exclusif de la fonction bureaux vers l'avant du secteur déjà très concentré ;

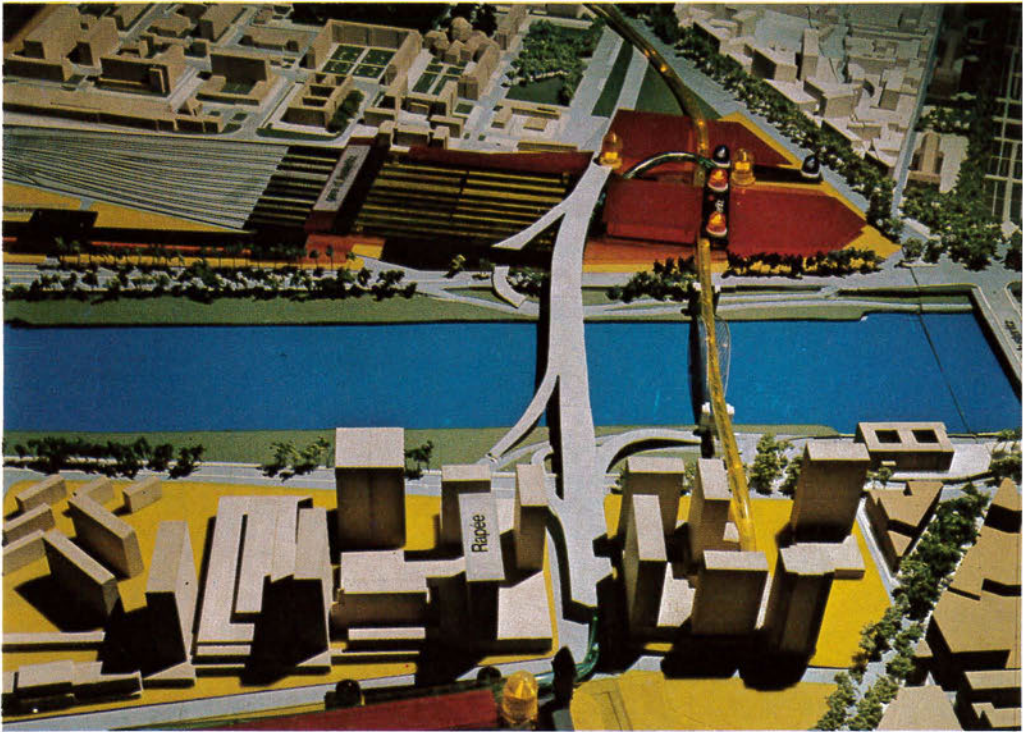
– absence de toute modification des abords de l'îlot, et par conséquent impossibilité de toute « ouverture » vers la Seine que, du fait de leur voisinage, les constructions nouvelles viennent au contraire border d'une sorte de mur continu.

– difficulté à l'intérieur même de l'îlot de respecter l'ensemble des dispositions d'aménagement prévues au « plan Dubuisson » :

● maintien « en croûte » des bâtiments « durs » de l'îlot ;  
● dalle piétonnière incomplète et relativement négligée par la plupart des bâtiments édifiés.



# Les opérations de la Rapée



# La restructuration de la gare

## L'organisation du trafic ferré

Actuellement, Austerlitz est dotée d'une gare souterraine de banlieue moderne.

Son bon fonctionnement nécessite cependant l'installation de moyens mécaniques d'aide aux piétons pour assurer les liaisons entre les réseaux situés à des niveaux différents.



## L'organisation générale

Sur l'avant:

- les voies ferrées sont couvertes par des dalles-jardins-parkings entourées d'immeubles de bureaux;
- la situation de la Gare, adossée à l'Hôpital de la Salpêtrière, oblige à conserver en partie un débouché frontal sur la place Valhubert.

Sur l'arrière:

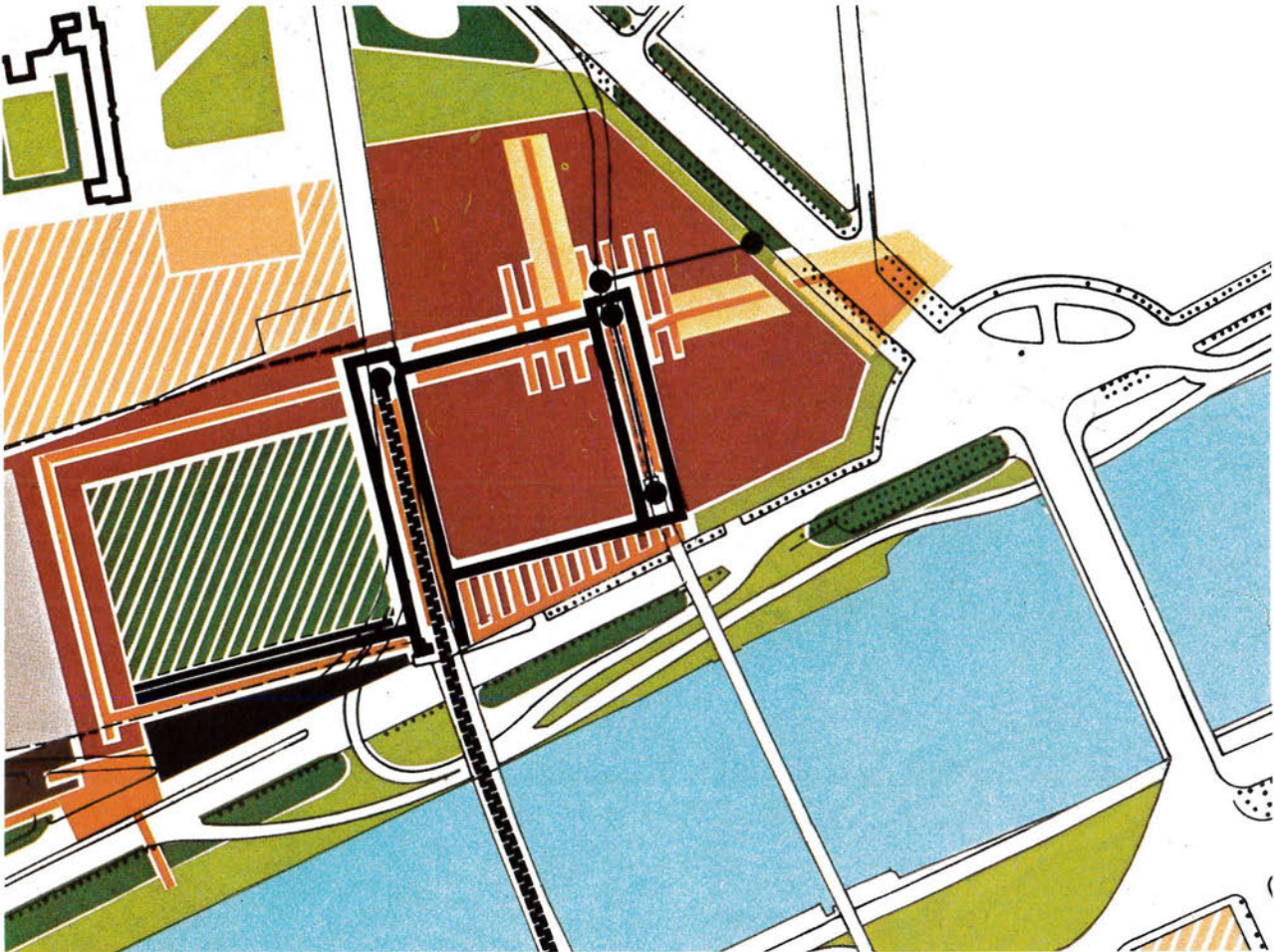
- l'aménagement consiste à libérer le front de Seine et à y implanter des programmes de logements directement reliés aux espaces verts sur berge par des passages piétons au-dessus des quais hauts.

Cet aménagement suppose:

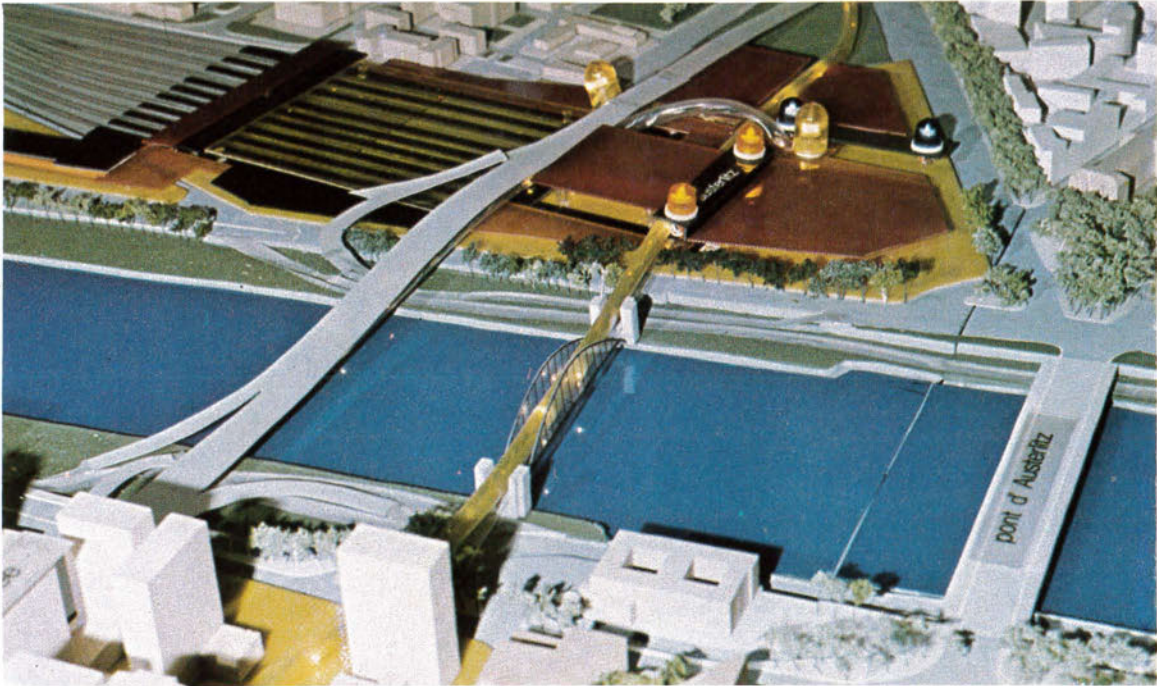
- Le déplacement des magasins généraux particulièrement inesthétiques et leur intégration au complexe de la gare.
- La démolition de l'usine des eaux industrielles et sa reconstruction en amont vers Ivry.
- La rénovation des immeubles insalubres situés sur l'îlot Sauvage.



# d'Austerlitz et de l'îlot Sauvage



(Voir légende p. 80)



# Le centre urbain transversal



Le parti d'aménagement proposé consiste à créer à l'arrière des gares une sorte de «grand boulevard», allant d'une rive à l'autre, et en bordure duquel seront concentrés les équipements de commerce et d'animation et les principaux «points forts» du programme d'aménagement.

## Objectifs et principes d'aménagement

1 - Souder les deux rives de la Seine aujourd'hui totalement étrangères l'une à l'autre.

2 - Affirmer un axe de développement puissant à l'arrière des gares de manière à :

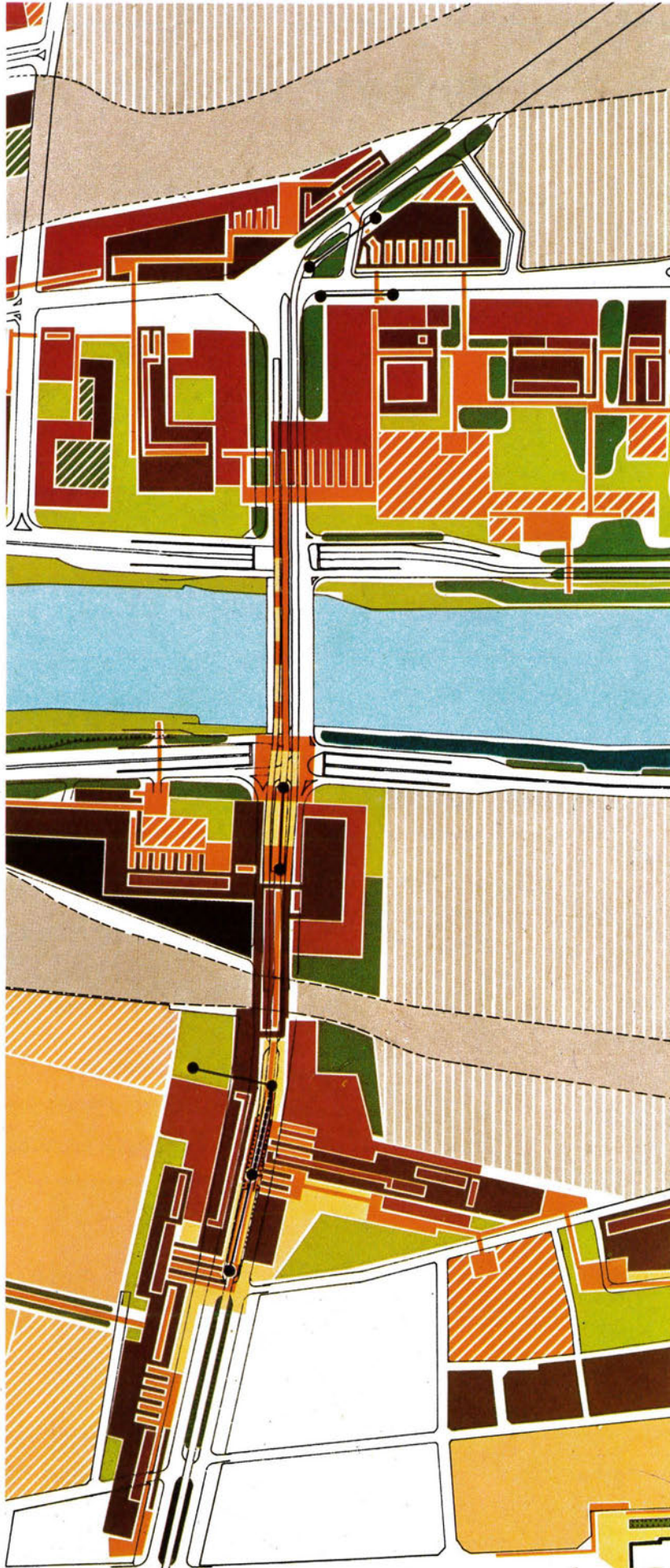
- contrebattre la tentation d'un développement excessif dans la partie frontale du secteur,
- entreprendre la restructuration des emprises du secteur qui le justifient le plus,

3 - Profiter :

- d'une excellente accessibilité (notamment sorties arrières du R.E.R. de la future gare de Lyon banlieue, de la ligne n° 8 bis),

- et du passage de la ligne de rocade du métro (n° 6) avec une station à peu près tous les 400 mètres pour établir un cheminement piétonnier important autour duquel s'organisera le nouveau centre urbain du secteur.





(Voir légende p. 80)

# Le centre rive droite

## 1 - L'implantation des grandes administrations centrales

Sur le terrain actuellement occupé par le Ministère des Anciens Combattants et sur quelques emprises riverraines, viendront s'installer les *services centraux de quelques Ministères* (par exemple, celui des *Transports*, celui de la *Qualité de la Vie et de la Jeunesse et des Sports*, certaines Directions du *Ministère de l'Équipement*).

– Ils y bénéficieront de très bonnes relations avec les quartiers administratifs traditionnels:

– outre les moyens de transports collectifs

- la voie express rive droite (avec les 1<sup>er</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements),

- les quais de la rive gauche (avec le 7<sup>e</sup> arrondissement),

– Mais ils devront éviter de constituer une cité administrative close sur elle-même.

d'où

## 2 - La recherche d'un "désenclavement" des opérations projetées

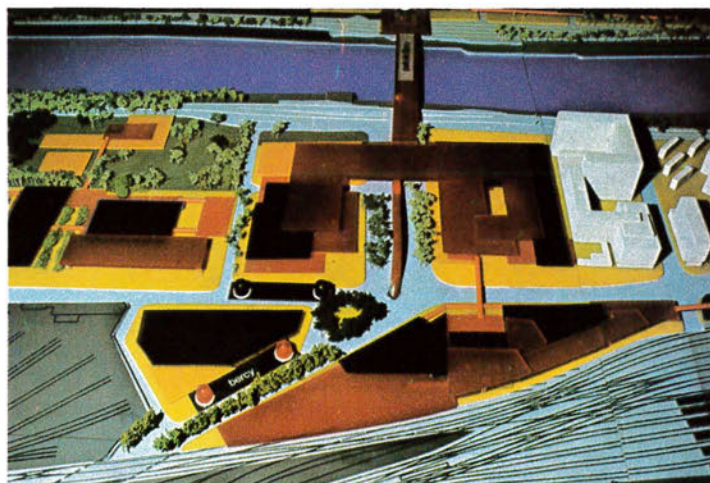
par

- l'ouverture dans toute la mesure du possible de ces aménagements vers les rives de la Seine,

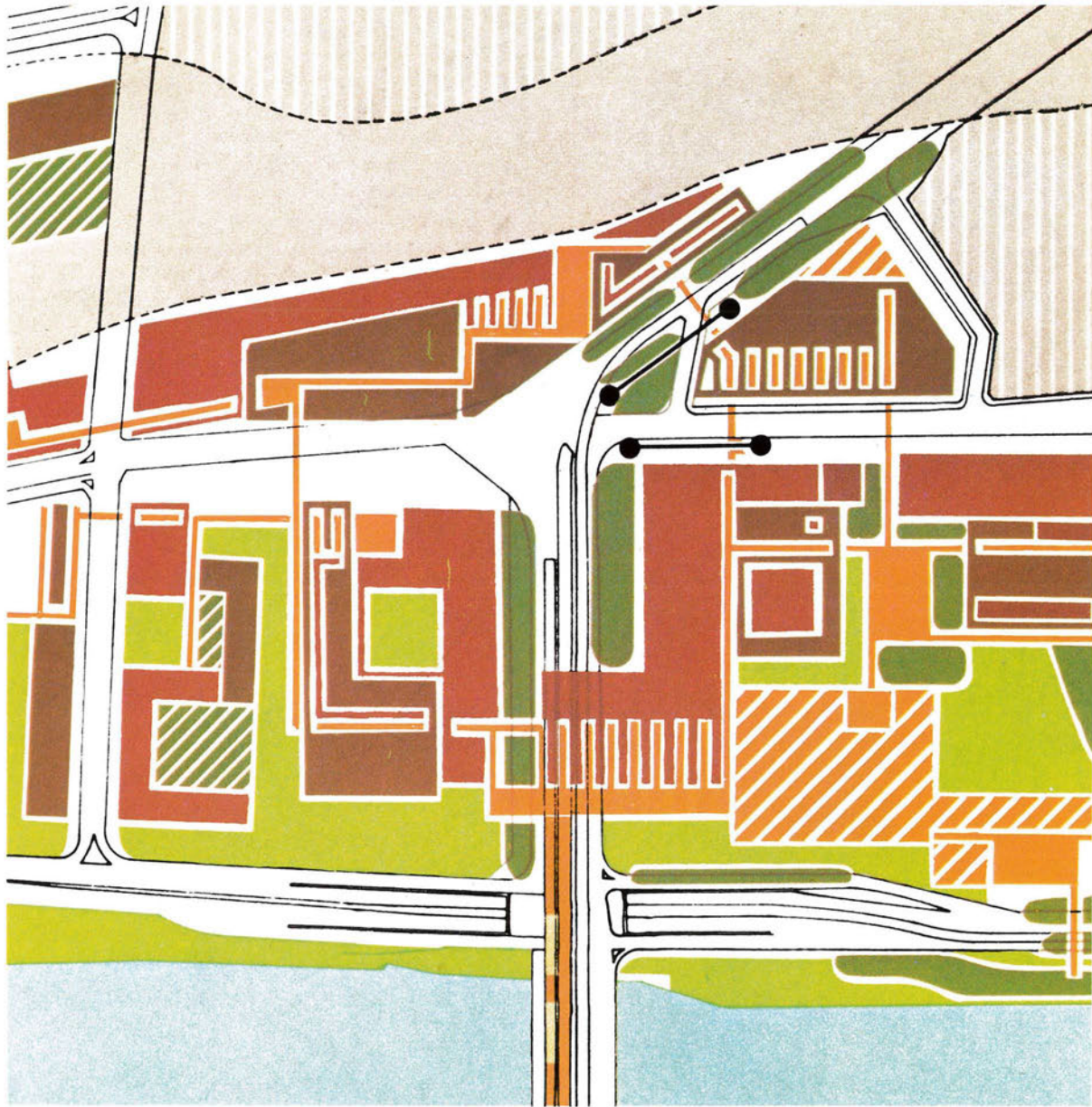
- l'établissement d'équipements attractifs (notamment de nature commerciale) au débouché du grand cheminement transversal du secteur ;

- la création d'un «trait d'union» entre les deux rives du boulevard de Bercy, de manière à aider au franchissement de la coupure constituée par cette voie, par le viaduc du métro et le futur niveau supérieur de circulation automobile.

## 3 - L'affirmation de la vocation résidentielle de l'îlot Corbineau







*(Voir légende p. 80)*

# Le centre rive gauche



1 - Les opérations d'aménagement de part et d'autre du boulevard de la Gare s'établissent *en retrait* par rapport à ce dernier, de manière :

- à ménager un espace libre important séparant les constructions à *dominante résidentielle* implantées dans cette partie du secteur du boulevard actuel et de ses nuisances,

- à créer une vaste avenue bordée d'alignements d'arbres.

2 - Perpendiculairement, un cheminement piétonnier rejoint la Salpêtrière et permet d'ouvrir au public les espaces verts et les monuments remarquablement restaurés qu'elle contient.

3 - A partir de l'emplacement actuel de la station Chevaleret, les opérations concernant :

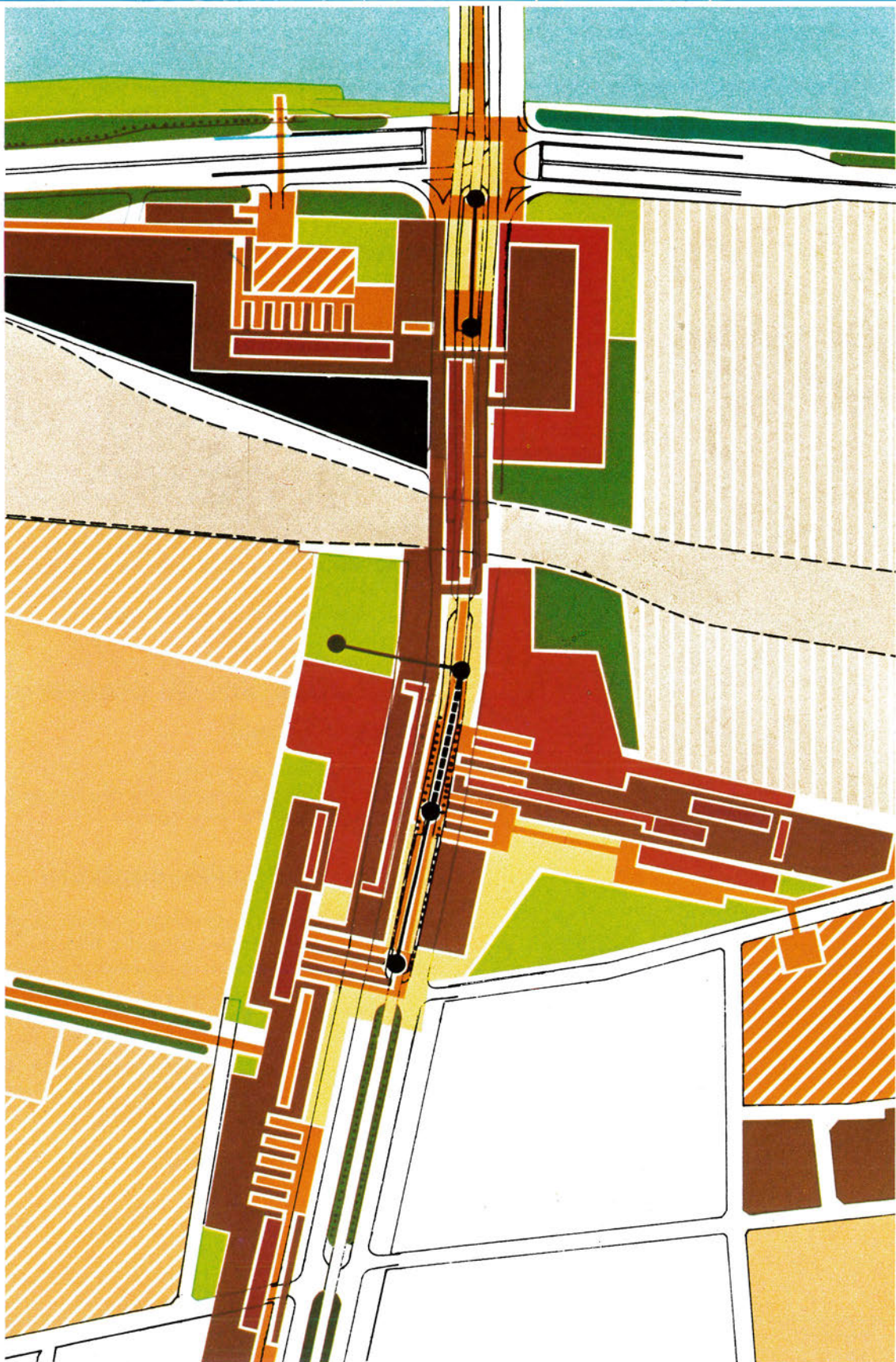
- la frange Sud de l'îlot Sauvage

- la bordure Nord des emprises S.N.C.F. de Tolbiac cherchent :

- à « avaler » la coupure formée par le passage des divers réseaux de transport,

- et à établir une dalle piétonnière bordée de commerces et d'équipements au pied des programmes de bureaux et de logements.





(Voir légende p. 80)

# Le quartier de Bercy

## Les caractéristiques du site

- 39 hectares s'allongeant parallèlement au fleuve,
- 1,5 km de long – 20 à 400 mètres de large,
- 900 arbres adultes.

## Les principes d'aménagement

- 1 - Conserver les très beaux alignements d'arbres qui quadrillent aujourd'hui les entrepôts.
- 2 - Organiser l'aménagement selon la trame ainsi dessinée, en implantant les constructions futures dans cette sorte de damier que forment les plantations existantes.
- 3 - Respecter une échelle assez modeste de construction, en hauteur comme en volume, pour éviter tout risque de brutale discontinuité, sur une aussi vaste zone, avec le paysage urbain des environs et tout aspect de « grand ensemble » venant s'insérer dans Paris.
- 4 - Ouvrir le plus possible l'opération vers la Seine grâce à la reconquête des berges et à l'aménagement de passages à divers niveaux vers le fleuve.
- 5 - Mettre en valeur le petit ensemble urbain entourant l'Eglise Notre-Dame de Bercy, de manière à en assurer le rôle de centre, où les nouveaux aménagements et le quartier existant de Picpus viennent se rejoindre et se confondre.



## Les dominantes du programme

### 1 - vers l'aval

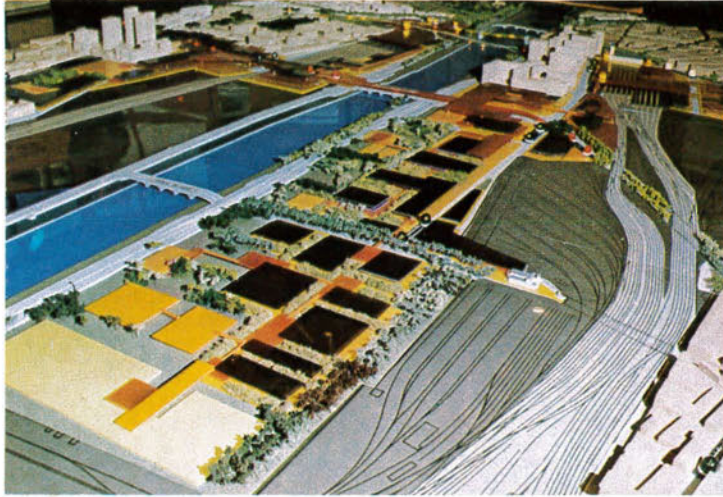
- à la frange du centre urbain,
- à proximité des grands moyens d'accès du secteur :  
*dominante tertiaire + équipements*

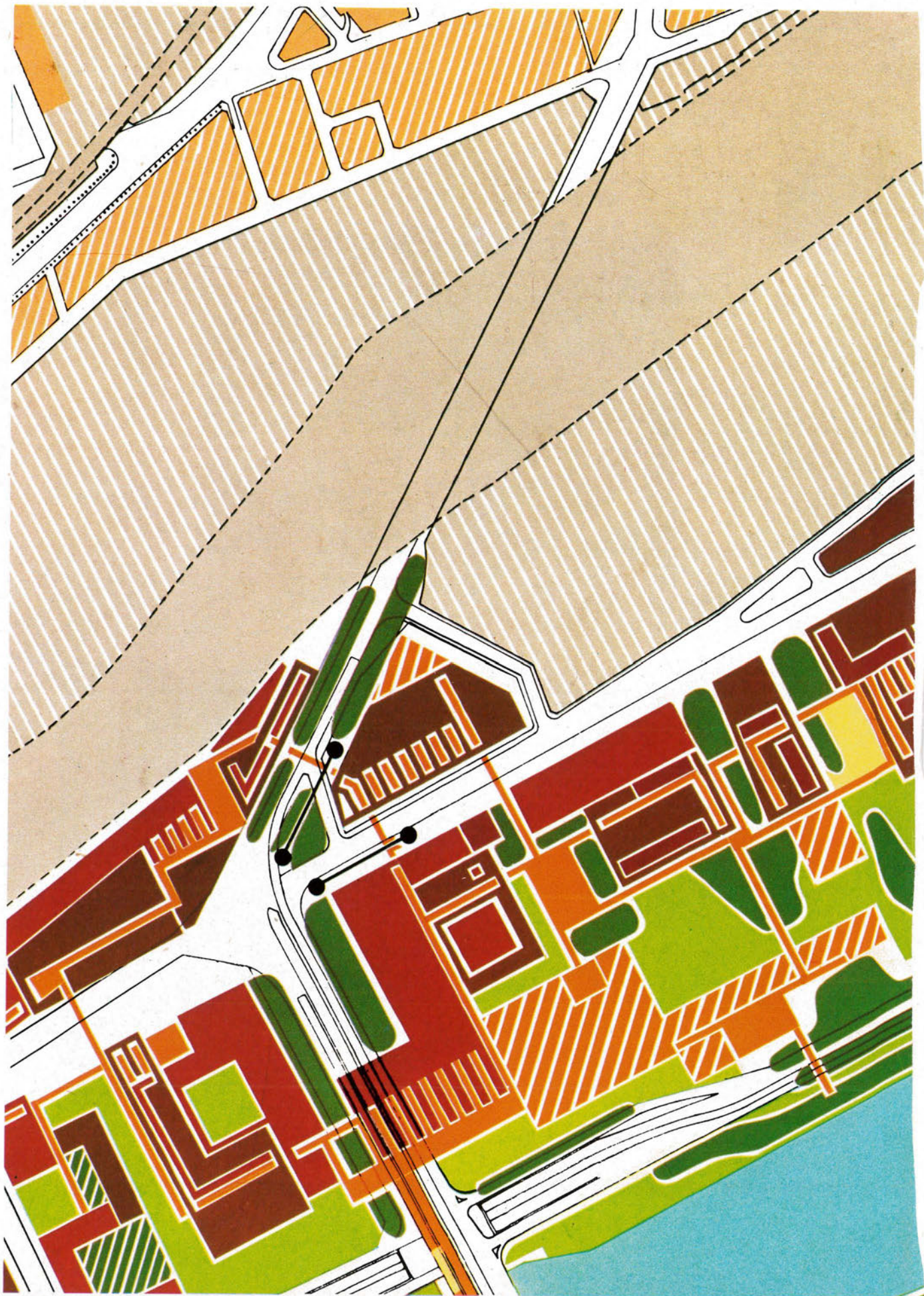
### 2 - dans la partie centrale

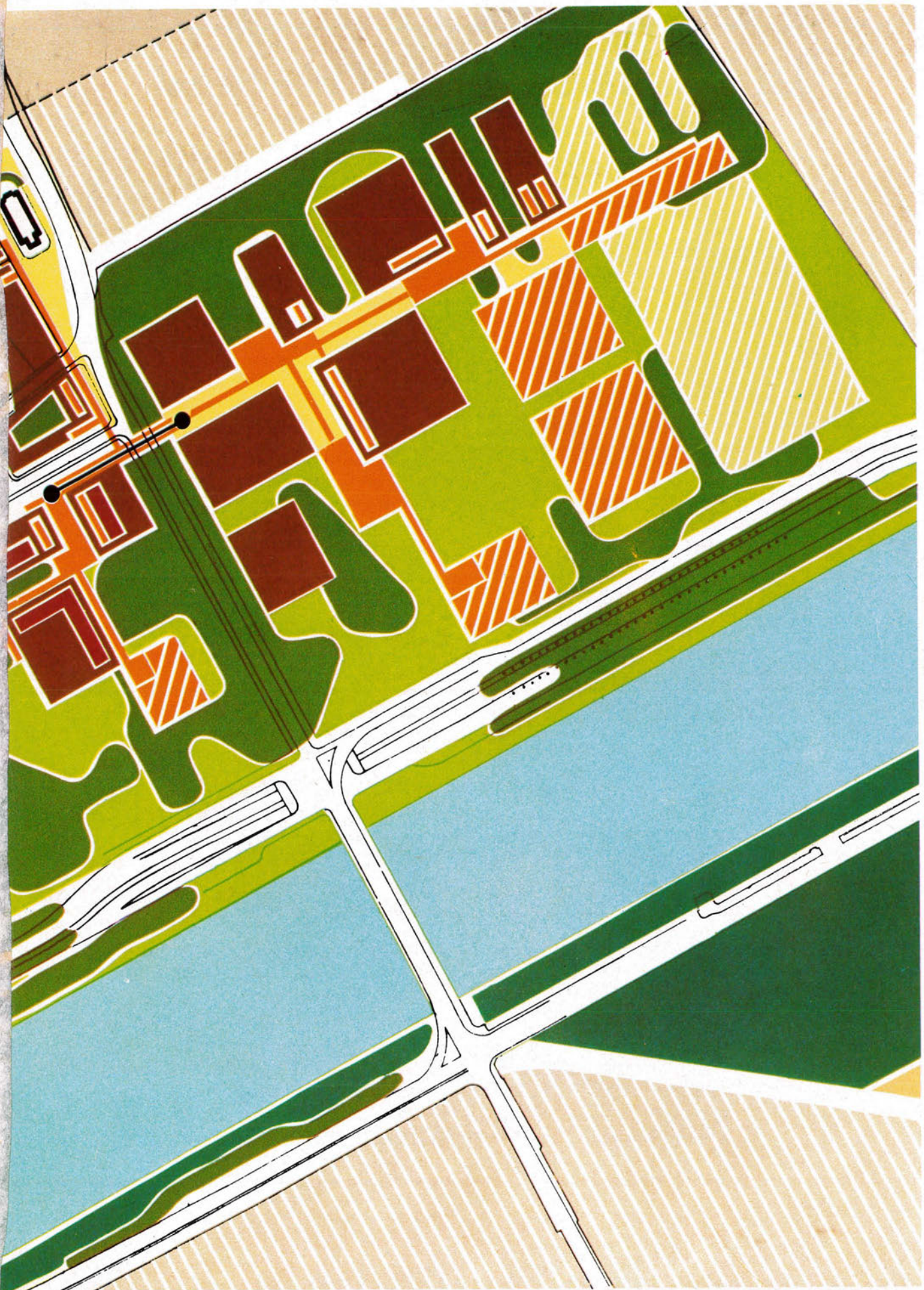
- un grand parc (8 à 10 hectares) agrandi par la récupération souhaitable d'une partie des berges,
- dans ce parc, *de grands équipements* à choisir en phase opérationnelle : (par exemple : I.U.T., équipements sportifs, Palais de la technologie moderne, Maison des Provinces de France, Centre International du vin, etc...),
- en bordure de ce parc, des *programmes de logements* avec une face de caractère plus « urbain » vers la rue de Bercy.

### 3 - vers l'amont

- dans une zone moins bien desservie,
- surtout aussi longtemps que la ligne n° 8 bis n'est pas réalisée,
- mais où les services de l'autobus peuvent être renforcés : constructions moins denses consacrées notamment aux équipements publics accompagnant la fonction résidentielle (écoles, stade, etc...)







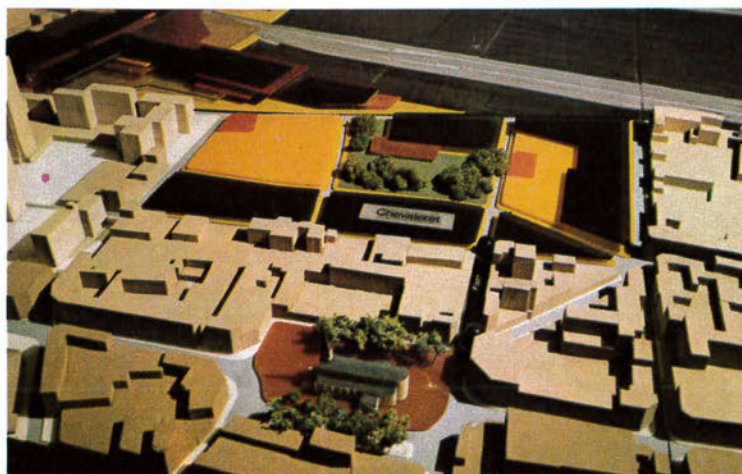
# La rénovation de l'îlot Chevaleret



Situé sur la rive gauche, cet îlot jouxte les opérations de rénovation Italie. L'aménagement porte à la fois sur une partie des emprises de la gare de marchandises de Chevaleret et sur un tissu urbain dont la rénovation est souhaitable.

La vocation de ce secteur est à très forte dominante résidentielle, mêlée à des locaux artisanaux et à une forte proportion d'équipements publics destinés à rattraper les retards du quartier en ce domaine.

L'axe structurant de cette future unité urbaine doit ainsi relier la rénovation du quartier Lahire, le nœud d'animation actuel de la place Jeanne d'Arc et le futur centre urbain du secteur.





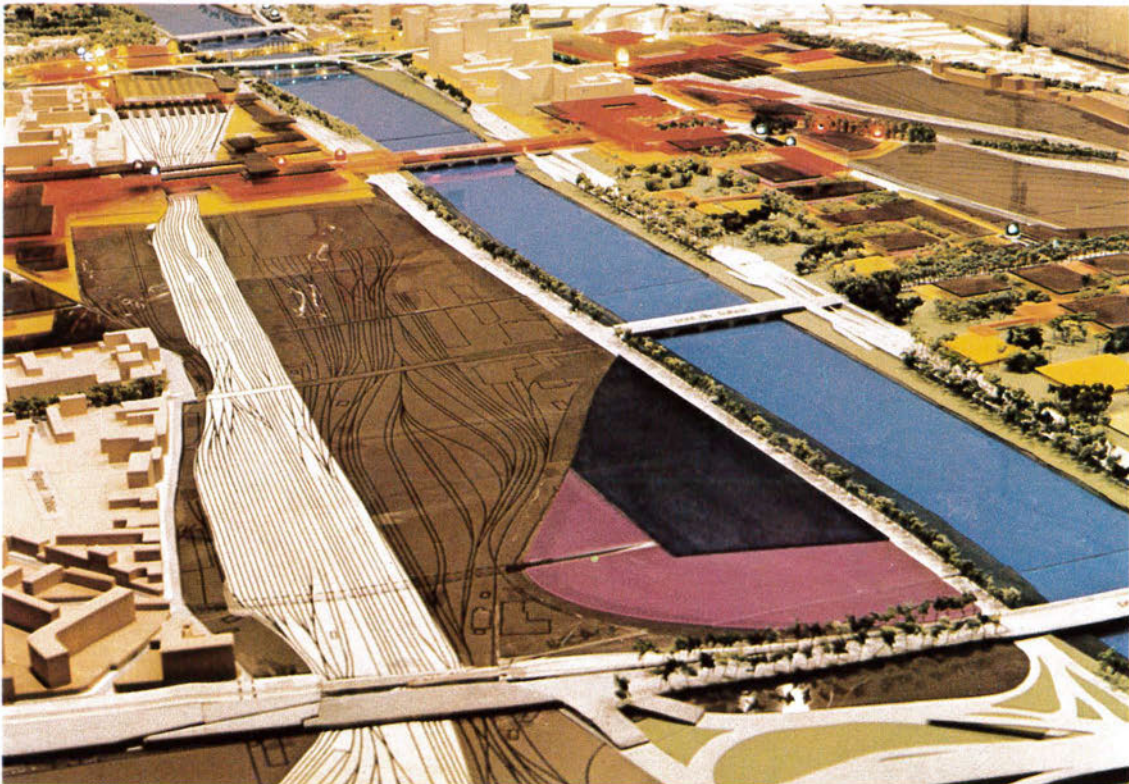
# L'aménagement de l'arrière secteur rive gauche



La concentration des emprises portuaires sur la zone de Tolbiac doit permettre à l'arrière secteur de conserver sa vocation industrielle.

L'équipement d'un port moderne peut être l'occasion de l'installation d'entreprises industrielles complémentaires remplaçant les usines vétustes actuelles.

La vocation fixée à cet arrière-pays implique des volumes construits d'assez faible hauteur et un dégagement des rives de la Seine.



# Les actions d'accompagnement



**Les quartiers environnant la zone centrale doivent faire l'objet de mesures de protection qui auront pour but de leur éviter un bouleversement excessif provoqué par la contagion des grandes opérations du secteur.**

*Le plan d'occupation des sols formera la principale arme de cette politique applicable à deux types de zones :*

## Les zones à préserver

Sans y interdire toute construction, le plan d'occupation des sols veillera :

- à y éviter toute diffusion de bureaux: ils bénéficiaient précédemment d'un COS d'environ 3,75; ce COS sera réduit à 1,
- à y conserver les caractéristiques actuelles, du point de vue de l'habitat et des activités qui en font de véritables quartiers.

- Quartier de l'Arsenal
- Quartier Picpus
- Quartier Jeanne d'Arc

## Les zones à réserver

*Ces zones impliquent à terme un remodelage plus ou moins total dont il serait prématuré de décider le programme. Il convient donc que des opérations ponctuelles ne viennent pas compromettre les possibilités futures d'un réaménagement fondamental. Par l'intermédiaire de coefficients d'occupation du sol dissuasifs et de mesures complémentaires visant le même objectif, ces zones doivent donc être « gelées ».*

*Tel est le cas pour :*

- Les Gares de marchandises
- L'îlot Jean Morin
- L'îlot National.





# Le renforcement des transports en commun



## Les hypothèses de départ

Etant donné l'excellente qualité de la desserte ferrée :

— Entre les 3/5 et les 2/3 des emplois du secteur exercés par des habitants de la banlieue, le reste par des parisiens (au lieu de la moitié, en moyenne, dans Paris).

— Au moins les 4/5 de ces migrations assurés par les transports collectifs (au lieu des 3/4 pour l'ensemble de Paris).

## 1 - Les transports ferrés

### A - Pour la desserte du pôle d'emplois

● L'achèvement des opérations en cours ou programmées :

— tronçon central du RER (mise en service : 1977).  
— construction souterraine de la nouvelle Gare de Lyon-banlieue.

● Les améliorations possibles de capacité (départs programmés, modernisation du matériel, allongement des rames, etc...) sur les lignes existantes de la S.N.C.F. et du métro dégagent une offre disponible très supérieure à la demande prévisible :

— aussi bien pour les relations banlieue → secteur

offre supplémentaire de capacité :

44 000 places

demande supplémentaire de déplacements :

22 000 personnes/h

— que pour les relations reste de Paris → secteur

offre supplémentaire de capacité :

47 000 places

demande supplémentaire de déplacements :

14 000 personnes/h

L'objectif le plus fondamental est donc de créer un véritable maillage de ces grands moyens de transports ferrés afin de les souder en un réseau presque unique :

— par le jumelage et le rapprochement des grands points d'accès et de correspondance :

complexe de transports de la Gare de Lyon, liaison Gare d'Austerlitz-Gare de Lyon.

— par l'interconnexion à la Gare de Lyon des voies de la S.N.C.F. et du R.E.R.

— par la création d'une liaison Gare de Lyon-Gare du Nord,

— soit en utilisant le R.E.R. jusqu'au Châtelet;

puis le prolongement, à construire, de la ligne de Sceaux entre le Châtelet et la Gare du Nord ;

— soit par la construction d'une liaison directe passant par la République ;

— soit, à terme très lointain, de cette double façon.

— par la déviation éventuelle de la ligne N° 5 entre la Gare d'Austerlitz et Bastille pour passer à la Gare de

Lyon, de manière à relier par la même ligne de métro classique les deux Gares du secteur aux Gares de l'Est et du Nord.

### B - Pour la desserte des « zones d'ombre » dans le secteur :

Deux propositions :

● Création d'une ligne n° 8 bis de la Porte de Charenton à la Gare de Lyon pour desservir Picpus et la partie amont de Bercy ;

● Prolongement de la ligne n° 10 d'Austerlitz à la Porte d'Ivry (où correspondance avec la ligne n° 7) pour desservir le quartier de la Gare très défavorisé aujourd'hui.

## 2 - Le réseau d'autobus

Dans le cadre de la restructuration du réseau d'autobus, il est proposé :

● de mieux desservir les opérations Chevaleret, centre deux rives, Bercy, en modifiant l'itinéraire des lignes 24 (vers Bercy) et 57 (vers Chevaleret et Bercy) ;

● d'aménager l'itinéraire terminal des lignes 20, 24, 57, 61, 63, 65 autour du complexe Gare de Lyon ;

● de créer 2 nouvelles lignes sur des liaisons de rocade dépourvues de métro :

— l'une liant Denfert à la Nation par le Pont d'Austerlitz,

— l'autre la Gare des Gobelins à la Gare de Lyon par le Pont de Bercy.

## 3 - Un nouveau transport urbain

Il est nécessaire d'établir une liaison étroite et facile entre les Gares de Lyon et d'Austerlitz afin :

— de greffer l'un sur l'autre les réseaux aboutissant à ces deux gares et de permettre à l'usager de passer de l'un à l'autre sans perte de temps ou fatigue excessives,

— de rendre possible un franchissement aisé de la Seine (600 mètres) d'une rive à l'autre du secteur,

— de transformer de la sorte tout l'avant du secteur en une vraie et en une seule « plaque tournante » de transports en commun.

A cette fin :

— au-delà de la déviation de la ligne n° 5 (qui répond d'ailleurs à des objectifs plus généraux),

— le moyen de transport le plus adapté serait un système nouveau (de type « hectométrique ») fonctionnant sur 600 m à 15 ou 20 km/h et assurant un débit de 10 000 personnes/h.

Plusieurs formules existent et font l'objet d'expériences : Il convient :

● d'en étudier la possibilité, l'intérêt et le coût pour la liaison Lyon-Austerlitz

● de réserver les moyens de l'inclure dans le nouveau pont à construire entre les deux rives, dans le cadre des opérations de voirie.

# L'amélioration de la voirie

## Les hypothèses de départ

- Malgré l'excellente qualité de la desserte par transports en commun :

– au minimum 1 banlieusard sur 6  
1 parisien sur 7

utilisent leur voiture pour se rendre dans le secteur.

– D'où en heure de pointe :

flux supplémentaires

- en provenance de banlieue : + 4 000 v/h
- en provenance de Paris : + 2 000 v/h

- Les flux venant de Paris se diffusent au travers des nombreuses artères venant du secteur ;

- Les flux venant de banlieue se concentreront pour l'essentiel le long de la Seine, sur des itinéraires déjà chargés

et qui deviendront saturés ;

- Tous devront, lors des franchissements de la Seine, emprunter des ponts déjà engorgés.

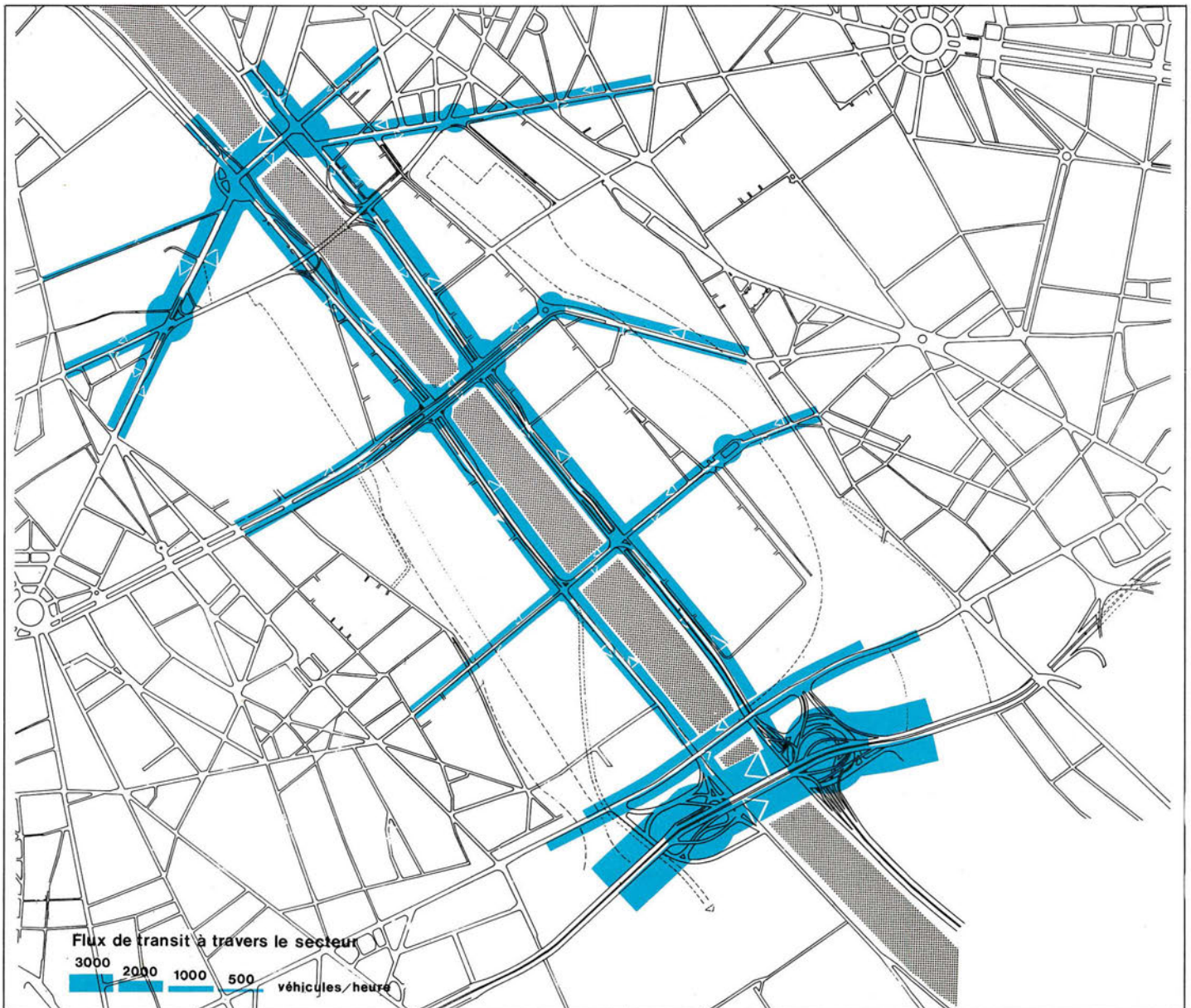
## D'où une double nécessité

### 1 - Le renforcement des infrastructures

– L'idée maîtresse est :

- de développer les capacités de franchissement de la Seine,

- et de débloquer, de la sorte, la partie frontale du secteur et le Pont d'Austerlitz vers lequel se rabattent aujourd'hui tous les flux.



## A cette fin deux grandes opérations sont proposées

- Doublement du Pont d'Austerlitz par la construction un peu en amont d'un nouveau pont.
- Aménagement d'un passage supérieur sur les boulevards de la Gare et de Bercy entre les deux faisceaux de voies de la S.N.C.F.

Des travaux complémentaires se rattachent à ces réalisations :

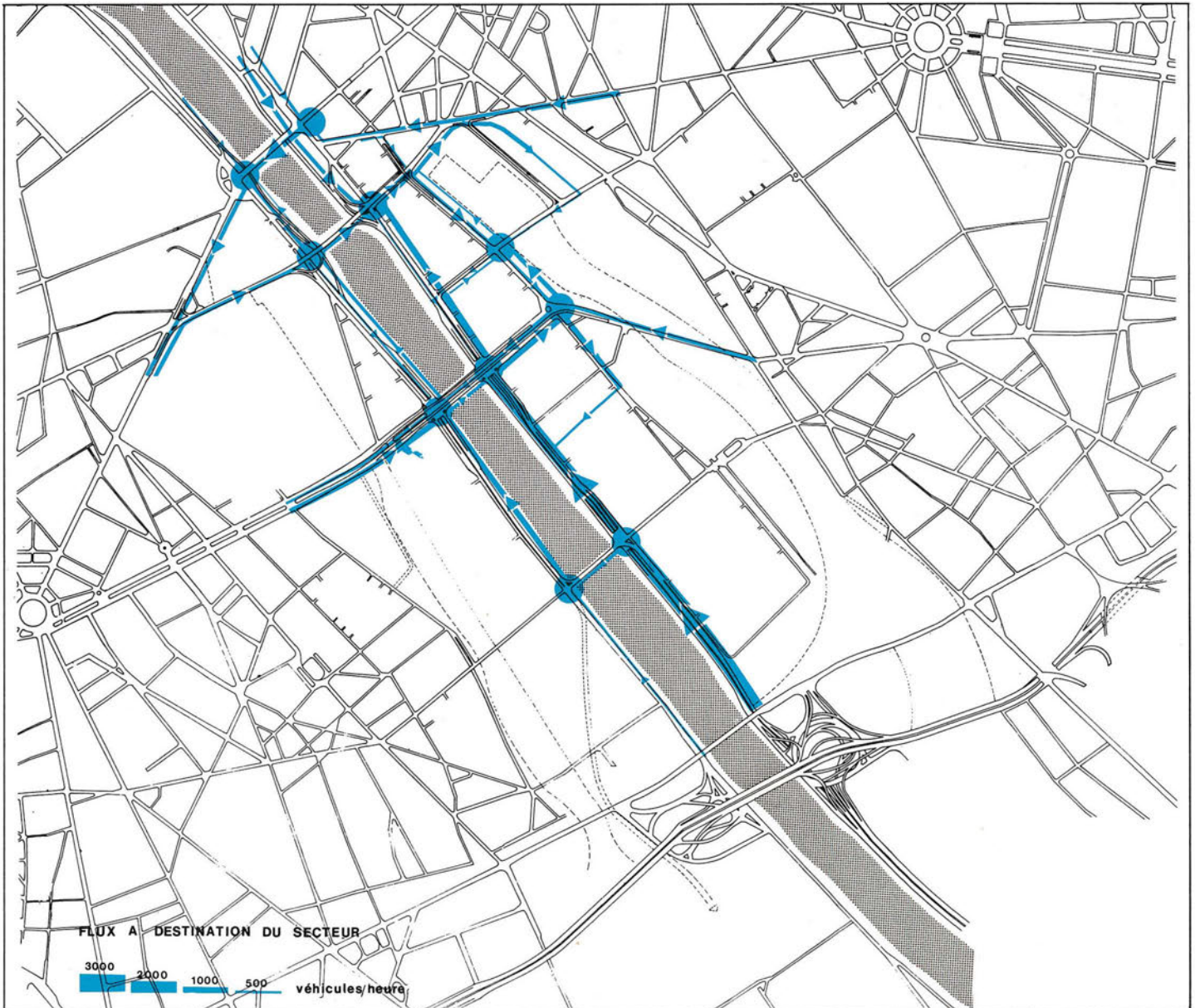
- Nouvelle chaussée côté amont du Pont de Bercy.
- Carrefours dénivelés sur les quais rive gauche.
- Distribution par bretelles dénivelées du complexe Gare de Lyon.

– Elargissement localisé du Boulevard Diderot et de la rue de Bercy.

## 2 - L'organisation du fonctionnement

– L'idée maîtresse est :

- d'augmenter les services rendus par le réseau de voirie en dissociant au maximum les courants de circulation qui traversent la zone pour gagner une autre partie de Paris ou de la Région, de ceux qui, au contraire, désirent accéder au secteur et doivent s'y distribuer.
- tout en conservant à cette spécialisation assez de souplesse pour faire face à tous les aléas et les imprévus de la circulation automobile.



## A cette fin, voici le schéma de circulation proposé

### A - Les voies de transit

- *Longitudinales:*

- le sens Banlieue → Paris des quais Rive Gauche.
- le sens Paris → Banlieue de la radiale de Bercy.

- *Transversales:*

- dans la partie frontale du secteur: le Pont d'Austerlitz et le nouvel ouvrage qui le doublera.

- dans la partie médiane du secteur:

le passage dénivelé établi entre les deux faisceaux S.N.C.F. et son prolongement ensuite par les actuels boulevards de Bercy et de Reuilly sur la rive droite, et de la Gare sur la rive gauche;

la liaison Tolbiac, Pont de Tolbiac, rue de Dijon.

- A la périphérie sud du secteur:

- les boulevards extérieurs
- le boulevard périphérique.

### B - Les voies de distribution

pour l'essentiel

- le sens Banlieue → Paris de la radiale Bercy,
- le sens Paris → Banlieue du quai Rive Gauche,
- la chaussée actuelle du boulevard de la Gare et du boulevard de Bercy.

### C - Les voies d'accès aux parkings

Le réseau de distribution supporte les mailles de boucles à sens unique qui desservent, avec le minimum de feux, le parking.

### D - Le stationnement

Il doit répondre à un double besoin:

- Satisfaire les exigences des programmes implantés sur le secteur:

- pour les bureaux

les normes doivent être *restrictives* afin de ne pas inciter à l'usage de la voiture pour accéder à un secteur très bien desservi par les transports en commun,

et *modulées* pour tenir compte de la situation inégale des diverses parties du secteur,

soit:

1 place pour 6 emplois à l'arrière;

1 place pour 10 emplois près des gares.

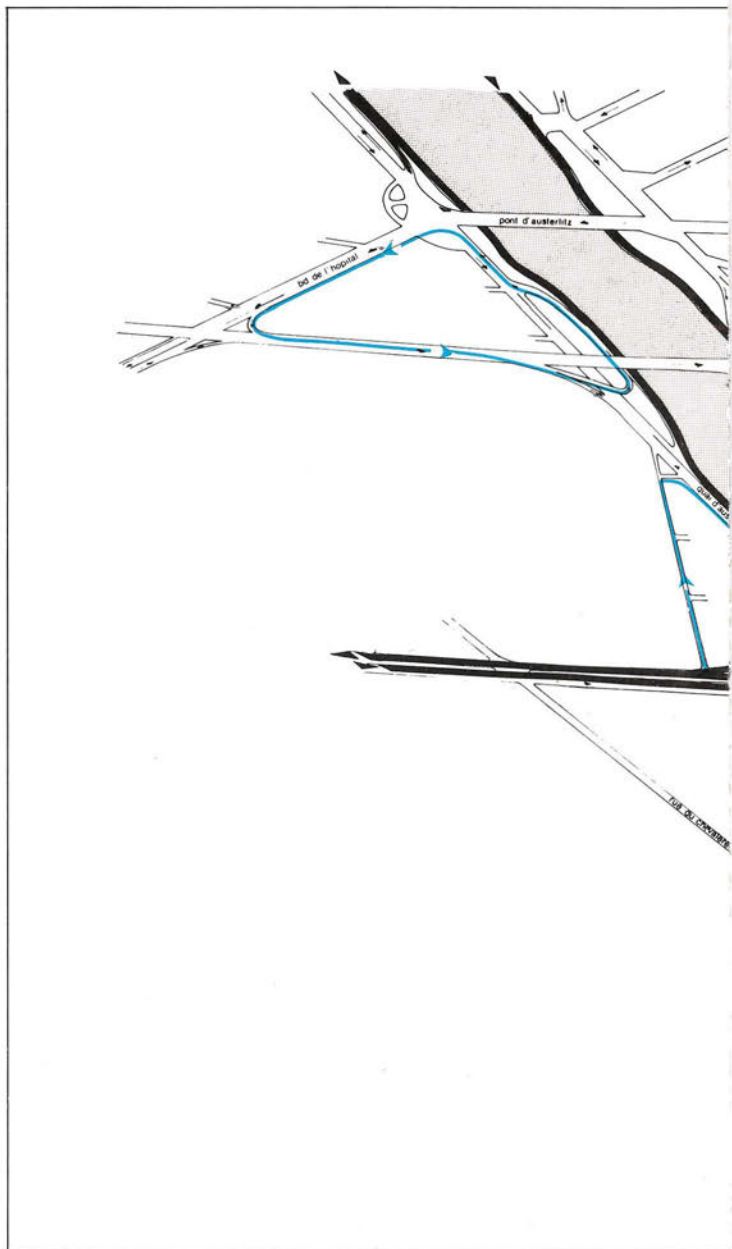
- pour les logements:

au moins 1 place par logement (si possible un peu plus).

- pour le commerce

20% surface hors œuvre.

- Retenir près du front des gares, où les transports en commun permettant de se redistribuer dans Paris sont abondants, une partie des véhicules pénétrant dans la Capitale, ce qui éviterait d'engorger davantage le centre et faciliterait le financement de dalles-jardins couvrant certains espaces ferroviaires.






















# SCHEMA DE SECTEUR

## ZONE D'AMENAGEMENT

-  axes structurants
-  armature urbaine
-  équipements collectifs
-  fonction résidentielle
-  activités tertiaires de bureaux
-  artisanat
-  industries

-  activités de transports
-  gare marchandises et groupiers
-  installations portuaires



-  espaces verts
-  plantations
-  espaces aménagés en surface
-  grands équipements sportifs

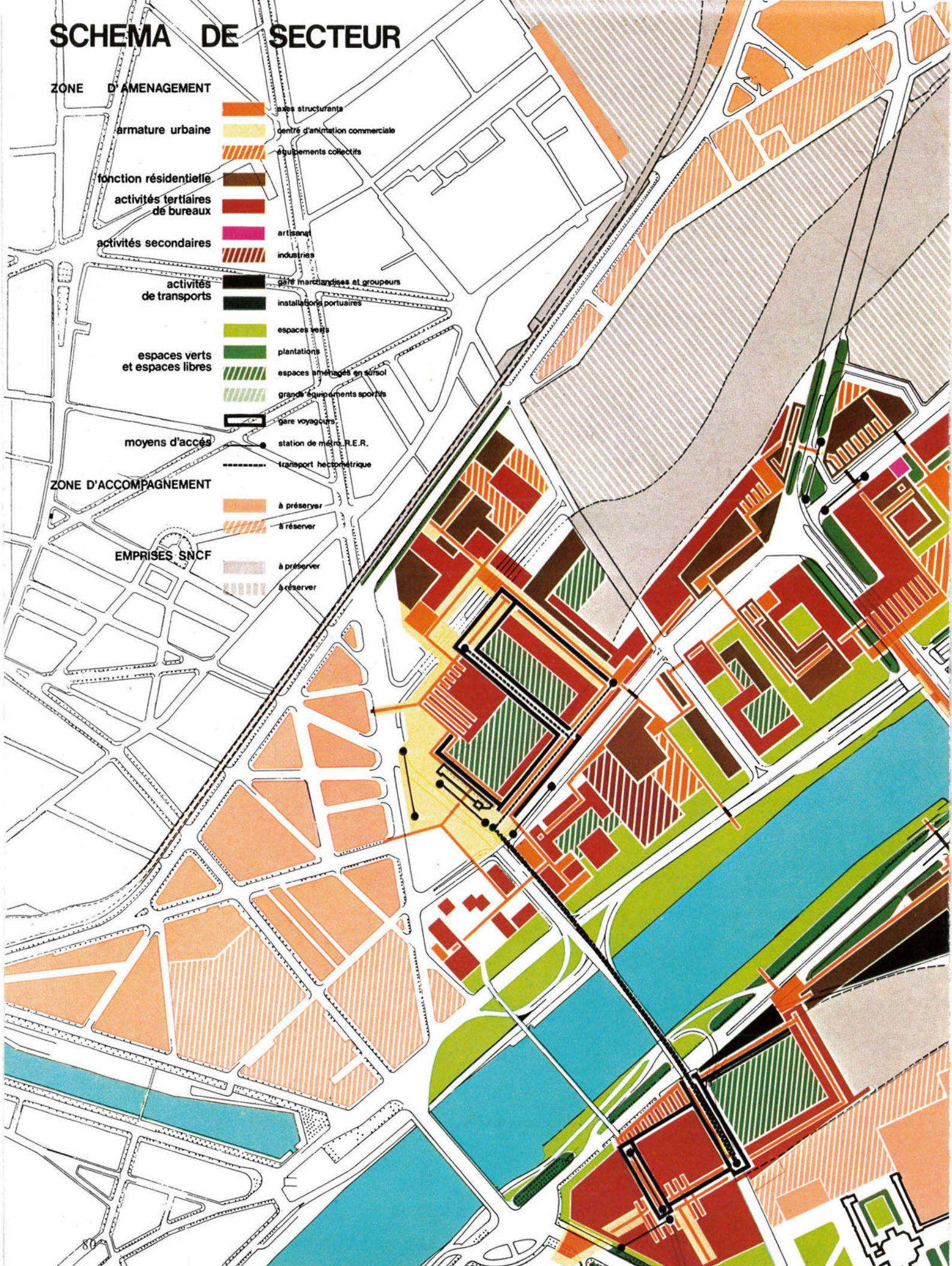
-  moyens d'accès
-  gare voyageurs
-  station de métro R.E.R.
-  transport hémométrique

## ZONE D'ACCOMPAGNEMENT

-  à préserver
-  à réserver

## EMPRISES SNCF

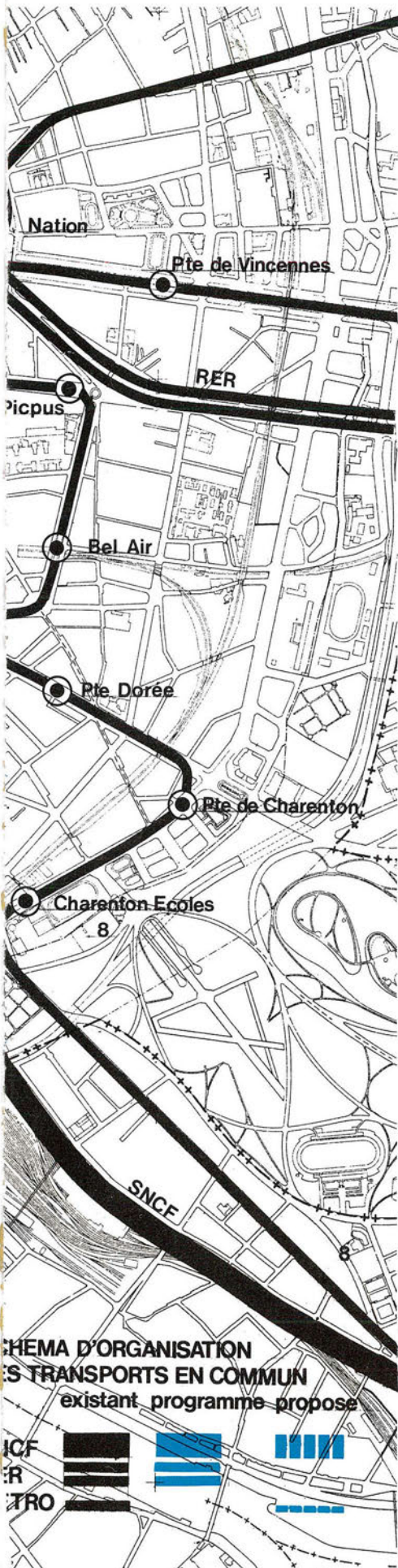
-  à préserver
-  à réserver







# les transports en commun



Afin de limiter la longueur et la pénibilité des migrations domicile-travail des actifs de Paris et de la Région Parisienne, il a été recherché dans la zone étudiée, tous les moyens susceptibles de favoriser un véritable maillage des divers modes de transport.

Deux principes se sont dégagés pour la conception du schéma des transports en commun :

- concentrer et relier fortement les points d'accès et de correspondance ;
- assurer la desserte des zones actuellement mal desservies (quartier de la Gare) et des opérations nouvelles (notamment Bercy).



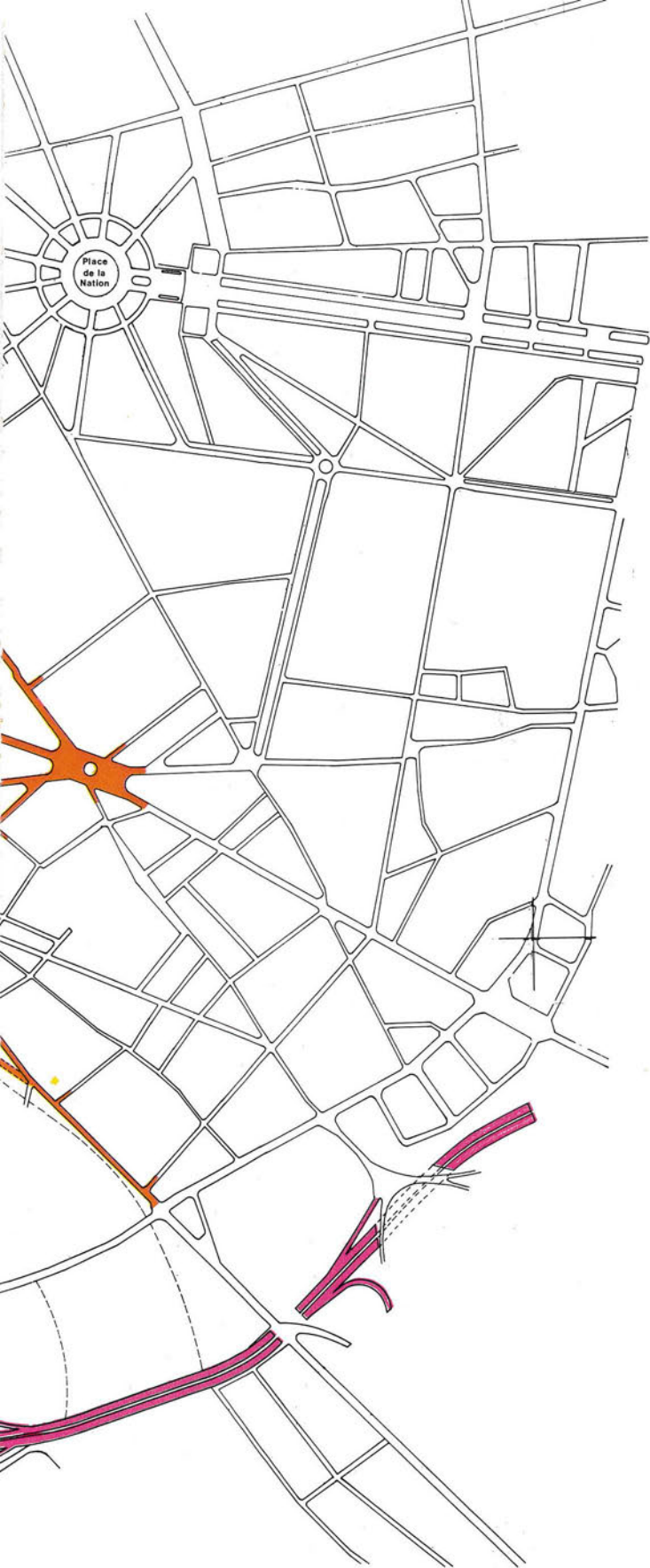
Bastille

Gare  
d'Austerlitz




Gare  
de Lyon

Place  
d'Italie

# la voirie



SCHEMA D'ORGANISATION DE LA VOIRIE

voirie primaire de transit   
voirie de distribution   
boucles de desserte des opérations 

La voirie automobile réclame la mise en œuvre d'une politique visant à dissocier, autant que possible, la fonction de transit et la desserte du pôle et de son environnement, et donc, la réalisation de nouvelles infrastructures.

Parmi celles-ci, signalons le doublement du pont d'Austerlitz, le raccordement des quais rive gauche à la radiale Bercy par le pont de Tolbiac, la création d'une voirie locale pour la desserte du grand Bercy, ainsi que plusieurs opérations locales (passages dénivelés, enterrés, élargissements...)

# LES DOCKS

L'aménagement de la zone des Docks de Londres s'insère dans le contexte très large de tous les plans d'urbanisme proposés et mis en œuvre par le Conseil du Grand Londres.

Créé en 1963 et mis en place dès 1965, le Conseil du Grand Londres (G.L.C.) est une «zone administrative locale sous l'autorité du gouvernement», couvrant 620 miles carrés pour 7 à 8 millions d'habitants.

Le G.L.C. déploie ses efforts dans tous les domaines qui touchent à la vie de la capitale britannique: santé et sécurité, arts et loisirs, services divers, information, éducation, problèmes sociaux et économiques, tourisme, et notamment en matière d'urbanisme et de transports, de construction de logements, de voirie, d'environnement et d'espaces verts.

Dans un plan de développement global, le G.L.C. décrit les problèmes posés et énonce les remèdes souhaitables, conformément au «Town and Country Planning Act» de 1968. Les plans locaux de détail sont élaborés par les conseils des 90 «Boroughs» qui composent le Grand Londres.

La zone des docks, bien que rentrant dans les domaines de compétence du G.L.C., fait l'objet d'une procédure un peu différente, justifiée par son importance et son étendue.

C'est en effet en mai 1971 que le secrétariat d'Etat à l'environnement britannique et le Conseil du Grand Londres demandèrent une étude sur le réaménagement des Docks de Londres.

Il s'agit d'une zone de 22 km<sup>2</sup> dont la moitié est susceptible d'un réaménagement avant 1990, et qui s'étend à l'Ouest de la City à 4 km de Charing Cross, jusqu'à une limite située à 14 km de Charing Cross.

A titre de comparaison, le Secteur Seine Sud-Est couvre 277 ha en zone d'aménagement et 200 hectares en zone d'accompagnement; la zone des Docks est donc près de 10 fois plus étendue que la zone d'aménagement du Secteur Seine Sud-Est.

Cette zone des Docks est, depuis longtemps, désavantagée tant sur le plan social que sur celui de l'environnement, par rapport à l'Ouest de Londres: les progrès technologiques ont en effet porté un tort considérable à maintes entreprises traditionnelles dont l'activité était liée à celle du port.

L'étude ne devait pas se contenter de proposer un seul plan de réaménagement; elle devait offrir le choix entre plusieurs solutions.

Publiée en janvier 1973 (18 mois après son commencement), elle aboutit à des propositions dont le coût s'élève à un montant de 450 à 800 millions de livres (1), et dont la mise en œuvre requiert une durée de travaux de 20 ans au moins dans l'hypothèse d'un rythme rapide de réalisation.

Cette étude a été réalisée par R. Travers Morgan and Partners qui constitua une équipe de travail composée de membres de plusieurs autres Sociétés, ainsi que de Conseillers du Département d'Etat et du Conseil du Grand Londres.

## L'état actuel de la zone.

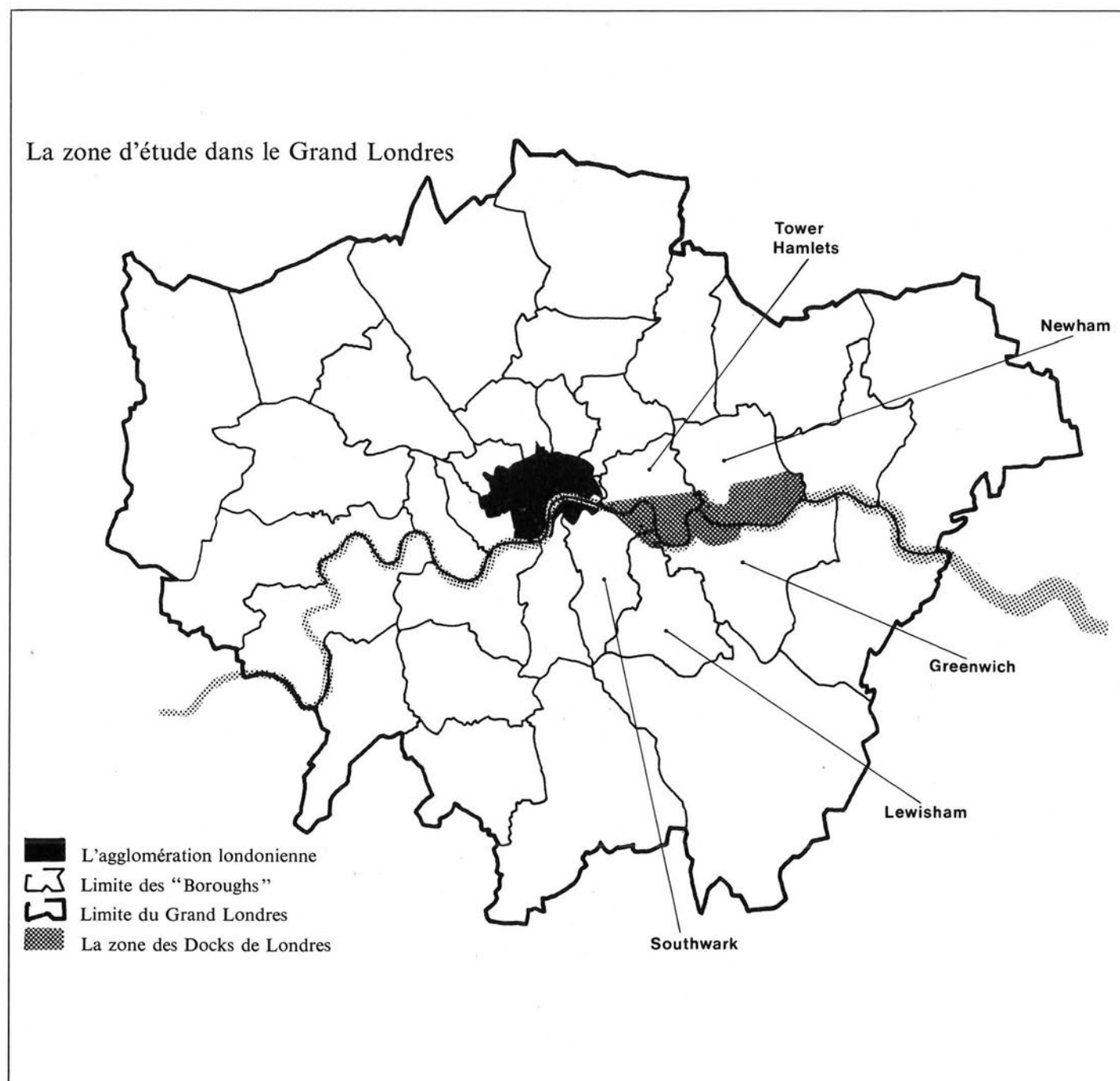
Longue de 12 km et large de 5 km au maximum, la zone des Docks de Londres couvre donc 2 250 hectares dont 214 hectares de plan d'eau. Elle se compose de parties de cinq «boroughs» du Grand Londres: Greenwich (279 ha), Lewisham (69 ha), Newham (1 126 ha), Southwark (214 ha) et Tower

(1) sans compter le coût des transactions foncières.



# DE LONDRES

## L'ETUDE D'UN AMENAGEMENT



# LES DOCKS DE LONDRES

Hamlets (562 ha). La plus grande part de la zone se trouve placée sous l'autorité du Port de Londres (825 ha). Mais le transfert de la plupart des activités portuaires en aval, à Tilbury, a provoqué la fermeture quasi complète de la plupart des Docks de cette zone.

Le Conseil du Grand Londres est le deuxième propriétaire du sol (340 ha); il est suivi de la Corporation du Gaz (279 ha), des cinq Boroughs (214 ha), des Chemins de Fer britanniques (67 ha), du Bureau Central de Production d'Electricité (32 ha). A Paris, 90% des terrains de la zone d'aménagement du Secteur Seine Sud-Est sont propriété publique.

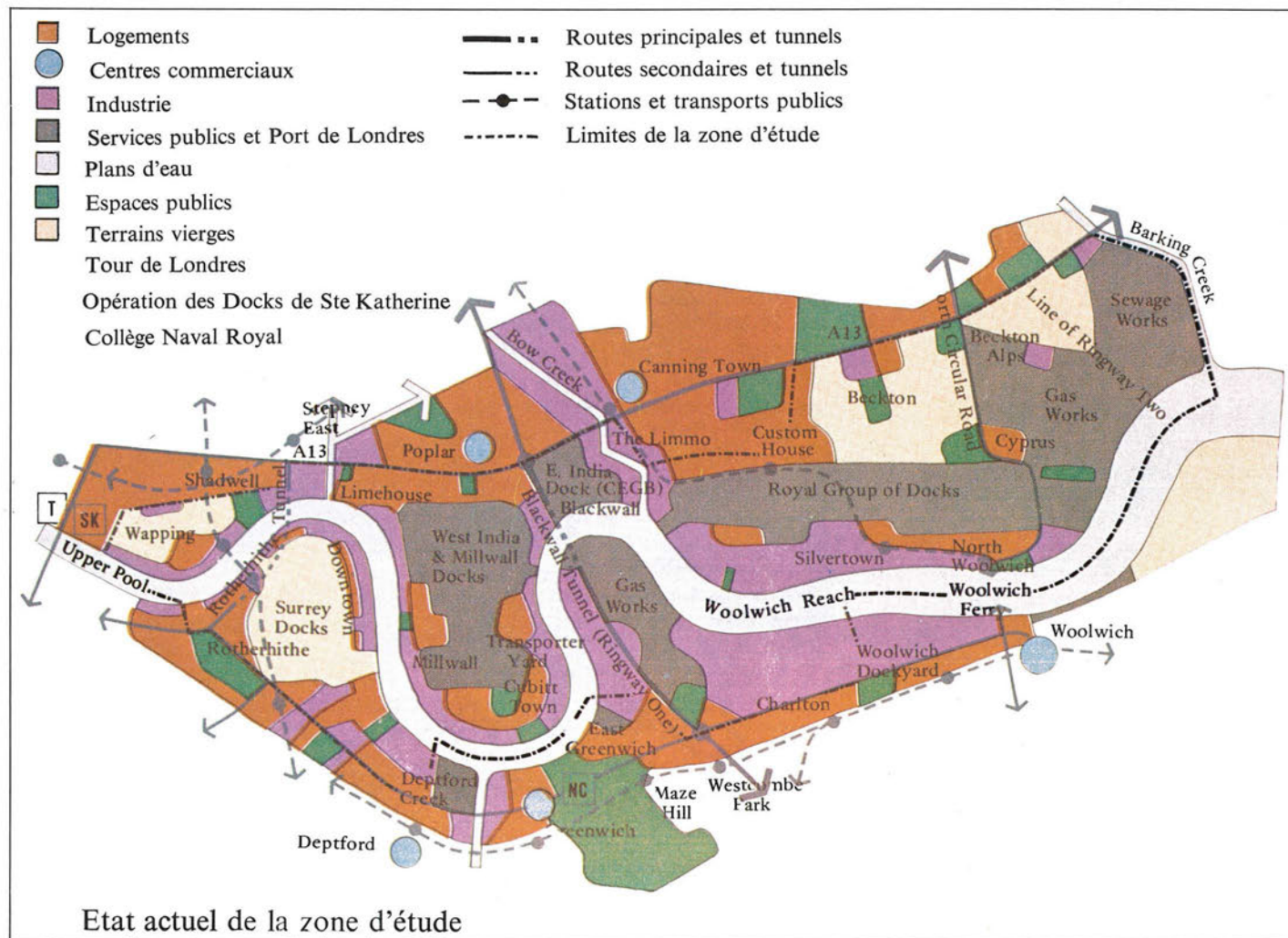
La configuration actuelle de la zone des Docks a rendu difficile la détermination de 5 subdivisions principales qui, d'Ouest en Est sont Wapping, Rotherhithe, Poplar et l'Île des Chiens, la péninsule de Greenwich et la zone allant de Silvertown à Barking Creeks.

Sur tout ce parcours, la largeur de la Tamise varie entre 200 et 600 mètres; le fleuve y reçoit trois affluents. La plus grande partie de la zone d'étude est basse et plate à l'exception du nord des

Docks, de Commercial Road et de Poplar High Street. Bien qu'à peu près vide d'arbres dans sa partie urbanisée, la zone comprend sept petits parcs qui ne sont dénués ni de charme, ni de caractère.

Actuellement, les cinq «Boroughs» dans lesquels la zone se trouve incluse présentent des caractéristiques socio-économiques bien affirmées: forte proportion d'enfants au-dessous de 15 ans, de résidents actifs possédant peu de qualifications et d'instruction, et, quoique dans une moindre mesure, d'étrangers. Les propriétaires occupants sont relativement nombreux. Au total, la population de la zone d'étude s'élevait à 55 000 habitants en 1966 (moins de 10 000 dans le Secteur Seine Sud-Est).

En matière de logements, on y trouve plus d'appartements que de maisons individuelles. Le taux d'occupation par pièce est de 0,72 dans la zone contre 0,64 dans les cinq Boroughs et 0,60 dans le Grand Londres. On comptait en 1971, 17 000 logements construits depuis 1945. L'emploi atteignait dans la zone étudiée le chiffre de 58 000 en 1971. 34 000 emplois étaient exercés par des



actifs résidant en dehors de la zone. Les emplois de fabrication représentaient 46% du total des emplois, ceux de transports et communications 32% et ceux de distribution 7%. Le principal employeur (6 000 emplois) restait toujours le Port de Londres. Depuis ces dernières années, le niveau des emplois est en baisse régulière.

L'occupation du sol actuelle du secteur se caractérise par un grand morcellement de l'espace; les docks et les emprises industrielles qui les bordent coupent la zone des quartiers adjacents de l'Est de Londres et isolent les unes des autres les zones d'habitation de Wapping et Shadwell, 11 000 habitants, Rotherhithe et Deptford, 18 000 habitants; Poplar, 9 000 habitants; l'île des Chiens, 8 000 habitants; Silver-town - North Woolwich, 4 000 habitants et Beckton, 5 000 habitants.

Les transports publics sont plus restreints que dans les zones contiguës Nord et Sud et l'accès au centre de Londres est peu aisé. La zone est traversée par plusieurs grandes routes et routes secondaires; le réseau de voirie doit d'ailleurs être complété prochainement.

### La méthodologie adoptée.

A partir de l'analyse de cette situation actuelle, il s'agissait pour le groupe d'étude non pas de présenter un plan unique de revitalisation de la zone, fut-il traduit de façons diverses par plusieurs partis d'aménagement, mais de mettre au point et de proposer différentes options ou scénarios de rénovation à partir desquels la décision serait prise. Chaque plan reflète donc un choix particulier reposant sur des combinaisons variées de solutions aux problèmes posés et d'utilisation des opportunités recensées.

Il a donc d'abord fallu identifier les problèmes et les quantifier, envisager les solutions possibles. Un premier et large jeu de plans a alors été établi. Ces plans ont été comparés selon des critères sociaux et financiers de manière à en extraire une liste plus courte de plans synthétisant les principaux choix. Chaque plan a ensuite été développé, ses phases de réalisation, ses conséquences sociales et financières ont été précisées.

Les problèmes ont été divisés en problèmes de 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> ordre. Parmi les premiers, citons le manque de loge-

ments, de travail, le caractère déficieux de l'environnement; pour les deuxièmes, l'insuffisance des transports, des équipements locaux et des services; les problèmes de troisième ordre, qui sont essentiellement de nature administrative ou technique, visent les conditions de mise en œuvre des plans et sont donc spécifiques à chaque plan. Tous ces problèmes ont été traduits en termes statistiques et resitués dans le contexte de Londres.

Cette approche doit permettre, dans l'esprit des auteurs du rapport, de continuer à adapter les solutions aux données nouvelles qui ne manqueront pas de survenir et pour l'intégration desquelles les études prospectives les mieux réalisées doivent rester ouvertes.

### La longue liste de plans.

Suivant cette méthode le groupe d'étude a élaboré une longue liste de 18 plans, présentant chacun une image finale de l'état des 1378 hectares du secteur tels qu'ils pourraient être aménagés en 1991.

Chaque plan comporte une répartition nouvelle de l'utilisation des sols et une infrastructure de transports propre.

Le coût de ces 18 plans a été chiffré en distinguant, pour chacun d'eux la part qui serait à la charge du secteur public et celle qui incomberait au secteur privé.

Les surfaces de terrains réservées au logement ont été étudiées en tenant compte des besoins en espaces verts, écoles (des écoles secondaires ont été prévues à raison d'une école pour 12 000 habitants) et équipements commerciaux et de la diversité de types d'habitation nécessaires à la population. Dix catégories de logements ont été retenues. Il a été estimé en conséquence que le programme de construction maximum pourra accueillir 130 000 habitants supplémentaires.

Quatre niveaux d'emplois industriels ont été retenus:

- les entreprises actuelles ne se développent pas; il n'y a pas d'implantation de nouvelles entreprises: 23 000 emplois;
- les entreprises actuelles se développent, sans que s'installent de nouvelles entreprises: 30 000 emplois;
- les entreprises actuelles se développent; on en accueille de nouvelles: 35 000 emplois;
- on donne à cette zone des Docks le statut de Ville Nouvelle: 45 000 emplois.

### LE COÛT EN CAPITAL DES PLANS

(en Millions de Livres)

Coût				Coût			
Plan	Public	Privé	Total	Plan	Public	Privé	Total
A	411	206	617	M	518	409	927
B	439	344	783	O	594	307	901
C	450	564	1,014	P	344	812	1,156
D	450	653	1,103	S	598	759	1,357
F	369	411	780	T	932	197	1,129
G	457	414	871	U	1,017	310	1,327
J	524	275	799	V	569	513	1,082
K	481	774	1,255	W	653	523	1,176
L	460	404	864	X	685	543	1,228

#### Remarques:

- Ces coûts ont été évalués en 1971.
- Ils ne tiennent pas compte des années où ils pourraient intervenir réellement.
- Ils comprennent l'acquisition des terrains.
- Ils comprennent 15% d'intérêt pendant les années de construction.
- Ils ne doivent pas être comparés à ceux de la petite liste de 5 plans, ces derniers ayant subi des modifications par rapport à la longue liste.

# LES DOCKS DE LONDRES

Cela semble correspondre à des densités se situant entre 40 et 100 emplois à l'hectare, le chiffre le plus bas se rapportant essentiellement aux secteurs Transport et Distribution.

Pour les emplois de bureaux, trois possibilités apparaissent :

- 200 000 m<sup>2</sup> pour 12 000 emplois,
- 500 000 m<sup>2</sup> pour 30 000 emplois,
- 800 000 m<sup>2</sup> pour 50 000 emplois.

En cette matière, le choix final sera lié à la politique des bureaux adoptée par le Gouvernement et par le Conseil du Grand Londres.

Enfin, les espaces verts se répartissent sur trois parcs d'environ 20 hectares chacun.

Le graphique ci-dessous présente les caractéristiques générales des 18 plans, l'intensité de l'occupation du sol qu'ils prévoient et la manière dont ils combinent les diverses fonctions: la population et l'emploi sont faibles en bas à gauche du graphique et progressent vers le haut à droite; en haut à gauche le plus haut niveau d'emploi correspond à la population minimum, tandis qu'en bas à droite la priorité est donnée à la population au détriment de l'emploi.

Les 18 plans ont alors été assortis

d'un indice tenant compte de toutes les données, ce qui a permis à l'équipe de travail d'en sélectionner 5, présentant le maximum d'intérêt. Il s'agit des plans :

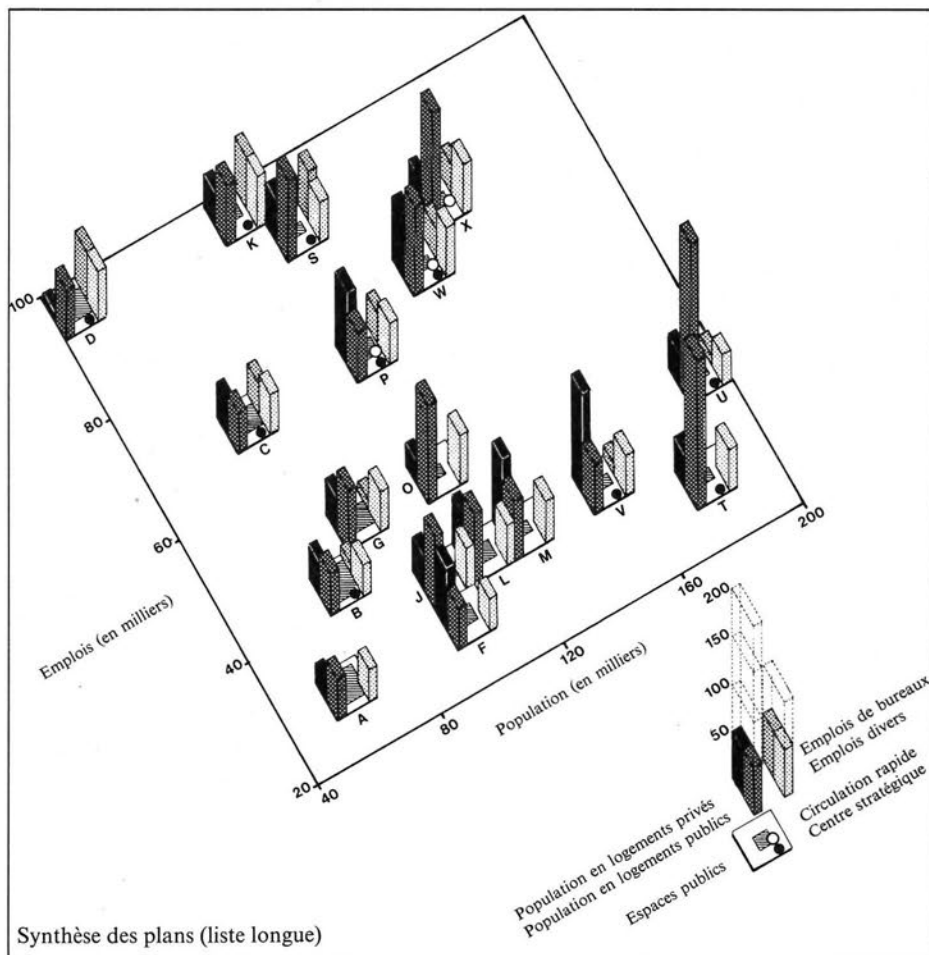
- (F) Waterside
- (G) Thames Park
- (O) East End Consolidated
- (P) Europa
- (W) City New Town.

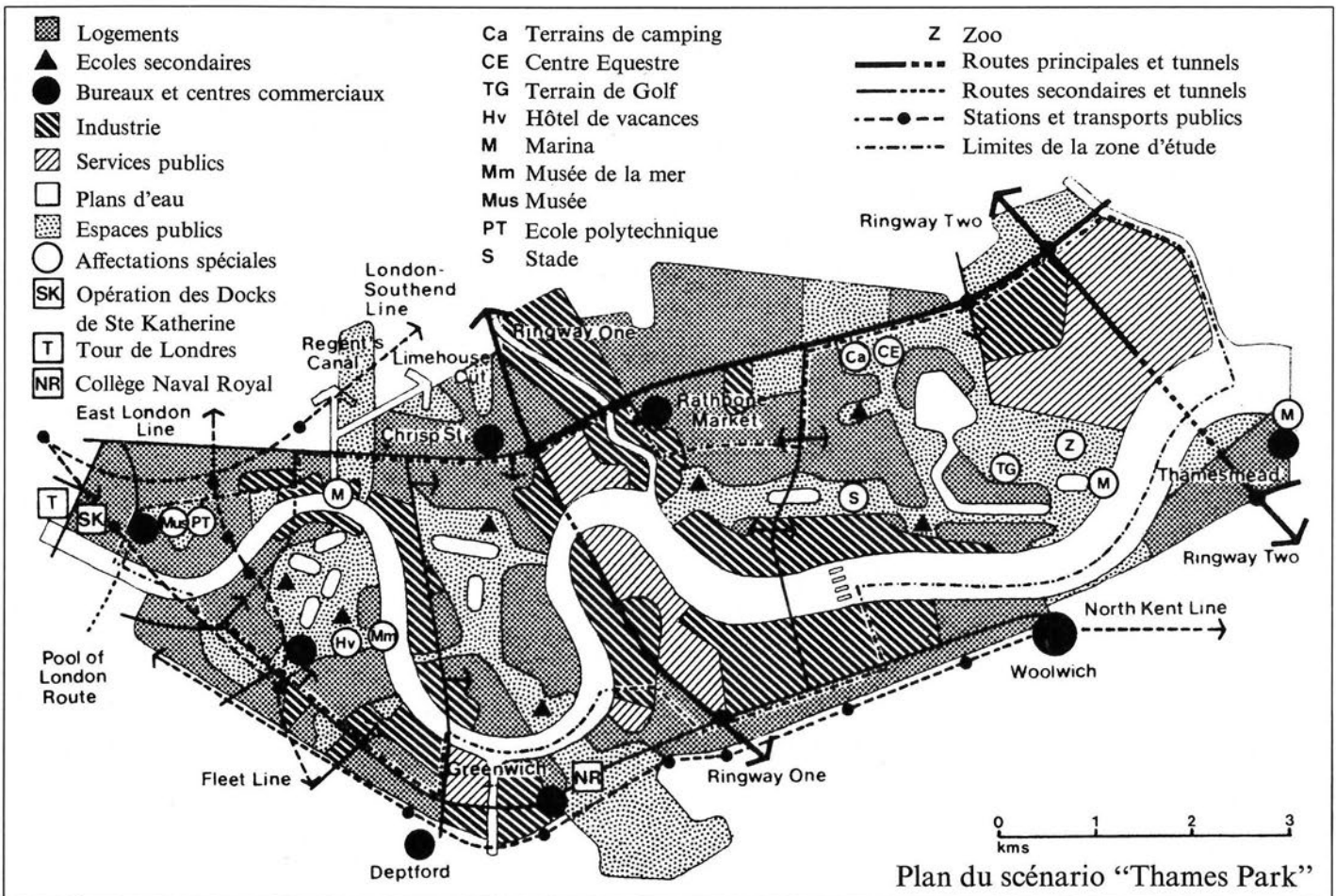
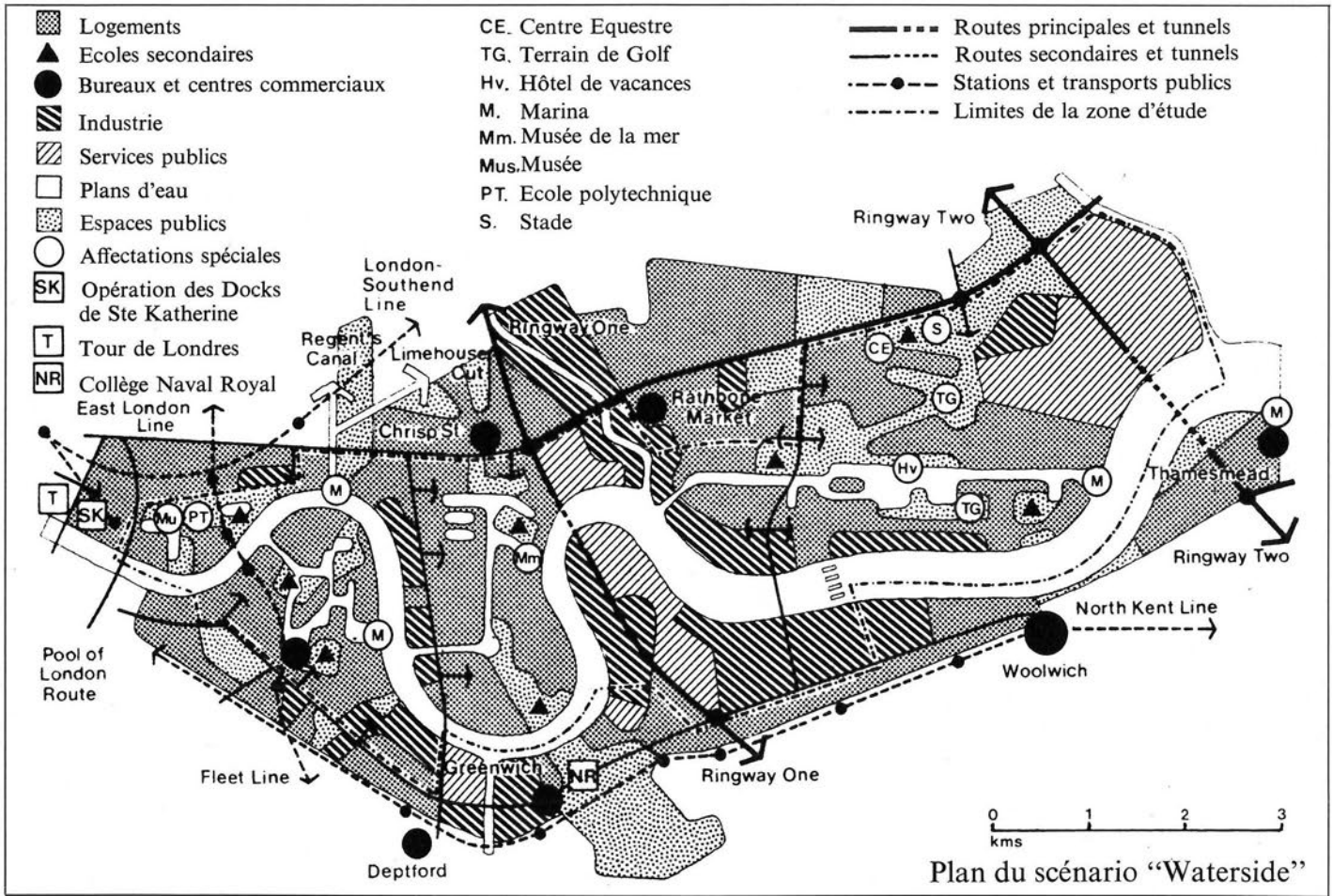
## Le Plan Waterside: Tout pour le logement.

*Caractéristiques:* accent mis sur le logement :

- 108 000 habitants, dont 74 000 hab. nouveaux entre 1978 et 1991,
- 44 300 emplois dont 17 800 emplois nouveaux pour la même période,
- 237 hectares d'espaces publics (création de parcs, de plans d'eau) dont 216 nouveaux,
- 175 hectares d'équipements spéciaux (musées, terrains de golf, centres équestres, stades, etc...).

Coût de l'opération: 666 millions de livres (1971) dont 382 pris en charge par le secteur privé. Le logement est financé à concurrence de 259 millions par le secteur privé, et de 77 millions par le secteur public.





# LES DOCKS DE LONDRES

## **Le Plan Thames Park : réhabilitation de l'Est de Londres.**

*Caractéristiques:* réhabilitation de l'image de marque de l'Est de Londres au moindre coût.

- en 1991, 53 500 habitants dont 20 000 nouveaux,
  - 53 000 emplois dont 15 000 nouveaux.
  - 285 hectares d'espaces publics dont 257 nouveaux,
  - 62 hectares d'équipements spéciaux.
- Coût de l'opération: 782 millions de livres (1971) dont 442 millions pour le secteur privé qui prend en charge une partie assez importante du logement avec 129 millions, contre 98 millions pour le secteur public.

## **Le Plan East End Consolidated : la tradition maintenue.**

*Caractéristiques:* c'est probablement le plan le plus traditionnel et le plus équilibré des cinq.

- en 1991, 126 000 habitants dont 92 000 nouveaux entre 1978 et 1991,
  - 60 800 emplois dont plus de 34 000 emplois nouveaux,
  - 145,5 hectares d'espaces publics dont 118 hectares nouveaux,
  - 90 hectares d'équipements spéciaux.
- Coût de l'opération: 768 millions de

livres (1971) dont 290 millions pour le secteur privé. En matière de logements, c'est l'Etat qui assure le plus gros financement avec 229 millions contre 78 millions pour le secteur privé.

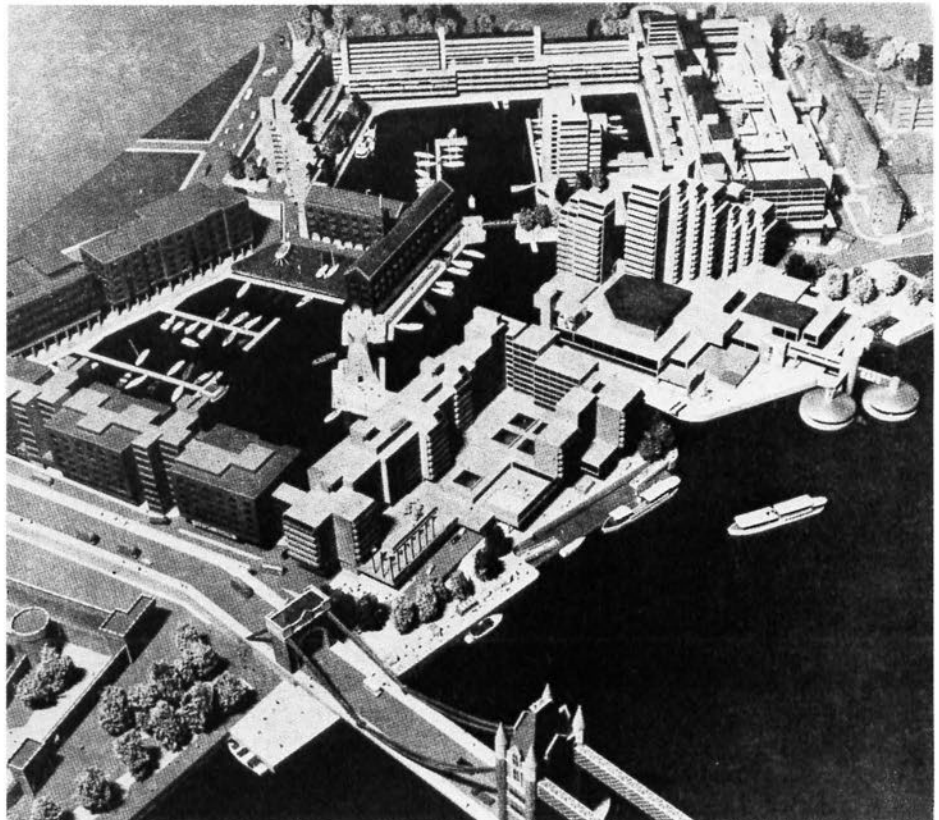
## **Le Plan Europa : rénovation et innovation.**

*Caractéristiques:* comparable au Plan East End pour la population, le Plan Europa s'en distingue nettement par le degré de rénovation et de développement qu'il propose.

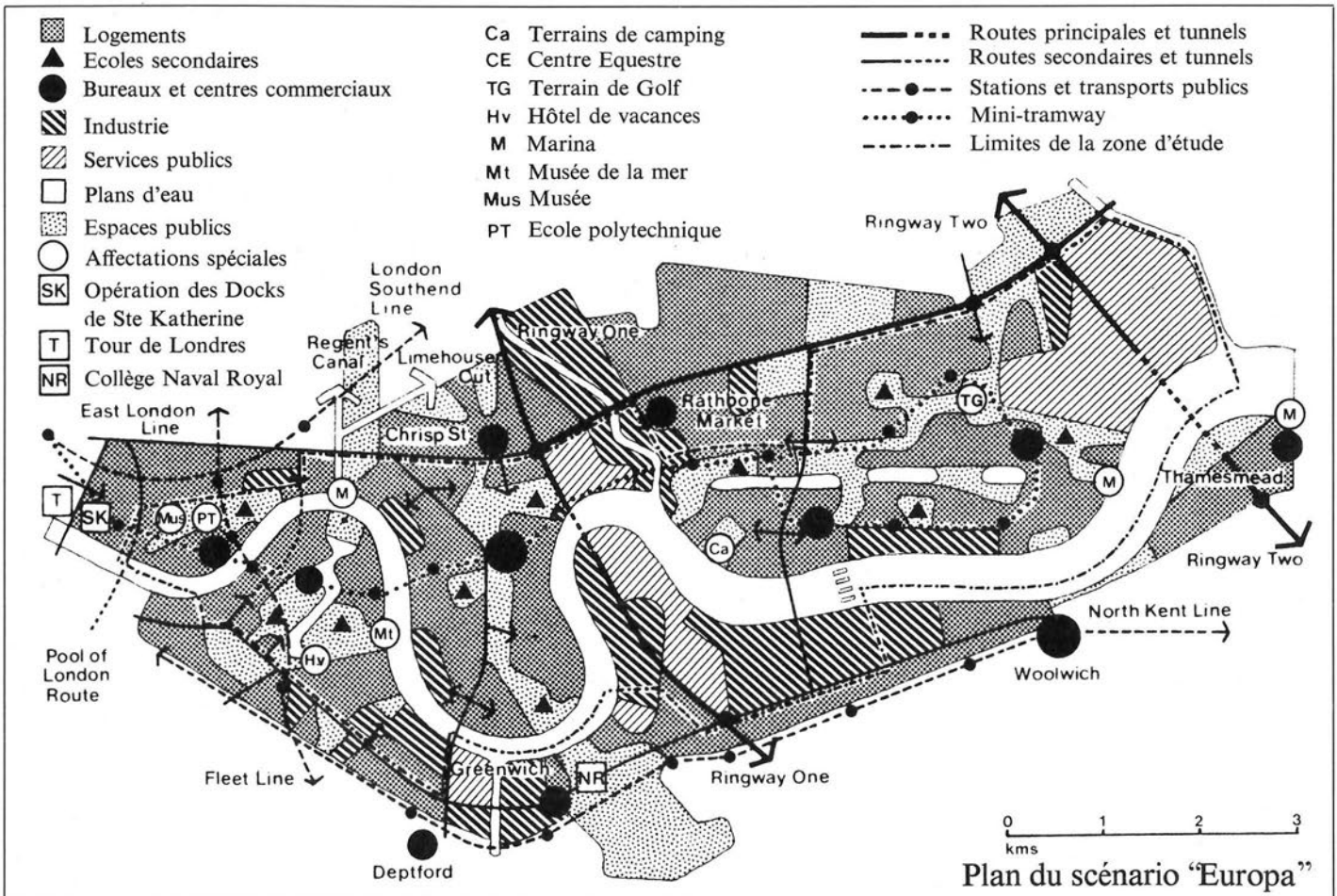
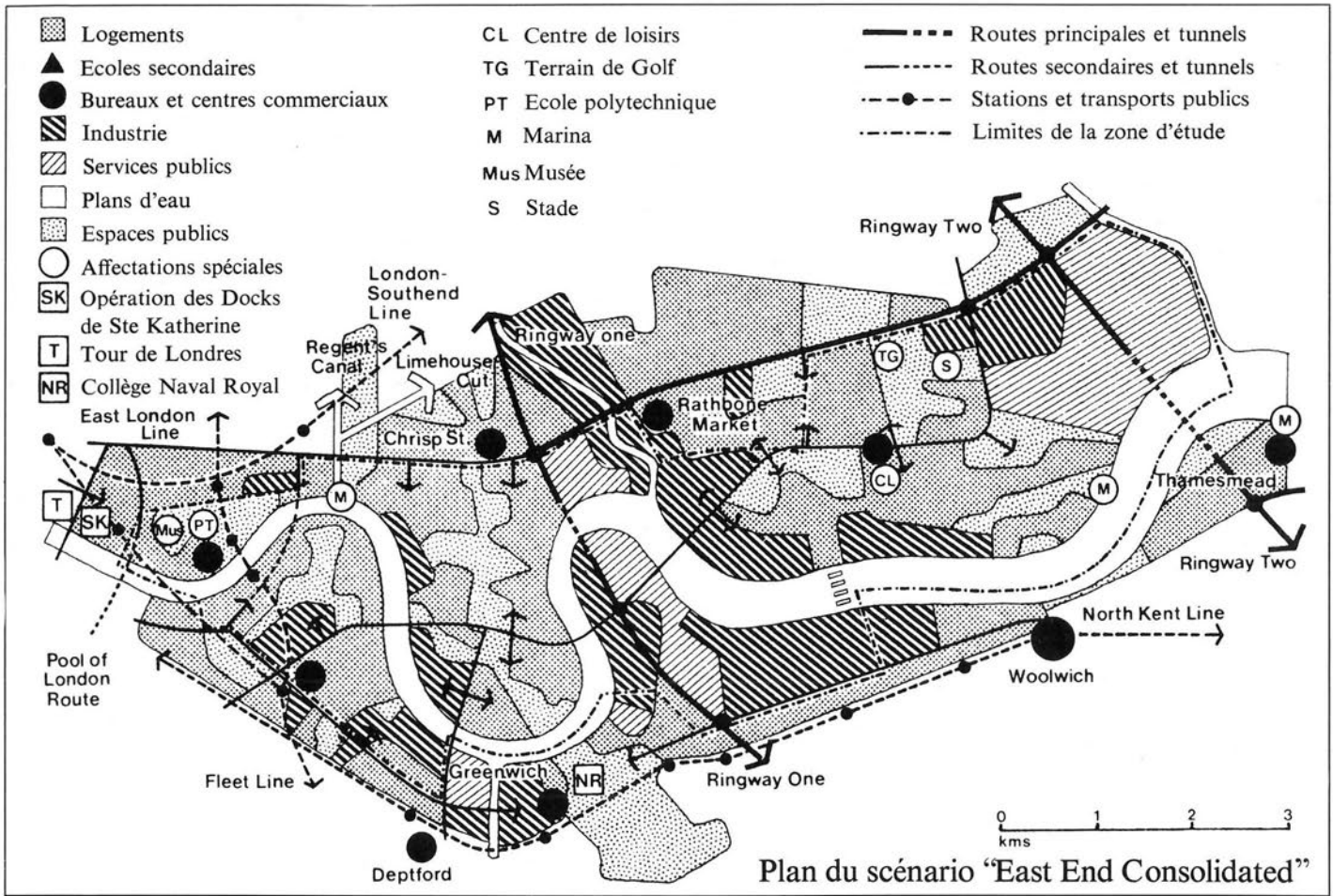
- pour 1991, plus de 126 000 habitants dont 92 000 nouveaux de 1978 à 1991,
  - 86 250 emplois dont 60 250 nouveaux pour la même période,
  - 227,5 hectares d'espaces publics dont 204 nouveaux,
  - 91 hectares d'équipements spéciaux.
- Coût de l'opération: 894 millions de livres (1971) dont 559 millions incombant au secteur privé. Pour le logement, priorité est donnée au financement privé (310 millions) sur le public (93 millions).

## **Le Plan City New Town : une ville nouvelle dans la ville.**

Le plus dense en population, ce cinquième Plan se rapproche du schéma type des villes nouvelles, avec les équipements commerciaux et socio-culturels



*Les docks Ste-Katharine se situent sur la rive nord de la Tamise, non loin de la City et voisinent avec la Tour de Londres, le Tower Bridge, et l'Hôtel des monnaies.*



propres qu'il comporte :

- 141000 habitants en 1991 dont 107000 nouveaux entre 1978 et 1991,
- 90000 emplois dont 63500 nouveaux,
- 145,5 hectares d'espaces publics,
- 22 hectares seulement d'équipements spéciaux (16 ha pour une « marina » et 2 ha pour un musée).

Coût de l'opération: 948 millions de livres dont 461 millions pour le secteur privé. La construction de logements se répartit à part égale entre le financement public (175 millions) et le financement privé (178 millions).

Le choix de ces cinq Plans repose sur une étude détaillée menée dans trois voies complémentaires évoquées plus haut : problèmes de 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> ordre.

Les cinq Plans sont conçus de manière à en rendre chaque partie relativement indépendante, ce qui devrait permettre une certaine souplesse d'adaptation. Chaque Plan ne constitue qu'une « stratégie pour la zone d'étude » et il restera à étudier plus précisément l'importance à donner à chaque partie.

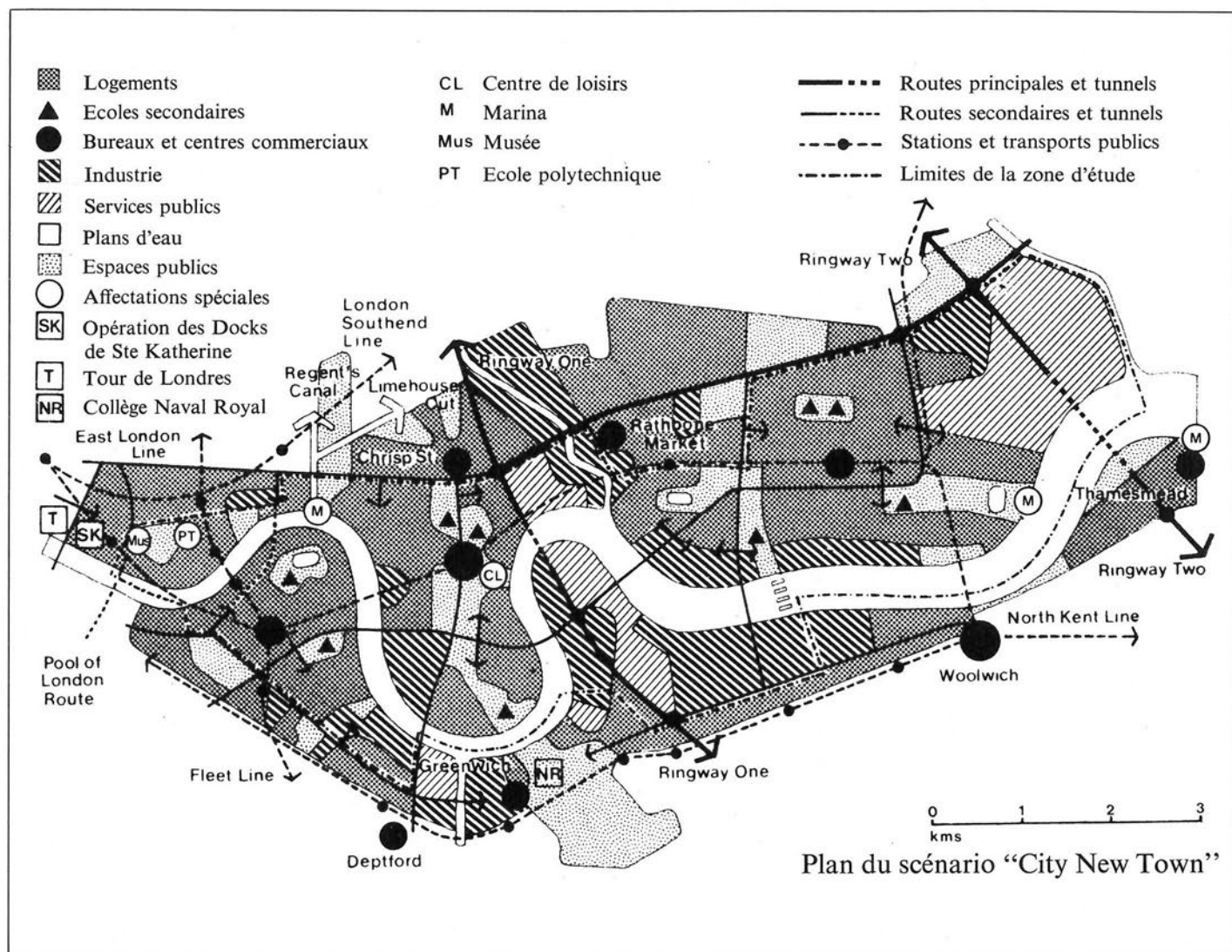
Enfin, un chapitre traite de la mise

en œuvre possible de l'ensemble du projet et des principaux problèmes qu'elle pose : problèmes des matériaux, de la main d'œuvre, des plantations d'arbres, de la coordination de la construction et du « management » de l'ensemble de l'opération.

Cette étude, qui a déjà trouvé un début d'exécution dans le réaménagement des Docks Ste Katharine (logements publics et privés, hôtel, centre de conférence...), est toujours en discussion. Un comité de liaison a été créé en janvier 1974 et une équipe de travail dirigée par M. NIGEL BEARD a été mise en place au début du mois de mai. Une première tranche de 308 logements a toutefois été mise en chantier au début de l'année dans une des parties les plus dégradées des Docks à Deptford.

Cette opération ne préjuge nullement de la suite qui sera donnée au reste du Plan d'aménagement.

Plusieurs mois de consultations et de mises au point seront encore nécessaires avant l'adoption définitive ou le rejet de ce Plan.







<b>N° 1</b>	<b>épuisé</b>	<b>PAGES</b>
Editorial .....		1
<b>Les Halles</b> .....		2
Les transformations à travers les siècles, F. Loyer .....		4
Un marché a disparu .....		16
Schéma d'aménagement .....		21
Restauration et réhabilitation ..		35
<b>Les Banques et Assurances dans Paris</b> .....		40
<b>La circulation en 1990</b> .....		46
<b>Bibliographie</b> .....		54



<b>N° 2</b>	<b>épuisé</b>	<b>PAGES</b>
<b>Paris, ville de bureaux?</b>		
Editorial: J. Beaujeu-Garnier ..		4
Les bureaux à la conquête de Paris .....		7
La capitale, place forte de l'administration .....		31
La crise des «villes-bureaux» aux Etats-Unis: J. Amalric .....		38
<b>Le plan de sauvegarde du Marais</b> .....		42
<b>L'ordinateur au service de l'aménageur</b> : J. de Barrin .....		75
<b>Dix ans d'effort d'équipement de la Ville de Paris</b> : P. Reverdy .....		79



<b>N° 3</b>	<b>épuisé</b>	<b>PAGES</b>
<b>Le sous-sol de Paris et l'urbanisme</b> .....		9
1- L'héritage de l'histoire .....		10
2- Les équipements souterrains de la cité moderne .....		17
3- Dimension future d'une politique d'aménagement de la Capitale? .....		35
4- Débat sur les perspectives de l'urbanisme souterrain ..		59
<b>La Ville de Paris devant le VI<sup>e</sup> plan: réflexion sur le financement des investissements</b> : Paul Reverdy .....		68
<b>Coup d'œil sur le mobilier urbain de la Capitale</b> .....		79
<b>Les Champs-Élysées: Propositions pour un aménagement</b> .....		86



<b>N° 4</b>	<b>épuisé</b>	<b>PAGES</b>
<b>Espaces verts dans Paris</b> ..		8 à 39
<b>Les halles</b> .....		40 à 41
<b>Pour une renaissance du Palais-Royal</b> .....		42 à 69
Les péripéties de l'histoire du quartier .....		42
Un environnement disparate et contrasté .....		50
La menace d'uniformisation ..		56
Proposition pour la réanimation du Palais-Royal .....		58
<b>Maine-Montparnasse avant la tour</b> .....		70 à 87
L'opération en elle-même .....		71
Des effets encore incertains sur l'environnement .....		82



<b>N° 5</b>	<b>5 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>Paris 71-75: le 6° Plan</b> .....		6 à 25
Débat au conseil de Paris ..		26 à 39
<b>Gares du Nord et de l'Est: dynamique d'un jumelage</b> ..		40 à 49
<b>L'aménagement de Francfort: exemples de l'étranger</b> (J. Beaujeu-Garnier) .....		50 à 61
<b>Le Marché aux Puces: un monde composite</b> .....		62 à 77
<b>Mouffetard: la fin d'une menace</b> .....		78 à 85



<b>N° 6</b>	<b>5 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>Le 7° arrondissement</b> .....		2
La restauration des Invalides (J.P. Paquet) .....		30
Exemples de l'étranger:		
<b>Florence, Urbin, Bologne</b> ..		38
<b>Le mur dans la ville</b> .....		56
<b>Le tourisme à Paris</b> .....		64
La situation du tourisme parisien .....		66
Les visiteurs de Paris .....		76
<b>L'aménagement de Paris sous Napoléon</b> (J. Tulard) ..		82
L'urbanisme impérial .....		84
L'architecture de l'Empire ..		91
Les problèmes éditaires .....		107



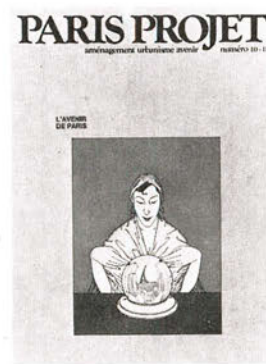
<b>N° 7</b>	<b>5 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>Le Centre Beaubourg</b> .....		6
La conception de l'opération ..		8
Le concours d'architecture ..		15
Le projet lauréat .....		48
L'évolution du projet .....		52
<b>Paris: des habitants en transit?</b> .....		62
Exemple de l'étranger:		
<b>Japon: les centres commerciaux des grandes gares</b> ..		68
La conception du réseau ferré de Tokyo, par L. Sato .....		70
Les équipements commerciaux souterrains de Tokyo et Osaka, par la SEGECE .....		76
<b>Les Halles: une exposition</b> ..		90



<b>N° 8</b>	<b>5 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>Le forum des Halles</b> .....		8
— les données d'aménagement ..		12
— à la recherche d'une vocation perdue .....		24
— une consultation décisive ..		45
<b>Débat</b> .....		52
<b>Pour les autobus dans Paris</b> ..		60
<b>La formation des grands magasins de Paris</b> .....		80

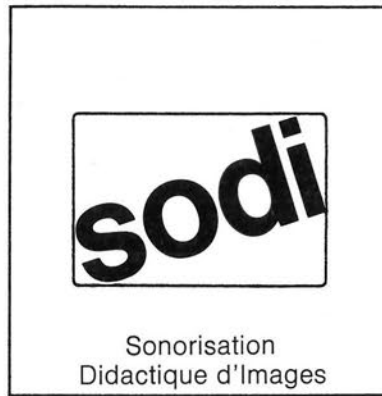


<b>N° 9</b>	<b>5 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>La voie express rive gauche: Le tronçon Notre-Dame</b> ..		6
— La communication du Préfet ..		9
— La délibération du conseil ..		25
— Le tracé des diverses variantes .....		27
— Du pont d'Austerlitz au pont de la Tournelle .....		32
— Les maquettes des variantes 1 et 3 ..		56
— Coupe sur les trois propositions ..		62
— Variante n° 1, recherches pour un aménagement .....		62
<b>Japon: les voies rapides à Tokyo</b> .....		64
— Des caractéristiques précises ..		69
— Toute une série de facilités ..		71
— Les résultats .....		74
<b>La Seine pour un transport en commun?</b> .....		75



<b>N° 10-11</b>	<b>8 F</b>	<b>PAGES</b>
<b>L'avenir de Paris</b> .....		6
<b>Diagnostic:</b>		
la population .....		10
le logement .....		18
les emplois .....		24
l'occupation du sol .....		40
les déplacements .....		58
<b>Le schéma directeur de Paris:</b>		
<b>les choix</b> .....		64
les grandes orientations .....		64
les impératifs d'aménagement ..		90
<b>La vocation internationale de Paris</b> .....		120

## Sommaire des 11 précédents numéros



**Donner la vie à vos projets  
animer vos réalisations  
c'est ce que nous vous proposons**

**A vous promoteurs immobilier**  
comme aide à la vente de vos terrains,  
immeubles d'habitations, bureaux, zones industrielles et  
centres commerciaux. Cette aide didactique fait imaginer  
ce qui n'existe pas encore

**A vous architectes**  
pour présenter vos œuvres et vos réalisations  
en France et à l'étranger

**A vous urbanistes**  
pour animer vos projets à l'occasion de réunions,  
conférences et colloques

**A vous constructeurs et fabricants**  
pour faire connaître vos procédés de fabrications,  
présenter et vendre vos produits

**A vous entreprises de travaux publics**  
pour vous aider, lors d'un marché, à séduire  
par la présentation de vos références

**A vous enfin organismes publics**  
pour promouvoir vos programmes et donner la vie  
à vos projets

JMB Consultant  
Sonorisation Didactique d'Images  
26 cité Trévisse - 75009 PARIS - Tel 770 09 37



# club vacances

## le tennis à la Résidence Club de SKANES

Sur la Côte Est tunisienne, à 2 h 30 de Paris,  
le long d'une immense plage de sable fin.



QUARTZ INTERNATIONAL

4 courts de tennis en terre battue, dont 2 éclairés la nuit.  
1 mur d'entraînement.  
Des professeurs à votre disposition.  
Cours d'initiation et de perfectionnement.  
Tournois de fin de séjour.  
Bungalows tout confort avec terrasse privée.

Restaurant et buffet où tout est compris, même le vin.  
Animation sportive : voile, équitation, tennis, piscine  
chauffée, promenades en bateau, etc.  
Pour les enfants : le « Djana Club » jour et nuit.  
Animation nocturne : soirées théâtrales, cabaret,  
discothèque.

<b>1 semaine Paris/Paris</b>	Octobre	<b>920<sup>F</sup></b>	Novembre	<b>850<sup>F</sup></b>
<b>1 semaine séjour seul</b>	Octobre	<b>280<sup>F</sup></b>	Novembre	<b>210<sup>F</sup></b>

Séjour gratuit pour les enfants de 2 à 6 ans - 50 % de réduction sur le transport.

Toutes les activités de tennis sont incluses dans le prix du séjour.

Demandez la brochure à votre Agent de Voyages ou à CLUB VACANCES - 30 quai National - 92 Puteaux

### BULLETIN-RÉPONSE

Veillez m'adresser votre guide  
gratuit n°21 "Hiver-Printemps  
74/75" à l'adresse suivante :

M. \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_  
 Ville \_\_\_\_\_  
 Dépt \_\_\_\_\_

