



ATELIER PARISIEN D'URBANISME - 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL: 01 42 71 28 14 - FAX: 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

CONTRIBUTION À L'ÉLABORATION D'UN GUIDE MÉTHODOLOGIQUE pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris

Partie I

Décembre 2004

SOMMAIRE

VOLUME 1

PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION : les portes de Paris, état des lieux et perspectives	3
I. LES ANALYSES THEMATIQUES	9
1. Un territoire marqué par un urbanisme sectoriel	9
2. Des centralités commerciales peu présentes à l'interface Paris-Banlieue	9
3. La convergence des grands axes du réseau de voirie aux portes	12
4. Des flux automobiles importants	12
5. Les deux types de franchissement du boulevard périphérique – une première typologie	15
6. Une desserte en métro et RER imparfaite	17
7. Quelques lignes de bus assurant la continuité	17
8. 19 portes concernées par une ou plusieurs lignes de bus du réseau Mobilien	20
9. Quelques points noirs RATP aux portes de Paris	22
10. Des aménagements réalisés pour les bus aux portes de Paris assez nombreux côté Paris	22
11. Des aménagements cyclables encore peu répandus	25
12. Un territoire au cœur des grands projets de la Couronne intercommunale de Paris	27
12.1. Le Contrat de Ville	27
12.2. Le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne	27
12.3. Les projets de prolongement de lignes de métro	29
12.4. Les projets de tramway	29
12.5. Les comités d'axe et les comités de pôle	30
12.6. Les espaces civilisés	30
12.7. Les quartiers verts	31
13. Une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre complexes à coordonner	32
13.1. La mise en œuvre des aménagements aux portes	32
13.2. Des projets coordonnées entre Paris et la Couronne	32
II. VERS UNE TYPOLOGIE DES PORTES PARISIENNES	33
1. Les portes métropolitaines	33
2. Les portes majeures : des portes manifestes de leur centralité	33
3. Les portes locales	35
4. Les portes paysagères	35
III. DES RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT COMMUNES	37
1. Créer des points de continuités urbaines, marquer l'effet de seuil	38
2. Réaménager les avenues des portes au profit des circulations douces	41
3. Des couloirs bus-vélo à généraliser	44
4. Atténuer la coupure physique due au passage du boulevard périphérique	45
5. Le concept d'« Agraphe verte »	51
6. Illustrations et pratiques de projet	53
CONCLUSION	61
BIBLIOGRAPHIE	63

VOLUME 2

LES FICHES DE DIAGNOSTIC PAR PORTE

Préambule

Le territoire de la couronne de Paris, compris entre les boulevards des Maréchaux et les limites de Paris recouvre une superficie de plus de 1000 hectares, soit un dixième de la surface de Paris, avec une population et des emplois importants, de nombreux équipements. C'est là que les délaissés du péri-phérique et les quelques grands terrains mutables de Paris forment de rares opportunités foncières, si bien que beaucoup de rêves s'y projettent : grands espaces verts, nouveaux quartiers, secteurs d'emploi... Mais c'est surtout à travers ce territoire qu'échangent Paris et les communes limitrophes, et la couronne est aujourd'hui l'objet de nombreux projets d'aménagement. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie de quartiers longtemps délaissés, souvent enclavés et isolés par les infrastructures, mais aussi de venir recréer du lien en développant la ville sur ses franges, d'atténuer ou d'effacer la coupure historique du boulevard périphérique, enfin de rétablir des continuités urbaines tout en améliorant la qualité de l'interface et des échanges, notamment à l'échelle locale.



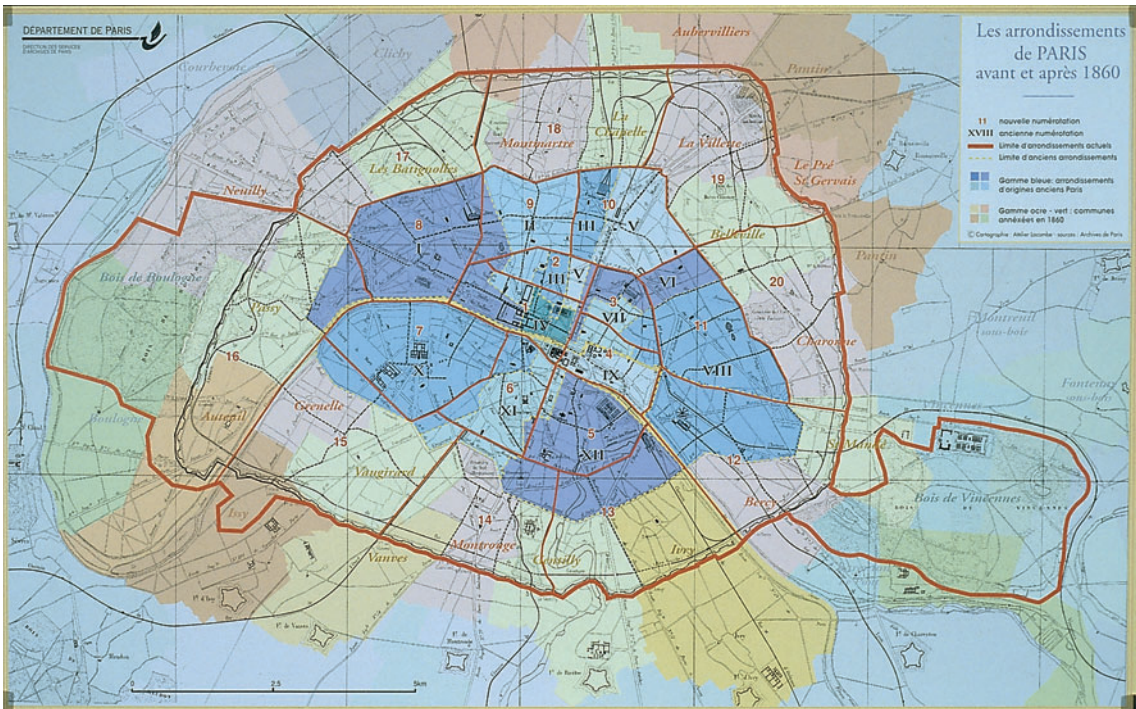
L'attractivité de la couronne, porte de Bagnolet

C'est dans ce contexte que la Région a proposé à l'APUR de réaliser une étude portant sur la « Contribution à l'élaboration d'un guide méthodologique pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris ». L'objet de l'étude est notamment de présenter un diagnostic des aménagements réalisés et projetés en matière de circulations douces et de réseaux de bus aux portes et d'en dégager les grands principes d'aménagement communs. Cette étude s'inscrit de ce fait en continuité des différents travaux menés par l'Apur sur les portes, et en particulier :

- les réflexions menées entre 2000 et 2001 sur « les seuils de la capitale »,
- la synthèse des propositions d'aménagement dite « esquisse exploratoire », réalisée en 2002 et portant sur une dizaine de portes parisiennes,
- l'étude de 2002 sur les continuités commerciales aux portes, intitulée « commerces et centralités ».



Extrait du Plan Lefèvre, 1859 : Clichy, les Batignolles, Canton de Saint Denis Saint Ouen, Montmartre



Introduction :

les portes de Paris, état des lieux et perspectives

L'histoire des fortifications de Paris, des avatars de la ceinture verte dessinée en 1924 et surtout, celle de la réalisation du boulevard périphérique, a isolé le développement de la couronne parisienne de toute autre structure urbaine. Aujourd'hui, les « portes » sont constituées pour la plupart d'espaces distendus entre les boulevards des Maréchaux et le front bâti des communes riveraines. La toponymie « porte » a disparu. Il existe actuellement des avenues et des places de la porte qui distendent le concept.

Histoire d'une séparation qui a conduit à créer des espaces isolés et fragmentés

L'acte fondateur de la séparation est sans conteste la construction de la fortification dite de Thiers, à partir du 10 septembre 1840.

Cet ouvrage imposant, situé à une distance variable, allant de un à deux kilomètres, de l'enceinte des Fermiers Généraux, coupe arbitrairement en deux la plupart des communes limitrophes de Paris.

En 1860, le rattachement à Paris du territoire contenu à l'intérieur des fortifications ne fait que conférer un statut parisien aux fragments des communes ainsi incluses. Les parties exclues demeuraient en l'état, souvent construites, même dans la « zone » militaire, réglementée par une interdiction de construire, non appliquée dans les faits. Paris et la banlieue enserraient peu à peu la fortification de Thiers.

Cette situation est débloquée à partir de 1919. On décide le dérasement de cette fortification et son remplacement par la ceinture des logements HBM, qui se trouve progressivement en contact direct avec un tissu de banlieue constamment densifié depuis 1840.

Lors de la démolition des fortifications dans les années 1920, certaines « portes » ont fait l'objet de nouvelles compositions architecturales destinées à leur donner, en plus de leur fonction de lieux de passage, les qualités des grandes places monumentales.

Un grand projet fédérateur naît avec la ceinture verte de Paris.

Issue d'un grand débat – fallait-il terminer la capitale en la bornant ou bien l'ouvrir sur un plus grand Paris ? – le projet de la ceinture verte, vaste étendue, parallèle au premier ensemble annulaire des logements HBM, a fait l'objet d'une représentation globale due à Bonnier et Forestier, pour la direction de l'extension de Paris, en 1924.

La réalité du terrain d'assiette de cette ceinture verte était, il faut le rappeler, un territoire de banlieue occupé par des « zoniers » - en Grec comme en Latin, zona signifie « ceinture ». De nouvelles annexions de 1930 à 1935 incorporèrent cette « zone », toujours habitée, à la ville de Paris.

Si bien qu'en 1940 encore, la ville de Paris était en continuité littérale, rues, bâti, population, avec la banlieue immédiate.

La guerre apporte une contribution décisive à la réalisation du grand projet de ceinture verte. On réalise une couronne d'espaces libres non aménagés, en nettoyant le terrain d'emprise de toute occupation humaine. La « Zone » chantée par Apollinaire – « Bergère, ô tour Eiffel » - était, dans Paris occupé, un secteur difficilement contrôlable.

Le vaste terrain vague annulaire qui résulte de cette intervention perdure jusqu'aux années 1950, constituant pour les Parisiens un vaste terrain d'aventures, une nouvelle « promenade des fortifs ». Se développe alors un réseau fin mais dense d'itinéraires spontanés, marquant les chemins des piétons entre Paris et les communes limitrophes.

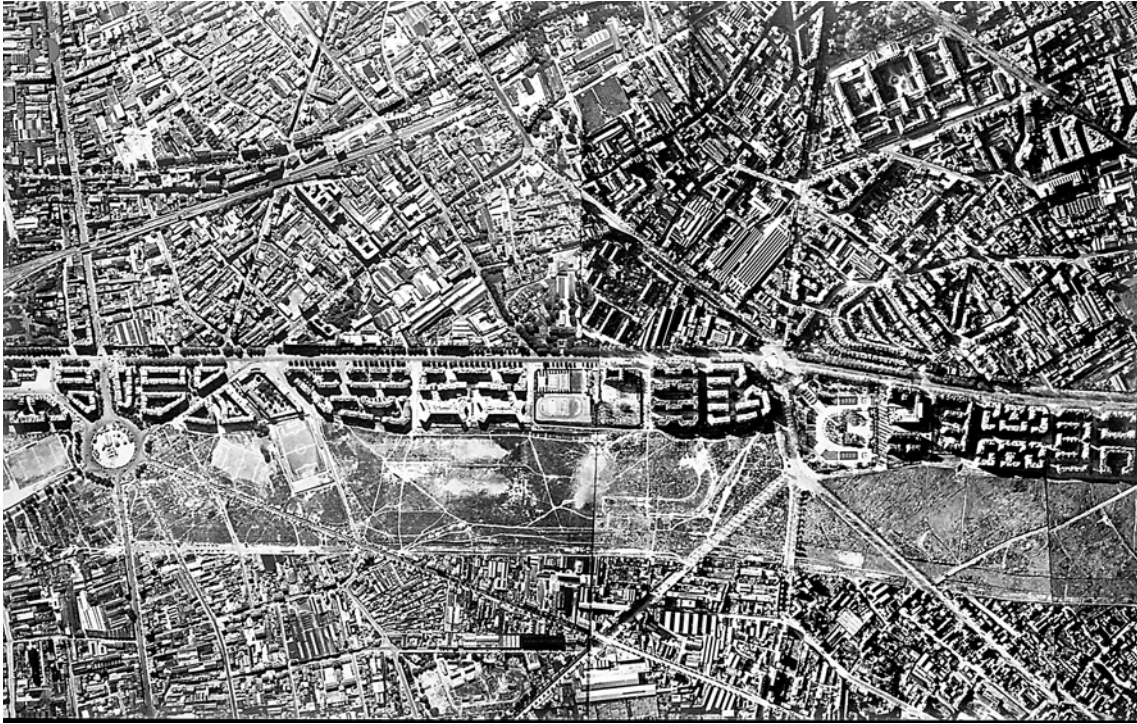
La ceinture verte est ensuite « malmenée » face à la loi Lafay et au périphérique (1953).

Le besoin pressant de logements dans Paris entraîne la réalisation d'un très « grand ensemble » sur les terrains récemment libérés, dévolus en principe à la ceinture verte. A cette occasion et pour compenser, les terrains vagues tout autour de Paris sont aménagés pour accueillir terrains de sports, équipements et jardins publics ; mais dans le même temps le boulevard périphérique s'implante sous la forme d'un « parkway » compatible, dans l'esprit de ses promoteurs, avec la ceinture verte.

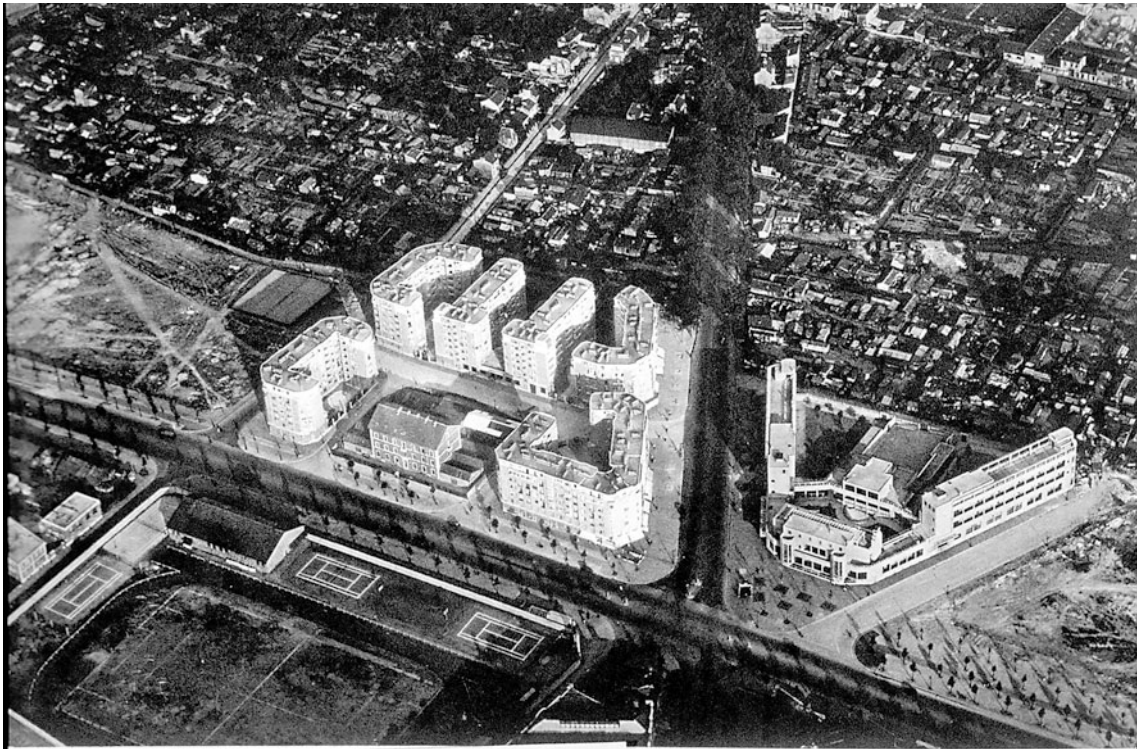
En réalité, la ceinture verte fédératrice a vécu. Une fréquentation extrême par l'automobile de l'ensemble du réseau circonvoisin des boulevards extérieurs sépare physiquement et pour longtemps les habitants de la couronne et ceux de Paris. La dernière et la plus infranchissable des barrières – involontaire, car conçue pour faciliter les circulations – est le Boulevard Périphérique.

Devenues avant tout des points de circulation intense, les portes assument en premier lieu l'articulation de grandes liaisons de l'agglomération.

La rencontre du réseau radial en étoile de l'agglomération parisienne (réseaux principal de voirie et autoroutier, voies ferrées) et de la rocade isolée du boulevard périphérique a donné naissance à des quartiers périphériques enclavés. Un front bâti ou paysager se constitue, prenant appui sur l'infrastructure. Le franchissement difficile, le bruit et la pollution élevés, les nombreux délaissés de l'infrastructure et ses franges inégalement entretenues, les ouvrages et l'espace public souvent dégradés notamment par le stationnement sauvage, la coexistence malaisée entre l'infrastructure, ses flux induits et la ville..., sont autant de caractéristiques peu valorisantes pour le paysage de nombreuses portes.



1943, porte de Montreuil - porte de Bagnolet, la ceinture HBM et la zone



Construction des HBM à la porte d'Ivry aux environs de 1936

De la séparation aux retrouvailles : l'objectif des interventions sur la couronne

Véritable revers de villes, le secteur de la couronne situé entre les Maréchaux et les limites de Paris a longtemps été négligé dans les projets de la Ville de Paris comme dans ceux des communes limitrophes. Les projets de voirie parisienne (espaces civilisés, quartiers verts, couloirs bus...) s'arrêtant fréquemment au boulevard des Maréchaux et les projets des villes limitrophes s'attachant moins à la périphérie qu'à la question des centres et des quartiers denses. L'objectif des interventions développées aujourd'hui sur la couronne est de « réparer » et de développer les espaces de l'interface Paris – banlieue, autour de deux lignes directrices.

Un premier volet cherche à atténuer l'effet de coupure en établissant de nouvelles continuités, en développant la ville et les espaces verts, en renforçant les liaisons et en apportant des solutions aux nuisances. Parallèlement, il s'agit de sauvegarder ou de restituer une véritable cohérence urbaine entre les différents éléments qui composent la couronne et ceux qui s'y développent : les séquences préservées de la ceinture verte autour de ses ensembles HBM et de ses équipements sportifs, les tissus d'anciens faubourgs, les immeubles tertiaire en pleine expansion, les grands paysages ouverts de la Seine et des voies ferrées, les zones d'espace vert, de commerce et de loisirs.

Les franges du boulevard périphérique ont un fort potentiel de développement, que les projets cherchent désormais à transformer en « vallée active » de l'agglomération, un « grand boulevard » moderne pour Paris.

La politique des déplacements est un des moyens stratégiques pour le développement de la couronne avec la volonté de mieux se déplacer en transports en commun (prolongement de lignes de métro, projet de tramway, réalisation de couloir de bus, ...), de constituer un réseau cyclable cohérent intercommunal et redonner des cheminements piétons agréables dans un territoire où le piéton est encore bien souvent incongru..

Des espaces isolés et fragmentés...



...porte d'Asnières,



porte de Montreuil,



porte de Pantin

Le volume 1 de cette étude comprend en première partie un diagnostic de l'ensemble de la couronne selon une analyse et une cartographie thématiques.

La deuxième partie pointe les dysfonctionnements communs et propose une typologie fine de l'ensemble des portes parisiennes. Les différentes réflexions et projets développés par l'Apur et la Ville autour du réaménagement des portes sont rassemblés en 3ème partie, portant sur les grands principes d'aménagement et illustrés par les projets en cours (sites GPRU, portes Pouchet, Chapelle, Aubervilliers, Villette, Lilas, Auteuil...).

L'ensemble permet de dégager les contraintes et les objectifs à rencontrer pour l'amélioration des continuités sur ces lieux de passage et de rupture. Pour autant, les principes généraux énoncés ne cherchent pas à décliner un modèle type ou dogmatique de « La porte parisienne », mais au contraire à s'inscrire dans leur spécificité tout en respectant une image globale.

Un second volume rassemble les données détaillées pour les 56 portes.



Sur la section sud du périphérique, la ceinture verte et le paysage fragmenté de la couronne... vers un « grand boulevard » moderne ?

I. Les analyses thématiques

La cartographie, qui présente les différentes données des fiches, permet, d'une part, de mieux localiser les problèmes et les enjeux des aménagements de la couronne parisienne et, d'autre part, d'avoir une vision prospective et globale des portes dans l'agglomération dense.

■ 1. Un territoire marqué par un urbanisme sectoriel

Les grandes caractéristiques de la couronne en matière d'occupation des sols sont marquées à la fois par la présence de grands équipements d'échelle régionale (parc des expositions de la porte de Versailles, Cité des Sciences et de l'Industrie de la porte de la Villette, palais des Congrès de la porte Maillot...), d'équipements sportifs d'échelle globale ou plus locale (parc des Princes, Halle Carpentier, ...) situés près du périphérique, de grands espaces verts (bois de Boulogne, bois de Vincennes, parc de la Villette, parc André Citroën...) mais aussi par les ensemble de logements souvent sociaux qui présentent de fortes densités sur les boulevards des Maréchaux (porte d'Orléans, porte de Vincennes, porte Montmartre,). D'autres secteurs sont caractérisés par leur histoire industrielle, comme dans le nord de Paris et la Plaine Saint-Denis.



porte de Montreuil

■ 2. Des centralités commerciales peu présentes à l'interface Paris-Banlieue

Cette carte reprend les différents « éléments d'attractivité » de la couronne, et notamment les centralités et les linéaires commerciaux.

Le franchissement des portes et le passage du périphérique marquent presque systématiquement une coupure dans les linéaires commerciaux, pourtant parfois d'échelle globale et bien développés sur les avenues des portes et les voies de banlieue. La couronne se révèle comme un ensemble attractif avec ses nombreux équipements et ses centres commerciaux qui s'implantent en rive du périphérique, en particulier sur le sud-est. A l'inverse, les espaces publics souvent dégradés de la voie latérale et du passage de la porte accentuent l'effet de coupure de l'emprise du périphérique.



Un espace complexe et peu qualifié qui marque des ruptures dans l'attractivité commerciale, porte de Saint Ouen

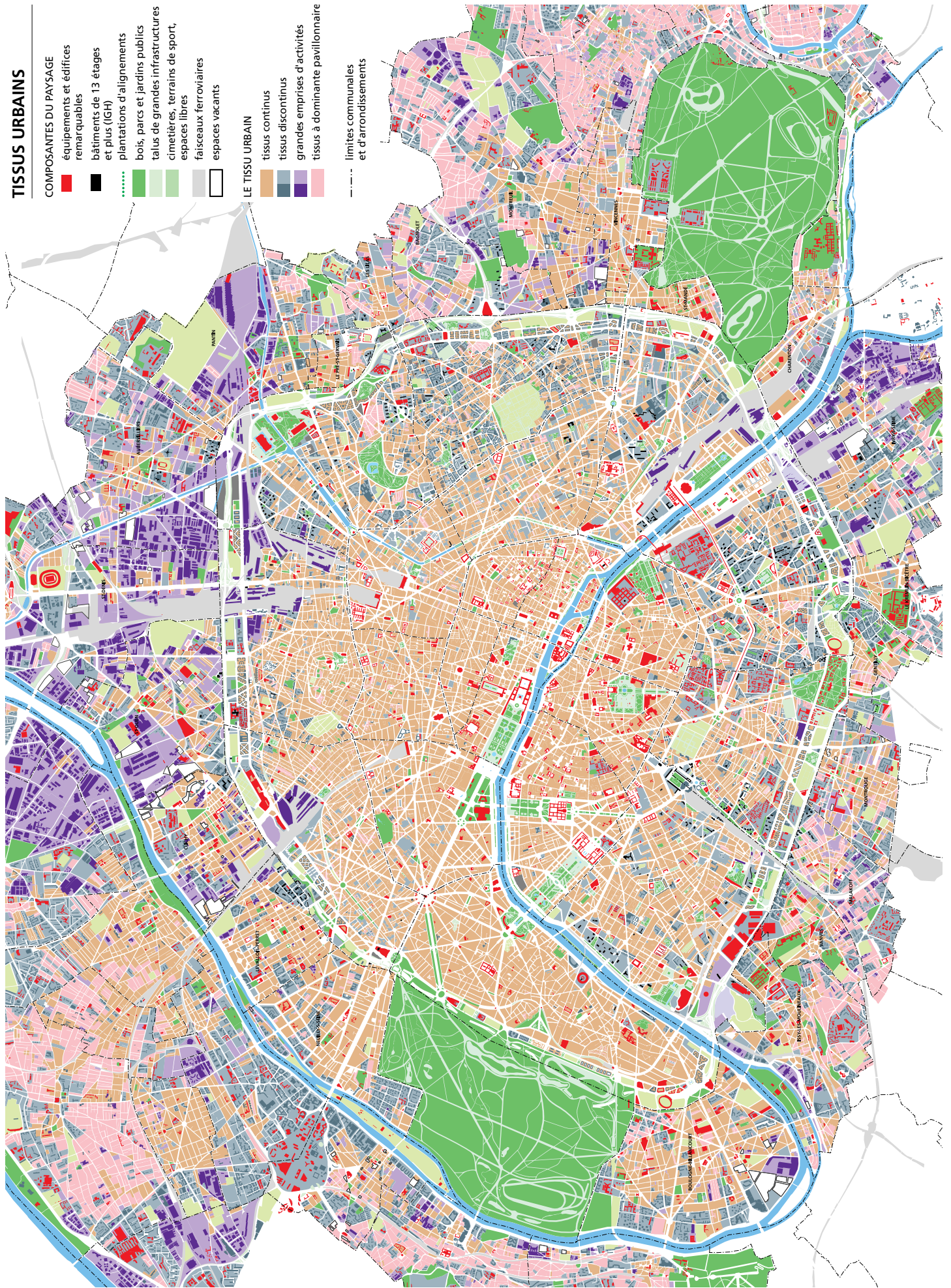
TISSUS URBAINS

COMPOSANTES DU PAYSAGE

- équipements et édifices remarquables
- bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
- plantations d'alignements
- bois, parcs et jardins publics
- talus de grandes infrastructures
- cimetières, terrains de sport, espaces libres
- faisceaux ferroviaires
- espaces vacants

LE TISSU URBAIN

- tissus continus
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissus à dominante pavillonnaire
- limites communales et d'arrondissements



CENTRALITES ET COMMERCES

Centralité

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local
- global

Animations

- temporaires
- dont marchés

Commerces

- sur rue

Hypermarchés,
magasins populaires
ou supermarchés

- + 5000 m²
- 2500
à 5000 m²
- 1000
à 2500 m²

Galleries commerciales
ou centres commerciaux

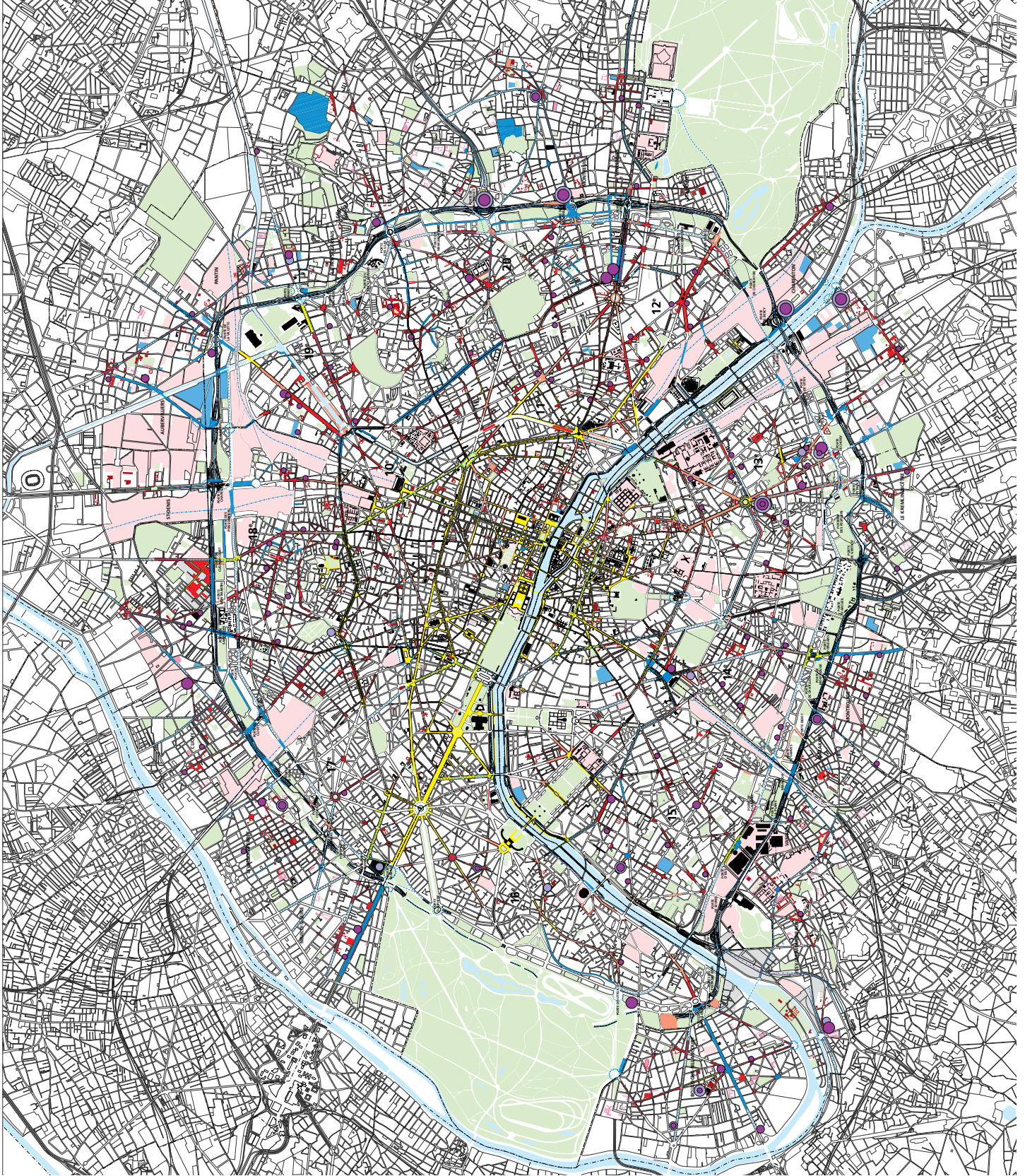
- + 35000 m²
- 15000
à 35000 m²
- 5000
à 15000 m²

Difficultés de franchissement

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

Lieux fermés

- grandes parcelles
- commerces
- grandes emprises
formant enclave
- secteurs
à vocation
particulière



■ 3. La convergence des grands axes du réseau de voirie aux portes

La carte met en évidence l'arrivée du réseau d'autoroutes et de routes nationales, et dessine les grandes pénétrantes de l'agglomération.

Entre le réseau radial en étoile de l'agglomération parisienne (réseaux de voirie principal et autoroutier, voies ferrées) et la rocade isolée du boulevard périphérique, les seuls véritables points de connexion sont de fait les échangeurs autoroutiers (portes de Bagnole, de la Chapelle, d'Auteuil et de Bercy) et les connexions aux deux bras de l'autoroute A6.

A l'est, de la porte d'Orléans à la porte de Clignancourt, le réseau de voies radiales est formé des nombreuses routes nationales, tandis qu'à l'ouest, ces grands axes sont surtout constitués des routes départementales.

■ 4. Des flux automobiles importants

Les données de l'Enquête Cordon et les comptages permanents aux avenues des portes font figurer l'importance des échanges automobiles entre Paris et les communes riveraines. Cet ensemble de données a été repris sur la carte des « flux automobiles aux portes ».

Les premières reprennent les résultats des **Enquêtes Cordon de 2001** et illustrent le volume total automobile en limite administrative de Paris, comptabilisé sur toutes les voies locales et principales, les bretelles du boulevard périphérique ou les autoroutes.

Les secondes sont établies sur base des **capteurs permanents de la Direction de la Voirie de 2003** ; ces points de comptage donnent le trafic journalier dans les deux sens, sur les avenues des portes. Ces données fournissent ainsi les éléments les plus significatifs de l'importance du trafic automobile au niveau de la porte elle-même. Les données de 2003 ne sont cependant pas exhaustives ; des sens, voire de porte, n'ont pas été comptés.






Sur les avenues des portes, un certain nombre de portes se distingue par l'importance du volume routier : les échangeurs en premier lieu, avec les portes de Bagnole, de la Chapelle, d'Auteuil et de Bercy, mais aussi les grands axes historiques que sont la porte Maillot (connectée indirectement à l'A13), les portes de Vincennes et d'Orléans, ainsi que la porte de Clichy. Viennent ensuite certaines portes connectées aux routes nationales (les portes de la Villette et de Pantin), mais aussi les voies d'entrée importantes dans Paris, comme la porte de St Ouen au nord et la porte de la Plaine, la porte de Sèvres et le Quai d'Issy au sud-est.

Les données de l'enquête cordon sont quant à elles établies à partir des comptages sur toutes les voies circulées arrivant sur une porte, entre le boulevard périphérique et la limite de Paris. Le résultat fournit ainsi un volume total de trafic routier échangé entre Paris, les voies autoroutières et les communes riveraines. Ces données sont par contre peu significatives de la situation routière au niveau du sol de la ville, puisque le chiffre inclut des échanges directs entre une autoroute et le boulevard périphérique. Elles sont néanmoins révélatrices d'une « ambiance » plus ou moins routière de la porte.

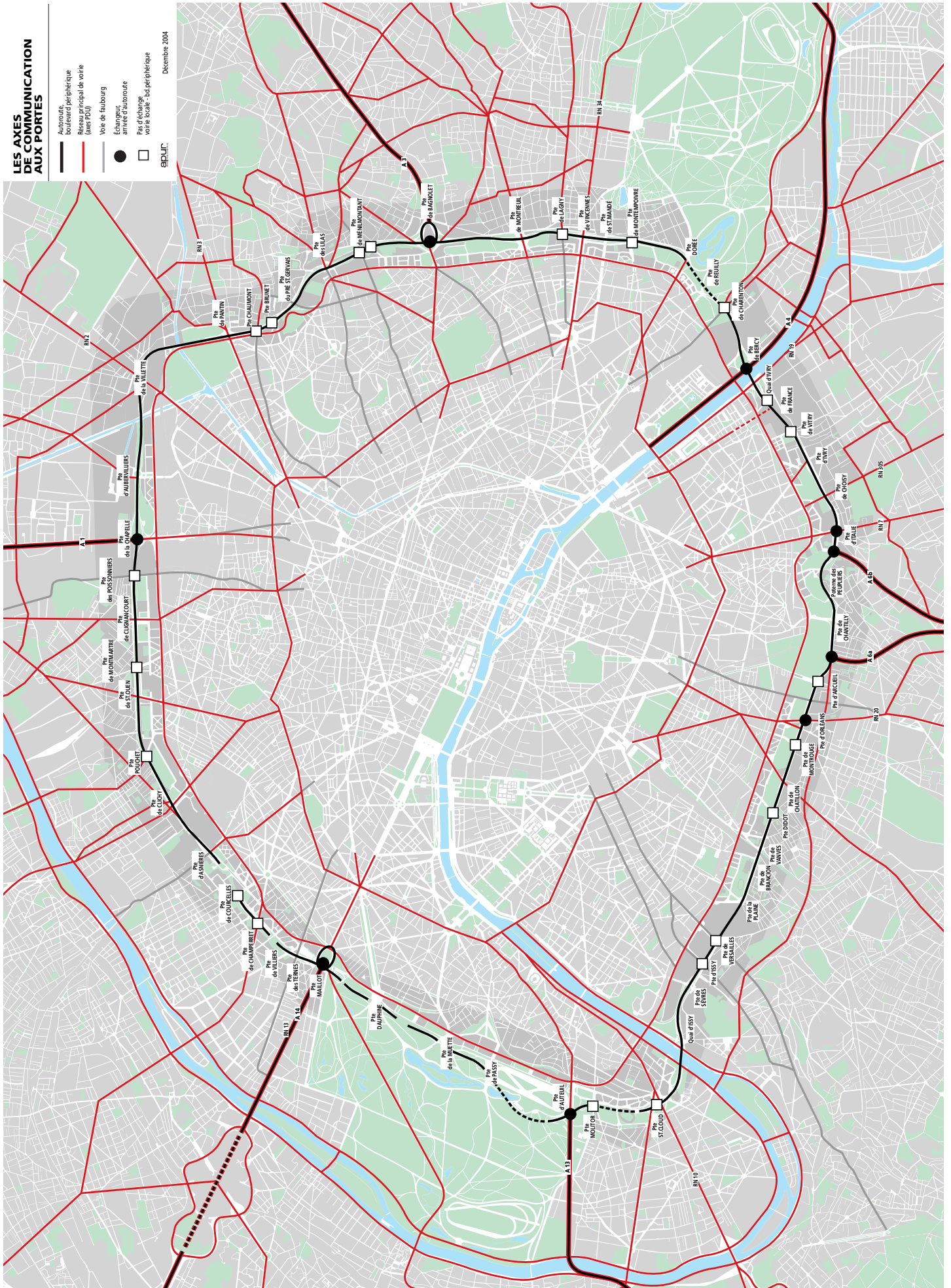
En limite de Paris, les chiffres mettent en exergue l'extrême importance des échanges routiers aux points de connexion avec le réseau autoroutier : les portes d'Auteuil, Maillot, de la Chapelle, Bagnole et de Bercy. Des rapports d'échelle de 1 à 100 existent ainsi entre ces cinq portes (282.290 véh/jour à la porte de Bercy ou 250.719 à la porte de la Chapelle) et les autres portes parisiennes. D'autres portes sont par contre quasi-inexistantes sur les graphiques, tant le trafic automobile y est faible : porte Chaumont, portes de Ménilmontant, de St Mandé et de Charenton, portes d'Ivry et de Vitry, poterne des Peupliers, portes d'Arcueil et de Montrouge, porte de Passy ou encore porte des Poissonniers avec moins de 3.000 véhicules/jour.

La comparaison des données de l'enquête cordon entre les volumes de trafic de 1992 et de 2001 est intéressante : elle confirme plutôt une diminution des échanges automobiles aux portes d'environ 10%, mais une augmentation inverse des volumes sur les portes-échangeurs (porte d'Auteuil, porte de la Chapelle, porte de Bercy). Ces résultats vont également dans le sens de la diminution constatée des déplacements entre Paris et la banlieue sur les dix dernières années.

LES AXES DE COMMUNICATION AUX PORTES

-  Autoroute
-  Réseau principal de voie (axe PDU)
-  Voie de faubourg
-  Echangeur, arrivée d'autoroute
-  Pas d'échange, voie locale - périphérique

SPUR.
 Décembre 2004

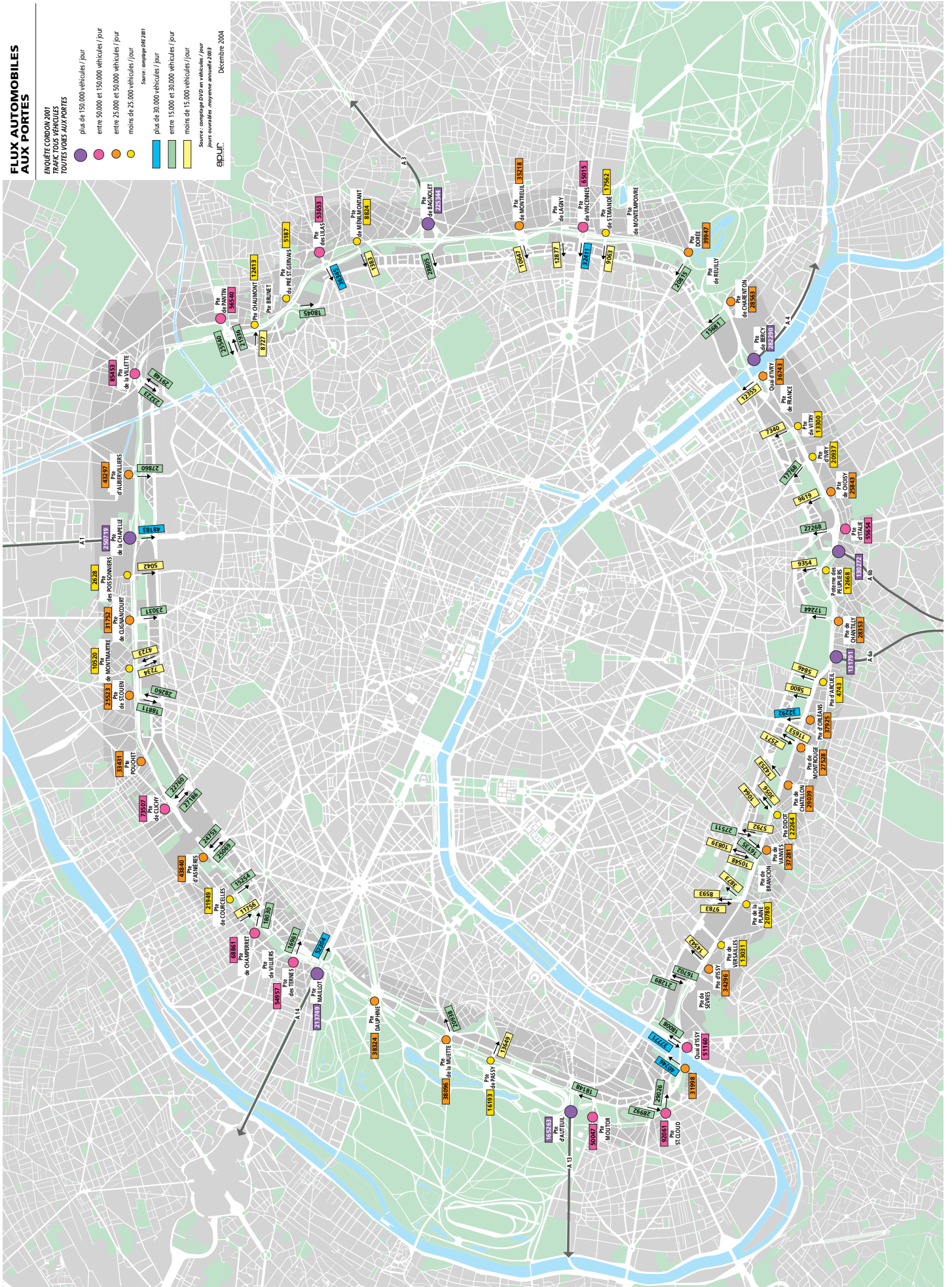


**FLUX AUTOMOBILES
AUX PORTES**

ENQUÊTE CORDON 2001
TRAFFIC TOUTS VEHICULES
TOUTES VOIES AUX PORTES

- plus de 150.000 véhicules / jour
 - entre 50.000 et 150.000 véhicules / jour
 - entre 25.000 et 50.000 véhicules / jour
 - moins de 25.000 véhicules / jour
- Sources : enquête CORDON 2001
- plus de 30.000 véhicules / jour
 - entre 15.000 et 30.000 véhicules / jour
 - moins de 15.000 véhicules / jour
- Source : campagne DVD en véhicules / jour pour novembre, moyenne annuelle 2003

epur
Decembre 2004



■ 5. Les deux types de franchissement du boulevard périphérique – une première typologie

Sont figurés les deux types de passage du boulevard périphérique, selon que le franchissement s'effectue « **en pont** », c'est à dire au-dessus de la voie autoroutière, ou au contraire « **en porte** », par en-dessous. Cette lecture d'ensemble est révélatrice d'une intégration plus ou moins facile du boulevard périphérique aux tissus riverains.

Le passage sous le viaduc autoroutier marque incontestablement une coupure physique, une confrontation urbaine plus difficile, entre le tissu bâti, les espaces publics et les ouvrages d'art souvent mal entretenus. Les cheminements piétons, les qualités d'ambiance et surtout les continuités au niveau des portes y sont évidemment plus complexes à mettre en œuvre, que pour les franchissements par-dessus l'ouvrage. La séquence d'entrée de ville est marquée par ce seuil, sorte de portique. Le franchissement « en pont » permet à l'inverse de s'absoudre plus facilement de la confrontation difficile avec l'autoroute urbaine, qui devient moins perceptible lors de son franchissement.



Le franchissement en « pont » porte de Montreuil, vue vers la banlieue



Le franchissement en « porte », porte de Clignancourt

A l'ouest, l'ensemble des portes franchit l'ouvrage autoroutier par le-dessus, puisque de la porte de St Cloud à la porte d'Asnières, le Périphérique est en tranchée. Les limites de ville sont à peine perceptibles, de Paris vers Neuilly ou de Paris vers Levallois-Perret, de la même manière que l'intégration du périphérique au paysage du bois de Boulogne est remarquable. Seule la porte Maillot et son nœud routier important font figure d'exception, étirant les franchissements entre Paris et Neuilly.

Au nord, la situation s'inverse de la porte de Clichy à la porte du Pré St Gervais. A l'exception de la porte d'Aubervilliers, tous les passages de Paris à la banlieue sont « en porte », sous l'ouvrage autoroutier construit sur un remblai rarement franchissable. Le mauvais état général des ouvrages d'art accentue le manque de qualité urbaine des passages aux portes. En parcourant le boulevard périphérique, sa situation en hauteur permet des visions urbaines exceptionnelles, comme dans la courbe de la porte de la Villette ou à la porte de la Chapelle.

A l'est, le Périphérique se trouve de nouveau en tranchée, facilitant les passages aux portes. Néanmoins, la configuration très routière des échangeurs (portes des Lilas, de Bagnole, de Montreuil) allonge sensiblement la séquence d'entrée entre Paris et la banlieue. L'interface entre Paris, St Mandé et le Bois de Vincennes est mieux traité dans son ensemble et les portes retrouvent une qualité urbaine et paysagère comme le montre la remarquable Porte Dorée.

Au sud, les portes sont majoritairement « en pont », à l'exception des sections que sont le franchissement de la Seine, le dédoublement de l'A6 et l'ensemble du Parc des Expositions et des terrains militaires, depuis la porte de Versailles jusqu'à la Seine. La configuration des portes est ainsi problématique dans la ZAC Paris Rive Gauche (avec la volonté de restructurer l'échangeur), entre la porte d'Italie et la porte d'Arcueil, où le passage du Périphérique est bas (porte de Gentilly), voire complexe (avenue Gabriel Péri). Ailleurs, la forte densité du bâti et les continuités urbaines en « porte-pont » facilitent les franchissements même si les nuisances sonores et atmosphériques demeurent. La situation de la porte d'Orléans est différente du fait de l'ampleur du système routier et de sa complexité.

■ 6. Une desserte en métro et RER imparfaite

Le système radioconcentrique du métro parisien fait que seules quelques portes situées sur les lignes radiales du métro et du RER sont desservies. Ainsi, moins de la moitié des portes accueillent une station de métro ou de RER dont la fréquentation est d'ailleurs très variable.

La carte qui situe les pôles de transport en commun actuels permet de rendre compte de l'importance des flux piétons générés par les stations de métro aux portes.

Trois portes présentent une fréquentation beaucoup plus élevée que les autres : la porte d'Orléans classée à la 26^e place dans le classement des stations de métro par ordre décroissant du trafic annuel, la porte de Clignancourt à la 28^e place et la porte Maillot à la 30^e place. A l'inverse, la station de la porte d'Auteuil est la moins fréquentée (290^e sur 299 stations).

Nombre d'entrants directs aux stations de métro en 2003

	Entrants directs en 2003
Porte d'Orléans	7970351
Porte Maillot	7454849
Porte de Clignancourt	7855220
Porte de Versailles	4917285
Porte de Montreuil	4428825
Porte de Saint Cloud	4162489
Porte de Bagnolet	3988340
Porte de Vincennes	3948254
Porte de Vanves	3702193
Porte de Saint Ouen	3521214
Porte de Clichy	3394359
Porte de Pantin	3314707
Porte de la Villette	3164977
Porte de Champerret	3132183
Porte de Choisy	3127503
Porte des Lilas	3062055
Porte de la Chapelle	2716811
Porte Dauphine	2654385
Porte Dorée	2329391
Porte d'Italie	2069269
Porte d'Ivry	1922935
Porte de Charenton	1061469
Porte d'Auteuil	705552

source RATP

■ 7. Quelques lignes de bus assurant la continuité

La carte des lignes de bus assurant la continuité fait apparaître les itinéraires des bus qui continuent au delà des portes de Paris. Il s'agit de bus parisiens qui desservent les communes limitrophes ou de bus de banlieue qui rentrent dans Paris au delà des boulevards des Maréchaux.

Un peu moins de la moitié des portes est traversée par une ligne de bus assurant une continuité aux portes.

La ligne 325 assure désormais la liaison Paris-Ivry sur Seine et le prolongement de la ligne 75 au delà de la porte de Pantin est à l'étude.

Le développement des lignes assurant une continuité aux portes est parfois envisagé

soit à la demande des communes limitrophes soit en lien avec le projet de tramway ou de GPRU à Paris mais lors de nos entretiens avec les agences territoriales de la RATP, nous avons noté que de nombreux projets de prolongements échouaient pour des différentes raisons.

Le prolongement de lignes parisiennes peut dans certains cas pénaliser la régularité de l'ensemble de la ligne du fait d'un allongement de parcours sur une ligne déjà longue et de pertes de temps dans les embouteillages fréquents à l'amont de Paris. Ces raisons ont, semble-t-il, été évoquées pour le projet de prolongement de la ligne 21 ou 67 à Gentilly. La réalisation de couloirs bus protégés sur la longueur du prolongement serait la solution pour ne pas perturber le fonctionnement de la ligne mais cela n'est pas toujours possible soit en raison de l'étroitesse des chaussées dans les voies radiales des communes limitrophes soit en raison de la restriction de la circulation automobile non souhaitée.

La deuxième difficulté souvent évoquée tant pour le prolongement des lignes parisiennes que pour le prolongement des lignes de banlieue est la création de terminus de bus que les communes ou riverains ne veulent pas, bien souvent par manque de place.



La gare de bus porte d'Orléans située du côté parisien

■ 8. 19 portes concernées par une ou plusieurs lignes de bus du réseau Mobilien

Le Mobilien est le « réseau principal d'autobus à Paris et dans la partie agglomérée dense, en complément du réseau ferré et navigable » prévu par le P.D.U.I.F.

Le nom Mobilien provient de l'association des mots « mobilité » et « francilien ».

A l'échelle de l'Île de France, ce réseau comptera environ 150 lignes. Paris est concernée par 34 lignes en comptant les lignes parisiennes et les lignes de banlieue arrivant aux portes de Paris. 14 des 17 lignes du réseau Mobilien Paris desservent au moins une porte.

On notera qu'aucune ligne Mobilien est une ligne assurant une continuité Paris – Banlieue puisque toutes les lignes de bus du réseau Mobilien de Paris restent des lignes intra-muros, aucune ne sort de Paris et toutes les lignes Mobilien de banlieue s'arrêtent aux portes de Paris.

Ce réseau d'autobus se caractérise par une rapidité et une fiabilité d'exploitation accrues grâce à des aménagements de voirie, des protections d'itinéraire et l'utilisation des derniers outils de régulation. De plus le service est augmenté : les lignes fonctionnent tous les jours jusqu'à 0h30 et l'intervalle maximal y est de 10 minutes en journée. Enfin la qualité de service est améliorée par la mise en place de systèmes d'information en temps réel des voyageurs et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les lignes Mobilien sont le plus souvent des lignes en site protégé qui doivent donc répondre aux critères précédents. Lorsque la géométrie de la voie le permet, le site propre est élargi pour permettre une cohabitation des vélos (largeur souhaitée : 4.70 mètres pour un couloir latéral).

Ce réseau sera progressivement mis en place grâce à un échelonnement des réalisations.

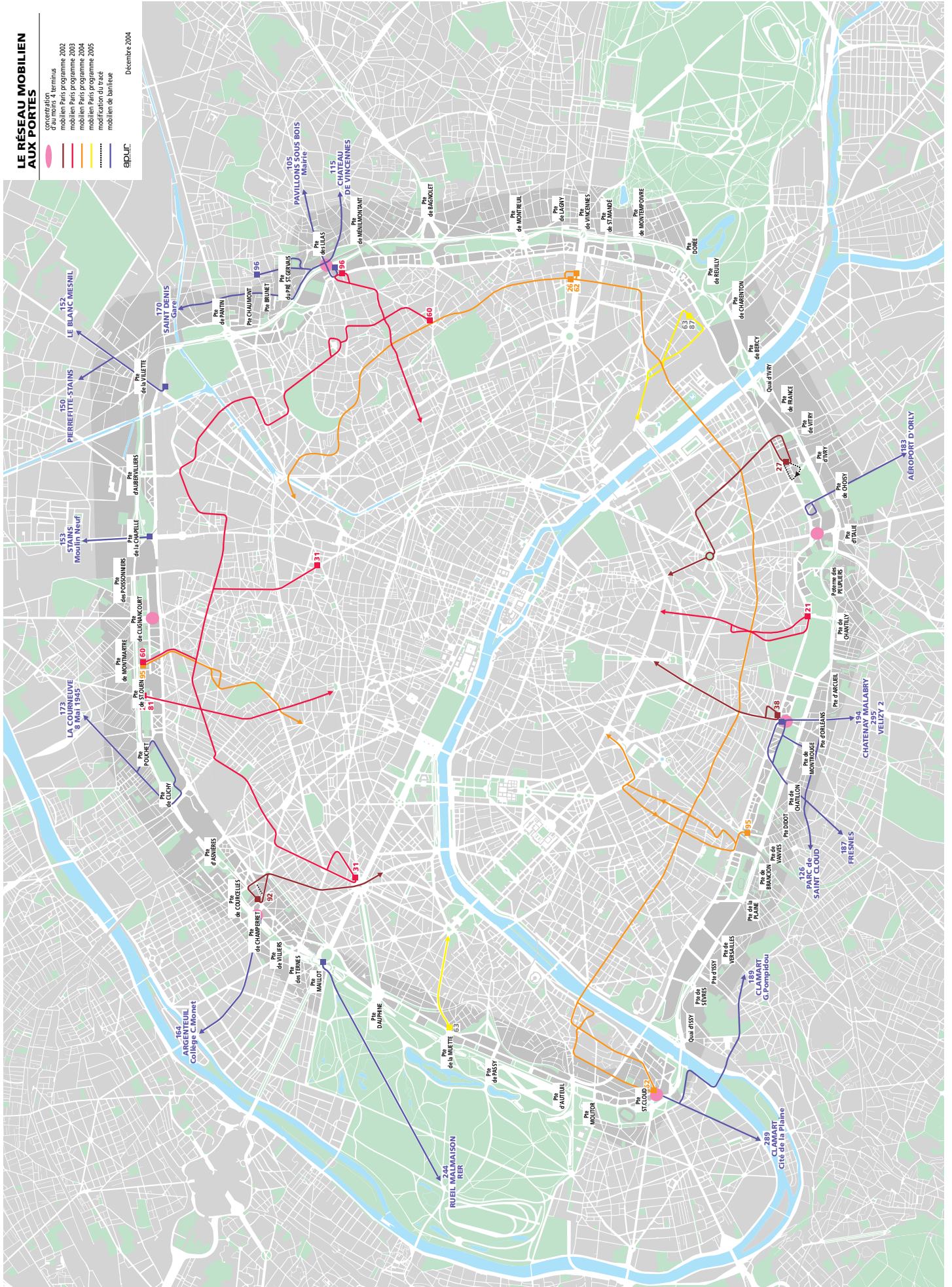
<i>Nombre d'entrants directs aux stations de métro en 2003</i>		
	Mobilien Paris	Mobilien « Banlieue »
Quai d'Ivry		325
Porte de Vitry	27 (passage au Conseil de Paris fait)	
Porte de Choisy		183
Porte de Gentilly	21 (passage au Conseil de Paris probable en 2005)	
Porte d'Orléans	38 (passage au Conseil de Paris fait)	126 (contrat d'axe signé), 187 (contrat d'axe en 2005), 194, 295
Porte de Vanves	95	
Porte de Versailles	80	
Porte de Saint Cloud	62	189, 289 (contrats d'axes signés)
Porte de la Muette	63	
Porte Maillot		244 (contrat d'axe probable en 2005)
Porte de Champerret	92 (passage au Conseil de Paris probable en 2005)	164 (contrat d'axe probable en 2005)
Porte de Clichy		173 (contrat d'axe probable fin 2004)
Porte de Saint Ouen	81 (fusion 21 à l'étude)	
Porte de Montmartre	60 (passage au Conseil de Paris probable en 2005), 95	
Porte de la Chapelle		153 (contrat d'axe probable en 2005)
Porte de la Villette		150 (contrat d'axe probable fin 2004), 152 (contrat d'axe probable fin 2004),
Porte des Lilas	96 (passage au Conseil de Paris probable en 2005)	105 115 (contrat d'axe probable fin 2004), 170 (contrat d'axe signé)
Porte de Vincennes	26, 62	
Porte de Charenton	A terme 63	
	PC1, PC2, PC3	

LE RÉSEAU MOBILIEN AUX PORTES

- concentration d'au moins 4 terminus
- mobilien train, programme 2002
- mobilien train, programme 2003
- mobilien train, programme 2005
- modification du tracé
- mobilien de banlieue

Décembre 2004

epur.



■ 9. Quelques points noirs RATP aux portes de Paris

L'agence parisienne de la RATP nous a transmis dans le cadre de cette étude la liste des 214 points noirs pour le fonctionnement des bus à Paris que nous avons cartographiée.

La liste a été établie à partir d'entretiens avec les responsables de l'exploitation de chacune des lignes. La perception des points noirs peut varier d'un chef de ligne à l'autre ce qui peut expliquer parfois certains « oublis » comme le stationnement récurrent dans le couloir de bus à la porte d'Italie à proximité d'un équipement scolaire. Mais, globalement cette liste très intéressante montre clairement les difficultés de circuler sur certains axes.

On notera que les portes ne ressortent pas de manière évidente par rapport au reste de Paris ce qui peut s'expliquer par les réalisations importantes ces dernières années de couloirs de bus protégés aux portes et sur les boulevards des Maréchaux.

Par contre, si ce travail n'a pas encore été mené par les agences RATP de banlieue, celles-ci ont souvent souligné la difficulté de circuler pour les autobus à l'amont de Paris avant les échanges avec le boulevard périphérique.

■ 10. Des aménagements réalisés pour les bus aux portes de Paris assez nombreux côté Paris

La carte présente les aménagements réalisés pour les bus aux portes de Paris.

Elle permet de visualiser les travaux ponctuels déjà réalisés pour faciliter le passage des bus aux portes. Elle pointe également les « points noirs » RATP, et met ainsi en évidence, les discontinuités responsables de difficultés de circulation et les emplacements prioritaires des nouveaux aménagements.

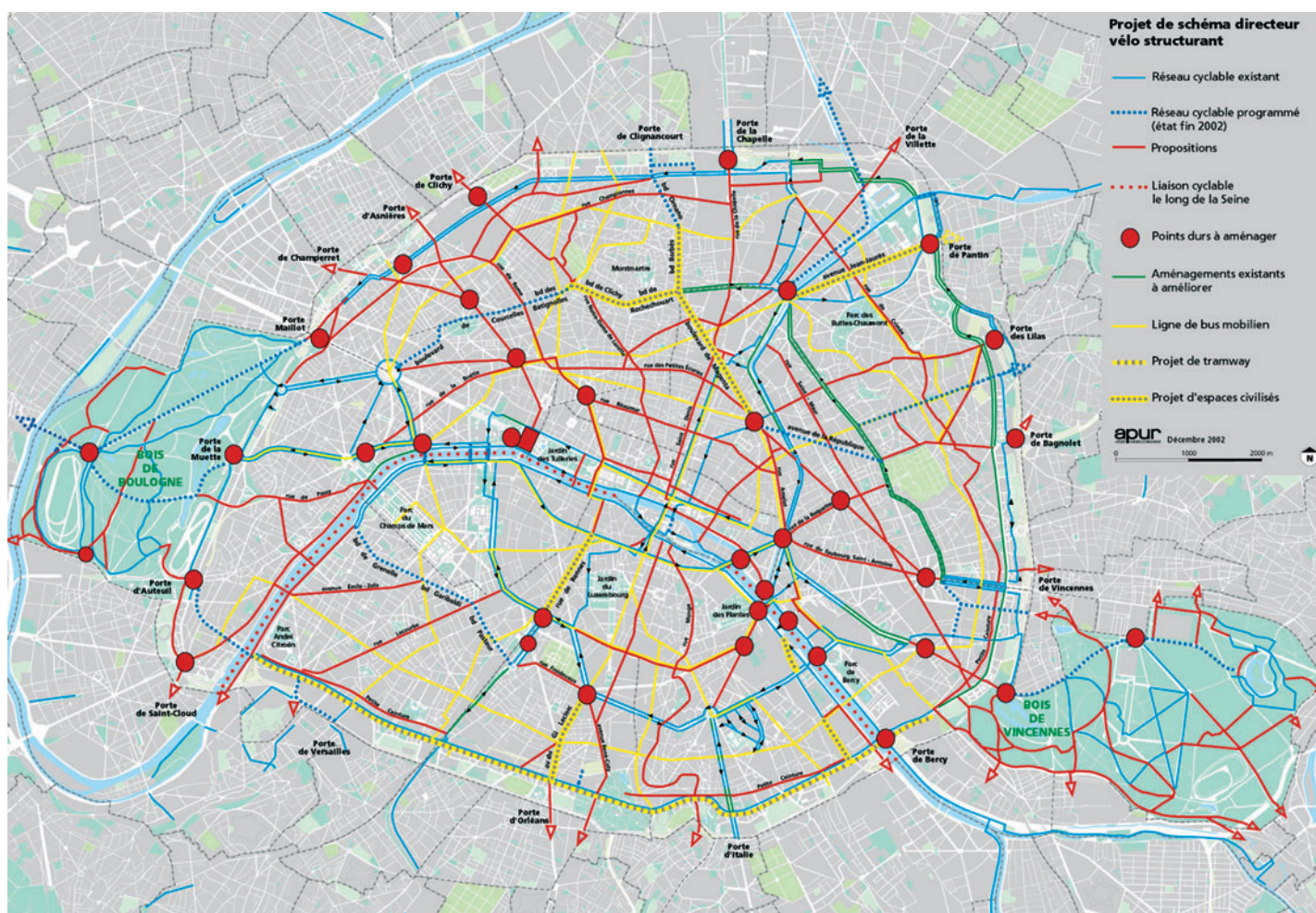
Par exemple, porte de Vincennes, le cours de Vincennes équipé de couloirs de bus est fluide, alors que l'avenue de la porte de Vincennes, dépourvue de tout aménagement est un point noir RATP : les encombrements perturbent le fonctionnement des bus. Le réaménagement de l'avenue de la porte de Vincennes est à l'étude dans le cadre du marché de définition.

■ 11. Des aménagements cyclables encore peu répandus

La carte montre les aménagements cyclables existants et ceux prévus par les différents schémas directeurs.

Le schéma directeur du réseau cyclable parisien 2002/2010

Ce document a été réalisé par l'APUR à la demande de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris. Il présente l'état actuel du réseau cyclable parisien et établit un programme d'aménagement et de création d'itinéraires cyclables sécurisés en continuité avec le réseau existant, évitant ainsi la création de pistes au coup par coup. Se basant sur la constatation que la longueur moyenne d'un déplacement en voiture interne à Paris est de 3.1 km, ce qui représente un temps de trajet de 10 à 15 minutes, ce document propose une alternative au réseau routier automobile. Il constitue le support de réflexion pour la programmation annuelle des aménagements de voirie et en assure la cohérence.



Les Schémas Départementaux des Itinéraires Cyclables (SDIC)

Les Conseils Généraux de Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et des Hauts de Seine ont élaboré des Schémas Départementaux des Itinéraires Cyclables (SDIC). Ces itinéraires départementaux sont parfois complétés par des études d'aménagements intercommunaux et locaux.

Pour la Seine-Saint-Denis, l'objectif est de réaliser dans les 15 années à venir, 600 km d'aménagements cyclables. Le schéma a été approuvé en assemblée générale du Conseil Général en octobre 2002.

A terme, les aménagements cyclables prévus par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis offriront de nouvelles liaisons radiales avec Paris aux portes suivantes : porte de Clignancourt, porte de la Chapelle, le long du canal Saint-Denis, porte de la Villette, porte de Pantin, porte des Lilas et la porte de Montreuil. Tous les aménagements radiaux prévus dans le SDIC 93 se poursuivent dans Paris par un itinéraire radial à l'exception de la porte de Montreuil où seul un aménagement en rocade existe à Paris. A l'inverse, un aménagement cyclable radial est prévu jusqu'à la porte de Bagnolet sans continuité avec un aménagement à Bagnolet.

Le Conseil Général des Hauts de Seine a établi un Plan de Développement des circulations douces en juin 2000. A terme, des aménagements cyclables pourraient desservir la porte d'Arcueil (acqueduc de la Vanne), la porte d'Orléans, la porte de Montrouge, la porte Didot, la porte de Plaisance, la porte de Versailles, la porte de Sèvres, la porte d'« Issy », la porte « du Point du Jour », la porte de Saint Cloud, la porte Molitor, la porte Maillot, la porte de Champerret, la porte d'Asnières, la porte de Clichy et la porte Pouchet. A ces aménagements, s'ajoutent des itinéraires vers le bois de Boulogne près des Serres d'Auteuil, porte de Boulogne, porte de l'hippodrome, passerelle de l'Avre-boulevard Anatole France, pont de Suresnes, pont de Puteaux et porte des Sablons.

Ces aménagements s'inscrivent en continuité avec les aménagements radiaux prévus à Paris à l'exception des portes Didot, Plaisance et Maillot où un itinéraire en rocade est proposé.



La piste cyclable porte de la Chapelle, interrompue plus haut sur l'avenue Prés.Wilson

Pour le Val de Marne, l'objectif est de réaliser 390 km d'aménagements cyclables. A terme, le Conseil Général du Val-de-Marne prévoit de nouvelles liaisons radiales vers Paris : porte de Vincennes, porte de Saint Mandé, porte Dorée, porte d'Ivry, porte de Choisy, porte d'Italie, le long de l'arrivée de l'A6b, le long du tracé de la Bièvre à la Poterne des Peupliers et enfin le long de l'Aqueduc de la Vanne à la porte d'Arcueil. Enfin, d'autres aménagements sont prévus en rabattement vers le bois de Vincennes.

■ 12. Un territoire au cœur des grands projets de la Couronne intercommunale de Paris

La carte reprend l'ensemble des grands projets d'aménagement menés sur la Couronne et les communes riveraines, ainsi que les projets de transport ou de requalification d'espace public d'envergure.

Si la **politique des quartiers verts** tend à protéger les quartiers résidentiels des nuisances du trafic de transit aux portes de Paris, les **grands projets GPRU** viennent au contraire englober le Périphérique dans une volonté de gérer la question de la mobilité et des nuisances de l'autoroute, avec celle des grands programmes à venir. Les projets de couverture et les programmes d'équipements associés (porte de Lilas, porte de Vanves), ou la « forêt linéaire » le long du Périphérique dans Paris Nord-Est sont autant de réflexions sur une valorisation de l'identité de l'infrastructure, sur son intégration à la ville tout en recherchant de nouvelles continuités. La requalification de l'espace public, et en particulier celle des portes, reste une autre priorité affichée des différents GPRU.

Mais ces grands projets que sont Batignolles, Paris Nord-Est, comme ceux des couvertures, indiquent aussi que les futurs programmes prévus viendront renforcer l'attractivité et les polarités autour des portes concernées : portes Chapelle - Aubervilliers - Villette, portes Clichy - Asnières, porte des Lilas, porte de Vanves...

L'objectif global de ces opérations est de contribuer à faire du centre de l'agglomération dense un espace d'échange tel qu'une réelle multcentralité partagée s'installe réellement à cette échelle globale.

Pour l'aspect déplacement, le **projet du tramway en rocade** ou les **comités d'axe** travaillent dans un sens de renforcement du maillage des espaces publics et des continuités en transport public, entre Paris et la banlieue, par de-là le boulevard périphérique.

12.1 Le Contrat de Ville

L'Etat, la Région Ile de France et la Ville de Paris, ont signé en décembre 2000 le Contrat de ville 2000/2006, adopté par délibération du conseil de Paris du 26 septembre 2000.

C'est dans ce contexte qu'a été proposé l'engagement du renouvellement urbain des territoires les plus déqualifiés de la couronne parisienne. Cette intervention réparatrice a pour objectif de recomposer à l'échelle intercommunale des quartiers et de définir un schéma social, économique, culturel et écologique d'ensemble.

12.2 Le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne

Le GPRU se base sur une douzaine d'axes de réflexion visant à améliorer la qualité de vie et de l'espace public de ces quartiers.

Ces axes d'étude sont :

- la mise en valeur et la préservation du patrimoine historique et singulier le long des boulevards des Maréchaux ;
- le développement de la perméabilité des grandes emprises qui jalonnent les boulevards des Maréchaux ;
- la valorisation des grands équipements sportifs et de loisirs ;
- le renforcement de la ceinture verte ;
- l'aménagement de l'ancienne ligne ferroviaire de la Petite Ceinture en promenade ;
- la limitation des nuisances liées à la proximité du boulevard périphérique ;
- la participation à la dynamique commerciale et économique ;
- le renforcement des liens entre Paris et les communes riveraines ;
- le renouvellement urbain des grands ensembles de logements sociaux – l'insertion sociale et économique de leurs habitants ;
- le développement d'une gestion urbaine de proximité ;
- le réaménagement des emprises évolutives.

Sur la base de ces axes de réflexion, onze sites prioritaires de la couronne ont été désignés, sur lesquels des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU) sont menées.



Le territoire des GPRU porte de Montreuil et porte de Vincennes : retisser des liens, un tissu entre Paris et la banlieue

12.3 Les projets de prolongement de lignes de métro

Plusieurs lignes de métro s'arrêtant actuellement aux portes de Paris vont être prolongées ce qui va grandement faciliter la mobilité entre Paris et les communes limitrophes.

La ligne 4

Dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, la ligne 4 sera prolongée au delà de la porte d'Orléans jusqu'à la mairie de Montrouge d'ici 2009 et à Bagneux sans doute après 2012. Par ailleurs, la ville de Saint Ouen souhaite que le prolongement de la ligne 4 soit étudié au nord.

La ligne 12

Dans le cadre du contrat de plan, la ligne de métro 12 sera également prolongée au delà de la porte de la Chapelle vers le centre d'Aubervilliers. Ce prolongement, initialement prévu jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers pour 2012, a été différé dans le temps pour des questions budgétaires. La station Proudhon-Gradinoux ouvrira en 2008 au cœur d'un nouveau quartier de la Plaine StDenis, tandis que les dates d'ouverture des stations Pont de Stains (desservant la future ZAC d'Aubervilliers) et Mairie d'Aubervilliers sont à ce jour inconnues.

La ligne 11

Le prolongement de la ligne 11 au delà de la station « Mairie des lilas » est vivement défendu par la Ville des Lilas. Ce projet qui n'est pas inscrit au contrat de plan permettrait de mieux desservir la commune ainsi que la base de loisirs de Romainville avec une nouvelle station « Les Lilas Liberté » et « Romainville Carnot ».

La ligne 14 (ou ligne 15)

Les communes de Paris, Saint-Ouen et de Saint-Denis souhaitent que la qualité du service de la ligne 13 soit améliorée (ligne saturée, mauvais fonctionnement en grande partie lié à la fourche). Le problème de saturation pourrait être résolu grâce au dédoublement de la ligne, soit avec le raccordement pressenti de la ligne 14 à la branche Asnières Gennevilliers ou à la branche Saint Denis, soit par la création d'une nouvelle ligne indépendante (ligne 15) qui reprendrait une des deux branches de la ligne 13 actuelle. Les réflexions sont en cours à la RATP et au STIF ; ce projet pourrait être discuté dans le prochain contrat de plan 2006-2012.

12.4 Les projets de tramway

Le tramway des boulevards des Maréchaux Sud (TMS) à l'horizon 2006

Le secteur sud autour des boulevards des Maréchaux va être profondément requalifié avec l'arrivée du tramway prévue à l'automne 2006.

Ce projet a été mené à l'initiative de l'Etat, de la Région, du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), de la Ville de Paris et de la RATP, dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région 2000/2006. Il s'intègre à la démarche engagée par la capitale pour améliorer l'environnement urbain. La place accordée aux voitures est diminuée et de nouveaux espaces sont créés pour les piétons et les cyclistes, conformément au P.D.U.I.F.

Le tramway circulera sur les boulevards des Maréchaux entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry. Il traversera sur 7,9 km les 13e, 14e et 15e arrondissements. Il permettra de répondre au besoin croissant de transport de surface en rocade.

Les lignes de bus PC sont en effet saturées malgré l'amélioration de service réalisée ces dernières années. L'unique ligne PC a été subdivisée en trois en 1999, pour assurer une meilleure régularité des bus. Des couloirs bus protégés ont été réalisés sur presque la totalité du parcours depuis 1998.

Le Tramway des Maréchaux Sud (TMS) permettra également de conforter le maillage entre les différents modes de transports existants sur le secteur (RER, Métro, Bus, Tramway T2) et d'améliorer la desserte locale dans le secteur sud de Paris.

De plus, le TMS renforcera les liaisons avec les communes limitrophes, venant créer une ligne de transport lourd en rocade en limite de Paris. Enfin il sera le support d'une requalification urbaine et paysagère des boulevards des Maréchaux.

Le prolongement du tramway sur les boulevards des Maréchaux Est (TME)

Le prolongement du tramway à l'est est actuellement à l'étude par la Ville de Paris et la RATP. La RATP souhaiterait dans un premier temps, que la connexion avec la porte de Charenton se fasse le plus rapidement possible pour permettre un rabattement sur TMS de la rive droite.

A terme, le prolongement du Tramway des Maréchaux Est (TME) est prévu jusqu'au moins la porte des Lilas.

Le dossier de candidature de Paris 2012 prévoit également le prolongement du Tramway des Maréchaux Est (TME) jusqu'à la porte de la Chapelle, pour relier notamment le Superdôme et le noyau nord à l'est francilien.

Le tramway des boulevards des Maréchaux Ouest pour Paris 2012

Si la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012 est retenue, le tramway dit TMO pourrait être implanté à l'ouest jusqu'à la porte d'Auteuil, en prolongement de TMS, pour permettre un accès facile aux sites sportifs du noyau ouest.



*TMS, porte de Versailles,
Mairie de Paris, Gautrams*



*TMS, porte de Choisy,
Mairie de Paris, Gautrams*

Le prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles

Le prolongement du tramway T2 d'Issy-Val-de-Seine à la porte de Versailles est inscrit au Contrat de Plan 2000-2006. Les travaux devraient commencer début 2005 pour une mise en service à la fin 2007. Ce projet dont le coût s'élève à 72,5 m€, est financé à environ 38% par la Région, 23% Etat, 15% la RATP, 21% le Conseil Général des Hauts de Seine et 3 % Villes de Paris et Issy-les-Moulineaux.

Le prolongement du tramway Tramway St Denis / Epinay / Villetaneuse (SDEV) à la porte d'Aubervilliers

Ce tramway doit répondre aux fortes demandes de déplacement de banlieue à banlieue. Il desservira l'université, la porte de Paris et la gare RER B Grand Stade. Dans le cadre du dossier de candidature de Paris aux JO 2012, le prolongement du SDEV de la Porte de Paris au RER B Grand Stade de France est prévu pour 2012. A terme, ce tramway empruntera la rue des Fillettes pour rejoindre le pôle intermodal de la nouvelle gare RER Eole Evangile à la porte d'Aubervilliers ; il permettra ainsi de renforcer les liaisons radiales entre Paris et St Denis, mais surtout de venir en appui du renouvellement urbain difficile du cœur de la plaine industrielle. La rue des Fillettes, interrompue entre Paris et la Plaine St Denis par l'édification des fortifications, deviendrait ainsi un important axe nord-sud de circulations douces dans la Plaine. Sur son territoire, Plaine Commune assure la maîtrise d'ouvrage des espaces publics et la réalisation des travaux. Les études et les marchés étant lancés, le financement des travaux sur la première section est dans l'attente de la décision budgétaire de l'Etat.

Le prolongement jusqu'à la gare Eole Evangile, qui formerait avec TME et d'éventuelles lignes de bus, un véritable pôle multimodal, n'est pas arrêté et n'interviendrait pas avant 2012 (après les jeux).

12.5 Les comités d'axe et les comités de pôle

Ce sont des groupes de travail mis en place pour répondre aux objectifs fixés par le PDUIF. Ces structures de projet et de concertation, à la fois transversales et intercommunales, ont pour mission de réaménager l'espace public en améliorant le partage de la voirie en faveur des transports collectifs, des vélos et des piétons, ainsi que la qualité de service des bus (fréquence, amplitude, ...).

La direction de projet s'effectue par le biais d'un comité technique chargé des études et d'un comité de pilotage, pour les prises de décision. La présidence du comité et son secrétariat sont assurés par le maître d'ouvrage principal de la voirie, le pilotage de l'ensemble étant assuré par le STIF.

12.6 Les espaces civilisés

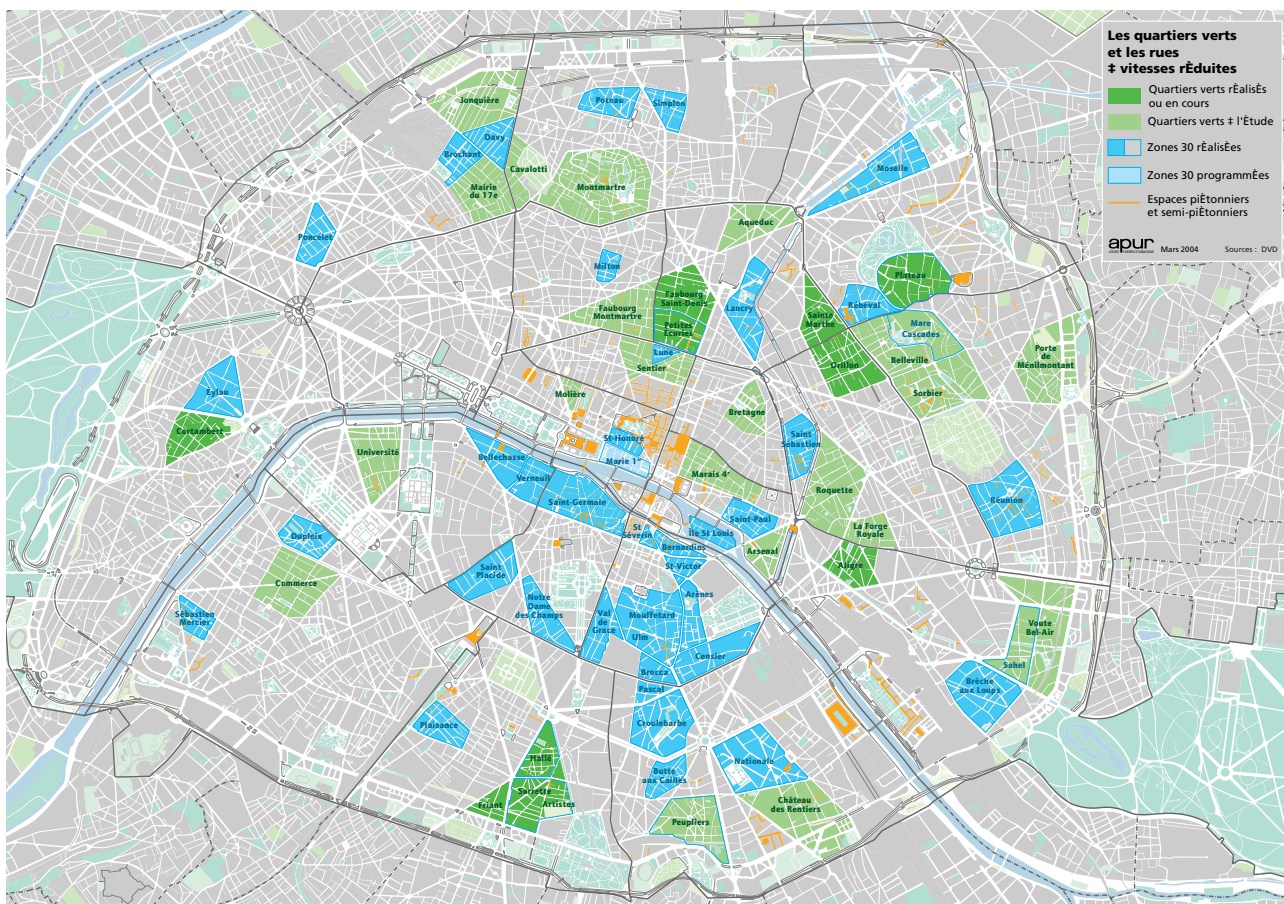
Le concept d'espaces civilisés a été élaboré par la Ville de Paris en 2001. Il concerne l'aménagement des grands axes structurants et vient en complément de l'instauration de quartiers verts.

Un espace civilisé est une voie ou une place publique, où le partage de l'espace public est mieux équilibré, plus favorable aux circulations douces et aux transports en commun. La place actuellement dévouée à la circulation automobile est réduite et distribuée aux autres usagers : les piétons (élargissement des trottoirs, végétalisation, amélioration du confort et de la sécurité), les vélos (mise en place d'itinéraires sécurisés) et les transports en commun (mise en place de couloirs bus...). Ces aménagements permettent de redonner un dynamisme à la vie locale de ces quartiers, de préserver et mettre en valeur la qualité du paysage et du patrimoine architectural et urbain et d'améliorer la qualité de vie des riverains en diminuant les pollutions de l'air ainsi que les pollutions sonores et visuelles. L'« espace civilisé » est ainsi à l'opposé de l'« axe rouge¹» ou des artères routières.

Sept sites prioritaires ont été retenus comme espaces « à civiliser ». Dans un premier temps se seront les axes rouges : avenue Jean Jaurès et boulevard Magenta qui seront transformés, les boulevards de Clichy et Rochechouart (travaux en cours), la rue de Rennes qui accueille de nombreuses lignes Mobilien, l'avenue de France dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche et l'avenue du Général Leclerc.

12.7 Les quartiers verts

Le concept de quartier vert s'inscrit dans la démarche du Plan des Déplacements Urbains qui précise la mise en place de zones 30. L'objectif est de mieux répartir l'espace public au profit des modes doux (marche à pied, bus et vélos) afin d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Dans la pratique, il s'agit de dissuader les circulations de transit, sécuriser les déplacements à pied et à vélo et notamment sur le trajet des écoles, élargir certains trottoirs, mettre en place des contre sens cyclables, améliorer les traversées piétonnes, densifier les plantations.... Il s'agit de redonner de la convivialité pour permettre une reconquête de la vie locale. Chaque projet suscite une grande implication des associations et des conseils de quartier.



1. Un axe rouge est une avenue ou un boulevard où il est interdit de stationner pour améliorer la fluidité et la vitesse de circulation automobile.

Le premier quartier vert réalisé à Paris est le quartier Tombe Issoire - Sarrette situé près de la porte d'Orléans.

■ 13. Une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre complexes à coordonner

13.1 La mise en œuvre des aménagements aux portes

L'exemple de la porte d'Orléans montre que la coordination des projets de la Ville de Paris et des communes limitrophes n'est pas toujours évidente lorsqu'une maîtrise d'ouvrage souhaite réaliser des travaux rapidement. Le Comité d'axe de la RN 20 semble aujourd'hui s'être accordé sur un projet permettant la jonction des couloirs bus bilatéraux existants porte d'Orléans, au projet de couloir axial propre à la RN 20.

Aujourd'hui, les comités d'axe et les projets de la couverture de la porte des Lilas, d'aménagement de la porte d'Aubervilliers, de la porte de la Villette ou de la porte Pouchet, font état d'une autre tendance, où maîtrises d'ouvrage et comités d'axe s'associent mutuellement plus en amont dans l'élaboration des projets.

La mise en œuvre progressive des aménagements de part et d'autre des limites administratives explique aussi des ruptures de continuité pour les bus ou les vélos. Aujourd'hui, de nombreux couloirs de bus débutés dans Paris ne se poursuivent pas en banlieue et il en va de même pour les itinéraires cyclables. Le cas de la porte de Vincennes reste symptomatique d'un aménagement bus-vélo s'arrêtant brutalement au passage de la porte le plus problématique. Néanmoins, le travail important des comités d'axe et des projets GPRU sur la couronne permet d'espérer un meilleur raccord entre les différents aménagements réalisés.

La multiplicité des intervenants pour le réaménagement de certaines grandes voies radiales vers Paris (Conseil Général, DDE, DRE, Préfecture, Villes, STIF, RATP, ...) rend également le pilotage de certains projets complexe ce qui ralentit l'avancement des projets. L'exemple du pilotage du projet de la RN305 en est une illustration.

Enfin, l'une des difficultés récurrentes et majeures à laquelle est confrontée les communes riveraines est celle de la mise en œuvre de couloirs bus ou vélo, inscrits au Schéma Directeur ou au Comité d'axe, alors que les faibles gabarits d'espace public ne le permettent pas. On pense aux rues d'anciens faubourgs mais aussi à des projets de requalification d'envergure, comme la couverture de l'autoroute A1, où les choix d'aménagement et l'alignement bâti ne permettent physiquement pas de faire cohabiter piétons, vélos, bus, stationnement et voitures dans la mixité d'usage souhaitée par le PDUIF.

Cette situation explique aussi que la Ville de Paris, seule maître d'ouvrage chez elle, engage plus rapidement des projets de requalification d'espace public, sur des emprises souvent plus larges qui facilitent la mixité d'usage.

13.2 Des projets coordonnés entre Paris et la Couronne

Les communes coopèrent aujourd'hui activement aux grands projets de renouvellement de la couronne.

Le GPRU Paris Nord-est, celui de la porte Pouchet, ou la couverture de la porte des Lilas, sont de fait élaborés en étroite concertation avec les communes riveraines. L'entrée de ville des Lilas a d'ailleurs été repensée en même temps que l'aménagement de la couverture du périphérique, pour une meilleure cohérence du projet Paris – banlieue. Le réaménagement en 2001 du carrefour Mazagran à la porte de Gentilly selon une collaboration étroite entre la Ville de Paris et la Ville de Gentilly en est une autre illustration. Ces coopérations fructueuses semblent là encore indiquer la mise en place de projets communs, même mineurs, sur les portes.

Il reste que des choix propres à chaque ville, et pourtant décisifs, sont encore imposés aux autres communes : on pense notamment à la politique en matière de circulation de la Ville de Paris. A la Poterne des Peupliers ou à la porte de Vincennes, la réduction du nombre de voies entrantes dans Paris n'a pas toujours été vécue de manière très favorable de l'autre côté du Périphérique.

Par ricochet ou voie de conséquence obligée, cette politique de réduction du trafic entrant et de report du transit sur les grands axes de l'agglomération, semble de plus en plus appliquée, ou en tout cas demandée, par les communes de première couronne de l'est francilien.

II. Vers une typologie des portes parisiennes

La proposition de typologie des portes constitue une forme d'actualisation et de synthèse des différentes réflexions et travaux menés par l'Apur et la Ville de Paris sur les portes.

Pour chaque porte, l'analyse de la situation existante mais aussi de son évolution prévisible a permis de la situer dans l'une des quatre catégories, selon une classification permettant de distinguer les enjeux des projets d'aménagement.

Une porte regroupant peu de centralité, mais située sur un lieu d'échange privilégié ou à l'arrivée d'un axe majeur routier, sera qualifiée de **porte métropolitaine** de par l'importance des échanges à l'échelle de l'agglomération.

Une porte située sur un grand axe structurant de la région parisienne ou riche en polarités, est retenue comme **porte majeure** de par son importance et sa centralité.

La porte qui assure des relations limitées entre communes, essentiellement tournée sur la vie locale, est quant à elle désignée comme **porte locale**.

Enfin, la **porte paysagère** est significative d'un enjeu paysager remarquable ou régional. Cette dernière catégorie reprend en premier lieu les portes amenant aux deux bois, celles situées sur la trame verte de l'agglomération, mais également les portes où la ceinture verte est particulièrement remarquable et à valoriser. Elle peut donc concerner aussi les premiers types.

■ 1. Les portes métropolitaines

On distingue ainsi les portes métropolitaines en raison des grands axes de communication et de l'intensité des flux qui y passent, des portes majeures qui sont plus une destination et moins un lieu de passage, parce qu'elles concentrent ou concentreront de fortes polarités. Les portes locales sont plus « banales » mais les enjeux de qualité du cadre de vie y sont importants, tandis que les portes paysagères sous-tendent davantage des enjeux en termes de paysage et de promenades régionales.

Les portes métropolitaines : des portes dominées par les échanges.

On retrouve ici les échangeurs autoroutiers et les portes permettant les entrées cardinales ; ce sont les **portes de Bagnole, de la Chapelle, Maillot, d'Orléans, de Vincennes et de Bercy**.

L'environnement est d'échelle métropolitaine, souvent conflictuel avec une dimension plus locale du cadre urbain. Le trafic routier y est élevé, tandis que le confort ou la qualité des déplacements en modes doux est quasi-inexistante.

Le réaménagement de ces espaces est complexe, du fait de la superposition et de l'accumulation des réseaux et des fonctions, mais l'enjeu est d'autant plus fondamental qu'il s'agit de traiter 8 entrées de ville majeures à l'échelle de l'agglomération.

■ 2. Les portes majeures : des portes manifestes de leur centralité

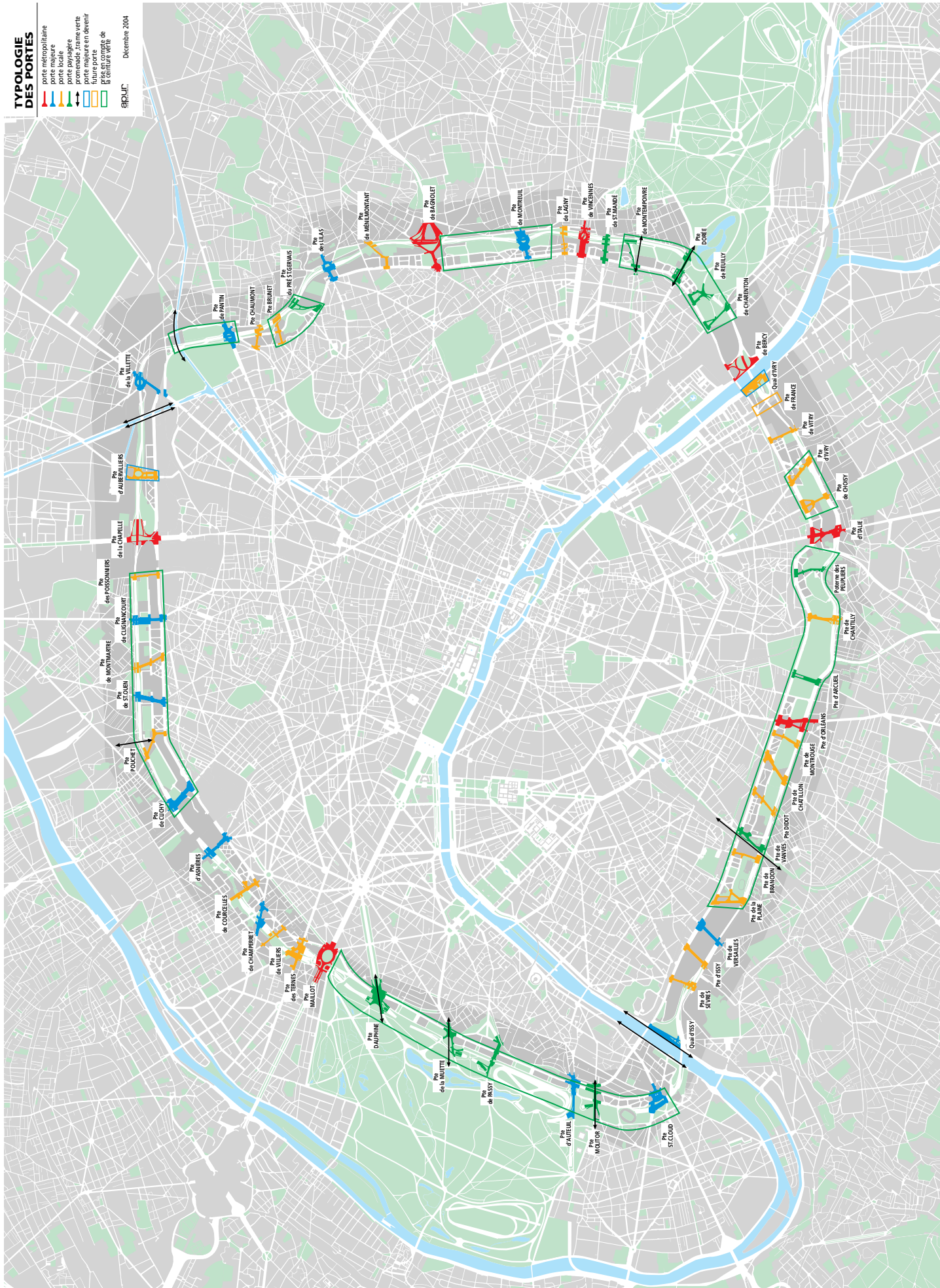
Cette catégorie reprend les portes de fortes centralités à l'échelle de l'agglomération, telles que : la **porte de Versailles** (Parc des Expositions), la **porte de Saint Cloud** (pôle de bureaux, pôle multimodal et équipements sportifs), la **porte d'Auteuil** (hippodrome et équipement commercial), la **porte de Champerret** (pôle multimodal et espace Champerret), la **porte d'Asnières** (ZAC réalisée), la **porte de Saint Ouen** (pôle de bureaux en construction), la **porte de Clignancourt** (marché aux Puces et pôle multimodal), la **porte d'Aubervilliers** en devenir (pôle de bureaux et centre commercial en construction), les **portes de la Villette et de Pantin** (Cité des Sciences, parc de la Villette), la **porte des Lilas** (pôle multimodal), la **porte de Montreuil** (Marché aux Puces, centre commercial), les **portes Saint Cloud, de Clichy et d'Italie** (continuité commerciale de part et d'autre du Périphérique), enfin, les **quais d'Issy et d'Ivry** (équipements commerciaux, pôle de bureaux et futur pôle universitaire pour le dernier).

Du fait des nombreux visiteurs arrivant sur ces portes, les circulations douces et les espaces publics doivent être particulièrement soignés. Un aménagement coordonné entre Paris et les communes limitrophes est également essentiel pour assurer une réelle continuité de part et d'autre du boulevard périphérique.

**TYPOLOGIE
DES PORTES**

- ▶ porte métropolitaine
- ▶ porte majeure
- ▶ porte paysagère
- ▶ promenade à travers verte
- ▶ porte majeure en devenir
- ▶ axe principal de la ceinture verte

ÉPLUJ, Décembre 2004



■ 3. Les portes locales

Paris possède de nombreuses portes locales souvent déconnectées du périphérique qui ont un rôle de continuité urbaine entre les communes limitrophes et Paris très local. Ces portes ne possèdent que peu, voire pas du tout, d'équipements ou de pôle d'activité important, et aucun axe majeur n'y arrive.

Elles sont généralement accolées à une porte majeure et permettent de les soulager d'une partie de leur trafic ou d'assurer la fluidité des lignes de bus. Certaines permettent ainsi de décharger les avenues des portes principales, en accueillant des lignes en terminaison sur la porte principale (porte Montrouge et Châtillon pour la porte d'Orléans).

Les enjeux de réaménagement en faveur de circulations douces y sont néanmoins importants puisque ces portes mineures assurent les échanges entre les centres villes des communes limitrophes et Paris, et que les quartiers riverains y sont plus résidentiels. Pourtant, la circulation automobile y est parfois importante, comme sur les portes Pouchet, Vanves ou Dorée avec plus de 30.000 véh/jour.

La distinction entre la porte locale et la porte majeure est essentielle. Elle signifie le maintien d'une circulation de transit, certes maîtrisée et partagée avec la vie locale et les circulations douces, sur les portes majeures considérées comme les portes de la capitale active, pour favoriser au contraire la qualité du cadre de vie sur les portes locales, considérées comme plus résidentielles.

■ 4. Les portes paysagères

Outre les accès aux bois de Boulogne et de Vincennes, la catégorie des portes paysagères reprend à la fois des enjeux de promenade régionale et des enjeux de mise en valeur du paysage parisien. Aux passages aux portes, les circulations douces doivent être favorisées en priorité afin de mettre en place les promenades d'échelle régionale. Mais c'est bien entendu un projet paysager en tant que tel qui doit être étudié, renforçant la présence du végétal en relation avec le contexte des ensembles paysagers proches.

Pour le bois de Vincennes, les **portes Dorée, de Reuilly, de Montempoivre et de Saint Mandé** forment les véritables points d'entrée des promeneurs. Au bois de Boulogne, bien que la circulation automobile y soit parfois importante, les **porte Molitor, de Passy, de la Muette et Dauphine** assurent ce rôle. Pour la plupart, ces portes manifestent par ailleurs d'ores et déjà des qualités paysagères remarquables.

Pour les grandes promenades régionales, la **poterne des Peupliers**, la **porte d'Arcueil**, la **porte de Vanves** ou la **porte Pouchet** font partie des grands enjeux d'aménagement que sont la remise à jour de la Bièvre, l'Aqueduc de la Vanne, le BUC, le TGV atlantique, la promenade verte...

La **porte du Pré St Gervais** a été reprise comme paysagère, moins pour des questions d'enjeux régionaux que dans un objectif de renforcement et de mise en valeur de la ceinture verte et de la trame verte.

Les portes de la « Couronne verte » parisienne devraient être aménagées selon un projet global intégrant les essences, les caractéristiques et le paysage des ensembles remarquables de la ceinture verte. A ce titre, la poterne des Peupliers avec la vallée de la Bièvre et la porte d'Arcueil avec la Cité Universitaire peuvent être doublement citées : situées sur des itinéraires de la trame verte régionale, elles font aussi partie des quelques beaux éléments verts de la Couronne, comme les portes d'accès aux deux bois.

<i>Proposition de typologie des portes parisiennes</i>			
Portes métropolitaines	Portes majeures	Portes paysagères	Portes locales
Porte de Bercy Porte d'Orléans Porte Maillot Porte de la Chapelle Porte de Bagnole Porte de Vincennes	Porte d'Italie Porte de Versailles Quai d'Issy* Porte de Saint Cloud Porte d'Auteuil Porte de Champerret Porte d'Asnières Porte de Clichy Porte de Saint Ouen Porte de Clignancourt Porte d'Aubervilliers* Porte de la Villette Porte de Pantin Porte des Lilas Porte de Montmartre Quai d'Ivry*	Les Promenades régionales Poterne des Peupliers (Bièvre) Porte d'Arcueil (Vanne) Porte de Montempoivre (promenade plantée) Porte Pouchet (BUC) Porte de Vanves (TGV) Pour mémoire : Berges Canal StDenis Berges Canal de l'Ourcq La Couronne verte Porte de Saint Mandé Porte Dorée Porte de Reuilly Porte de Charenton Porte Molitor Porte de Passy Porte de la Muette Porte Dauphine Porte du Pré StGervais	Porte de France* Porte de Vitry Porte d'Ivry Porte de Choisy Porte de Gentilly Porte de Montrouge Porte de Chatillon Porte Didot Porte Brancion Porte de la Plaine Porte d'Issy Porte de Sèvres Porte des ternes Porte de Villiers Porte de Courcelles Porte Montmartre Porte des Poissonniers Porte de Ménilmontant Porte de Lagny

* typologie à terme

III. Des recommandations d'aménagement communes

Nombreuses sont les grandes places du Paris d'aujourd'hui qui marquent l'emplacement d'anciennes portes de la ville : Concorde, Bastille ou République ont d'abord été des zones de rupture avant de devenir les places monumentales de la ville moderne. Comment les portes actuelles, ces espaces souvent déstructurés, complexes, livrés aux automobiles qui ne s'arrêtent pas et aux autobus qui s'agglutinent, peuvent-elles devenir les places du Grand Paris de demain ?

Faut-il les magnifier par une mise en scène architecturale nouvelle ou au contraire les effacer autant qu'il est possible dans un tissu urbain liant plus intimement Paris aux communes voisines ? Quel sens y a-t-il encore à borner, comme sous l'Ancien Régime, les limites d'une ville à des ouvrages de voirie, alors que l'échelle métropolitaine s'impose de plus en plus comme l'espace de pensée de la ville ? Ces zones de jonction stratégiques sont trop souvent devenues des espaces de rupture et de confrontation. La réflexion urbanistique, pour répondre à ces questions, doit être édictée sur des études au cas par cas.

Les secteurs qui aujourd'hui s'appellent encore « portes » – ce sont les stations de métro qui, de manière significative, font perdurer ces noms – apparaissent en effet comme des seuils de rupture, incompatibles avec la vocation des portes de Paris. Haussmann avait compris que les vraies portes du Paris de son temps étaient les gares, qui méritaient de devenir les carrefours ou les points d'aboutissement de ses nouvelles percées. Aéroports, gares, pôles d'échanges : voilà les vraies portes de la région capitale. Les « portes » périphériques n'ont plus de sens en tant que telles. Elles traînent derrière elles le fantôme de leurs anciens usages, sur lesquels s'est surimposée l'emprise automobile. Elles doivent se transformer pour devenir les pôles de rayonnement d'une ville qui articule ses activités à celles de toute une région.

Ces espaces à l'abandon risquent, à Montreuil comme à Clignancourt, de devenir les marges dévalorisées pour Paris et les communes riveraines, de paradoxales « banlieues » - dans et hors Paris – pour les villes d'Île de France. Pour que ces marges deviennent des marches, structurées, économiquement développées et accueillantes, il faut une politique d'urbanisme entièrement nouvelle et adaptée à ces espaces qui ne ressemblent à aucun autre. D'autant que cette fracture, aux seuils de Paris, est relativement récente. Sa spécificité s'explique par l'histoire. « Le mur murant Paris rend Paris murmurant » le mot de Victor Hugo, est resté célèbre : la muraille de Thiers de 1840 a fait place aujourd'hui à l'assourdissant et irrespirable mur automobile du périphérique qui rend certaines franges de Paris invivables et coupe la capitale des villes voisines. Mais dessinée avant la guerre, la ceinture verte reliant Bois de Vincennes et Bois de Boulogne avait fourni l'exemple d'une transition harmonieuse entre les espaces. Cette ceinture verte réalisée existe encore par fragments, elle peut être redécouverte ou reconstituée, notamment sur la couverture du périphérique. L'interface du périphérique, pensée sous les Trente Glorieuses, sensée faciliter les communications, a aujourd'hui coupé Paris de l'agglomération.

C'est donc dans le contexte de la région capitale qu'il faut mener la réflexion, selon des objectifs simples, servant ensuite de cadre aux principes concrets d'aménagement des portes.

1. Ouvrir Paris sur l'agglomération, en dépassant le périphérique et surtout en favorisant une vraie vie locale dans ces secteurs de seuils qui ne sont qu'aux mieux des passages, au pire des verrous.
2. Associer ville et parc en régénérant et en développant l'ancienne ceinture verte de Paris, en inventant un nouveau paysage pour la couronne.
3. Harmoniser les opérations d'aménagement et de construction grâce à une vision d'ensemble. Densifier la couronne par des programmes d'équipement, de logement, de loisirs et d'activités lui donnant une attractivité à l'échelle régionale.
4. Embellir ces seuils, en faire de vrais espaces publics, des places accueillantes, de vrais lieux d'échanges économiques, sociaux et culturels. Il faut pour cela y développer une urbanité aux dimensions de la région toute entière.
5. Maîtriser les échanges, en réservant une place privilégiée aux circulations douces : piétons, cyclistes, rollers ne doivent pas considérer que les portes de Paris sont des espaces dangereux, impossibles à franchir, réservés aux automobilistes.

Les principes concrets proposés ci-dessous tiennent compte d'une lecture hiérarchisée des portes de Paris devant guider leur caractère et leur traitement. Ces propositions découlent du diagnostic des 56 portes de Paris qui a fait ressortir des dysfonctionnements communs en matière de circulations douces et bus. À l'échelle métropolitaine, il met aussi en évidence des perspectives d'aménagement et d'évolution pour chacune des portes, en fonction de leur typologie : tant en terme de rôle dans les échanges et les activités, que d'importance comme « espace public » à l'échelle de l'agglomération.

■ 1. Créer des points de continuités urbaines, marquer l'effet de seuil

Le territoire situé de part et d'autre du boulevard périphérique est encore bien souvent marqué par sa situation aux confins de la ville, comme un territoire « oublié ».



Créer des continuités urbaines, marquer l'effet de seuil

Selon la typologie de la porte - majeure, locale ou paysagère - la réponse en terme d'aménagement mettra d'avantage l'accent sur l'identité de « place métropolitaine », la qualité et l'ampleur de l'espace piéton ou encore, une présence forte du végétal. L'analyse du contexte est alors essentielle : nécessité d'une identité forte d'entrée de ville (arrivée d'autoroute), inscription dans la trame verte régionale, qualité de la vie locale et vocation commerciale, fonction d'accueil du fait de grandes polarités régionales (parc des expositions, grand espace vert ou de loisirs, marchés aux puces...).

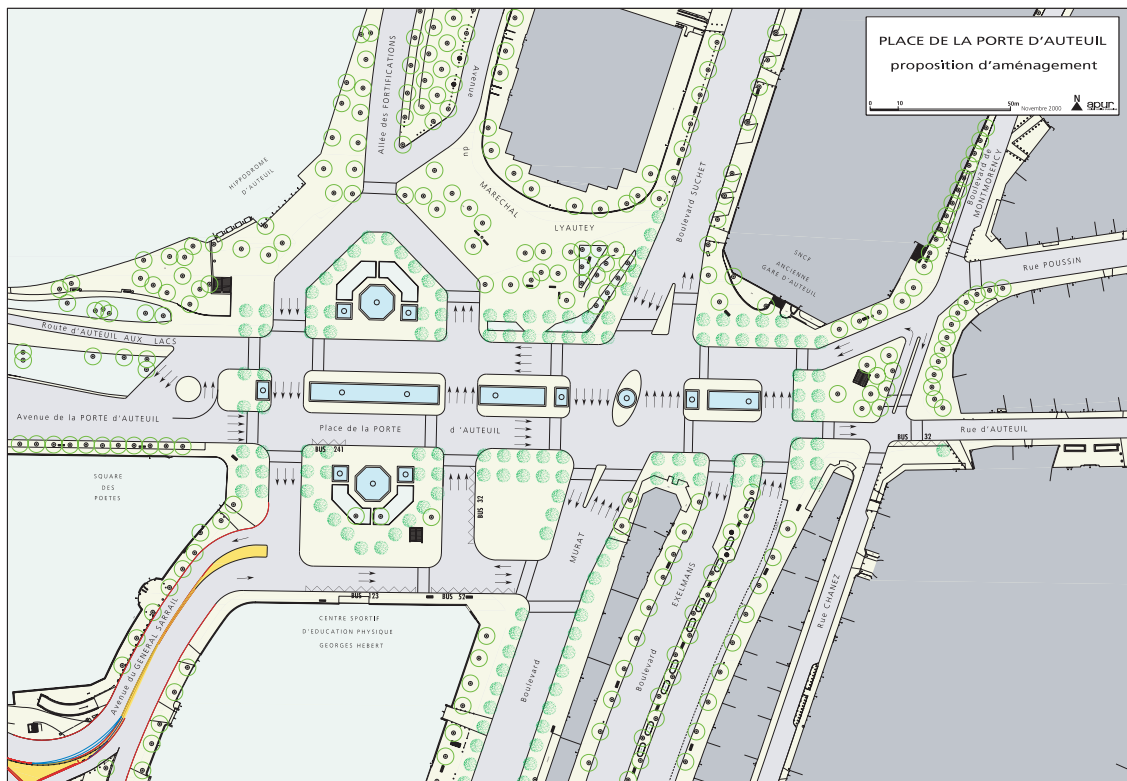
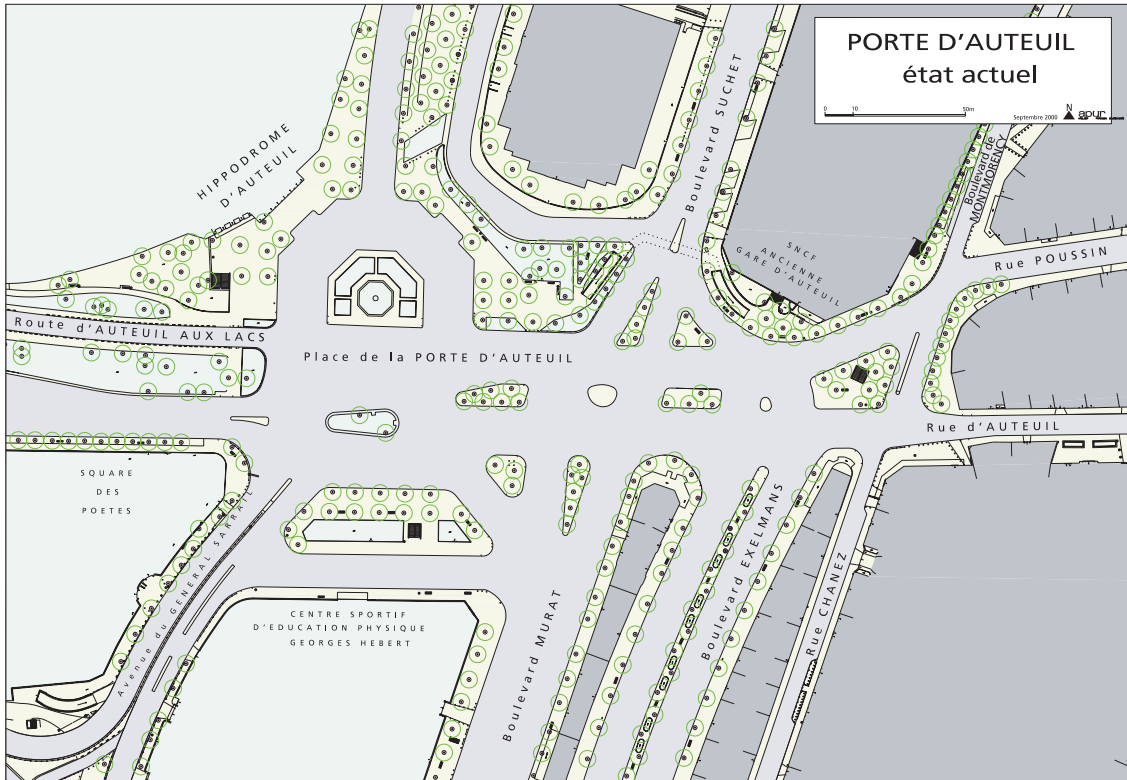
Dans une recomposition d'ensemble de qualité, le projet d'espace public s'attachera à renforcer en premier lieu les continuités usuelles et visuelles entre Paris et les centres de banlieue. Ces points de passage obligés que sont les 56 portes pourraient ainsi générer des lieux d'animation ponctuels dans la ville, des points de densité, des continuités urbaines et commerciales entre les anciens faubourgs et encore des liaisons végétales pour les promenades régionales et les grandes séquences de la couronne verte. Un effet emblématique ou particulier pourra être recherché sur les portes métropolitaines et les portes majeures, s'inscrivant symboliquement dans l'idée des entrées de la ville-capitale.



Le mail central aménagé sur l'avenue de la porte d'Aubervilliers qui accueillera à terme le tramway SDEV

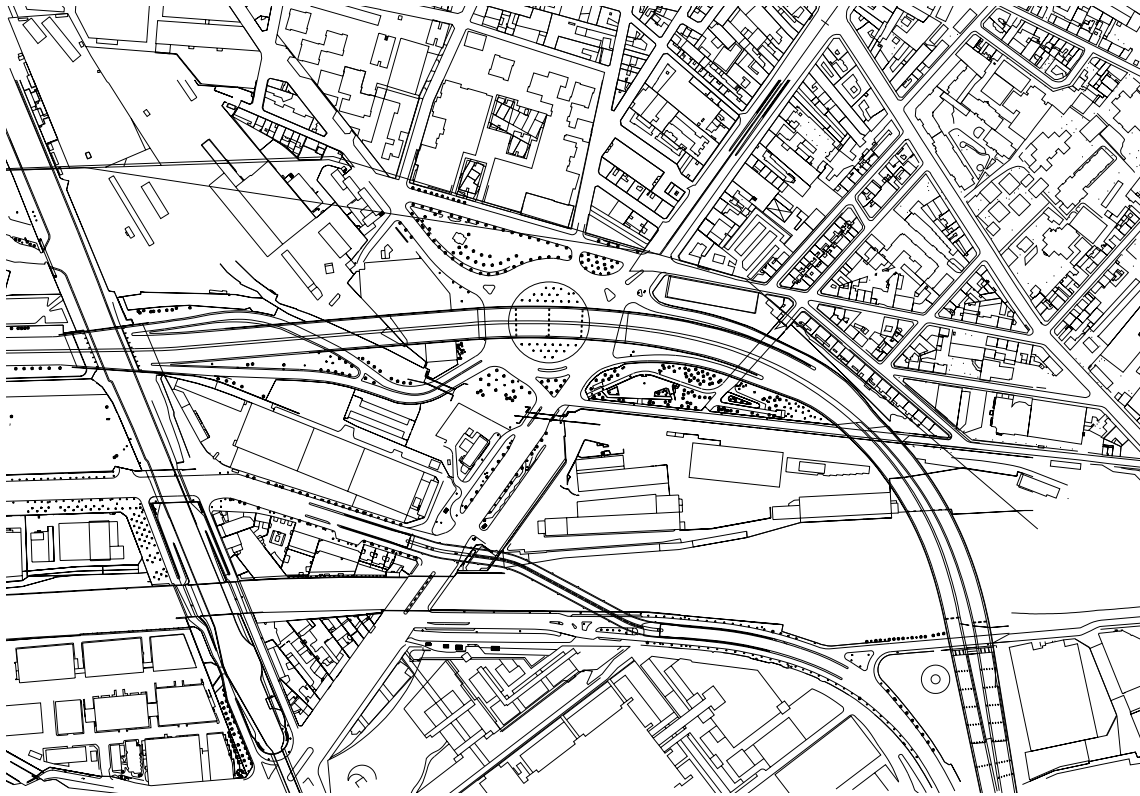
PREETUDE APUR, PORTE D'AUTEUIL

Mettre en valeur les accès au Bois de Boulogne, diminuer les emprises routières et redistribuer l'espace public dans une composition d'ensemble

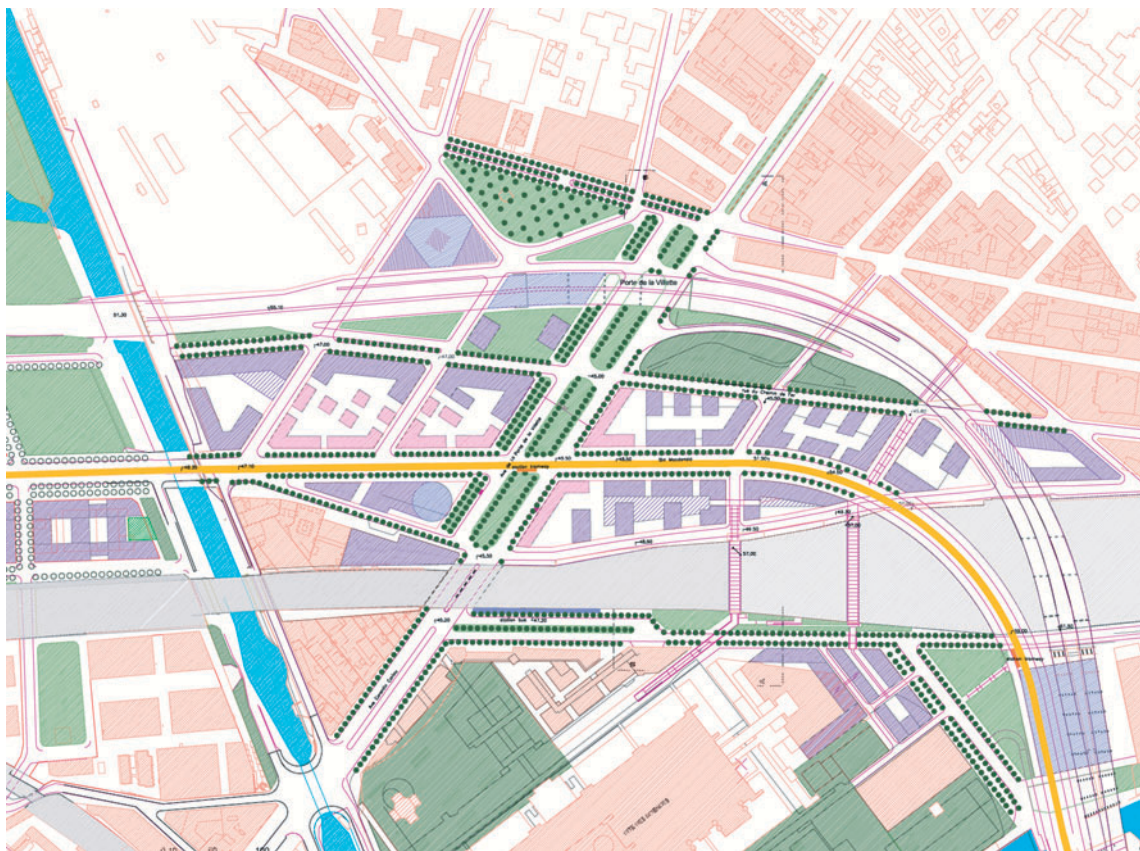


PREETUDE APUR, PORTE DE LA VILLETTE

Densifier et marquer l'effet de seuil, tout en renforçant les continuités urbaines entre Paris et Pantin



Porte de la Villette : état actuel



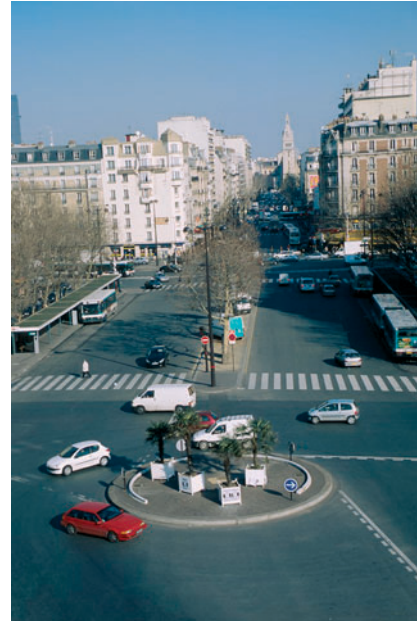
Porte de la Villette : esquisse Apur

■ 2. Réaménager les avenues des portes au profit des circulations douces

Les avenues des portes et les carrefours d'échange avec le Périphérique, sur lesquelles elles débouchent, ne sont en général pas équipées pour les circulations douces.

Côté parisien, les avenues des portes forment souvent des espaces de réelle qualité, avec le dessin de « porte monumentale » et son mail planté, hérités des compositions architecturales des années 20 renforcées par le décor des HBM. Mais le contexte de la couronne, dominé par les infrastructures routières, explique aujourd'hui le sentiment d'inconfort des piétons et des cyclistes au passage des portes. Bien dimensionnées, les avenues des portes nécessitent encore et pour beaucoup une requalification paysagère, des plantations presque systématiques et une redistribution de l'espace public, afin de favoriser des trottoirs larges, des traversées piétonnes confortables, des pistes cyclables protégées et des couloirs bus.

A hauteur du boulevard périphérique, la configuration des portes fait état des aménagements très routiers réalisés suite à la construction de la voie rapide : îlots directionnels, rond-points souvent surdimensionnés, vastes emprises de chaussée infranchissables, circulations piétonnes et cyclables difficiles, voire interdites sur certains échangeurs.



Avenue et place de la porte, porte d'Orléans



L'espace très routier et le surdimensionnement de la chaussée, porte de Pantin

Les porte Maillot, de Bagnollet ou des Lilas sont de bonnes illustrations de ces carrefours aux rond-points surdimensionnés, assurant les échanges avec la ou les voies rapides. Apportant une réponse simple à la gestion des feux et des mouvements tournants d'un carrefour, ce type d'aménagement brouille par contre la lisibilité de l'espace de la porte et écarte les piétons. Les itinéraires piétons sont démultipliés par le nombre de traversées de voies ou d'îlots directionnels, les linéaires rallongés par la géométrie complexe, les attentes aux feux..., tandis que l'environnement routier reste peu attrayant pour l'utilisateur piéton. Ces carrefours forment par ailleurs les véritables points noirs des continuités cyclables – les mêmes questions n'étant toujours pas résolues au centre de Paris.

Ces caractéristiques sont générales à un grand nombre de portes importantes en termes d'échanges et de flux :

porte d'Italie, porte d'Orléans, quai d'Issy, porte de Saint Cloud, porte d'Auteuil, porte Maillot, porte de Clichy, porte de St Ouen, porte de Clignancourt, porte de la Chapelle, porte d'Aubervilliers, porte de la Villette, porte de Pantin, porte des Lilas, porte de Bagnollet, porte de Montreuil, porte de Vincennes, porte Dorée, porte de Charenton, Porte de Bercy.

Les fonctions d'échangeur, quant à elles, interdisent ou dissuadent fortement les cheminements piétons et vélo, telle qu'à la porte de la Chapelle, la porte de Bercy ou même à la porte de Pantin avec le double niveau des voies rapides.

La restructuration de l'espace public repose sur un principe de cheminement piéton le plus confortable, plus direct et linéaire possible, grâce à une réduction des emprises de chaussée, un resserrement des traversées, des élargissements de trottoirs et une simplification des systèmes de carrefours. La multiplication des petits terre pleins et des îlots directionnels est à éviter, pour réduire au contraire le nombre de traversées piétonnes, favoriser une unité de l'espace.

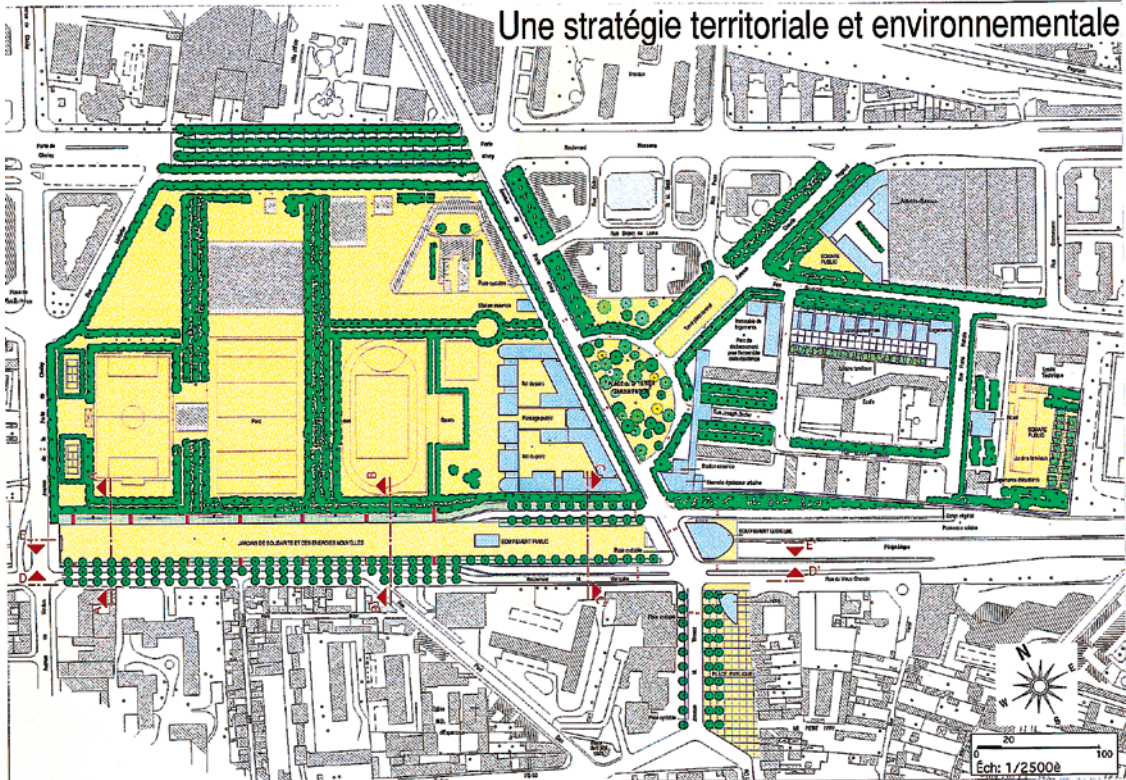
Les points d'échange avec le boulevard périphérique nécessitent par contre des requalifications plus lourdes et des réflexions de fond sur l'organisation des carrefours. Là où un carrefour complexe assurait la totalité des échanges routiers, on tente dans la mesure du possible de dissocier les fonctions d'échange afin d'intégrer plus distinctement et plus simplement des qualités paysagères et architecturales, ainsi que des continuités douces, au projet de voirie.

PREETUDE APUR, PORTE D'IVRY

Requalifier les avenues des portes par des plantations,
des espaces publics lisibles et de qualité, des continuités piétonnes



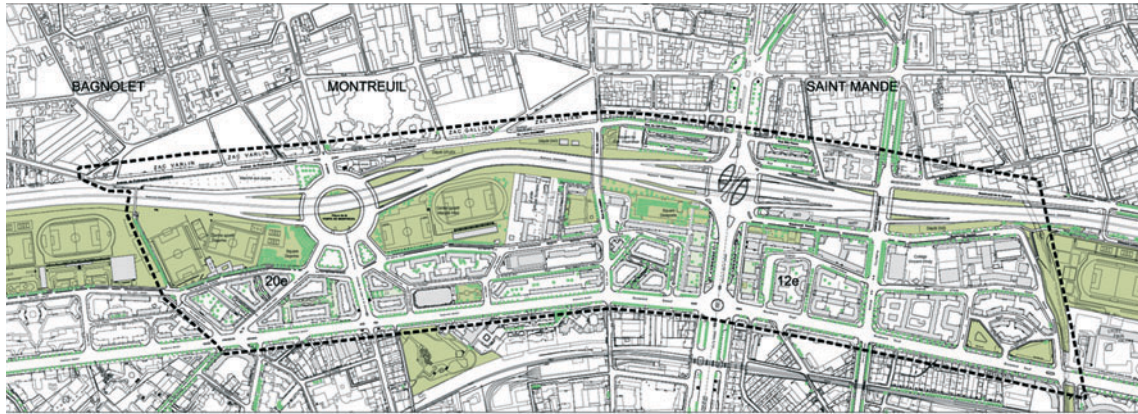
Porte d'Ivry : état actuel



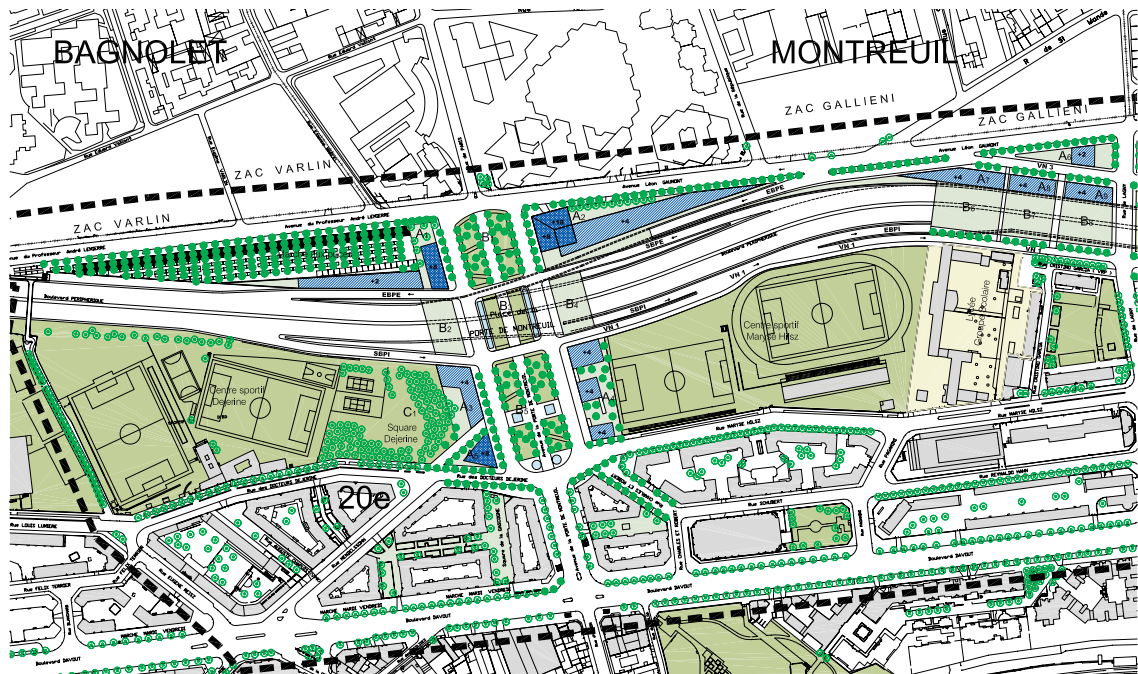
Porte d'Ivry : esquisse Apur

PRETUDE APUR, PORTE DE MONTREUIL

Dissocier les fonctions d'échange et restructurer les carrefours routiers pour créer des cheminements piétons et cyclistes simples et continus



Porte de Montreuil : état actuel



Porte de Montreuil : esquisse Apur

A l'entrée des anciens faubourgs de banlieue, les voies sont le plus souvent marquées par un rétrécissement important de la largeur de l'espace public. Ces voies radiales étroites expliquent toute la difficulté de mise en œuvre de la mixité d'usage sur l'espace public, préconisée par le PDUIF.

Le travail actuel des comités d'axe, sur les questions de mise en place de couloirs bus et de voies cyclables protégés, est suffisamment explicite ; les choix possibles sont fonction du cadre d'action fixé par la maîtrise d'ouvrage ; le plus souvent, elles sont données aux piétons et aux bus, au détriment des vélos. Mais le statut de la voie est bien évidemment décisif : en fonction des demandes des Départements, les routes nationales doivent continuer d'assurer des fonctions de voies de transit, difficilement compatibles avec une requalification et une redistribution de la voirie.

Le comité d'axe de la RN2 a ainsi fixé des objectifs clairs en matière de circulation automobile : le maintien des trémies pour les voitures, un choix qui rend plus difficile la requalification attendue par les Villes d'Aubervilliers et de Pantin. Le cas de la couverture de l'A1 où la priorité a été donnée au jardin central est devenu, par la suite, incompatible avec la mise en place d'une piste cyclable protégée, ou un élargissement des trottoirs.

■ 3. Des couloirs bus-vélo à généraliser

Peu de couloirs bus protégés arrivent aux boulevards des Maréchaux, et encore moins se poursuivent vers les communes limitrophes. Les portes et les avenues des portes concentrent ainsi de nombreuses difficultés de franchissement pour la RATP. La situation du cours de Vincennes, de la porte d'Orléans, porte de Versailles, porte de Clichy et de la porte de St Ouen n'est pas unique.

Sur les avenues des portes, les emprises suffisamment larges permettent souvent de mettre en place des couloirs bus, voire bus-vélos, protégés, au détriment de la circulation automobile. A hauteur du périphérique, les principes de reconfiguration de carrefour décrits un peu plus haut permettent de dégager des couloirs bus-vélos isolés, grâce à une décomposition et une simplification des échanges routiers.

La vocation première des **portes locales et des portes paysagères** étant d'assurer les circulations locales et de favoriser la qualité du cadre de vie, la mise en place de continuités bus y est très importante. La circulation automobile de transit, qui n'a pas vocation à emprunter ces portes, devrait être reportée sur les portes d'échelle plus importante.

Pour les **portes majeures et les portes métropolitaines**, plus chargées en circulation et où les fonctions métropolitaines sont dominantes, une redistribution de la voirie est nécessaire au détriment de la circulation automobile. Le passage à maximum 2x3 voies circulées avec des voies bus protégées est de toute manière cohérent avec le profil des grands axes parisiens et des boulevards des Maréchaux, qui passeront à 2x2 voies, notamment avec l'arrivée du tramway de rocade.

En accord avec le PDUIF, ces principes d'aménagement de l'espace public sont devenus assez courants sur le territoire parisien. Ils devraient se traduire par une requalification progressive des portes ; certaines études sont déjà engagées, notamment dans le cadre des GPRU : portes de la Chapelle - Aubervilliers - Villette, portes de Clignancourt - St Ouen - Montmartre, porte Pouchet, porte des Lilas, porte de Montreuil - Vincennes, porte d'Orléans... Elles nécessitent néanmoins un plan programmé d'investissement ambitieux.

Quant au prolongement de lignes de bus au delà du périphérique permettant une continuité physique entre Paris et les communes riveraines, les études de cas menées par la RATP et les communes demandeuses ont montré qu'il était souvent difficile. Le rétrécissement des voiries côté banlieue et le manque de terrains disponibles pour délocaliser un terminus bus, dans différents exemples, n'ont pas permis de faire aboutir les projets. La réflexion doit être menée à grande échelle, en regard des terminus existants dans les communes limitrophes.

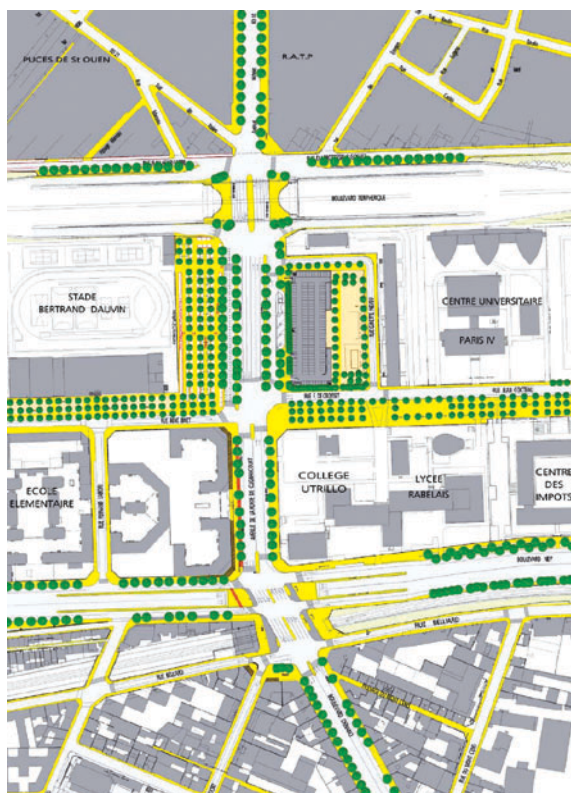
Une réflexion menée par la Ville de St Ouen et la RATP a ainsi montré toutes les difficultés de prolonger la ligne 81 jusqu'à St Ouen, de l'autre côté du boulevard périphérique : manque d'espace libre pour créer un terminus et un local pour les conducteurs, coût élevé, superposition avec le tracé du métro. Configuration similaire porte de Gentilly, où la Ville de Gentilly souhaitait étendre la ligne 67 depuis les boulevards des Maréchaux jusqu'au carrefour Mazagran, dans le cadre de l'arrivée de TMS ; l'encombrement du carrefour et des voies de banlieue y débouchant, le gabarit réduit de la place n'ont pas permis de rencontrer cette demande.

A l'inverse, les réflexions du comité de pôle de la gare RER de St Ouen sur la création d'un nouveau terminus bus à cet endroit, ont amené la RATP à étudier le prolongement éventuel de la ligne 66 jusqu'à ce futur terminus. Dans le cadre du projet de la porte des Lilas, le terminus bus des lignes parisiennes sera aménagée plus à l'est, sur la dalle de couverture du périphérique, pour permettre un recouvrement avec les lignes de banlieue.

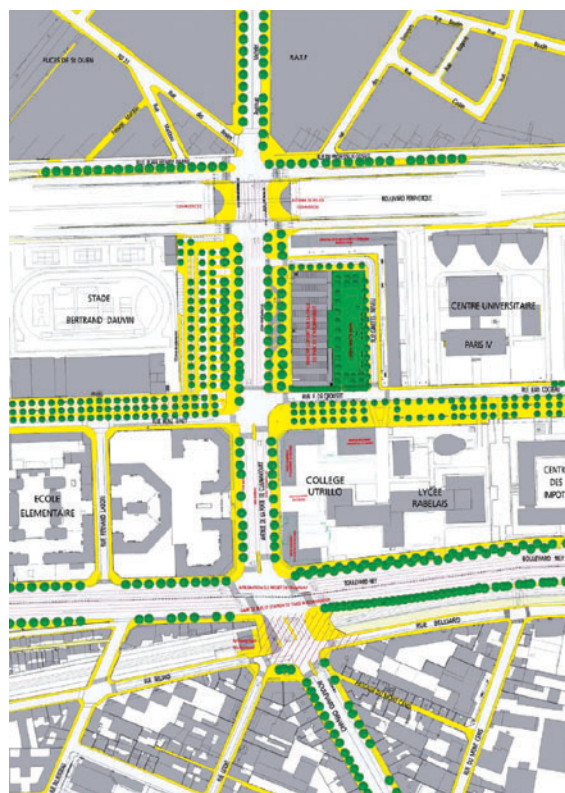
Enfin, si le réseau Mobilien s'étend par la suite à d'autres lignes, il serait souhaitable que certaines lignes assurant de réelles continuités entre le centre de Paris et la banlieue, desservant des points stratégiques et étant très fréquentées soient retenues dans le prochain « contrat mobilien » (par exemple la ligne 65 paraît très fréquentée au nord).

PREETUDE APUR, PORTE DE CLIGNANCOURT

La redistribution des emprises de voirie surdimensionnées et la reconfiguration du carrefour permet d'aménager des couloirs bus-vélos protégés s'insérant simplement dans l'espace de la porte



Porte de Clignancourt : état actuel



Porte de Clignancourt : esquisse Apur

■ 4. Atténuer la coupure physique due au passage du boulevard périphérique

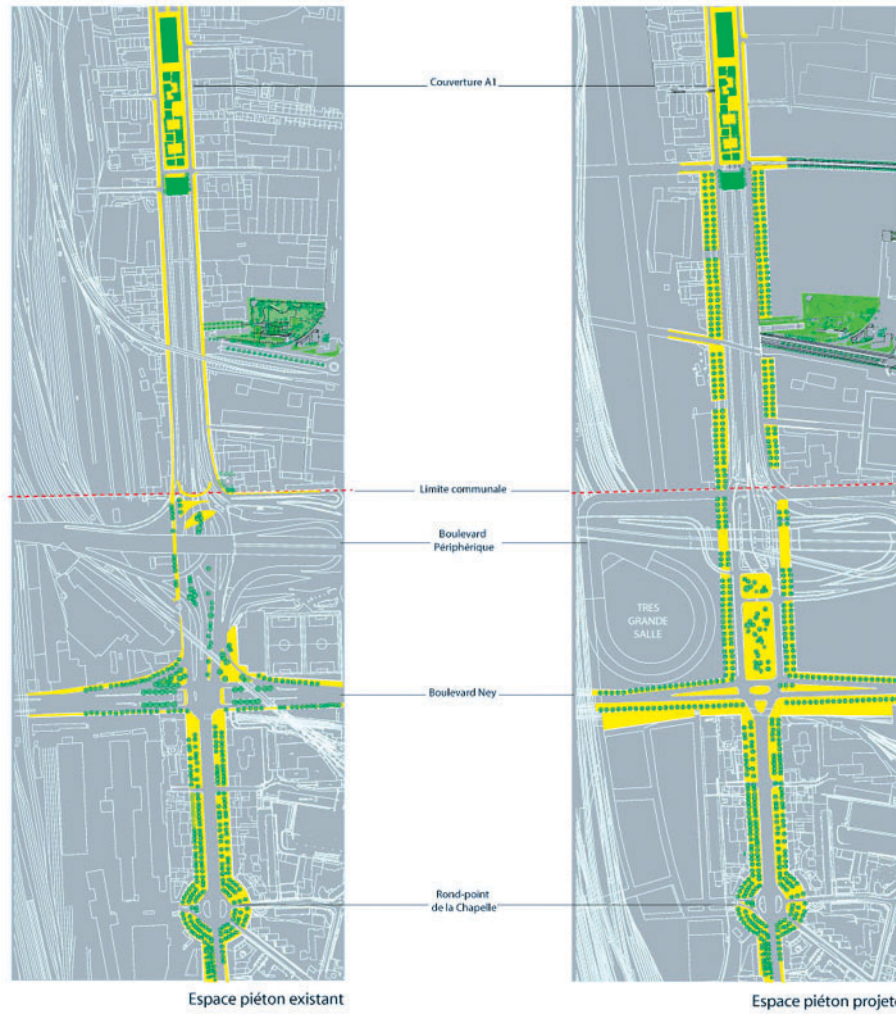
Les remarques qui suivent sont générales à l'ensemble des franchissements du boulevard périphérique, qu'ils soient « en porte » ou « en pont », la « porte » marquant pourtant plus concrètement la limite vécue entre Paris et les communes limitrophes. A l'inverse, le franchissement « en pont », au-dessus de la voie autoroutière, efface davantage les limites entre les villes, tandis que le remblais affirme physiquement la barrière entre Paris et les villes proches.

Les restructuration d'échangeur et les interventions lourdes pour élargir un passage sous viaduc, déplacer des piliers ou une culée sont complexes et coûteux, avec des risques de déstabilisation de l'ouvrage entier du périphérique. La reprise de bretelles est par contre envisageable, de manière à minimiser leur emprise au sol, à les redresser dans une géométrie plus rectiligne et lisible, dans un langage cohérent avec le réseau de voies urbaines. Ces travaux, lourds et coûteux, peuvent être intéressants pour revaloriser une parcelle adossée aux infrastructures et réduire l'emprise dédiée au périphérique au niveau d'une porte. Ils permettent aussi de ralentir le trafic sur les bretelles, de manière à sécuriser les traversées piétonnes au niveau de la voirie locale.

La requalification des franchissements du périphérique passe enfin par un travail sur l'amélioration de l'ambiance urbaine au niveau de la porte ; on pense en premier lieu au problème du bruit, qui influe largement sur le manque de qualité des continuités et des franchissements du périphérique. On pourrait dès lors recommander l'usage de panneaux anti-bruit en verre aux passages des portes dans les secteurs les plus denses, dans un souci de qualité de l'ambiance urbaine, d'ouvrir au mieux les vues à travers et par de-là l'infrastructure. Ces pratiques sont déjà expérimentées en Suisse, à Barcelone et plus proche, sur l'A1 dans la Plaine St Denis. Les coûts d'entretien sont certes plus importants mais ces éléments peuvent considérablement contribuer à qualifier le franchissement du boulevard périphérique, avec une efficacité testée sur la réduction du bruit.

Prétude Apur, Porte de la Chapelle, Candidature JO2012
LES FONCTIONS D'ÉCHANGE ET DE DIFFUSEUR SONT DISSOCIÉES POUR SIMPLIFIER ET RÉDUIRE L'ÉCHANGEUR
AUTOROUTIER, AMÉNAGER UNE VASTE ESPLANADE, RECRÉER DES CONTINUITÉS VISUELLES ET PHYSIQUES
-PIETONNES, BUS, VELOS - ENTRE PARIS ET ST DENIS

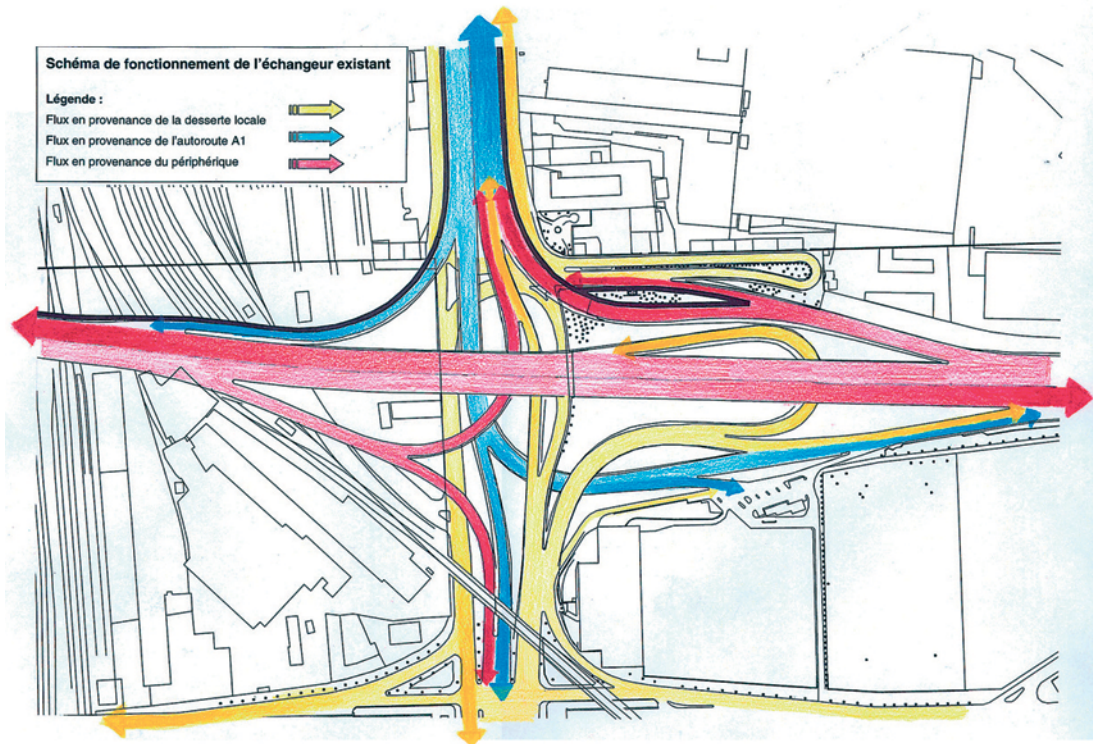
Dusapin & Leclercq / Agence TER



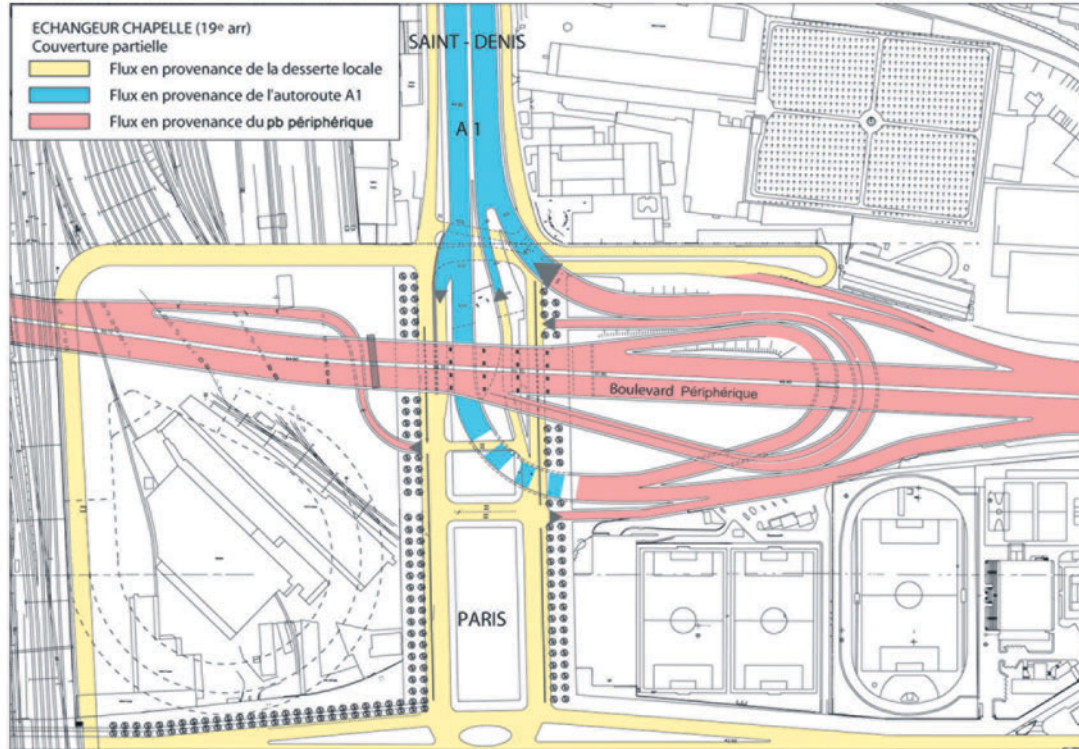
Scénario 1F : Proposition d'aménagement du noyau Nord
implantation de la TGS porte de la Chapelle

Principe de restructuration des espaces publics Porte de la Chapelle

ETAT ACTUEL- SCHEMA DE FONCTIONNEMENT



SCHEMA DE FONCTIONNEMENT COUVERTURE PARTIELLE



*Perspectives aériennes de la porte de la Chapelle vers St Denis, Apur - Dusapin-Leclercq
Qualifier une porte métropolitaine,
Souligner un axe historique en s'inscrivant dans la continuité des aménagements de l'A1*



Perspective aérienne sur la Porte de la Chapelle avant les Jeux Olympiques



Scénario 1F : Proposition d'aménagement du noyau Nord
Implantation de la TGS porte de la Chapelle

Perspective aérienne sur la Porte de la Chapelle après les Jeux Olympiques

Concernant les passages « en porte », les ouvrages d'art du périphérique masquent les vues et isolent les quartiers qui y sont adossés ; une barrière qui rend complexes les continuités physiques et les ouvertures visuelles d'une ville sur l'autre.

Puisqu'il est difficile de faire disparaître la perception du « passage du viaduc », l'enjeu est au contraire de ne pas nier l'ouvrage d'art, de le valoriser : qualifier le passage « en porte », grâce à une rénovation des ouvrages souvent mal entretenus et sales, que ce soient les murs de soutènement, les piliers ou les sous-faces du périphérique, par un ravalement, un éclairage de jour et de nuit simple et scénographique..., dans l'idée de rendre plus attrayants les déplacements sous le boulevard périphérique. Ces ouvrages possèdent pour certains de réelles qualités architecturales et sont représentatifs des différentes périodes historiques de construction du périphérique (la section sud étant la plus ancienne).

L'échangeur de la Chapelle, la porte de la Villette, la porte Pouchet ou l'état général de saleté des ouvrages d'art sur les sections sud et nord, ..., chacun déqualifie le passage du périphérique et contribue à le faire percevoir comme une nuisance. A ce titre, les pratiques en Suisse ou à Barcelone d'entretien et de qualité des autoroutes urbaines sont exemplaires d'une attitude qui cherche à valoriser des infrastructures, dans un geste d'intégration au paysage de la ville.

Une occupation des culées des ouvrages, et des volumes importants qui sont parfois dégagés, est aussi souhaitable pour amener une « présence » et diminuer le sentiment d'insécurité des piétons qui effectuent la traversée.

Aujourd'hui délaissées ou occupées par des services urbains ou des dépôts peu qualifiants, ces espaces potentiels d'animation urbaine auraient tout à gagner à drainer une nouvelle attraction du passage sous le Périphérique.

Une intervention artistique intégrée dans un projet de scénographie peut également être une piste pour valoriser ces « sous-face ». L'aménagement des talus bordant l'infrastructure ou encore un travail sur le mobilier de voirie et les barrières de sécurité sont également importants.

Favoriser l'animation et la qualité des franchissements, des sous-faces et des délaissés du périphérique...



Services urbains porte de Saint-Ouen



Square de la Marseillaise porte de Pantin

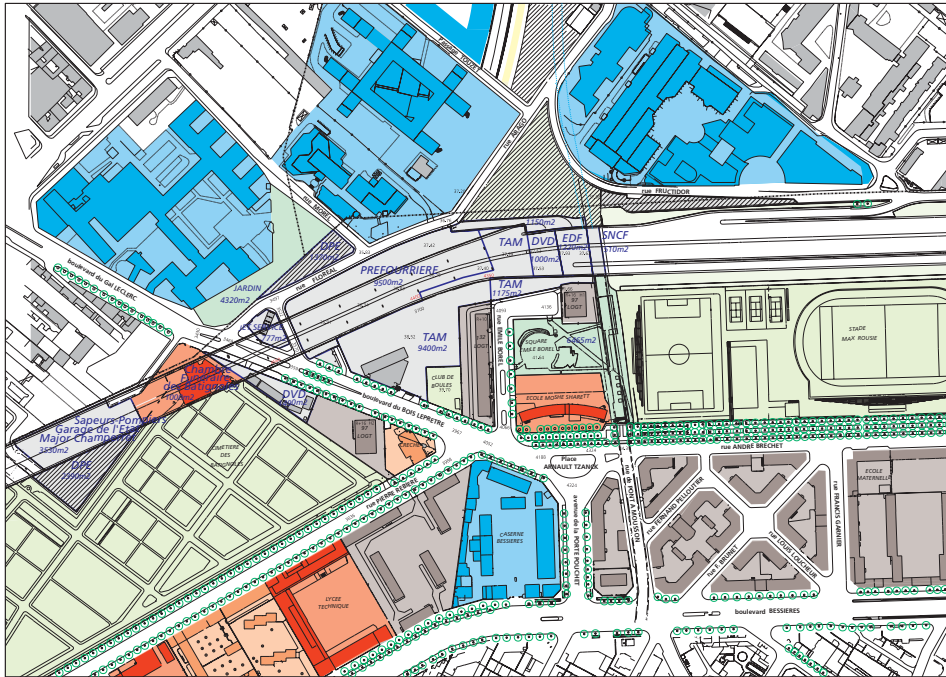


Les volumes dégagés par le périphérique utilisés par des stockages entre le parc de la Villette et les Grands Moulins de Pantin

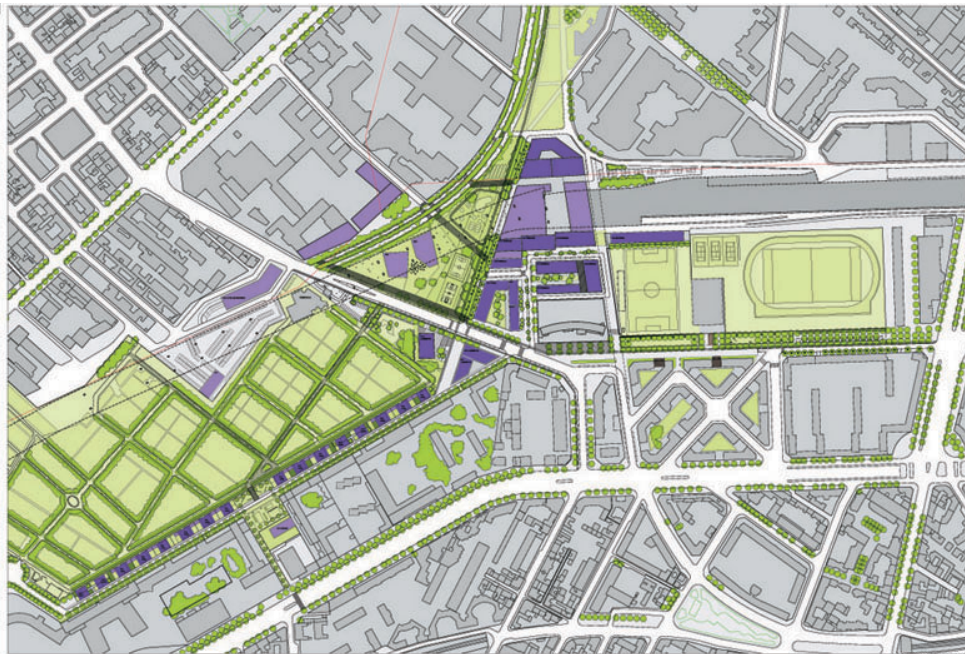
L'ensemble des interventions autour d'une porte, malgré le rétrécissement inévitable du passage sous l'infrastructure, doit contribuer à produire un aménagement large et spacieux, invitant au passage à la promenade, concevant le périphérique comme partie intégrante d'une scénographie urbaine. Il s'agit de donner à voir le Périphérique, tout en apaisant l'atmosphère souvent trop bruyante du carrefour ; créer une ambiance privilégiée où l'ouvrage peut dialoguer avec la ville, en réduisant les nuisances qui dégradent les passages aux portes.

PROJET CO-BE, GPRU PORTEPOUCHET

Ramener de l'animation urbaine sous le périphérique en densifiant les usages autour de la porte et en occupant les volumes sous l'ouvrage



Porte Pouchet : état actuel



GPRU PORTE POUCHET PARIS 17

CO-BE Architecture et Paysage, TREVELO & VIGER-KOHLER Architectes, BERIM B.E.T

OCTOBRE 2004



Pour les passages en « pont », l'atténuation des nuisances et des coupures peut aussi passer par un élargissement plus ou moins important de la couverture du boulevard périphérique, conçue comme un prolongement de la ville. Mais la couverture totale dont le coût est élevé et la construction de plain pied avec les rives difficile n'est pas forcément l'unique solution. Selon le contexte, des couvertures partielles ou la création de nouvelles passerelles peuvent suffire à établir de nouveaux liens, dans la volonté de densifier la couronne, de multiplier les franchissements et les liaisons entre Paris et les communes limitrophes. La rénovation et la mise en valeur de l'architecture et des ouvrages d'art remarquables du périphérique, en particulier lorsqu'ils sont visibles depuis la porte - comme les premiers murets de soutènement réalisés dans toute la section sud -, permet de qualifier l'infrastructure par une réelle intégration au paysage urbain.

Comme l'a souligné André Lortie en 2004, l'enjeu est de résorber le caractère routier des échangeurs du boulevard périphérique et de certaines avenues des portes au profit des continuités urbaines évidentes entre Paris et les communes limitrophes. Pour la porte de Vincennes, il propose ainsi d'étendre les centralités proches afin qu'elles se rencontrent et construisent de véritables continuités urbaines sur la ceinture.

■ 5. Le concept d'« Agraphe verte »

Le travail mené sur la qualité et l'identité des espaces publics aux portes, et concrétisé par les projets de réaménagement de l'espace public, s'est appuyé sur une redistribution des emprises de voirie en faveur des modes doux et bus, en particulier piétons. Techniquement, pour des questions de gestion et de stockage des flux tournant, notamment à la hauteur des bretelles d'accès du périphérique, l'élargissement de la figure centrale de la porte est rendu nécessaire sur les carrefours les plus complexes.

Les emprises de trottoirs, les bandes centrales et les îlots directionnels ainsi dégagés ont permis de développer un cadre de projets communs aux esquisses exploratoires de l'Apur.

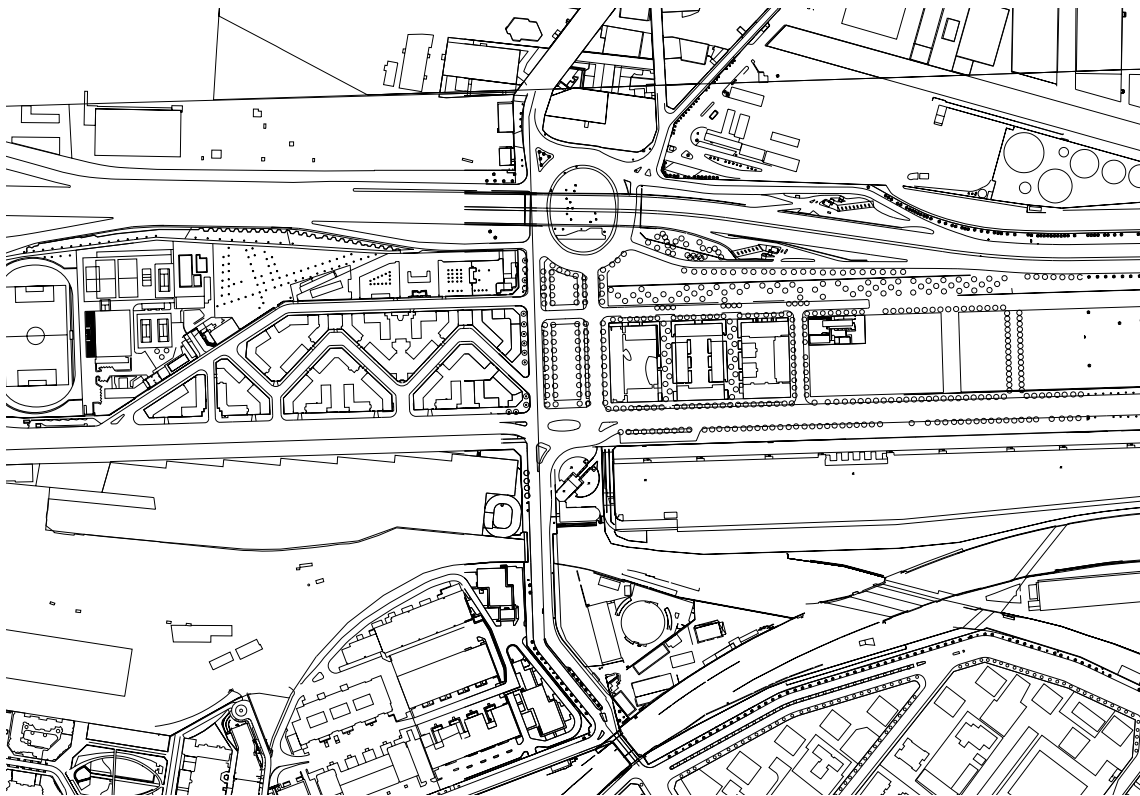
Sur les portes métropolitaines et les portes majeures, l'agence a proposé la notion d'« agraphe verte » entre les communes, concept qui regroupait à la fois l'idée de qualité paysagère et de continuité urbaine valorisant simultanément les deux communes reliées.

Ce type de composition développée autour de larges terre-pleins centraux végétalisés, ou d'un ensemble d'espaces publics paysagers de qualité, répondait à l'envie de marquer les portes parisiennes par une identité commune, de marquer l'effet de seuil, tout en créant du lien par une continuité verte. S'il permet de dégager des espaces publics et une figure lisible, il pose néanmoins la question de l'usage du mail central entouré par la circulation, qui doit être facilement accessible pour les piétons comme à la porte Dorée et dans la tradition de l'avenue de Breteuil ou de l'Observatoire. La largeur du mail et son traitement doivent être suffisamment attractifs, en même temps que le volume et la vitesse de la circulation suffisamment réduits pour ne pas être dissuasifs.

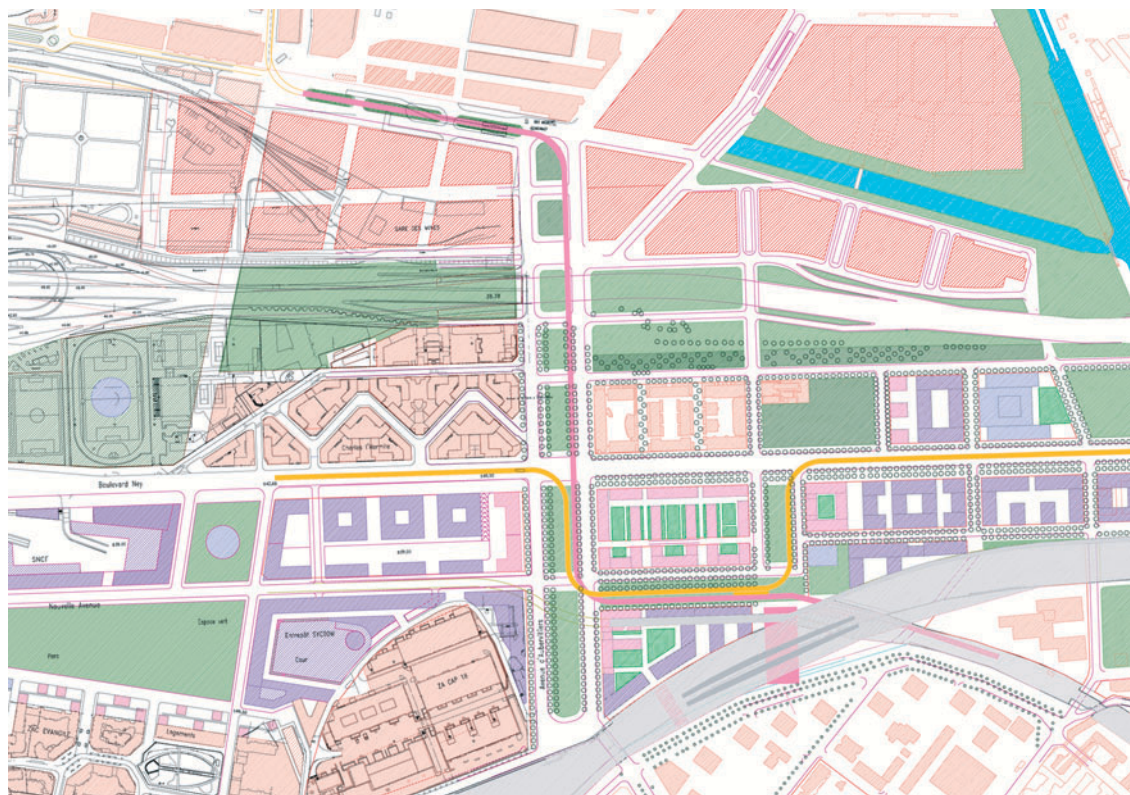
Ce type de figure, réalisé porte d'Aubervilliers, a été esquissé sur les portes de la Villette, Vincennes, Montreuil, Auteuil... ou encore porte de la Chapelle. Mais ces propositions, encore une fois exploratoires, ne prétendent pas offrir une réponse systématique à la question de l'aménagement des portes à Paris mais une déclinaison thématique. Le risque de mettre en place une approche banalisée de ces territoires pousse au contraire à une lecture spécifique du contexte, des qualités propres - ou impropres - de la ceinture verte, des fronts bâtis en devenir, défendant un paysage spécifique à chaque projet de porte.

PORTE D'AUBERVILLIERS

Projet en cours de restructuration de l'espace public et de liaison entre Paris et la Plaine StDenis autour du concept d'agraphe verte, le mail central accueillant à terme les tramways



Porte d'Aubervilliers : état actuel

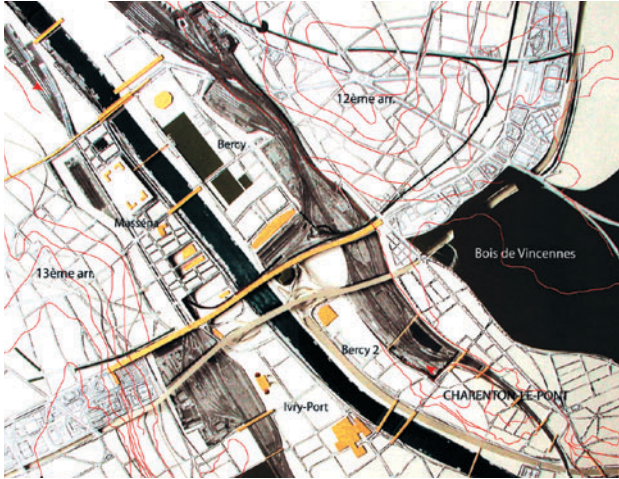


Porte d'Aubervilliers : esquisse Apur

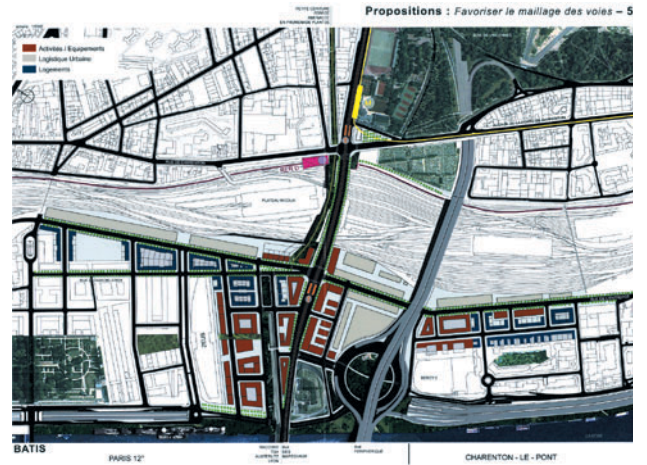
■ 6. Illustrations et pratiques de projet

Les principes d'aménagement développés plus haut ont été illustrés par quelques esquisse et projets développés sur des portes parisiennes. Le choix s'est porté sur des projets de franchissement ou de continuité Paris-banlieue, s'accompagnant d'une requalification urbaine d'envergure.

Esquisse sur la porte de Bercy, Charenton -Apur



Porte de Bercy et de Charenton : état actuel

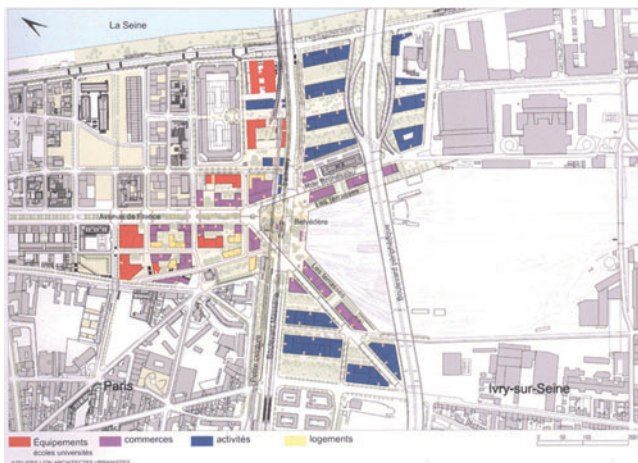


Porte de Bercy et de Charenton : esquisse Apur - AAD arch.

Cette esquisse exploratoire du réaménagement de la porte de Bercy repose sur une simplification de l'échangeur et le prolongement de la voirie locale entre Paris et Charenton. Le projet permet de dégager les berges et de retrouver une liaison physique le long de la Seine, de raccorder la voirie locale.

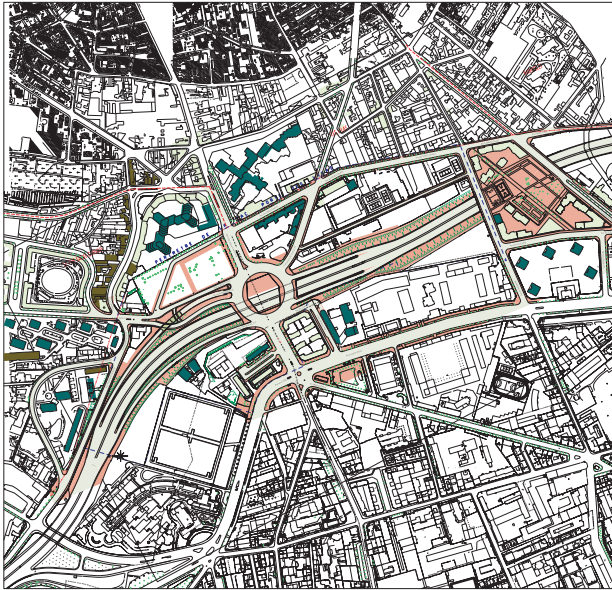
La requalification de la porte et des espaces publics permet la valorisation foncière des terrains ferroviaires et routiers, avec la perspective de créer une continuité urbaine entre Bercy, le centre commercial Bercy2 et Charenton, grâce au développement de nouveaux quartiers.

Prolongement de l'avenue de France, Atelier Lion



Le prolongement de l'avenue de France vers Ivry est rendu possible par un travail sur le nivellement et le reprofilage des bretelles du périphérique. La réalisation de nouveaux programmes de bureaux et d'activités le long des deux nouvelles voies permet d'accompagner et d'animer le franchissement du boulevard périphérique, d'initier une véritable continuité urbaine avec les quartiers d'Ivry en transformation également.

Projet de la Porte des Lilas, DU, Semavip, LLTR architectes-urbanistes et Hilaire paysagiste



Porte des Lilas : état actuel

Le projet mené par la Semavip, LLTR architectes-urbanistes et Hilaire paysagiste sur la porte des Lilas a été approuvé en octobre 2003, les objectifs du GPRU étant les suivants :

- réorganiser l'échangeur en surface en reportant les bretelles d'accès situées au sud, en amont de l'échangeur, Porte du pré Saint Gervais entre autre (option non retenue),
- structurer une continuité Paris/Lilas autour de l'avenue de la porte des lilas.
- réaffirmer la vocation de systèmes de parcs et de jardins de la couronne (création de nouveaux jardins, accentuation de la vocation sportive de la ceinture...)
- favoriser les relations locales (création de nouvelles liaisons physiques de proximités, reconquête d'emprises (couverture périphérique), l'animation commerciale...

La couverture du périphérique est programmée au CP 2000/2006 entre la porte des Lilas et la cité Fougères. Conçue comme une plate-forme de 100m, elle accueillera un espace vert et de nouvelles centralités, la suppression du rond point de la porte permettant de renouer les deux parties de faubourg, d'améliorer les franchissements. La nouvelle couverture accueillera ainsi des équipements culturels et de loisirs, un jardin et la gare routière de bus parisiens restructurée (les bus de banlieue restant dans la gare routière actuelle). La couverture permet également d'installer un prolongement de la ceinture verte, qui pourra être prolongée ultérieurement sur 700m vers le sud face à Bagnolet. La gare routière des bus parisiens située sur la nouvelle couverture, permettra d'assurer un meilleur recouvrement avec la desserte de banlieue, en franchissant le boulevard périphérique.

Projet de couverture de la Porte de Vanves

Le projet du GPRU porte de Vanves a été initié par la Ville pour répondre aux objectifs suivants :

- « raccommoder » Paris et sa périphérie par la couverture du périphérique
- développer les espaces de promenades et les circulations douces (tramway en rocade sud et requalification des Maréchaux, aménagement à terme de la petite ceinture sud en axe de promenade)
- requalifier les ensembles sociaux soumis aux nuisances du périphérique (travaux d'isolation notamment)
- reconstruire un groupe scolaire.

La couverture du périphérique est prévue de la porte Briançon à une limite située à 50 mètres de la porte de Vanves. Ce projet est financé dans le cadre du contrat de plan Etat - Région 2000/2006. Les travaux de couverture qui s'étendent sur 440 ml devraient a priori être achevés en 2006-2007 sous réserve de l'obtention des financements de l'Etat.

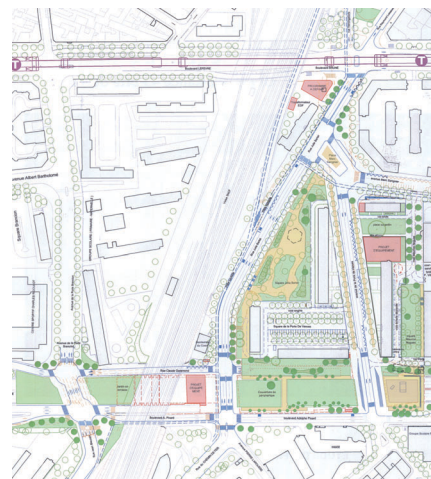
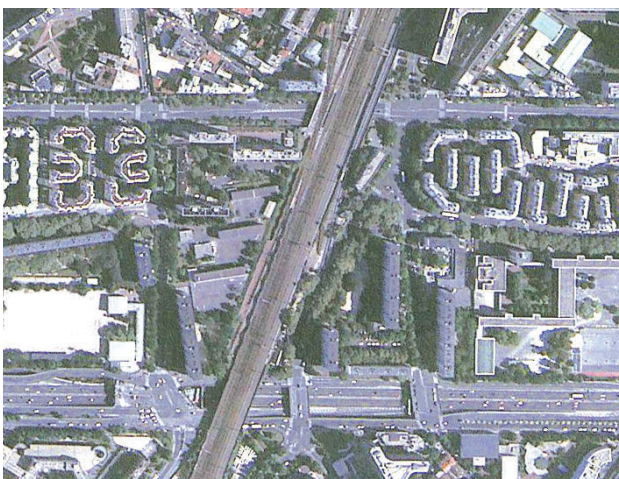


Perspective sur la porte de Vanves et les ensembles de logement rue Julia Bartet, état actuel



Perspective sur la porte de Vanves et les ensembles de logement rue Julia Bartet, projet Apur fév2003

Projet de l'équipe Muriel Pagès pour la porte de Vanves



Situation actuelle et plan d'aménagement d'ensemble

L'équipe Muriel Pagès, architecte, Pascal Cribier paysagiste, Patrick Ecoutin, OGI, Civilités a rendu en octobre 2004 des propositions sur la finalisation du projet urbain du secteur GPRU Plaisance-Porte de Vanves, une étude réalisée à la demande de la Direction de l'Urbanisme. Ces propositions visent essentiellement l'aménagement de l'espace public sur la porte de Vanves et ses abords, afin de réaliser une suture urbaine, de créer un lieu attractif au niveau de la Couronne tout en préservant la tranquillité des riverains, de générer un lieu d'intercommunalité, une nouvelle centralité, autour de l'espace vert et de l'équipement implantés sur la couverture du périphérique, de rendre à la porte de Briançon une figure urbaine.

Les propositions d'aménagement de l'espace public se décomposent en 4 projets:

- le retraitement de la rue Julia Bartet en continuité avec la rue Raymond Losserand, et la construction d'un nouvel équipement Boulevard Brune
- la tranquillisation de l'avenue de la Porte de Vanves et la création de la place "Marc Sangnier"
- la réalisation du "Mail" Maurice Noguès et le réaménagement du square Maurice Noguès
- le réaménagement du carrefour de la Porte Briançon.

Le projet s'attache avant tout à la requalification de l'espace public et des abords ; le traitement du nouveau jardin est quant à lui très minimal et les propositions d'usage ou d'équipement possibles sur la couverture sont moins abordés.



Traitement urbain des ouvrages, réduction de la bretelle de sortie à 2 files, maintien saule existant - Proposition équipe Pagès

GPRU Porte de Montreuil

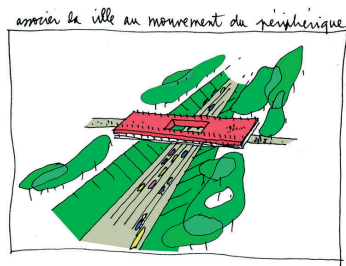
Les premières réflexions de l'Apur sur la porte de Montreuil ont permis de mettre en évidence certains enjeux : reconstituer la liaison effacée de l'ancien faubourg par la création d'une place publique et d'un mail central en couverture du bd périphérique, concilier la vie locale avec l'activité des puces et la circulation automobile, densifier les franges par des constructions discontinues ouvertes sur la ceinture verte ou en premier plan de Montreuil afin d'apporter des emplois en synergie avec ceux qui s'installent en banlieue ; enfin, renforcer le contexte paysager de la porte.

GPRU : Porte de Montreuil

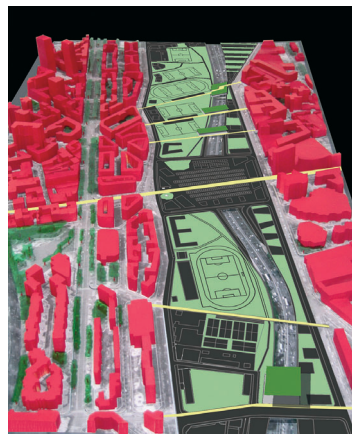
Un marché de définition a été lancé sur le GPRU de la porte de Montreuil ; la consultation est en cours et reposait sur les objectifs et grandes orientations définies par la Ville en novembre 2003 :

- proposer de nouvelles fonctions urbaines, en favorisant le rééquilibrage de l'emploi et du développement économiques dans l'est parisien et en profitant des mutations sur Montreuil et Bagnolet, tout en offrant de nouveaux équipements et valorisant l'existant ;
- valoriser le cadre de vie en transformant l'échelle des lieux,
- réconcilier les diverses échelles urbaines en rétablissant les continuités,
- développer les transports en commun, mieux garantir les déplacements , fluidifier les circulations et conforter les itinéraires des circulations douces,
- réunir les conditions nécessaires du « mieux vivre ensemble »,
- adapter l'action des services publics pour mieux répondre aux besoins des habitants et développer des dispositifs d'accompagnement nécessaires çà une meilleure insertion sociale et économique.

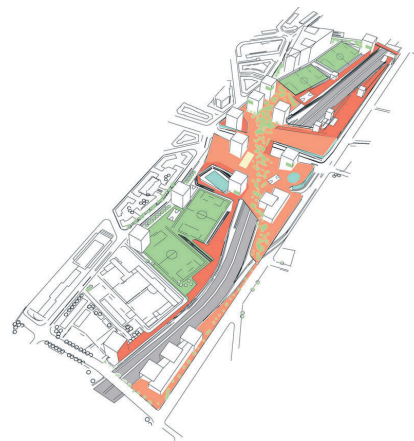
L'enjeu du projet portait ainsi sur la composition d'un pôle d'échange, permettant de retrouver l'échelle du piéton et l'intégrité des liens.



Equipe CO-BE



Equipe Pranas-Descourt



Equipe One Architecture (sc. lourd)

A l'issue de la première phase de consultation, deux équipes ont notamment proposé le déplacement des Puces, grâce à la couverture du giratoire sur le périphérique et l'aménagement d'une grande place rectangulaire centrale. La création d'une nouvelle sortie métro, donnant plus directement accès sur le rond-point de la Porte a été envisagée, de même que la reprise des tracés des bretelles, et la création de nouvelles transversalités au-dessus du périphérique.

GPRU Porte de Vincennes

Une première consultation a été organisée par l'Apur en 1989 avec 5 équipes d'architectes : Charles Vandenhove ass., Salomon-Tissier-Voisin, Pierre Riboulet, Pelissier-Bouchez-Robert, Agence Colombier. Ces réflexions apportaient des choix propres quant à la réparation de la ceinture verte, tout en reposant des principes communs : prolonger le cours de Vincennes, traiter l'articulation de l'avenue et du boulevard par une grande place publique accueillant un grand équipement, couvrir partiellement le périphérique, composer selon un parti initial de « cité-jardin ».

Les études menées par l'Apur en 2002 sur la porte de Vincennes s'attachaient à ressouder le quartier d'habitation par la couverture du périphérique (couverture complète avec report d'une bretelle aux extrémités), à reconstituer le cours de Vincennes et ses contre allées pour permettre un renforcement de la continuité commerciale entre Paris et Vincennes, mais aussi à résoudre la question du statut des espaces libres ou privés.

GPRU : Porte de Vincennes

Les objectifs spécifiques au site GPRU de la porte de Vincennes ont été définis dans la délibération de la Ville prise en novembre 2002 :

- améliorer le cadre de vie des habitants sur le court et moyen terme (requalification des espaces publics et espaces privatifs, valorisation et adaptation des équipements publics dans une logique de proximité, ...),
- réorganiser l'interface entre les quartiers et rétablir des continuités urbaines,
- développer une mixité urbaine (mixité des fonctions – logements avec une esquisse des typologies de produits favorisant la mixité sociale, activités, emplois et équipements) et favoriser l'insertion du secteur et de ses habitants dans la ville,
- réduire la place de la voiture et favoriser les transports collectifs de surface et les circulations douces en coordination avec le projet de tramway et en liaison avec les communes limitrophes.



Equipe TGT



Equipe A.Lortie



Equipe Atelier Ruelle

La synthèse du marché de définition a eu lieu en juillet 2004. Toutes proposent le prolongement du cours de Vincennes, selon un double mail planté et une figure simple, rectiligne, favorisant les continuités des modes doux ; la question de la couverture du périphérique est diversement traitée.

L'équipe d'André Lortie propose des couvertures partielles aux extrémités du site, des bâtiments pont, la construction des rives et des talus. L'équipe de l'atelier Ruelle préfère couvrir le périphérique de part et d'autre de l'infrastructure existante, tout en laissant le giratoire ouvert mais réaménagé ; un pôle économique est implanté au nord en relation avec Montreuil, tandis qu'un pôle de loisirs est développé au sud en synergie avec le bois. La dernière équipe, TGT, procède à une approche simple, où le redécoupage du parcellaire et le pincement des bretelles du périphérique permettent de dégager des larges bandes constructibles pour un programme de bureaux, la primauté étant donnée au cours de Vincennes.

Aménagement du secteur Clichy-Batignolles – Village olympique Paris 2012

Situé dans le 17^e arrondissement, le secteur Clichy-Batignolles qui couvre une superficie de 45 ha apparaît comme l'une des dernières possibilités d'aménagement d'une telle ampleur à l'intérieur de Paris, un enjeu primordial pour tout le nord-ouest.

Proche des infrastructures routières et ferroviaires, le site occupe une position charnière entre le centre de l'agglomération et les communes de Clichy et Levallois, séparant des quartiers avec des caractéristiques très contrastées.

Suite à un marché de définition lancé en juin 2002, les ateliers François Grether-Jacqueline Osty-OGI ont été désignés lauréats pour l'aménagement du parc et la conception d'ensemble du village olympique.

Le village olympique est proposé sur ce site pour la candidature de Paris aux Jeux puisqu'il se trouve au cœur du dispositif, à mi-distance des deux grands pôles de compétition et à proximité immédiate du centre de Paris.

Le projet prévoit un nouveau grand parc de 10 ha qui se présente comme un lieu de convergence et de rencontre entre les quartiers existants et les futures réalisations. Au pourtour immédiat du parc, sont installés les immeubles d'habitations ainsi que les équipements (environ 200 000 m² SHON). En écran le long des ouvrages ferroviaires sont implantés des immeubles de bureaux (environ 150 000 m²). Au nord, diverses activités de logistique (80 000 m²) sont prévues après 2012.

La porte de Clichy et l'avenue de la porte de Clichy sont réaménagées au profit des circulations douces et comprennent un aménagement de grande ampleur puisque la place des Nations, place emblématique des Jeux est placée en rive de l'avenue de la porte. Par ailleurs, des programmes bâtis seront construits en rive permettant de structurer le paysage et de revaloriser la porte de Clichy.

L'objectif de Paris 2012 est aussi de réaliser un village olympique qui deviendra un quartier modèle en matière de développement durable en France avec zéro émission de CO² notamment.

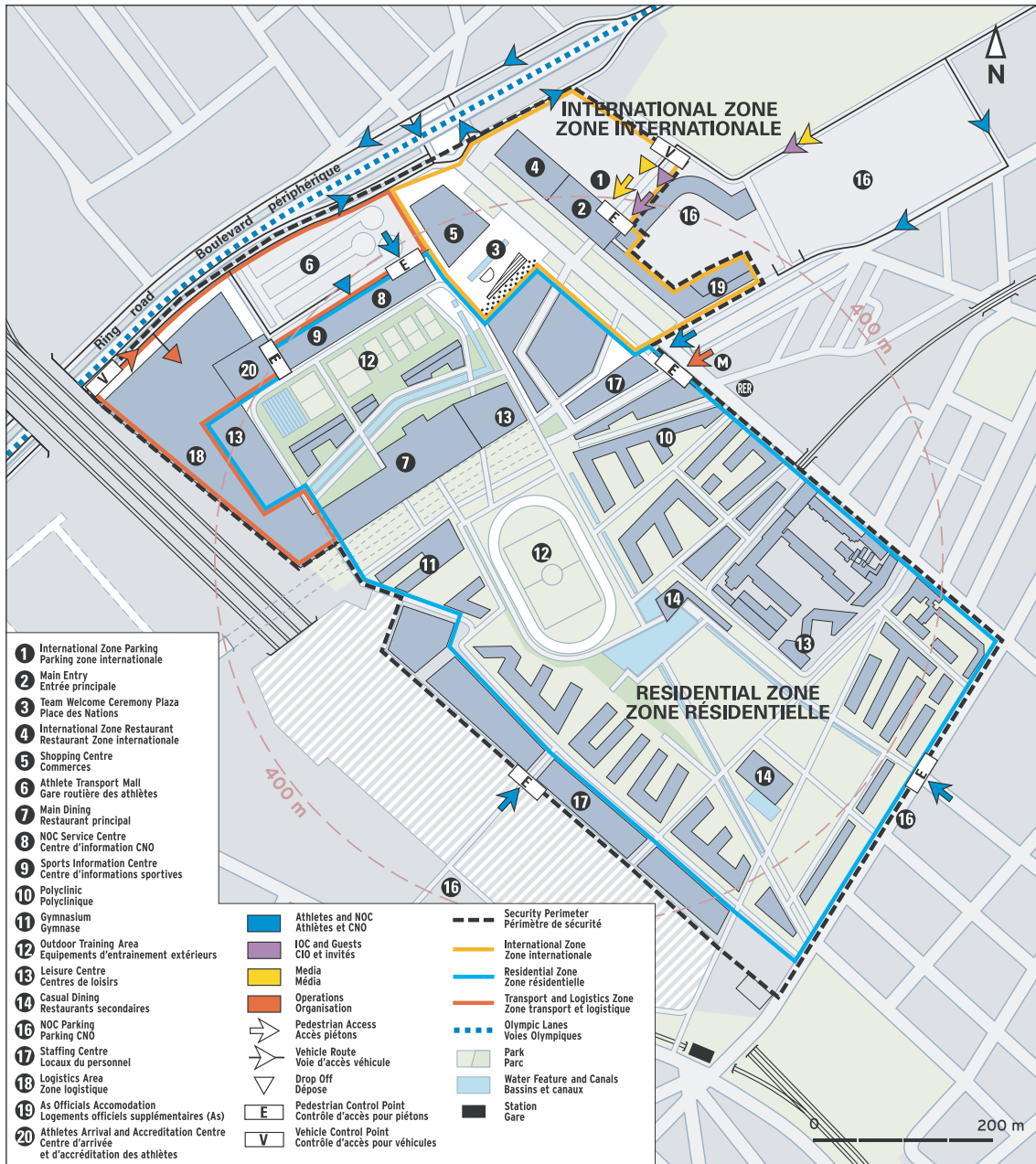


Vue du jardin à terme, Agences Grether-Osty



Vue des restaurants boulevard Berthier, image extraite du dossier de candidature, GIP Paris 2012

Plan du village olympique et paralympique



Plan du village olympique aux Batignolles, extrait du dossier de candidature, GIP Paris 2012

Conclusion

en forme de manifeste pour la couronne de Paris

Le diagnostic des portes, tant en termes de contexte urbain, de rôles et de fonctions, que de perspectives d'évolution, a permis de définir une typologie distinguant les caractéristiques et les enjeux d'aménagement spécifiques, mais surtout de dégager des principes communs aux projets des portes.

Les seuils de la capitale apparaissent multiples, des anneaux concentriques dans lesquels les portes créent parfois une limite, souvent une rupture alors qu'elles doivent devenir des espaces d'articulation et de jonction.

Les anneaux successifs doivent donc être fédérés et dans ce cadre plusieurs propositions peuvent être avancées.

Faire naître des lieux « neufs » dans Paris. Transformer la petite ceinture au sud en un lieu de promenade récréative, où le paysage ferroviaire serait maintenu et réinterprété, un tracé vert permettant les circulations douces qui se sont imposées depuis deux ans dans les villes de la région. Développer l'équivalent ailleurs, par des promenades inventées reliant les centralités de la « périphérie », comme au nord, entre le parc de la Villette, le canal Saint-Denis et le marché aux puces de Clignancourt.

Rendre une identité et une qualité aux grands espaces publics de la couronne, où la circulation automobile ne paralysera plus les autres formes de communication et de mobilité. Les boulevards des Maréchaux devraient connaître une activité nouvelle, d'abord dans le sud grâce au tramway autour duquel l'espace public sera bientôt remodelé.

Rendre l'esprit des cités-jardins des années 1930 autour de la ceinture des HBM. Ces grands ensembles de logements, depuis longtemps exposés aux nuisances et coupés de Paris, autant que des communes de la périphérie, se verraient offrir un nouvel environnement. Toutes les voies de vingt mètres de large seraient replantées pour donner à cette zone d'urbanisme de qualité un visage plus accueillant, une identité affirmée.

Inventer un, ou des « nouveaux paysages de la couronne ». La ceinture verte serait revitalisée et développée pour rapprocher les HBM repaysagés des fronts bâtis des communes, plus systématiquement arborés, à l'image de la forêt linéaire de Paris Nord-Est.

Transformer la voie rapide et ses délaissés en un grand « boulevard moderne » métropolitain. La rocade du périphérique pourrait par un traitement qualitatif atténuer les coupures, notamment par une diminution du bruit et l'aménagement de la voie parallèle latérale qui forme un territoire « oublié » en limite de la ville. Là où le périphérique s'inscrit en creux, l'intérêt de le couvrir doit être analysé. Les rives du périphérique prendrait l'apparence d'un « cours », symboliquement ouvert sur la région, ponctuées de pôles d'activité fédérateurs (marchés aux puces et centres commerciaux, cafés - guinguettes, hôtels et pôle de bureaux, zones de loisirs et parcs pour enfants...), une nouvelle ceinture verte revalorisée et utilisée comme un trait d'union social entre les communes. Les franchissements, les mesures d'atténuation des nuisances voire de couverture, la valorisation des qualités architectoniques et paysagères propres au boulevard périphérique, le développement de programmes, ..., devraient se multiplier dans un paysage bâti cohérent de part et d'autre de la voie rapide, se répondant dans une attractivité et une urbanité nouvelle.

Parallèlement à l'aménagement des rocales, un traitement des voies radiales s'impose tout autant afin qu'elles deviennent de véritables espaces de jonction pour le cœur de l'agglomération dense.

Rendre une qualité et une urbanité aux passages des portes. Les circulations douces devraient y trouver leur place grâce à la généralisation des couloirs bus protégés, le développement des aménagements cyclables continus et la création de véritables trottoirs à l'échelle des portes, confortables pour les piétons.

Développer de nouvelles liaisons radiales entre Paris et les communes riveraines. Les franchissements les plus divers (ponts, passerelles légères, souterrains et couvertures dans les contextes difficiles) devraient être multipliés en priorité pour les piétons.

Arborer généreusement les voies radiales, grâce au développement des plantations qui font la richesse de la ceinture verte.

Créer des points de suture métropolitains. Corrélativement, le confort retrouvé pour les traversées notamment à pied, permettra de réaliser de nouveaux points de densité bâtie, véritables condensateurs des échanges intercommunaux : des programmes d'activités adaptés à ces lieux, des équipements publics ou commerciaux, accompagnant les traversées sans toutefois isoler de façon étanche le paysage des portes de celui de la ceinture verte, quand elle est installée.

Comme l'ensemble des projets menés sur la Couronne, le réaménagement des portes devrait contribuer à transformer ces lieux de passage en lieux de centralité, laissant une large place aux déplacements de proximité. Dans l'optique d'une diminution globale de la circulation dans le centre de l'agglomération, les portes pourraient bénéficier en premier lieu d'un nouveau partage de l'espace public et être repensées comme des espaces particuliers, de véritables places comme autant de points de continuité entre les limites des villes.

Cette démarche repose sur un travail impliquant l'échelle de l'agglomération parisienne. Il ne s'agit pas seulement de recoudre le tissu urbain, il faut retrouver les fondements de la ville, repenser les déplacements, créer des espaces publics vitrine de l'espace métropolitain, pas uniquement pour Paris mais pour l'ensemble de l'Île de France. La revalorisation à mettre en œuvre doit être à la fois architecturale, paysagère et sociale. Le pas de l'homme devra redevenir une unité de mesure, le regard du piéton doit prévaloir sur celui de l'automobiliste qui ne fait que traverser.

La mise en place d'une action coordonnée des projets d'aménagement, sur l'ensemble de la couronne est en train de s'amorcer. Cette contribution à une charte d'aménagement des portes de Paris devrait permettre d'envisager les propositions ponctuelles d'aménagements dans une optique plus large, englobant l'ensemble des projets de Paris et de la périphérie selon une lecture et des propositions communes.

Bibliographie

Etudes APUR

- Les seuils de Paris, 2002.
- Aménagement de la Porte d'Orléans, 2002
- Porte de la Chapelle, Octobre 2003.
- Secteur Clichy-Batignolles, réflexions pour l'aménagement du site 2000/2002, Juin 2002.
- Aménagement de la couronne de Paris, portes de Vincennes et de Montreuil, Novembre 2002.
- La requalification de la partie sud des Maréchaux, Décembre 2001.
- Les seuils de la capitale, Etude de l'interface Paris – Petite couronne, 2001.
- Une trame verte pour le centre de l'agglomération, Octobre 2003.
- Schéma directeur du réseau cyclable parisien 2002-2010, Janvier 2003.
- La charte d'aménagement des espaces civilisés, Septembre 2002.
- Analyse des sites prioritaires de renouvellement urbain de la couronne, Décembre 2001.

Documents de la Mairie de Paris

- Un tramway autour de Paris, Section technique du tramway, 2002.
- Le quartier vert Hallé artiste, Tombe Isoire Friant, Juin 2002.
- Tramway, boulevards des Maréchaux sud du pont Garigliano à la porte d'Ivry, dossier d'instruction mixte, Avril 2002
- Le guide du Mobilien à Paris, Octobre 2002.
- Projet PRG, secteur Massena Yves Lion, Semapa, avril 2004
- Rendus du marché de définition GPRU Porte Pouchet, 2004
- Rendus du marché de définition, porte de Montreuil, octobre 2004
- Projet Village Olympique, Batignolles, 2004

Documents de la RATP

- TMS, bilan des projets connexes, Direction des Etudes générales et des Grands Projets de Développement, Octobre 2002.
- Perspective pour le pôle d'échange de la porte des Lilas liées à la couverture du boulevard périphérique, diagnostic préalable, Juin 2002
- Couloirs bus, sites protégés et sites propres à Paris, Agence de développement pour Paris, 2004.
- Carte des lignes Mobilien, RATP 2002

CD ROM

- Paris et ses quartiers, Etat des lieux, Eléments pour un diagnostic urbain, APUR, Novembre 2003.
- Plans de voirie, Mairie de Paris, 2004.
- TMS, Plan des aménagements urbains, Mairie de Paris, Novembre 2003.