

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 53 (1973)
Heft: 4

Artikel: La programmation des investissements à la direction générale de l'aménagement urbain à la Préfecture de Paris
Autor: Fauveau, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887443>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La programmation des investissements à la direction générale de l'aménagement urbain à la Préfecture de Paris

Les objectifs que vise l'action des pouvoirs publics dans l'aménagement de Paris sont définis par les documents d'urbanisme. Dans le cadre ancien, encore en vigueur, ce sont le Plan directeur de Paris, approuvé en 1967, et les plans d'urbanisme de détail approuvés concernant des secteurs particulièrement évolutifs. Dans le cadre nouveau de la loi d'orientation foncière, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Paris et les plans d'occupation des sols (P.O.S.) s'insérant dans le cadre plus général du schéma régional, sont appelés à remplacer les documents précités, avec les plans d'aménagement des zones d'actions concertées (Z.A.C.).

La programmation des travaux qui permettent d'aboutir aux objectifs fixés par les plans d'urbanisme se fait d'abord par les plans quinquennaux de modernisation et de développement, dont la préparation donne lieu à des travaux importants aux niveaux régional et municipal dans le cadre des directives générales fixées par le Commissariat général du Plan.

Au cours de la préparation du VI^e Plan, le Conseil de Paris est intervenu deux fois : dans un premier temps, il a fixé les orientations qui ont permis de préciser les grandes options, lesquelles lui ont donné la possibilité, dans un deuxième temps, de fixer définitivement le programme du plan.

Enfin, c'est seulement l'approbation des projets techniques et le vote des budgets annuels de la Ville de Paris qui sanctionnent définitivement ce long processus et permettent d'entreprendre et de mener à bien les travaux correspondants.

Nous examinerons successivement : les grands objectifs définis par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris, le programme prévu par le VI^e Plan et les budgets d'investissements. Enfin, nous donnerons un aperçu rapide des grandes opérations dont la Direction générale de l'aménagement urbain a la charge.

LES OBJECTIFS

Les grands objectifs d'aménagement de Paris sont définis par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris qui découle lui-même du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Sous l'empire de la législation antérieure à la loi d'orientation foncière, afin de doter la ville d'un instrument juridique qui lui permette de sauvegarder les opérations d'urbanisme prévues à moyen ou long terme, un plan d'urbanisme directeur fut approuvé par décret du 6 février 1967. Sa mise en révision était décidée par le même texte pour répondre aux nombreuses observations que ce document avait soulevées.

Il convenait alors d'élaborer pour Paris les nouveaux documents réglementaires (schémas directeurs et plans d'occupation des sols) institués par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967.

Le Schéma directeur de Paris (S.D.A.U.) a été soumis au Conseil de Paris qui l'a pris en considération, sous certaines réserves, lors d'une session extraordinaire, en mars 1968. Après quelques rectifications de forme visant à répondre à des demandes formulées par le Conseil d'Etat, ce document, dans sa nouvelle rédaction, a été présenté au Conseil de Paris en mars 1973. Ses options fondamentales sont :

● *Insertion de Paris dans le contexte national* : le développement de la capitale ne doit pas être antagoniste à celui des autres métropoles régionales, mais au contraire complémentaire.

● *Insertion de Paris dans la région parisienne* : les options du Schéma régional, que ce soit des points de vues démographique, de l'emploi, de l'infrastructure, ont une incidence directe sur l'avenir de la capitale intra-muros. Plus qu'un cadre rigide, le Schéma régional doit être un moyen

de dialogue pour assurer la cohérence entre les options parisiennes et celles relatives à un contexte géographique plus vaste.

● *Continuité par rapport aux actions déjà entreprises.*

● *Stabilité de la population, en veillant au maintien de sa diversité.*

● *Maintien de l'équilibre et de la variété des emplois* grâce à la conservation, dans le périmètre de la ville, d'un nombre suffisant d'industries non gênantes et d'établissements artisanaux et à la compensation par des emplois tertiaires nouveaux des emplois secondaires perdus du fait, notamment, des mesures de décentralisation.

● *Habitat et logement* : souci de tenir compte d'un équilibre social évitant les transferts de population.

● *Zonage et réglementation*, par la mise en œuvre d'une doctrine plus restrictive en matière de hauteur et de coefficient d'occupation du sol, en particulier au centre de Paris, ainsi que par l'introduction d'une « dominante » exprimant le refus d'un zonage trop systématique.

● *Création de points forts* — les « pôles » — au voisinage des points de rupture de charge des transports que sont les grandes gares parisiennes.

● *Déplacements* en donnant la priorité aux transports collectifs (il convient toutefois de préciser que les transports en commun échappent à l'autorité du préfet de Paris et à la compétence directe du Conseil de Paris).

La priorité accordée aux transports en commun vise les transports en site propre (métro) et ceux qui utilisent la voirie de surface (autobus, taxis, autocars). Une amélioration de la voirie — avec création de couloirs réservés — doit être poursuivie autant pour les transports en commun de surface que pour les transports individuels et les transports de marchandises. Elle comporte un réseau primaire (boulevard périphérique, voies express sur berges, certaines radiales) et un réseau secondaire (boulevard des Maréchaux, rocade intérieure, grands boulevards) ; aux carrefours les plus encombrés, la réalisation d'ouvrages ponctuels dénivelés doit être envisagée.

Les orientations du VI^e Plan, en donnant la priorité aux équipements de caractère social, conduisent à un fléchissement des possibilités de réalisation d'ouvrages d'art de l'ordre de 50 p. 100 en tenant compte des variations de prix.

● *Équipements publics* par la recherche d'une élévation générale du niveau culturel de Paris.

Les options du S.D.A.U. — qui sont des orientations et non des objectifs — sont mises en œuvre sous plusieurs formes :

— réalisation des infrastructures de transports et des équipements divers ;

— urbanisme opérationnel : entrepris à la volonté de la puissance publique, actuellement par les Z.A.C. et leurs plans d'aménagement de zones, antérieurement par les opérations de rénovation urbaine ouvertes dans le contexte de la législation de 1958, il a cependant des limites dans la charge financière supportée par la collectivité pour équilibrer le bilan financier de l'opération, le prix de cession des droits de construire étant soumis à la loi de l'offre et de la demande ;

— urbanisme de règlement qui trouve son application par les initiatives privées agissant dans le cadre du plan d'occupation des sols.

Le document en cours d'élaboration fixera les règles d'utilisation des parcelles par :

le zonage ;

les normes de densité fixées par nature d'occupation en fonction des équipements ;

des hauteurs maximales de construction, le respect des sites et perspectives, la protection des espaces verts ;

l'amélioration de l'environnement ;

l'utilisation des constructions projetées pour des activités à développer.

Il ne pourra prétendre qu'à un rôle d'incitation ou de dissuasion, complété d'ailleurs par des dispositions financières réglementaires pour orienter l'évolution de la ville dans le sens des options définies par le S.D.A.U.

MISE EN ŒUVRE DE LA PROGRAMMATION

Planification

Paris, collectivité d'un type particulier (à la fois ville et département) bénéficie, en matière d'investissement, d'un régime particulier qui se traduit chaque année par le vote d'un budget spécial d'investissement comportant l'ouverture d'autorisations de programme fixant le montant maximum de dépenses autorisées pour chaque opération et de crédits de paiement assurant la dépense autorisée chaque année avec une grande souplesse pour chaque opération, le total devant rester à l'intérieur d'une enveloppe maximale déterminée à l'avance et couverte chaque année, soit directement par l'impôt, soit par un emprunt global d'équilibre.

Le montant annuel des autorisations de programme est fixé en accord avec les autorités de tutelle ; au cours du V^e Plan, il a atteint un chiffre moyen de l'ordre de 530 MF par an, après être passé par un maximum de 735 MF. Le montant des crédits de paiement, en rapide croissance, après avoir atteint, en 1965, celui des autorisations de programme, est resté, depuis, légèrement supérieur (650 MF en moyenne) compte tenu du délai nécessaire au démarrage des opérations, mais il tend maintenant à se stabiliser au niveau moyen des autorisations de programme votées chaque année par le Conseil de Paris.

Si un très large recours à l'emprunt a été justifié dans un premier temps pour permettre le rattrapage du retard d'équipement accumulé depuis la guerre, l'accroissement de la charge de la dette de la ville devient préoccupant. En effet, la Ville de Paris est fermée sur elle-même, sa population tend à décroître et il ne peut être envisagé de reporter la charge des investissements sur des générations futures plus nombreuses comme dans la plupart des villes françaises actuellement en forte expansion démographique.

La Ville de Paris doit donc pratiquer une politique très stricte en matière financière, qui conduit à réduire le montant des emprunts contractés annuellement et à faire dépendre l'accroissement de ses possibilités d'investissement d'une augmentation de l'autofinancement, c'est-à-dire du financement direct des investissements au moyen des économies et des ressources que la Ville peut espérer dégager sur son budget ordinaire.

Une autre caractéristique des budgets d'investissement de la Ville de Paris est d'être très largement conditionnés, dans un souci de continuité, par les actions déjà amorcées et ce, principalement, du fait des programmes de rénovation urbaine qui entraînent des dépenses importantes directement mais aussi indirectement pour la réalisation des équipements sectoriels nouveaux nécessaires à la vie des quartiers rénovés et de leurs abords.

Au cours du V^e Plan, 2 650 MF d'autorisations de programme ont été inscrits au budget d'investissement de la Ville de Paris.

Il a été prévu d'inscrire, au cours du VI^e Plan, 3 100 MF

d'autorisations de programme se décomposant comme suit :

- voirie primaire : 725 MF (contre 765 pour le V^e Plan) ;
- rénovation urbaine : 540 MF (contre 335 pour le V^e Plan) ;
- équipements sectoriels : 1 835 MF (contre 2 650 pour le V^e Plan).

Ces chiffres montrent bien l'évolution des grandes masses du budget d'investissement de la Ville de Paris.

Elle se traduit, globalement, par une hausse de 17 p. 100 en francs courants, reflétant la difficulté du financement de ces budgets d'investissement.

La voirie primaire voit sa part diminuer fortement d'un Plan à l'autre en raison, en grande partie, de l'achèvement du boulevard périphérique au cours du VI^e Plan.

La diminution de la part de la voirie primaire dans les budgets de la Ville de Paris entraîne un accroissement des charges pour la Ville car les subventions attribuées à la voirie primaire de l'Etat (40 p. 100) et le District (20 p. 100) ne laissent à la Ville de Paris qu'une charge nette de 40 p. 100. Or, les autres dépenses en fort accroissement par rapport au V^e Plan sont, pour la plupart, peu ou pas subventionnées.

La rénovation urbaine voit sa part augmenter fortement. Il s'agit là essentiellement de crédits nécessaires à l'achat par la Ville des terrains destinés aux équipements divers dans les zones de rénovation et au financement du déficit de la rénovation.

Les équipements sectoriels (écoles, crèches, hôpitaux, sports) voient également leur part augmenter nettement. Cette augmentation est justifiée par la nécessité de rattraper un retard important dans le domaine des équipements de quartier.

Ces équipements intéressent la Direction générale de l'aménagement urbain au titre de la voirie pour les travaux locaux d'équipement, d'éclairage et de signalisation, notamment dans les zones de rénovation.

Par ailleurs, des crédits sont destinés à la poursuite de la politique de la Ville de Paris dans le domaine du logement social à l'aide de l'Office public d'H.L.M. et de diverses aides spécifiques pour les jeunes ménages, les artistes et les personnes âgées.

Evolution des budgets d'investissement de la Direction générale de l'aménagement urbain

Depuis 1971, début du VI^e Plan, l'évolution des budgets de la Direction générale de l'aménagement urbain (D.G.A.U.) a été la suivante :

DIRECTIONS	1971	1972	1973
Urbanisme et logement :			
— dont rénovation	60	118	109
— Total	90,1	213,2	212,9
Voirie :			
— dont voirie primaire	183,3	121	103
— Total	214,8	169,9	168,9
Autres services et divers	—	8,0	3,3
Total D.G.A.U.	304,9	391,1	385,1
Total Ville de Paris	532,6	638,3	711,0

Ces chiffres traduisent nettement l'évolution voulue par le Conseil de Paris dans le sens d'un accroissement de l'effort de la Ville de Paris dans le domaine de l'urbanisme et des équipements sectoriels. Ils marquent cependant un recul important pour la voirie primaire qui risque de conduire à la non-réalisation des objectifs prévus au VI^e Plan.

LES ACTIONS MENÉES PAR LA VILLE DE PARIS DANS LE DOMAINE DE L'AMENAGEMENT URBAIN

Nous allons maintenant examiner les grandes actions menées par la Ville de Paris dans le domaine de l'aménagement urbain grâce à ces budgets d'investissement et plus particulièrement dans le domaine de la rénovation urbaine et de la voirie primaire.

Rénovation urbaine publique

Engagée fortement depuis 1955-1956, soit à peu près en même temps que le boulevard périphérique, la politique de rénovation urbaine de la Ville de Paris a pour objectif de supprimer les taudis existant dans les zones de Paris urbanisées au cours du 19^e siècle ou au début du 20^e siècle, zones sans valeur historique ni architecturale.

L'expérience a montré que pour qu'elle soit menée à bien, chaque opération de rénovation doit être conduite par une équipe spécialisée, souvent dans le cadre d'une société d'économie mixte créée spécialement. En effet, la complexité de ces opérations, tant pour les études et la planification, les acquisitions foncières, les relogements, la cession des droits à construire, nécessite une équipe bien soudée et entièrement orientée vers le but poursuivi.

Le tableau ci-après donne la liste des opérations de rénovation engagées par la Ville de Paris depuis 1955 et leurs principales caractéristiques en surface et en logements, avec leur état d'avancement.

Sur les 39 786 logements à construire, environ 15 000 sont des H.L.M., 5 000 sont des logements non aidés, le reste est constitué par des logements I.L.N., I.L.M. ou primés.

L'évolution de la rénovation parisienne lors des dernières années montre une progression régulière des opérations en cours en ce qui concerne les acquisitions, les libérations de sol et les constructions de logements :

a) *les acquisitions* sont passées de 88,3 ha au 31 décembre 1967 à 134,34 au 31 décembre 1972, ce qui représente une proportion de 80 p. 100 de terrains acquis sur les 168,79 à acquérir.

b) *les démolitions* de logements entreprises pour la libération des sols, qui portaient sur 11 257 logements au 31 décembre 1967, étaient parvenues, au 31 décembre 1972, au chiffre de 21 857 logements démolis, ce qui représente une proportion de 63 p. 100 par rapport au nombre global de 34 820 logements à démolir.

c) *le rythme de construction* des logements à l'intérieur des îlots a continué à suivre, de son côté, une courbe de croissance régulière, puisque, sur un nombre total de 39 786 logements à construire, 17 714 logements se sont trouvés terminés à la date du 31 décembre 1972, ce qui représente une proportion de 45 p. 100 et 4 628 logements de plus qu'au 31 décembre 1970.

Ilots	Organismes	Surface totale (en ha)	Surface acquise (%)	Logements à démolir	Logements démolis (%)	Logements à construire	Logements construits ou en cours	Relogement hors îlot	
								dans Paris	hors Paris
Ilot 11	Ville de Paris	5,2	100	2.507	93	993	993	177	—
Bièvre	O.P.H.L.M.V.P.	8,2	100	814	100	1.691	1.691	—	—
Périchaux	»	3,4	100	204	100	973	973	—	—
Couronnes	»	2,7	100	709	100	592	592	—	—
Préault-Plateau	»	1,9	100	38	100	315	315	—	—
Charenton-Meuniers	»	2,4	100	310	100	552	552	—	—
Ourcq	»	2,2	100	59	100	421	421	—	—
Philippe-Auguste	»	0,4	100	8	100	103	103	—	—
Tolbiac	»	0,7	100	0	—	151	151	—	—
Deveria	»	0,4	100	4	100	84	84	—	—
Télégraphe	»	0,3	100	3	100	90	90	—	—
Vouillé	»	0,4	100	0	—	108	108	—	—
Château-des-Rentiers	»	6,5	100	941	100	1.157	1.157	—	—
Ilot IV	R.I.V.P.	11,2	100	1.835	100	2.086	2.086	151	1.074
Choisy-Gare	S.A.G.I.	2,1	100	430	100	660	660	104	—
Mariniers	»	6,4	100	738	99	628	628	568	—
Place des Fêtes	»	24,3	91	2.681	68	3.850	1.312	397	—
4792	S.C.I.C.	3,2	100	1.470	100	508	508	—	962
Rebeval	S.C.I. Rebeval	8,8	77	2.977	44	2.405	509	—	390
Ilot 13	S.C.I.C.	4,6	100	1.290	100	693	593	—	—
Beaugrenelle	S.E.M.E.A. XV	25,4	93	2.395	53	3.808	2.688	120	—
Procession	»	6	90	736	60	1.163	815	—	—
Sablonnière	»	8,6	69	1.811	34	1.501	817	—	—
Nouveau-Belleville	SORENOBEL	2,1	100	1.009	100	735	735	—	—
Saint-Eloi	G.F.F.	8,3	91	2.230	77	1.422	1.422	—	—
Marais	S.O.R.E.M.A.	1,2	82	263	40	100	4	180	26
Riquet	F.F.F.	6,5	93	1.284	55	1.794	1.017	167	—
Plaisance-Vandamme	S.E.M.I.R.E.P.	20,3	50	4.170	37	4.244	2.051	94	—
Saint-Blaise	S.A.E.M.A.R.								
	Saint-Blaise	17,8	30	1.454	2	4.629	590	—	—
Lahire	S.A.E.M.A.R.								
	Lahire	12	8	900	—	1.610	—	—	—
Les Halles	S.E.M.A.H.	14,8	52	1.550	6	720	70	—	—
		218,3	80 %	34.820	63 %	29.786	23.735	1.958	2.452

En outre, pendant ces deux années, 4 902 logements nouveaux ont été mis en chantier comme le montre le tableau ci-après :

Dates	Logements mis en chantier	Pourcentage	Logements terminés	Pourcentage
31 décembre 1965	9.259	28 %	5.826	18 %
31 décembre 1966	11.276	35 %	6.332	19 %
31 décembre 1967	12.916	40 %	8.107	25 %
31 décembre 1969	16.742	52 %	11.610	36 %
31 décembre 1970	18.833	55 %	13.086	38 %
31 décembre 1972	23.735	60 %	17.714	45 %

Un grand nombre d'équipements collectifs a été réalisé notamment dans les îlots suivants dont la rénovation s'achève : écoles, jardins publics, centres de protection maternelle et infantile (P.M.I.), piscines, terrains de sports, crèches, bibliothèques, marchés, etc.

Les dépenses que représente cette rénovation sont extrêmement importantes pour la Ville de Paris. Elles concernent, d'abord, l'achat des terrains et les subventions d'équilibre aux organismes rénovateurs, ensuite la réalisation d'équipements scolaires, sociaux, espaces verts et enfin les infrastructures à la charge de la Ville : voirie et réseaux d'eau et d'assainissement.

Le poste le plus important est incontestablement celui des achats de terrain pour les équipements pour lesquels un peu moins de 600 MF avaient été dépensés jusqu'au 31 décembre 1970 ; 500 à 600 MF environ restent à dépenser jusqu'à l'achèvement des opérations en cours ; cette somme devait être versée dans un délai de dix ans environ.

Les dépenses d'équipements de superstructure (écoles, crèches, dispensaires, etc.) à la charge de la Ville de Paris sont, au titre du VI^e Plan, estimées à un chiffre un peu supérieur à 200 MF. La dépense globale à prévoir peut être estimée à un chiffre de l'ordre du double, soit 400 MF.

Enfin, les dépenses d'infrastructure à la charge de la Ville de Paris, essentiellement pour la voirie et les réseaux directement exploités par la Ville, peuvent être évaluées entre 500 et 600 MF environ.

Cette estimation ne comprend que les dépenses strictes de voirie secondaire ou tertiaire liées aux zones de rénovation elles-mêmes, à l'exclusion de la voirie primaire ou

des opérations importantes comme la construction de passages souterrains qui pourraient être réalisées dans les emprises dégagées au profit de la circulation générale. Elle comprend toutefois les dépenses d'infrastructure à la charge de la Ville de Paris à réaliser dans le cadre de l'opération des Halles.

La charge résultant pour la Ville de Paris des rénovations qu'elle a engagées peut donc être estimée à un chiffre supérieur à 2 milliards de F équivalant au coût du bouleversement périphérique sensiblement à la même époque, mais qui n'aura coûté à la Ville, compte tenu des subventions reçues de l'Etat et du District, que 0,8 milliard de F.

Encore convient-il, pour se rendre compte de la tâche qui reste à accomplir, de considérer qu'en 1957 c'est 1 500 ha de Paris qui étaient considérés comme devant être rénovés alors qu'actuellement 600 ha (en comprenant la voirie) sont engagés. Il est vrai, malgré tout, qu'il s'agit des îlots des plus dégradés où les démolitions et relogements à opérer sont sûrement les plus importants.

Pour illustrer les problèmes soulevés par la rénovation, nous allons donner maintenant quelques exemples caractéristiques de rénovation dans Paris.

La rénovation dans le XV^e arrondissement

De 1958 à 1961, des enquêtes et des études menées par le Centre de documentation et d'urbanisme de la préfecture de la Seine et par la Compagnie foncière du XV^e arrondissement, permirent de définir les zones où des actions d'urbanisme pouvaient favoriser la restructuration du XV^e arrondissement.

La Ville de Paris décida d'intervenir sous deux formes

complémentaires : d'une part, les plans d'urbanisme de détail de trois zones furent établis, approuvés et déclarés d'utilité publique à la fin de 1961 ; d'autre part, un secteur dont la rénovation s'imposait en priorité fut choisi dans chacune de ces zones. Ce sont les secteurs « Beaugrenelle » ou « Front de Seine », « Procession » et « Sablonnière ».

Pour réaliser ces opérations de rénovation, il fallait un instrument plus souple qu'un service public, mais organiquement lié à la puissance publique afin d'offrir aux populations intéressées toutes les garanties résultant d'un contrôle effectué par la collectivité, mais aussi la libre disposition, le cas échéant, de moyens de contrainte.

Ainsi fut créée, en 1961, la Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement du XV^e arrondissement (SEMEA XV). Sa mission se situe dans le cadre précis que définissent les conventions conclues avec la Ville de Paris (avril 1962) et les textes qui régissent la rénovation urbaine.

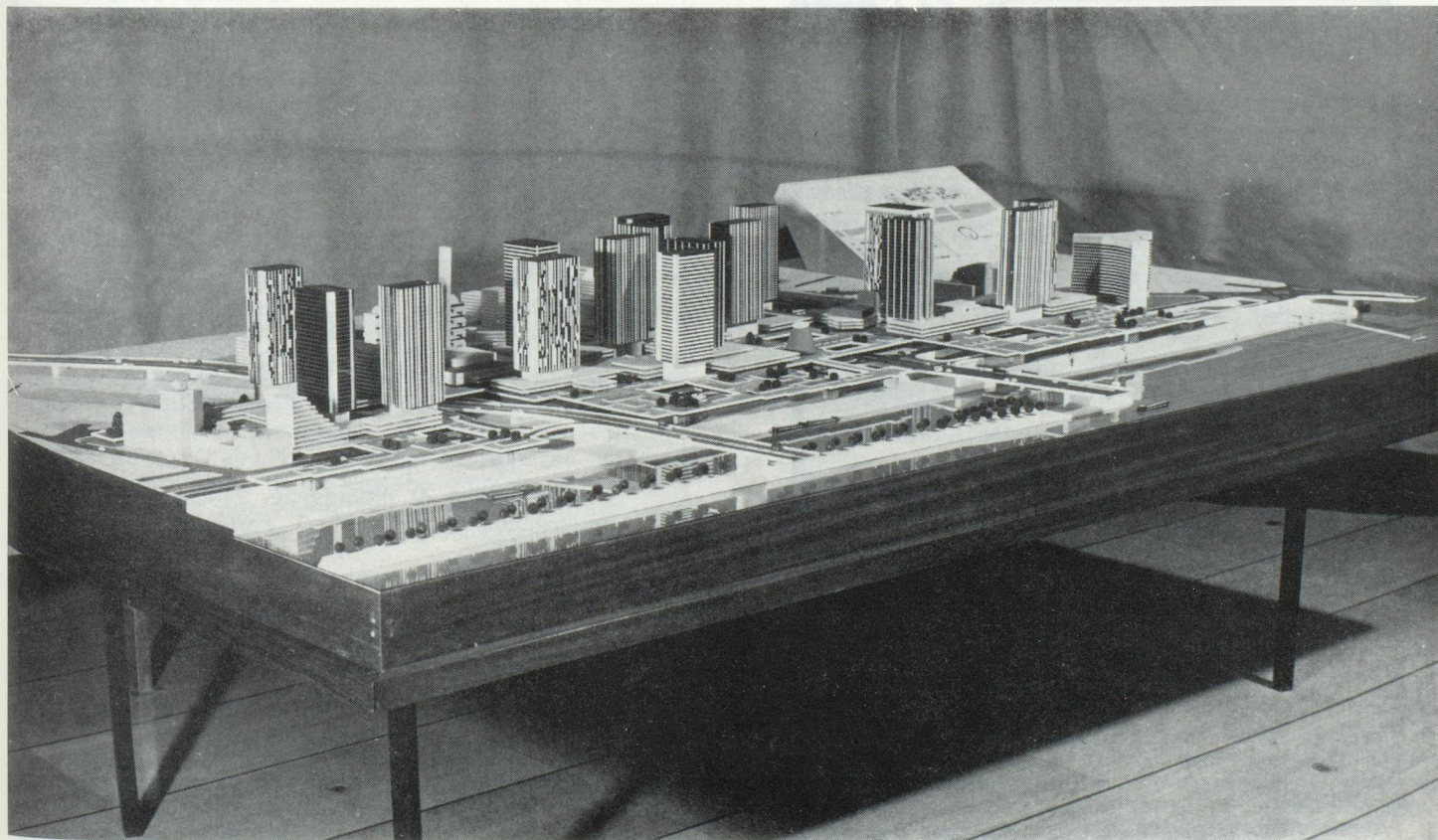
Le capital social de la société est détenu à concurrence de 59 p. 100 par la Ville de Paris, qui dispose de la sorte de sept sièges d'administrateurs sur douze.

L'opération « Beaugrenelle-Front de Seine »

Le secteur « Beaugrenelle » est délimité par le quai André-Citroën, le quai de Grenelle, la rue du Docteur Finlay, la rue Emeriau, la rue Rouelle, la rue Saint-Charles et l'avenue Emile-Zola. Il s'étend sur 29 ha, dont 25,8 sont à rénover, ce qui implique la démolition de 1 732 logements, tandis que 1 163 logements en bon état, situés essentiellement à l'est et au nord du secteur, seront conservés.

Les immeubles dits « obstacles » étant situés, pour la

Maquette du « Front de Seine »



OVCI

OFFICE VAUDOIS POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

organisme spécialisé dans les études d'

- implantations industrielles
- terrains en zones industrielles
- usines à vendre
- main-d'œuvre
- fiscalité

17, AV. DE VILLAMONT - TÉL. (021) 23-33-26/27
1005 LAUSANNE

haute rentabilité
et confort suisse



Achetez votre appartement avec vue panoramique sur la mer à EL GRECO, village espagnol de grand luxe. En pleine propriété, à partir de Fr. s. 47.300.— entièrement meublé et climatisé.



EL GRECO, DENIA, COSTA BLANCA, ESPAGNE
Prochain programme: Grèce

SEFTI · GENEVE

14, rue Ch.-Bonnet - 1211 Genève 12 - Tél. 022/46 34 66

Erigé selon les normes suisses de construction, chaque appartement est climatisé en été, chauffé en hiver, meublé avec goût, doté de téléphone, radio, prise TV, d'une cuisine ultra-moderne; service femme de chambre. Centre commercial avec 3 restaurants, bar, boutiques, banque, infirmerie. Piscine, tennis, cinéma. Service de location assuré.

Si vous désirez de plus amples détails, glissez votre carte de visite dans une enveloppe à l'adresse de l'Institut de Gestion Européen (IGE) 11, rue de Téhéran, 75008 Paris.

GROUPE WINTERTHUR

SOCIÉTÉS SUISSES D'ASSURANCES

*Entreprises privées régies par le décret-loi
du 14 Juin 1938*



WINTERTHUR - ACCIDENTS

ACCIDENTS — INCENDIE
RESPONSABILITÉS CIVILES
DÉGATS DES EAUX
BRIS DE GLACES
RISQUES DIVERS

FORMULES MODERNES

COMBINÉES MULTIRISQUES
TRANSPORTS MARITIMES
ET TERRESTRES
CRÉDIT

Capital social 48 millions de francs suisses
entièrement versé — R. C. Paris 55 B 8444

WINTERTHUR - VIE

TOUTES ASSURANCES
EN CAS DE DÉCÈS ET EN CAS DE VIE

RETRAITES REVALORISABLES

ASSURANCES COLLECTIVES
DU PERSONNEL DES ENTREPRISES

Capital social 20 millions de francs suisses
entièrement versé — R. C. Paris 55 B 9034

DIRECTION POUR LA FRANCE

30, avenue Victor-Hugo

75783 PARIS Cédex 16

Tél. 727.23-19 - Telex Suisasur 62536 F

plupart, au-delà de la rue Emeriau, tandis qu'entre cette voie et la Seine l'occupation étant à dominante industrielle, il fut décidé d'opérer de part et d'autre de cette rue :

— d'une part, une rénovation de caractère classique, par curetage et remodelage sur 17 ha, dont 3,2 ha de parcelles conservées ;

— d'autre part, une reconstruction radicale sur des principes modernes d'urbanisme sur 12 ha en front de Seine.

En front de Seine, le site imposa d'emblée la double obligation d'équilibrer par rapport au fleuve la masse de la colline de Chaillot, sans pour autant créer, en bordure de Seine, une « Muraille de Chine » qui aurait masqué tout le quartier de Beaugrenelle.

La SEMEA XV a adopté un parti systématique de constructions hautes et ponctuelles, laissant entre elles de larges espaces complétés par un réseau de constructions basses de deux à trois niveaux implantées au-dessus d'un système de dalles dénommé « ouvrage dalle ».

L'ouvrage dalle proprement dit, entièrement réalisé par la SEMEA XV, situé entre la rue Emeriau et le quai, se compose de :

— une dalle supérieure située à 6 m environ au-dessus du sol naturel, qui constitue le sol artificiel et recouvre en partie les voies publiques en vue d'assurer, à ce niveau, la circulation des piétons entre les îlots sans solution de continuité ;

— une dalle intermédiaire située à 3 mètres environ au-dessus du sol naturel et recouvrant chacun des îlots ; cette dalle est affectée au stationnement des véhicules automobiles ;

— le niveau du sol naturel affecté aux voies de circulation, au stationnement des automobiles, ainsi qu'aux locaux de stockage et d'approvisionnement des bâtiments bas situés sur le sol artificiel ; à ce niveau, sont prévus également quelques stations-services, des locaux d'usage commun, les transformateurs moyenne tension du réseau E.D.F., etc. ;

— un ou deux niveaux en sous-sol réservés au stationnement des automobiles ;

— les circulations verticales : escaliers, rampes, escalators, monte-charges, permettant de relier entre eux les divers niveaux ;

— les réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau, de distribution de gaz et d'électricité, d'air comprimé, de vapeur et le réseau P.T.T. destinés à assurer la desserte des divers immeubles et ouvrages.

Cet ensemble est inscrit dans un maillage régulier. Une trame de 9,45 m détermine les implantations de tous les bâtiments et ouvrages implantés dans le front de Seine.

L'opération « Beaugrenelle » n'est pas la création d'un quartier d'affaires ni celle d'un quartier résidentiel. Un équilibre entre logements et emplois a été recherché dans la détermination du programme en fonction des objectifs du plan directeur de Paris ; c'est ainsi que les activités occuperont un tiers de la surface globale de plancher construite tandis que l'habitation en représentera les deux tiers. Le programme de l'opération comprend :

1° *Habitation* : 3 800 logements environ seront créés, dont 1.333 logements de type H.L.M. et 2.475 non aidés en tours de 32 niveaux. On estime que la population du secteur passera ainsi de 8 000 à 16 000 personnes environ ;

2° *Activités* :

— 110 000 m² hors œuvre de surface à usage de bureaux sont créés, dont 60 000 répartis en trois bâtiments hauts, de forme spécifique, se différenciant ainsi des tours d'habitation, et 50 000 répartis dans les bâtiments bas disséminés sur le sol artificiel ;

— un centre d'activités commerciales et de service, actuellement à l'étude, comportant 10 000 à 15 000 m² de surface sur dalle, aura pour fonction de satisfaire les besoins des futurs habitants et d'apporter à ce secteur, et tout spécialement à la dalle-promenade, l'animation qui consacre la réussite d'un quartier ;

— un hôtel de 600 à 700 chambres avec son équipement annexe.

3° *Équipements collectifs* : l'opération contribue d'abord à l'amélioration du réseau de voies primaires dans Paris, puisqu'en libérant d'importants terrains elle permettra, d'une part, de porter les quais de Grenelle et André-Citroën à une largeur de près de 50 m, et, d'autre part, d'amorcer une liaison rapide entre le nouveau quai et le boulevard Garibaldi à l'emplacement de la rue Rouelle actuelle.

En outre, sur le plan même de l'aménagement du quartier, l'opération entraîne, avec la modernisation du système de voirie local, la création de nombreux équipements publics destinés à satisfaire ses besoins propres et ceux de l'environnement immédiat.

4° *Dans le domaine de l'enseignement* : un collège d'enseignement secondaire de 900 places, deux groupes scolaires primaires, deux écoles maternelles.

5° *Dans le domaine sportif* : outre les plateaux d'évolution et gymnase attachés aux ensembles scolaires, un grand terrain de sports, deux piscines.

6° *Dans le domaine social* : deux crèches, un foyer maison de retraite pour personnes âgées.

7° *Sur le plan culturel* : une bibliothèque-discothèque centrale d'arrondissement.

Sont par ailleurs réalisés, un central téléphonique et un bureau de poste.

Enfin, l'ouvrage-dalle lui-même, avec son sol artificiel, vaste promenade publique, plantée sur un hectare et demi, et les 6 500 places de parking qu'il comporte, constitue un équipement essentiel du quartier puisqu'il doit résoudre à la fois les problèmes de la circulation piétonnière et du stationnement.

L'opération « Procession »

Le secteur « Procession », d'une superficie de 7 ha, est délimité par les rues Vigée-Lebrun, Falguière, d'Alleray et Dutot.

Le projet, élaboré à la suite des études de mise au point du plan d'urbanisme de la zone Alleray-Falguière, est moins spectaculaire que celui du Front de Seine pour plusieurs raisons : dimensions réduites du secteur, conservation de nombreux logements (533 contre 566 à démolir) limitant le dégagement de surfaces importantes indispensables à la réalisation d'ensembles structurés.

Le programme de l'opération se caractérise par :

— l'importance des surfaces d'habitation (81 p. 100 des surfaces construites, mis à part les équipements publics) ;

— l'importance des logements sociaux (89 p. 100 des logements construits) ;

— l'importance des équipements publics, auparavant inexistantes.

Ce programme trouve sa justification, d'une part, dans la recherche d'un équilibre social global des trois opérations de rénovation menées par la SEMEA XV, d'autre part, dans la situation propre du secteur, sa desserte médiocre sur le plan des transports interdisant d'y concentrer des activités en grand nombre ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le plan directeur en faisait une zone destinée préférentiellement à l'habitation.

Cependant, 16 p. 100 des surfaces construites (non compris les équipements) sont affectés à des activités de bureaux, à la fois pour apporter une certaine animation au nouveau quartier et pour offrir aux nombreux laboratoires, que la proximité de l'Institut Pasteur avait attirés dans ce secteur, la possibilité de s'y réinstaller.

L'absence totale d'équipement commercial environnant a conduit à affecter 4 000 m² de surface de plancher au commerce, en même temps que la Ville de Paris décidait d'implanter un marché public volant.

L'habitation, dominante de ce secteur, représente une surface de plancher de près de 95 000 m², soit 1 160 logements environ et une maison de retraite privée. Ces logements seront de type H.L.M. (949) et permettront de reloger, outre les 566 foyers évincés du secteur lui-même, des habitants des secteurs « Beaugrenelle » et « Sablonnière ». La population, à l'origine de 2 800 personnes, devrait être de 5 000 environ après rénovation.

Les équipements réalisés par la Ville de Paris, en plus du marché déjà cité, sont les suivants : un C.E.S. 600, une école maternelle, une crèche, un gymnase, un foyer pour personnes âgées, un foyer de migrants.

Il faut noter, en outre, l'existence d'un dispensaire privé.

L'opération « Sablonnière »

Le secteur « Sablonnière », délimité par la rue Camborne, la rue Mademoiselle, la rue Quinault, la rue Meilhac, la rue de la Croix-Nivert s'étend sur 11 ha environ et contraste fortement avec les zones résidentielles, très proches, du VII^e arrondissement.

En effet, le secteur « Sablonnière » bordé sur sa périphérie (à l'exception de la rue Camborne) par de grands immeubles construits dans l'entre-deux-guerres sans préoccupations urbanistiques, est, à l'intérieur, pratiquement vide d'immeubles dignes de ce nom ; on y trouvait, à l'ori-

gine de l'opération, des dépôts en plein air d'entreprises de démolition, de charbon et de ferrailles et de nombreux artisans et petites industries ; en revanche, peu d'équipements publics à l'exception d'une école et d'un espace non bâti que quelques installations sommaires ont transformé en terrain de sport.

Le réaménagement progressif du secteur « Sablonnière » doit permettre, en particulier, de résoudre les problèmes de logement, de pallier les insuffisances d'équipement local dans les domaines scolaire, culturel, social et d'améliorer la circulation et le stationnement. Il implique la démolition de 1 037 logements.

Comportant un nombre important de foyers modestes à reloger, mais proche du VII^e arrondissement, l'opération « Sablonnière » se devait de constituer un ensemble à dominante résidentielle, bien équilibré sur le plan social, avec, cependant, du fait de sa bonne desserte et de la proximité de quartiers à vocation administrative, des implantations à usage de bureaux.

L'apport des équipements collectifs indispensables et la création d'un centre commercial de proximité doivent compléter l'aménagement du quartier.

Habitation :

En plus des 1 700 logements conservés, le programme comporte la construction de 1 450 logements neufs dont 819 H.L.M. et 682 non aidés représentant une surface de plancher hors œuvre d'environ 126 500 m², faisant passer la population de 5 700 à 7 000 environ.

Bureaux :

28 000 m² de surface de plancher hors œuvre de bureaux seront réalisés.

Commerces :

Une surface de 4 000 m² hors œuvre environ, à usage de commerces, groupés en boutiques, sera réalisée essentiellement au centre du secteur entre les rues Camborne et Amiral-Roussin.

Équipements publics :

Outre l'extension du groupe scolaire et de l'équipement sportif existant dont les surfaces d'emprise au sol seront presque doublées, ce qui permettra leur modernisation et la création d'une école maternelle, seront créés : une crèche, un foyer-maison de retraite, un centre payeur de Sécurité sociale, un foyer de migrants.

L'aménagement du secteur des Halles

L'aménagement du secteur des Halles trouve son origine dans la décision gouvernementale de transférer les marchés de gros qui se tenaient dans ce secteur. Les transferts sont devenus effectifs en mars 1969 pour les fruits, légumes, etc. et en janvier 1973 pour les produits carnés.

Les études ont été engagées dès 1963. Leur but était de trouver un aménagement, compatible avec la qualité du centre historique de Paris, permettant de redonner vie à ce quartier traumatisé par le départ du marché de gros de Paris.

C'est le 24 octobre 1968 que le Conseil de Paris a fixé le programme d'aménagement comprenant deux zones : l'une de rénovation, l'autre de restauration-réhabilitation. Le 29 octobre 1970, le Conseil de Paris a approuvé le plan d'aménagement de zone (P.A.Z.) et les conventions

à passer avec la Société d'économie mixte pour l'aménagement des Halles, pour la réalisation de l'opération de rénovation et d'une opération-test de restauration dans l'îlot Quincampoix.

Après accomplissement de toutes les formalités et l'accord définitif des autorités de tutelle, la signature de la convention de concession a pu intervenir le 13 décembre 1971 en même temps que l'approbation du bilan financier de la Z.A.C. et la prise en considération du P.A.Z.

La Z.A.C. en cours de réalisation concerne 14 ha environ, le programme prévu comprend :

A) Secteur Ouest

Le parti et le programme du secteur ouest de l'opération des Halles, adoptés et mis au point par la SEMAH répondent à un certain nombre de principes approuvés par le Conseil de Paris :

- 1) l'implantation d'activités diversifiées concourant à l'animation du secteur : activités commerciales, culturelles et sportives notamment ;
- 2) la création d'un vaste Forum souterrain relié à la station du R.E.R. et d'une voirie souterraine permettant :
 - la suppression de toute circulation automobile en surface ;
 - la continuité du cheminement des piétons entre le Forum et le quartier ancien ;
 - l'aménagement en surface d'importants espaces libres réservés aux piétons ;
 - la mise en valeur de l'église Saint-Eustache ;
 - la construction d'édifices peu nombreux et de faible hauteur.

Vue panoramique du chantier des Halles (feuilles RER + Forum)



Les surfaces de planchers prévues sont données ci-après par nature d'affectation :

— logements	18 000 m ²
— centre commerce international (dont 40 à 45 000 m ² en élévation)	99 000 m ²
— centre des antiquaires (substitué à l'Hôtel des Ventes prévu à l'origine)	25 000 m ²
— hôtel	25 000 m ²
— commerces et loisirs	50 000 m ²
— équipements culturels (Forum)	12 000 m ²
— équipements sportifs de la ville, 2 ^e phase	10 000 m ²
Soit, au total	239 000 m ²

L'organisation de cette zone peut se définir rapidement comme suit : par ordre de profondeur décroissante, on trouve plusieurs niveaux présentant les caractéristiques suivantes :

1) L'aménagement souterrain

a) *Niveau R.E.R.* : il sera situé à — 22,20 m par rapport à la surface sous le carreau des Halles.

La station aura sensiblement 80 m de large sur 325 m de long ; elle sera située à proximité de la station de métro Châtelet à laquelle elle sera reliée par des trottoirs roulants.

Il sera le point de rencontre des deux axes de communication et de transports en commun nord-sud et est-ouest.

b) *Niveau échanges* : il sera situé à — 17,20 m par rapport à la surface.

Il jouera un rôle de transition très important : assurer la correspondance entre le R.E.R. et le Forum, donner aux voyageurs du R.E.R. une première perception de l'organisation ambiante.

A ce niveau, des parkings seront aménagés.

c) *Niveau « Forum »* : il sera situé à — 13,60 m par rapport à la surface.

Il sera composé de rues et de places publiques, accessibles aux piétons en permanence comme les rues et les places traditionnelles.

Il constituera un grand espace d'un seul tenant, aux fonctions multiples, tant culturelles que sportives ou commerciales ; il sera un lieu de rencontre et d'attraction permanent.

Il sera bordé, au nord et au sud, par des parkings.

d) *Niveau « Balcon du Forum »* : il sera situé à — 8,10 m par rapport à la surface.

A ce niveau sera assurée la desserte automobile qui permettra l'alimentation de la zone en public grâce à l'installation de parcs de stationnement et de stations de taxis et l'arrivée des différents services publics indispensables au bon fonctionnement du complexe.

On y trouvera aussi certains des équipements sportifs, culturels et commerciaux prévus dans l'animation du Forum, ainsi que des espaces techniques destinés à la ventilation, aux installations de contrôle, etc.

La ligne n° 4 du Métropolitain, rénovée, sera élevée au niveau de ce balcon, assurant ainsi une meilleure continuité des espaces du « Forum ».

2) Le niveau « Jardin » et le modelé de surface

Le niveau « Jardin » situé entre les niveaux — 3 m et + 4 m par rapport au sol des rues actuelles sera entièrement libéré de toute circulation automobile et, en grande partie, ouvert à l'air libre.

L'utilisateur du R.E.R., par une série d'emmarchements ou d'escaliers mécaniques, pourra s'élever successivement au niveau du Forum, puis à celui de son balcon jusqu'au jardin ; le piéton venant des rues alentour pourra accéder de plain-pied au jardin, puisque les cheminements traditionnels du quartier ancien seront conservés.

Le promeneur pourra alors cheminer depuis la rue Pierre-Lescot jusqu'à la Bourse du Commerce ; il rencontrera sur son chemin, soit des esplanades plantées d'essences à haute tige vers Saint-Eustache, mais qui ménageront la vue de la rosace sud du transept depuis la rue des Prouvaires, soit des places à différents niveaux destinées à permettre l'éclosion des animations culturelles ou de tout autre nature, en plein air ou sous des abris provisoires, soit des miroirs d'eau, soit encore de larges ouvertures où le regard plongera sur l'animation du niveau du balcon du Forum.

Ainsi, le visiteur pourra trouver à tout moment, suivant son goût et son humeur, le lieu de calme, ou l'animation de la foule, ou encore la détente d'une terrasse de café.

3) Les superstructures

En superstructure est prévue l'implantation d'un nombre réduit de bâtiments. Ces constructions de surface, limitées au maximum, s'intégreront par leur architecture dans le quartier ambiant et leur hauteur avoisinera celle des immeubles anciens environnants. Les études architecturales se poursuivent et la SEMAH sera bientôt en mesure de donner des éléments précis d'information sur ce point.

Les constructions prévues sont : au nord du secteur, des logements en terrasse ; au sud-est, un centre d'antiquaires ; au sud, un hôtel de 400 chambres et quelques commerces ; à l'est, le centre de commerce international.

Ces constructions permettront de laisser 4 ha de places et de jardins.

B) Secteur Est

Le secteur Est comprend, sur le plateau Beaubourg, la grande opération de création du Centre national d'art contemporain réalisée par l'établissement public du centre Beaubourg (avec bibliothèque lecture publique), soit 70 000 m² et une zone de rénovation plus classique entre la rue Rambuteau et la rue du Grenier-Saint-Lazare dans laquelle ont été prévus, à l'origine, des logements, soit 58 500 m², dont :

— H.L.M. : 19 500 m² ;

— logements primés : 6 000 m² ;

— logements confort : 13 500 m² ;

— logements luxe : 19 500 m² ;

— bureaux : 7 700 m² ;

— commerces : 27 000 m² (dont 20 000 m² en sous-sol) ;

— équipements urbains (crèche, dispensaire, maternelle) : 3 300 m².

Bien que la convention de concession avec la SEMAH n'ait été signée qu'en décembre 1971, l'opération n'en avait pas moins démarré avant, d'abord par le départ partiel des Halles en mars 1969 (pavillons VII à XII), puis par des acquisitions à la diligence de la Ville de Paris dès mai 1969, d'abord dans le secteur est pour libérer la partie sud du plateau Beaubourg, ainsi qu'au sud des pavillons pour le secteur ouest.

Les travaux préparatoires ont commencé au cours du second semestre 1971, ainsi que la démolition des pavillons.

Actuellement, les travaux sont largement engagés, en particulier en ce qui concerne :

- la fouille pour le Forum et la station du R.E.R. ;
- les travaux pour la voie souterraine empruntant les rues Berger, Aubry-le-Boucher, Saint-Merri ;
- les terrassements et les fondations du C.N.A.C. ;
- un immeuble H.L.M. rue du Grenier-Saint-Lazare devant servir de « tiroir » pour la rénovation des îlots au nord de la rue Rambuteau.

Plus récemment a commencé la libération de l'emplacement du Centre français de commerce international, au voisinage de la Bourse du Commerce.

Pour le secteur ouest, étant donnée l'imbrication de l'opération, la SEMAH a été exceptionnellement chargée par la Ville de Paris des travaux de génie civil par convention de travaux. Ces travaux concernent en particulier la création d'un très important réseau de voies souterraines qui devraient permettre de réserver aux piétons la quasi-totalité de la surface de ce secteur. Par ailleurs, la Ville de Paris conservera dans ce secteur la propriété des sols.

RENOVATION PRIVÉE « ITALIE »

A côté des programmes des rénovations publiques réalisées dans le cadre de la législation correspondante, la Ville de Paris a, par des conventions avec des organismes privés, mis en œuvre un mécanisme original de rénovation visant à organiser la rénovation privée spontanée de certains quartiers très évolutifs ; c'est le cas en particulier pour le secteur des Hauts-de-Belleville, maintenant presque achevé, et surtout « Italie », actuellement en pleine évolution.

Cette dernière opération se développe sur un secteur limité par la place d'Italie, l'avenue de Choisy, la rue de Tolbiac, la rue Nationale, les boulevards Masséna et Kellermann, la rue Damesme, la rue de Tolbiac, la rue du Moulin-des-Prés et la rue Bobillot, soit 107 ha environ.

Elle se réalise sur la base d'un plan d'urbanisme de détail pris en considération par le Conseil de Paris en juin 1965.

Le mécanisme de la rénovation prévue a été décidé par le Conseil de Paris dans sa séance des 13 et 14 janvier 1966, préfigurant celui qui sera adopté ultérieurement pour les Z.A.C. Il est basé sur la création d'associations syndicales de propriétaires qui réalisent l'aménagement des îlots les concernant.

Ces associations, fondées initialement sur la loi de 1965, régissant les associations syndicales de propriétaires, ont trouvé un fondement juridique plus efficace et plus moderne dans les dispositions de la loi d'orientation foncière relative aux associations foncières urbaines (A.F.U.).

Comme prévu dans la délibération du Conseil de Paris de 1966, les associations de propriétaires sont regroupées au sein de la « Fédération du secteur Italie 13 », constituée conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901 avec laquelle le préfet de Paris a signé, le 2 février 1967, une convention par laquelle celle-ci se plaçait sous son contrôle.

La mission de la Fédération est :

- d'assurer la poursuite des études en cours pour l'aménagement du secteur ;
- de fixer les modalités de versement de la quote-part contributive de ses membres ;
- de faciliter, sur tout le périmètre du plan d'urbanisme de détail, l'application des règles concernant le coefficient d'occupation du sol.

Le secteur comportait initialement 12 300 logements, dont la moitié sera conservée.

Il est prévu de réaliser 14 000 logements plus vastes, en moyenne, que les logements existants, 2 700 H.L.M. et une proportion importante d'I.L.N. et de logements primés. La population du secteur doit passer de 27 000 à 50 000 habitants.

Un important programme de bureaux (200.000 m²) et de commerces (150.000 m²), des hôtels y sont également prévus.

Les équipements

En sus des nombreux équipements qui existent déjà dans le quartier, il est prévu de réaliser sur les îlots les plus engagés : 3 maternelles, 4 crèches, 2 groupes scolaires, 1 C.E.S., 1 dispensaire, 1 foyer de jeunes, 1 centre culturel, 1 piscine, 1 centre culturel important, 21.000 m² d'espaces verts.

Dans l'ensemble, la surface des équipements passera de 4,15 à 21,05 ha ; un financement de 47,8 MF est prévu au VI^e Plan.

En outre, des élargissements de voiries importants sont prévus, notamment en ce qui concerne l'avenue d'Italie dont la largeur doit être portée de 40 à 70 m.

Pour la réalisation des équipements, les constructeurs versent une participation forfaitaire à raison de 30 F par m² de construction, hors œuvre, ramenée à 20 F pour les constructions primées. Les H.L.M., les I.L.M. et les I.L.N. sont dispensés de ce versement.

Immeuble « Le Périscope » Avenue d'Italie, 13^e arrondissement
(Photo Bollier)



Relogements

Les relogements s'effectuent dans les conditions légales. En outre, le Conseil de Paris a demandé que 60 p. 100 des relogements s'effectuent dans le secteur.

LA VOIRIE PRIMAIRE

La réalisation d'un réseau de voirie primaire est un des objectifs principaux de l'aménagement de Paris tels qu'ils sont définis par le Schéma directeur.

La politique de création d'un réseau de voirie primaire dans Paris ne vise pas à développer un usage inconsidéré de la voiture particulière dans Paris, mais replacée dans le contexte plus général de la politique globale parisienne, elle vise à faciliter les déplacements des Parisiens par les moyens les mieux adaptés à leurs besoins.

Il faut rappeler que :

a) Les investissements en matière de transports en commun échappent complètement au budget de la Ville de Paris (bien que les Parisiens en payent une part importante par le budget du district et de l'Etat) ;

b) Pour le VI^e Plan, les investissements prévus dans Paris pour la création de nouvelles infrastructures de transports en commun souterrains sont 5 à 6 fois plus importants que ceux prévus pour la voirie primaire ;

c) La voirie est aussi le support des transports collectifs de surface (autobus ou taxis) et que la création d'infrastructures nouvelles permet de réserver une part de la voirie de surface traditionnelle aux transports collectifs pour la création de couloirs réservés aux autobus ; il en a été ainsi de la voie expresse rive droite qui a permis la création de couloirs d'autobus le long des quais. De même, la marche de la ligne d'autobus de petite ceinture est plus rapide et plus régulière depuis la réalisation du boulevard périphérique.

d) Le réseau de voirie primaire vise à accélérer les déplacements dans Paris plus qu'à en augmenter le nombre. En effet, le volume des déplacements est contrôlé, dans une ville comme Paris, moins par les possibilités de circulation offertes que par les conditions de stationnement.

Il est certain que dans ce domaine un effort considérable devra être poursuivi dans les prochaines années pour amener à un contrôle efficace des conditions de stationnement, actuellement très peu satisfaisantes.

Déjà, le développement du stationnement payant et la création de parcs souterrains assurent dans le centre rive droite de meilleures conditions de stationnement et de circulation grâce à l'élimination effective, sur la voie publique, du stationnement de longue durée lié aux déplacements domicile-travail, eux-mêmes générateurs de la circulation en heure de pointe.

e) Sur le plan de l'environnement, le report de la circulation autre que de desserte sur des voies spécialisées dont le rendement est 2,5 à 3 fois meilleur que celui de la voirie traditionnelle permet de donner aux immeubles un calme et une tranquillité compatibles avec l'habitation, cet effet étant encore plus sensible de nuit lorsque le réseau de voirie primaire est suffisant pour écouler toute la circulation, cela bien entendu, sous réserve que les voiries primaires soient elles-mêmes conçues et réalisées de façon à ne pas créer de nouvelles nuisances.

Le boulevard périphérique

Cet ouvrage, maintenant terminé, est bien connu. Nous rappellerons seulement que son origine remonte au moment où, entre les deux guerres mondiales, fut décidée la suppression des fortifications de Paris qui a permis l'aménagement des terrains correspondants tout autour de la capitale.

Dans le cadre de cet aménagement, de très larges voies de circulation avaient été prévues ; ce sont les boulevards militaires et les larges voies radiales assurant des liaisons faciles entre Paris et la banlieue à travers l'ancienne zone.

Enfin, à la limite de Paris, une vaste emprise de 60 m de large avait été réservée dans laquelle était prévu l'aménagement d'une avenue comportant de larges terre-pleins plantés à laquelle de nom de « boulevard périphérique » était déjà donné.

Dans les années 1955-1960, la nécessité d'assurer un débouché à l'autoroute du sud conduisit à réaliser l'aménagement du premier tronçon du boulevard périphérique et à prévoir un aménagement présentant toutes les caractéristiques d'une autoroute urbaine accompagnée de voies latérales de desserte.

Avec le développement de la circulation en région parisienne, cette conception s'est imposée pour toute la voie, le boulevard périphérique devenant une barre de répartition pour la circulation venant des autoroutes vers les voies urbaines de Paris et de la proche banlieue et permettant à une grande partie de la circulation parisienne d'éviter le centre de la ville.

En 1963, il était décidé de porter la largeur du boulevard périphérique de trois à quatre files par sens, étant donné l'augmentation du nombre des autoroutes qu'il était prévu d'y faire aboutir.

Le premier vote du Conseil de Paris concernant la réalisation du boulevard périphérique remonte au 23 décembre 1954 ; il se sera donc écoulé 19 ans entre les premières décisions et la réalisation complète de l'ouvrage. Il convient cependant d'observer que les autorisations de programmes votées n'ont porté, pour le total des sept années de 1955 à 1962, que sur 277 millions de francs ; c'est à partir de 1962, en même temps que se mettait en place le financement (40 p. 100 Ville, 40 p. 100 Etat, 20 p. 100 District) que la cadence de vote des autorisations de programme s'est accélérée pour atteindre un maximum de 256,8 MF en 1965.

Le dernier projet approuvé sur le plan technique par le Conseil de Paris (section porte d'Auteuil- porte d'Asnières) a été voté le 23 juin 1966.

Le coût total du boulevard périphérique est, en chiffres ronds, de 2 milliards de francs courants, ce qui représente environ 2 800 millions en francs de 1972. Il convient de préciser que ces sommes ne comportent pratiquement aucune dépense d'acquisition de terrains.

Le premier tronçon a été mis en service le 12 avril 1960 et le dernier le 25 avril 1973.

Le boulevard périphérique, qui supporte, à lui seul, environ 40 p. 100 de la circulation parisienne, contribue à modifier le visage de la capitale non seulement par l'importance et la qualité de ses ouvrages, mais encore par les modifications et les transformations qui ont accompagné progressivement sa réalisation sur le plan de l'urbanisme où il joue le rôle de catalyseur et d'accélérateur de transformations.

Dans Paris, tout d'abord, sa réalisation a permis d'amorcer des transformations importantes sur le plan de l'urbanisme avec, par exemple, la rénovation du secteur IX entre la porte Maillot et la porte d'Asnières, l'aménagement des 40 ha de la plaine de Vaugirard évacuée par les militaires et où se réalisent un grand hôtel, un héliport, un ensemble de logements et une vaste zone de sports et de loisirs.

Le boulevard périphérique joue incontestablement un rôle important dans la rénovation du XIII^e arrondissement, plus particulièrement dans le cadre de l'opération « Italie » (voir plus haut).

Il en sera de même ultérieurement pour l'aménagement de la zone de La Villette.

Plusieurs équipements de prestige se sont implantés au voisinage du boulevard périphérique, comme le nouveau Parc des Princes ou le Palais des congrès de la porte Maillot. Il est certain que sa présence n'est pas étrangère également à l'implantation de l'ambassade d'U.R.S.S. dans le XVI^e arrondissement.

Une capacité hôtelière de plus de 3 000 chambres se réalise depuis quelque temps en bordure du boulevard périphérique avec : 2 000 chambres à la porte Maillot, 600 à la porte de Sèvres et 600 à la porte de Bagnolet où d'autres projets s'élaborent, portant à 1 700 chambres la capacité totale à cet emplacement.

Enfin, aux principales portes, notamment au voisinage des stations de métro, de grands parcs de stationnement ont été créés ou sont en voie d'achèvement, représentant une capacité de près de 15 000 places et d'autres sont prévus ou à l'étude. Ces parcs s'accompagnent de la création de centres commerciaux qui contribuent également à modifier le visage de la capitale.

En banlieue, dont le tissu était beaucoup moins dense et souvent de qualité plus médiocre qu'à Paris et où les règles de prospectifon de la zone verte ne jouent pas, la transformation est encore plus profonde ; il suffit, pour s'en rendre compte, de considérer l'importance des constructions neuves visibles depuis le périphérique.

La radiale Vanves-Montparnasse (« Vercingétorix »)

Le principe de la création d'une voie nouvelle sur le tracé de la rue Vercingétorix a été approuvé par le Conseil de Paris le 12 décembre 1957 à l'issue des premières études relatives à l'opération Maine-Montparnasse et à la rénovation urbaine de certains secteurs du XIV^e arrondissement.

La création de cette voie nouvelle, qui figure au Schéma directeur, s'est révélée d'une impérieuse nécessité pour relier aux boulevards militaires et au boulevard périphérique l'opération Maine-Montparnasse et les constructions prévues aux abords, notamment dans le secteur « Vandamme ».

En effet, l'ensemble des immeubles construits ou à construire dans tout ce secteur entraînera un apport nouveau d'activités et de population et constituera un pôle d'attraction qui augmentera sensiblement les déplacements dans la localité.

Enfin, pour limiter les courants des diffusion sur le boulevard périphérique, il y a le plus grand intérêt à établir une liaison directe avec l'autoroute A 10 qui, reliant Paris à la banlieue sud et aux provinces ouest et sud-ouest de la France, doit aboutir à la porte de Vanves. La concentration, sur cette voie radiale, de la circulation de transit allègera, sur une zone étendue, la circulation dans la voirie urbaine qui assurera ainsi une desserte locale plus aisée et plus calme.

Devant l'impossibilité pratique de superposer la voie aux emprises de chemin de fer, une solution tangente au domaine S.N.C.F. a été recherchée dans le souci d'aboutir à une réduction des emprises strictement nécessaires à la réalisation de la radiale.

Les deux chaussées rapides (trois files de circulation chacune) depuis l'autoroute A 10, franchiront par-dessus le boulevard périphérique et le boulevard Brune ; la chaussée sud-nord, située côté XIV^e arrondissement, s'abaissera ensuite pour venir se placer sous la chaussée nord-sud, de sorte que les deux chaussées seront super-

posées au droit de la rue Paturle, permettant une nouvelle réduction des emprises.

Entre la rue Paturle et la rue Maurice-Rouvier, les deux chaussées resteront superposées ; la chaussée inférieure sera à 1,50 m environ au-dessous du niveau actuel de la rue Vercingétorix, de telle sorte que la chaussée supérieure ne se trouvera qu'à 4,50 m au-dessus du terrain naturel et à une distance de plus de 12 m des immeubles susceptibles d'être conservés, alors que la largeur actuelle de la rue Vercingétorix est, dans cette zone, de 10 m entre alignements.

Au droit de la rue d'Alésia, qui forme un point bas, les deux chaussées se placeront l'une à côté de l'autre, afin d'éviter une chaussée à très grande hauteur présentant des inconvénients pour les immeubles du voisinage.

Au nord de la rue d'Alésia, les chaussées s'abaisseront pour franchir par en dessous la rue de Gergovie ; ces dispositions permettraient d'abaisser suffisamment les chaussées de la radiale pour couvrir celles-ci, sur 300 m environ, au droit de l'immeuble des agents S.N.C.F. et de l'immeuble Blottière. Ensuite, les chaussées remonteront pour se raccorder à la voirie locale au débouché du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée- Buffon sur la rue du Commandant-René-Mouchotte.

Le projet prévoit, en nombre limité, des points d'échange avec la voirie locale et seulement avec les artères importantes :

— avec le boulevard périphérique, en direction ou en provenance de Montparnasse, par l'intermédiaire du réseau de surface ; cet échangeur est implanté entre les voies de la S.N.C.F., l'avenue Julia-Bartet et le boulevard Lefèbvre ;

— avec le boulevard Brune, en direction ou en provenance de Montparnasse ;

— au droit de la rue d'Alésia ; la rue Vercingétorix étant éloignée davantage de la limite du chemin de fer, il est possible de placer des voies d'entrée ou de sortie de largeur réduite ;

— au débouché du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée- Buffon.

Le projet nécessitera environ 650 relogements. Des plantations en bordure des ouvrages correspondants seront progressivement mises en place.

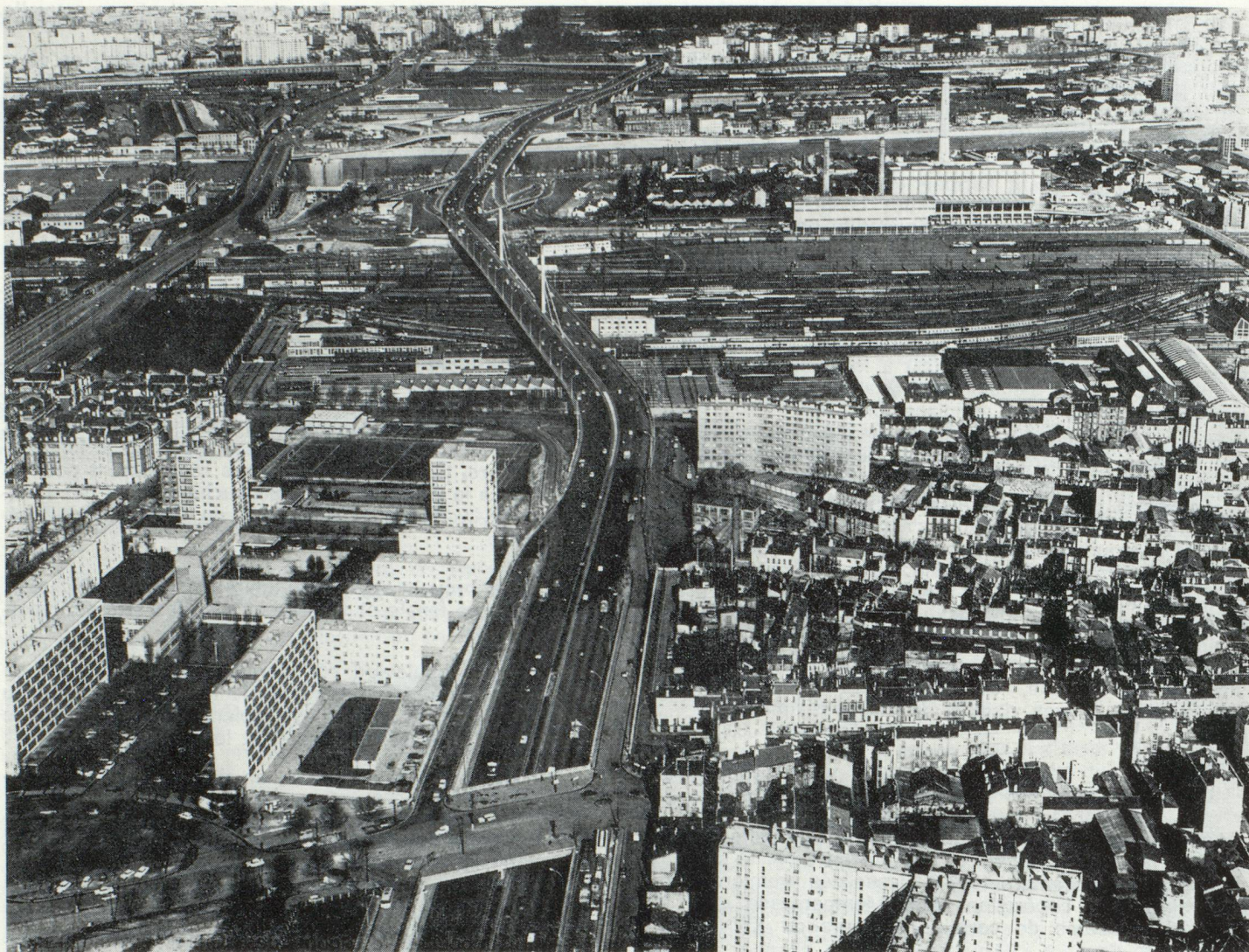
A l'extrême nord, la radiale doit assurer la diffusion de la circulation vers l'ouest et l'opération Maine-Montparnasse par l'intermédiaire du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée- Buffon et par la rue du Commandant-René-Mouchotte ; par ailleurs, il est nécessaire d'assurer un raccordement vers l'est en direction de l'avenue du Maine et de la rue Froidevaux.

Ce raccordement forme également un élément assurant la continuité de la rocade intérieure entre le boulevard Pasteur et la rue Froidevaux. Ultérieurement, un passage souterrain sous l'avenue du Maine et sous une partie de la rue Froidevaux pourra être établi pour une meilleure continuité des circulations.

L'ensemble des acquisitions de terrains et des relogements pour la réalisation de cette voie est assuré par la S.E.M.I.R.E.P. chargée de la rénovation du secteur « Plaisance-Vandamme ». Ainsi, les habitants du quartier à rénover pourront être relogés à proximité de leur lieu actuel d'habitation et disposeront d'un habitat moderne dans un quartier bien desservi.

La radiale Vanves-Montparnasse est estimée à 350 MF, dont un peu plus de la moitié pour les acquisitions foncières.

L'ensemble des terrains d'assiette de la voie devrait être libéré à la fin de 1975, ce qui permettra son ouverture avant la fin de l'année 1977.



Le franchissement des voies S.N.C.F. par le boulevard périphérique au sud de Paris

La voie express rive gauche

La desserte de la zone centrale de Paris, parallèlement et au voisinage de la Seine, à proximité des quartiers historiques et d'affaires, est devenue de plus en plus difficile.

C'est la raison pour laquelle furent réalisés, au fil des années, des aménagements ponctuels tels, sur la rive droite, les passages souterrains du pont d'Iéna et du pont de l'Alma, la voie sur berge sous le pont d'Austerlitz et, sur la rive gauche le passage souterrain du Carousel et la voie sur berge entre le pont Royal et le pont de l'Alma.

Il apparut alors qu'il était possible, sur la rive droite, d'intégrer les aménagements déjà réalisés dans une voie à circulation continue. C'est ainsi que furent réalisés la voie sur berge, entre le quai du Point-du-Jour et le quai de Passy, puis les passages souterrains du cours Albert-1^{er} et de la Concorde, les tunnels des Tuileries et du Louvre et les passages souterrains des ponts de Bercy et de Tolbiac.

Cet aménagement continu de la rive droite sur 13 km a permis d'améliorer la circulation d'une façon considérable et malgré les craintes qui furent émises à l'origine, les sites prestigieux traversés ne furent pas déparés et furent même, dans certains cas, améliorés par la création d'espaces verts.

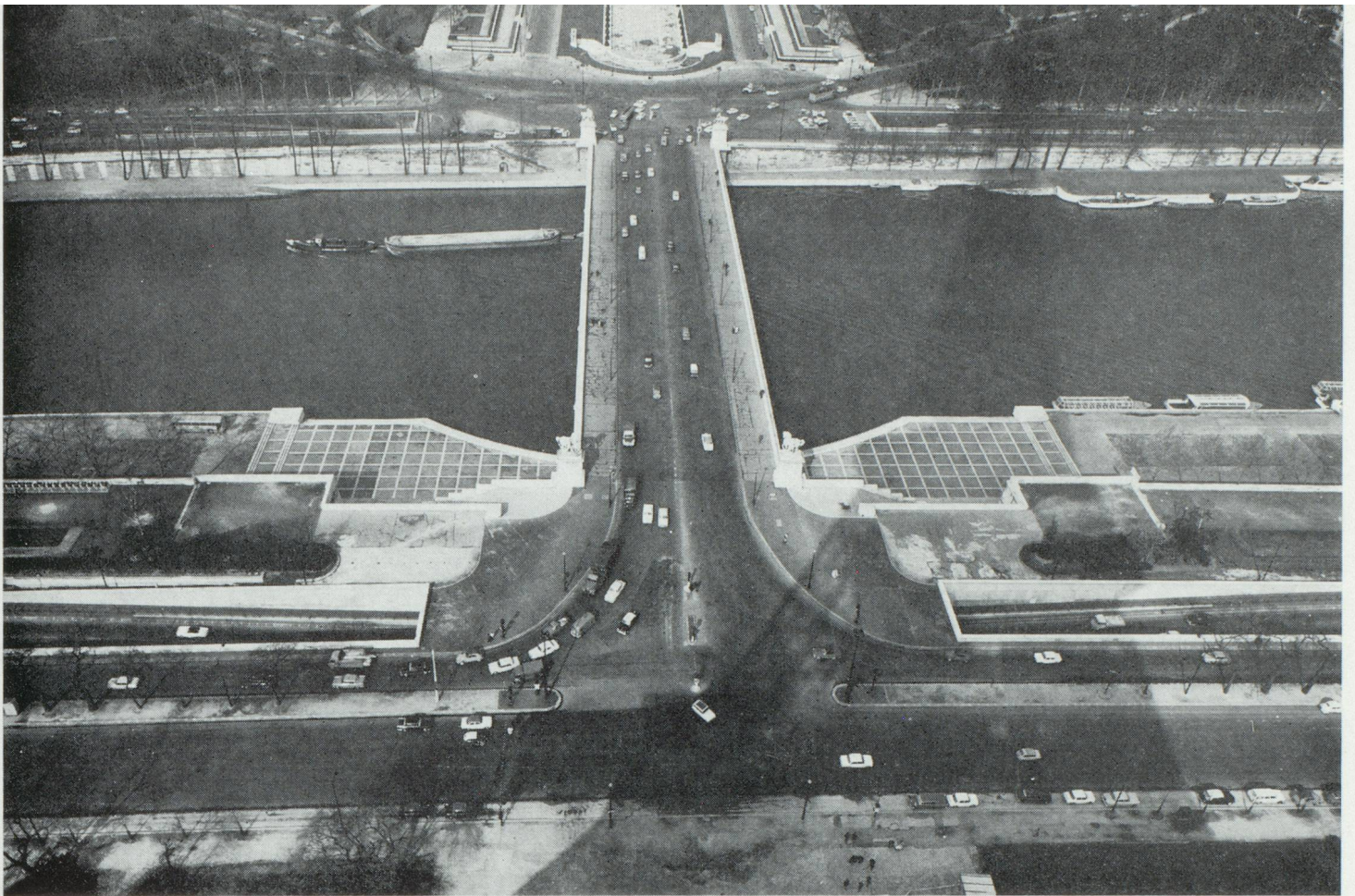
C'est dans ce contexte que l'Administration engagea l'étude d'une voie à circulation continue sur la rive gauche, analogue à celle réalisée sur la rive droite et que le

Conseil de Paris a retenu l'inscription de ce projet au VI^e Plan.

Les zones extrêmes est et ouest nécessitent diverses acquisitions foncières qui demandent des délais notables. Dans la zone centrale, en revanche, il ne peut être question d'emprises nouvelles et, pour éviter toute atteinte aux sites prestigieux qui s'y trouvent, l'aménagement serait souterrain sur de très grandes longueurs et permettrait la création de zones réservées aux piétons et d'espaces verts nouveaux le long du fleuve.

Toutes les solutions de détail étudiées doivent être soumises à un groupe de travail spécialisé créé à cet effet par le Conseil de Paris. Les projets définitifs devraient être soumis à l'examen et au vote du Conseil de Paris à la fin de cette année, de sorte qu'un exposé plus précis ne pourra en être fait qu'ultérieurement.

Dans cet article, seules ont été mentionnées les actions menées par la Direction générale de l'aménagement urbain financées sur le budget de la Ville de Paris. En effet, la D.G.A.U. assure également la responsabilité de la mise en œuvre du programme de régularisation de la Seine et de ses affluents en amont de Paris dans le cadre de l'Institution interdépartementale des barrages-réservoirs regroupant Paris et les trois départements issus de l'éclatement de l'ancien département de la Seine. A ce titre, elle assure notamment la réalisation du barrage « Marne » qui, avec ses 350 millions de m³ de capacité, va doubler les réserves disponibles en amont de Paris



Passage souterrain rive gauche, Brány-léna

pour lutter contre les crues et l'amélioration des étiages en été.

Les exemples ci-dessus, tant pour la rénovation que pour la réalisation des grandes opérations de voirie, montrent l'étroite imbrication des problèmes d'urbanisme et de voirie et l'impossibilité de les dissocier, dès lors que l'on veut dépasser les problèmes de simple gestion.

C'est le rôle passionnant de la Direction générale de l'aménagement urbain d'assurer à Paris cette coordination et cette harmonisation des objectifs poursuivis par les deux directions en vue d'assurer à chacun, d'une part, un habitat satisfaisant, d'autre part, des possibilités de se déplacer, de stationner facilement dans des voies bien

tracées adaptées à la voiture comme à la promenade, capables d'assurer en même temps une desserte en fluides divers satisfaisante.

Fournir aux Parisiens un cadre de vie agréable est le but poursuivi par la Direction générale de l'aménagement urbain au milieu des difficultés inhérentes à une grande ville au sein d'une énorme agglomération.

(Cet article a paru dans le Moniteur des travaux publics et du bâtiment du 15 septembre 1973, nous remercions la rédaction de nous avoir autorisés à le reproduire.)

(Les photos illustrant cet article nous ont été aimablement prêtées par la Préfecture de Paris, direction de l'urbanisme.)

Réservoir « Marne », digue de Giffaumont

