

PEPOMT

**L'URBANISME
PARISIEN**



Juin-Juillet 1998

Mensuel, 28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS
Tél. 01 44 58 34 85
Fax 01 40 20 01 71
Prix du numéro : 55 F
Abonnement annuel :
France : 550 F
Etranger : 580 F
Ancien : 250 F

Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC.
Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.
Commission paritaire n° 55.306
Dépôt légal 2^e trimestre 1998
n° 980574

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Yves COUSQUER

DIRECTEUR ADJOINT
Jean-Pierre PRONOST

COMITE DE REDACTION
Jacques BONNERIC
Robert BRANCHE
Christophe de CHARENTENAY
Marie-Antoinette DEKKERS
Vincent DEVAUCHELLE

Secrétaire général de rédaction
Brigitte LEFEBVRE du PREY

Assistante de rédaction
Adeline PREVOST

MAQUETTE : B. PERY

PUBLICITE : OFERSOP,
Hervé BRAMI
55, boulevard de Strasbourg
75010 Paris
Tél. 01 48 24 93 39

COMPOSITION ET IMPRESSION
IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A.
Aurillac
Couverture : Faubourg Saint-Antoine.
Photo C. GRAEBLING - Mairie de Paris.

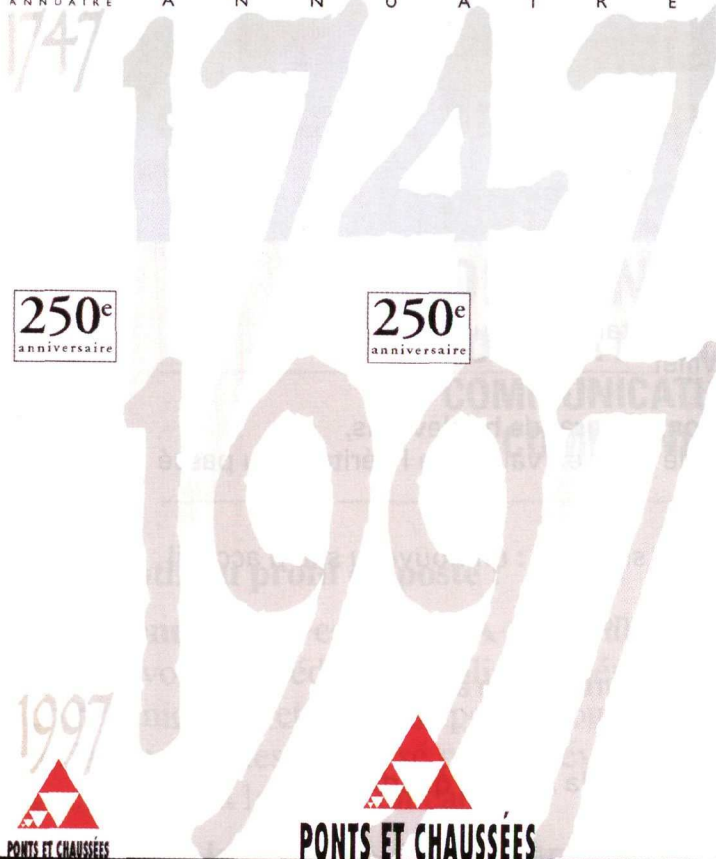
DOSSIER : L'URBANISME PARISIEN

- Paris, une ville capitale aux multiples facettes
Jacques Marvillet..... p. 3
- La revalorisation des grands boulevards,
une opération de mise en valeur de l'héritage du passé
Jean Olivier..... p. 9
- Le secteur "Seine sud-est" : un nouveau site d'accueil
à l'est dans Paris
Jean-Christophe Lynch..... p. 13
- L'OPAC de Paris et l'urbanisme à Paris
Yves Laffoucrière..... p. 17
- Citroën-Cévennes : de la ZAC au quartier,
une intégration réussie
Claire Rousseau..... p. 20
- Le Louvre dans la ville
Jean-Claude Dumont..... p. 23
- Les gares parisiennes
Jean-Marie Duthilleul..... p. 27
- Eloge de la différence
Christian-Noël Queffelec..... p. 31

RUBRIQUES

- Les ponts en marche..... p. 39
- Lu pour vous..... p. 43
- Ponts emploi..... p. 48

ANNUAIRE A N N U A I R E



Les ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle éminent dans l'ensemble des services du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ils assument également des fonctions importantes dans les autres administrations et dans les organismes des secteurs public, parapublic et privé. De même, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées, occupent des postes de grandes responsabilités dans tous les domaines (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs conseils, contrôle, organismes financiers, industrie, recherche, services...). L'annuaire est édité conjointement par les deux associations.

L'ANNUAIRE 1997 EST DISPONIBLE PLUS DE 3 000 MODIFICATIONS

Il est adressé directement à tous les anciens élèves à jour de leur cotisation 1997

BON DE COMMANDE

DESTINATAIRE

OFERSOP

55, bd de Strasbourg - 75010 PARIS - France

Téléphone : 01 48 24 93 39

Télécopie : 01 45 23 33 58

Prix : 1 000 F

TVA (20,6 %) 206 F

Total : 1 206 F

EXPEDITEUR

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Veillez m'expédier annuaire(s) des anciens Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Date Signature

PARIS : UNE VILLE CAPITALE AUX MULTIPLES FACETTES

Paris est à la fois une capitale internationale, et un ensemble de quartiers et villages. L'urbanisme parisien doit à la fois maintenir et développer le rayonnement de la capitale française, et offrir aux Parisiens un cadre de vie agréable, faire en sorte que l'évolution des quartiers respecte leur histoire et leurs spécificités. Après une période marquée par le respect des équilibres généraux et du paysage général de Paris, la municipalité actuelle développe un urbanisme plus proche des habitants, pour mieux répondre à leurs aspirations.



Jacques MARVILLET
ICPC 67

Directeur de l'Aménagement Urbain et de la Construction à la Mairie de Paris. S'intéresse à l'Urbanisme dès son premier poste comme chef du Groupe d'Etudes et de Programmation à Toulouse. Puis chargé de mission auprès du Préfet de la Région Midi-Pyrénées ; chef d'un arrondissement études et travaux neufs à Dijon. Conseiller technique au Cabinet d'un ministre de l'Education Nationale, chargé des questions de budget et d'équipement.

En 1978 nommé Directeur département de l'Équipement de l'Ardèche. Entre à la Ville de Paris en 1982, d'abord comme responsable des grandes opérations d'urbanisme. Devient Directeur Adjoint de l'Aménagement Urbain de la Ville de Paris en 1985, puis Directeur de l'Aménagement Urbain en 1994. Il est Directeur de l'Aménagement Urbain et de la Construction depuis 1996.

Un urbanisme qui veut respecter la population, l'histoire, la géographie et l'identité spécifique de chaque quartier, par un affinement quartier par quartier, des règles du POS, par une plus grande part donnée à la réhabilitation, par des constructions s'insérant mieux dans leur environnement laissant toute sa place à la création architecturale.

L'espace public et son évolution participent aussi à cette identité parisienne. La concertation constitue la base de la méthode d'élaboration des projets, dont beaucoup sont mis au point avec l'aide d'architectes coordonnateurs choisis par la Ville.

La nouvelle Direction de l'Aménagement Urbain et la Construction de la Mairie de Paris regroupe les compétences des services municipaux dans plusieurs domaines complémentaires : prospective urbaine, gestion du POS, instruction des autorisations d'occupation du sol, action foncière, aménagement d'initiative municipale, étude des équipements publics neufs.

Pour beaucoup, Paris est avant tout la capitale de la France. L'image qu'ils en ont est celle des monuments qui font sa renommée à l'étranger, des grands musées, des

"beaux quartiers". Mais Paris ce n'est pas seulement la tour Eiffel, le Louvre et les Champs-Élysées. C'est aussi une ville où vivent deux millions d'habitants. Contrairement à d'autres grandes capitales, Paris a su éviter de devenir une "ville musée" ou un centre d'affaires qui se vide de ses occupants le soir.

L'urbanisme parisien doit tenir compte de deux impératifs : d'une part maintenir et développer le rayonnement de la capitale française, dans les domaines économique, culturel, universitaire, scientifique, médical... ; d'autre part offrir aux Parisiens un cadre de vie agréable, renforcer l'identité des quartiers où ils habitent, et faire en sorte que l'évolution des quartiers respecte leur histoire.

Cette recherche d'un équilibre entre ces deux aspects marque fortement la politique d'urbanisme de la municipalité parisienne. L'urbanisme, on le sait, s'applique à des échelles d'espace et de temps très diversifiées. L'évolution d'une ville se gère à la fois en préparant l'avenir par des actions de longue haleine et en mettant en œuvre des mesures ou des opérations moins ambitieuses mais importantes pour l'amélioration de la vie quotidienne. Elle se gère aussi en



Cité Berryer, 8^e.

adaptant les démarches urbaines à l'histoire et à l'originalité de chaque quartier.

Il est utile de présenter les principaux objectifs qui, aujourd'hui, président à l'évolution fine de Paris et de préciser quels en sont les moyens et modalités.

Un retour en arrière : le premier virage des années 1977-1980

Après la période de l'urbanisme marquée par des rénovations radicales dans les années 1960 et les premières années 1970, qui se sont traduites par la construction de "tours" et de "barres" dans les quartiers Italie (13^e arrdt) et de la place des Fêtes (19^e arrdt), **les documents d'urbanisme de Paris de 1977 et tout particulièrement le POS de 1977 sont revenus à plus de modération :**

- sur le plan du paysage urbain, retour à des plafonds de hauteur modérée : 25 m dans le centre élargi, 31 m dans les secteurs périphériques, et au principe de construction à l'alignement des rues,

- sur le plan des fonctions : recherche de la mixité, mais avec une forte priorité aux logements dont les droits à construire étaient nettement supérieurs à ceux des bureaux.

En 1995-1996 des évolutions très importantes ont été engagées. Le Maire de Paris, Jean Tibéri, a affir-

mé en 1996, dans une communication qu'il a présentée devant le Conseil de Paris des objectifs clairs pour un urbanisme qu'il qualifie d'urbanisme à visage humain.

Une Ville qui évolue en s'appuyant sur son histoire

L'urbanisme de Paris est une permanente recherche de cet équilibre délicat entre une ville capitale, et une ville composée de multiples quartiers et villages, ayant chacun son histoire propre, son identité de vie, de culture, de paysage.

Equilibre aussi entre respect du patrimoine, du passé, et l'évolution rendue nécessaire par l'adaptation au

mode moderne, à la compétitivité économique. **Respect du passé et évolution ne sont pas antinomiques mais au contraire complémentaires.**

Une capitale économique, culturelle, universitaire, scientifique, médicale

Paris a l'ambition de conserver et développer son dynamisme économique.

La richesse culturelle et artistique, qu'il s'agisse des grands équipements ou de la multitude de centres de créations disséminés dans les quartiers, est un atout constant.

Chaque jour montre à quel point Paris, dont l'histoire est inscrite dans ses pierres, ses monuments, ses quartiers, ses habitants, est une métropole attractive dans la compétition à l'échelle mondiale.

Les centres universitaires scientifiques et médicaux de Paris ne sont plus les seuls dans la région Ile-de-France, mais ils ont conservé leur puissance et leur forte attractivité.

Dans le domaine de l'économie et de l'emploi, plusieurs phénomènes caractérisent la situation parisienne :

- **contrairement à une légende d'autant plus ancrée qu'elle était fautive, le parc de bureaux de Paris n'a que très peu augmenté depuis 20 ans.**



Avenue des Champs-Élysées, 8^e.



Rue Montorgueil.

– le centre d'affaires de Paris, appelé triangle d'Or, est resté très recherché et très compétitif, et un regain supplémentaire d'intérêt se manifeste actuellement à son égard.

– **un double mouvement de déplacement et de modernisation se produit depuis plusieurs années :**

- la transformation en logements de bureaux inadaptés dans les quartiers centraux,

- la création de bureaux modernes à l'Est de Paris. L'aménagement du secteur appelé "Seine Sud-Est" concrétise ce rééquilibrage des grands équipements et des emplois vers l'Est de la capitale, conformément à un objectif essentiel de l'aménagement régional et de l'urbanisme parisien.

Sur la rive droite de la Seine, le ministère des Finances, le nouveau

quartier et le parc de Bercy concrétisent cette orientation. Sur la rive gauche, la Bibliothèque nationale de France et les nouveaux aménagements de Paris Rive Gauche, qui accueillent logements, équipements et bureaux la poursuivent.

Un urbanisme proche des habitants

Les besoins des citoyens en matière de qualité de vie quotidienne croissent très vite. **Le maire de Paris met en œuvre une politique d'urbanisme proche des habitants. Cette politique s'exprime au travers d'un ensemble d'actions qui concourent à cet objectif : répondre aux aspirations des Parisiens, qui souhaitent un cadre de vie de qualité, respectueux de l'histoire, de ce que l'histoire a légué à notre époque, et de ce que nous devons à notre tour transmettre aux générations futures.**

Des règlements d'urbanisme qui s'affinent pour tenir de plus en plus compte de l'identité et de l'histoire des quartiers

Le plan d'occupation des sols est le règlement d'urbanisme de base qui

encadre les initiatives des divers acteurs de la ville : propriétaires, constructeurs privés et publics, architectes, etc.

Le plan d'occupation des sols de Paris de 1977 s'est attaché à préserver le paysage général de Paris et les grands équilibres socio-économiques : mixité des fonctions, équilibre habitat-emploi, etc.

Mais Paris qui apparaît, de loin, comme une ville unitaire, est, à l'échelle des habitants, faite de quartiers et de villages très divers. Le Maire de Paris a donc décidé d'affiner, par quartier, par village, les règlements d'urbanisme, afin qu'ils tiennent davantage compte de l'identité sociale, historique et paysagère de chacun d'eux.

Il s'agit à la fois de mieux protéger le patrimoine et de faire en sorte que l'évolution prenne bien en compte les caractéristiques fondamentales des constantes de l'histoire.

Le village de la Butte aux Cailles, dans le 13^e arrondissement, a son propre règlement, de même le quartier piétonnier de Montorgueil dans le 2^e arrondissement. Un plan d'occupation des sols fin a été élaboré pour Montmartre.

Le nouveau règlement propre du faubourg Saint-Antoine, (1^e et 12^e arrondissements), approuvé en juin 1998 par le Conseil de Paris, après un processus d'étude et de concertation de quatre ans :

- **protège 300 bâtiments et 45 cours**, les plus représentatifs et les plus beaux (seulement 20 bâtiments ou parties de bâtiments sont protégés au titre des monuments historiques),
- favorise la reconstitution de cours intérieures et la mixité des fonctions,
- abaisse la hauteur possible pour les constructions, ajuste les toitures nouvelles à celles du faubourg, impose un rythme de constructions à l'échelle du quartier.

Le respect de ces règles, loin d'interdire la création architecturale contemporaine, lui offre des possibilités de s'exprimer dans le respect de certaines données fondamentales du quartier.

Depuis la promulgation de la loi sur les paysages en 1993, il est possible d'utiliser les plans d'occupation des



Rue du faubourg Saint-Antoine.



Faubourg Saint-Antoine, passage de l'Etoile d'Or.

sols pour protéger des bâtiments, des cours, des jardins privés. La procédure de zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) permet également l'instauration de telles protections en accord avec l'Etat. Mais le plan d'occupation des sols permet aussi d'influer sur les affectations, c'est-à-dire sur les fonctions, grâce aux COS différenciés, ce que ne permet pas la ZPPAUP.

Des opérations d'urbanisme d'initiative municipale combinant réhabilitation et aménagements neufs

Dans certains périmètres, les règlements d'urbanisme ne suffisent pas à générer une évolution harmonieuse des quartiers.

Dans les quartiers anciens en difficulté, ou pour construire des logements sociaux et des équipements publics sur les grandes emprises publiques, la collectivité publique doit devenir elle-même acteur de l'urbanisme.

Dans les secteurs en difficulté des quartiers anciens, **une priorité est donnée à la réhabilitation du patrimoine bâti.** La réhabilitation, à condition qu'elle reste dans des li-

mites de coût raisonnables, permet de moderniser, tout en préservant l'identité paysagère des quartiers. L'identité sociale est tout aussi importante.

Ainsi, le Conseil de Paris a approuvé en juin 1998 un "plan de référence" du Bas-Belleville situé entre le boulevard et la rue de Belleville, les rues Ramponeau et Julien Lacroix dans le 20^e arrondissement. Ce plan de référence regroupe notamment :

- un plan d'aménagement combinant la réhabilitation d'immeubles anciens et la construction d'immeubles neufs d'habitat social, de hauteur modérée (2 à 5 étages), respectant l'esprit du découpage parcellaire issu de l'histoire,
- un phasage des travaux et des relogements, avec pour objectif de reloger les habitants dans le quartier, dans des logements sociaux,
- un schéma directeur d'évolution de l'espace public,
- un cahier des charges urbanistique, architectural et paysager s'appliquant à tous les espaces privés bâtis et non bâtis que devront respecter tous les maîtres d'œuvre intervenant dans le périmètre.

Ce plan est d'ores et déjà engagé sur le terrain et se réalisera au cours des quatre à cinq prochaines années.

La Ville fait également un large usage de la procédure d'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH).

Un espace public participant à l'identité de Paris et partagé de façon plus équitable entre les différentes catégories d'usagers

Les ingénieurs et architectes qui depuis des siècles aménagent les rues et les places de Paris ont su, pour l'essentiel, créer une identité de l'espace public parisien. L'asphalte, les bordures de trottoirs en granit, les pavés parisiens, les plantations d'alignement sont des constituants essentiels des boulevards, avenues et rues de Paris.

Les services de la ville ont établi un guide de l'espace public parisien qui met en exergue les éléments fondateurs de l'identité et de la qualité de l'espace public de Paris.



Ce document de référence est particulièrement important à un moment où nos rues et places font l'objet de réaménagements nombreux qui ont pour but un partage plus équitable entre les différentes catégories d'usagers : 100 km de pistes cyclables ont été créés en deux ans, les couloirs réservés aux autobus ont été multipliés, des quartiers ont été "tranquillisés", c'est-à-dire que la place de l'automobile y a été modérée : dissuasion du transit, vitesse des voitures limitée à 30 km/h.



Rue de Belleville, 20^e.

Il importe que ces aménagements en faveur des usagers autres que les automobilistes respectent l'identité du paysage des rues parisiennes.

L'espace public dans sa totalité a son importance : les rues "ordinaires", les ruelles étroites, les passages, mais aussi les avenues, les boulevards. Ainsi, les grands boulevards, de la Madeleine à République, sont en cours de réhabilitation dans le cadre d'un projet urbain global qui concerne à la fois l'amélioration des trottoirs pour les piétons et la remise en ordre du mobilier urbain, la qualité des devantures commerciales, la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, la recherche d'amélioration pour les déplacements de toutes les catégories d'usagers.

La Seine qui comprend, au sens urbain, les quais hauts et leurs abords, les berges basses et le plan d'eau lui-même, constitue un enjeu d'aménagement majeur pour Paris et les Parisiens. L'objectif premier est la création d'une promenade piétonne sur les berges basses dans toute la traversée de Paris.

Le besoin de poésie

Beaucoup d'artisans de la Ville ont su, au cours de l'histoire, créer de la poésie dans la Ville. La poésie s'exprime au travers de signes nombreux et divers. Ce peut être un jardin intérieur qu'on entrevoit depuis la rue, ou

un arbre qui contribue à l'âme d'un lieu, une œuvre d'art en harmonie avec son écrin ; un bâtiment à la fois modeste et beau qui ne ressemble pas à ses voisins parce qu'il est plus petit, parce qu'il n'est pas au même alignement, peut souvent introduire de la diversité et de la poésie. Le citadin a besoin d'un cadre de vie agréable, il a besoin de poésie dans la Ville. Les créateurs d'aujourd'hui, urbanistes, architectes, ingénieurs, paysagistes doivent tenir compte de cette aspiration, respecter la poésie qui existe et créer de nouveaux poèmes dans la Ville.

Des outils, des méthodes

La concertation constitue la base première de la méthode.

La concertation, c'est d'abord l'écoute réciproque, le respect de l'autre. C'est la compréhension que la Ville appartient à tout le monde. C'est admettre que pour répondre aux aspirations des habitants, il faut les écouter.

Le Maire de Paris, Jean Tibéri, a fait de la concertation la base de la méthode en matière d'urbanisme.

Le Code de l'Urbanisme a inscrit la concertation dans les mécanismes d'urbanisme, au travers, de la loi sur l'aménagement de 1985 et de la loi d'orientation sur la ville de 1991.

Mais la concertation, le dialogue sont d'abord un état d'esprit ; une volonté. Une bonne concertation commence le plus en amont possible des projets ; elle s'appuie sur des analyses approfondies du tissu social et urbain dans lequel on va travailler : analyses sociales, historiques, paysagères, économiques, etc.

La concrétisation de la concertation prend des formes variables selon la nature et l'importance des dossiers.

La concertation est conduite sous l'égide de l'adjoint au Maire de Paris compétent, le plus souvent l'adjoint chargé de l'urbanisme. Pour les projets d'aménagement d'initiative municipale, elle s'exprime le plus souvent de deux façons complémentaires :

- des réunions présidées par l'adjoint au Maire de Paris, associant notamment le Maire d'arrondissement, les associations locales concernées, les services municipaux et en tant

que de besoin, les institutions représentatives en matière économique (chambres consulaires),

- lorsque ces réunions ont permis de mettre au point un avant-projet concerté, une exposition publique est organisée pour présenter le projet aux habitants et recueillir leurs observations.

Ces mécanismes de concertation sont conduits avant toute délibération du Conseil de Paris arrêtant le projet et en amont de l'enquête publique légale.

Au cours des deux ou trois dernières années, ces mécanismes ont été utilisés dans le cadre de la redéfinition de nombreux projets selon les nouvelles orientations d'urbanisme de la Ville : achèvement du quartier des Amandiers (20^e), quartier Moskowa (18^e), Bas-Belleville (20^e), plusieurs secteurs du 11^e arrondissement, deux opérations d'aménagement près de la rue Didot (14^e), l'amélioration du projet d'aménagement des abords du bassin de la Villette (19^e) et bien d'autres projets. Un processus de même nature est en cours dans le quartier situé aux abords de la place de la Réunion (20^e).

D'autres thèmes intéressant des périmètres plus larges ou des aménagements plus importants sont examinés au sein de structures plus formalisées :

- la modification du plan d'occupation des sols de Paris et la revitalisation économique dans le faubourg Saint-Antoine ont été ou sont suivies au sein d'instances élargies aux professionnels,
- le projet de réhabilitation des grands boulevards est piloté par un " comité des grands boulevards",
- un comité permanent de concertation a été créé dans le cadre de l'aménagement "Paris Rive Gauche".

La concertation est une démarche passionnante qui s'apprend

Elle est conduite sous l'égide des élus. Elle doit être constamment améliorée. En particulier, les services qui ont en charge les analyses, étu-

des et propositions doivent faire œuvre de pédagogie pour savoir exposer des dossiers complexes à des partenaires dont ce n'est pas le métier et qui, en tant que bénévoles, ne peuvent consacrer qu'une petite partie de leur temps à ces sujets.

L'intérêt majeur des architectes coordonnateurs

Les nouvelles orientations de la Ville de Paris en matière d'urbanisme ont permis de faire repartir, sur de nouvelles bases, des projets publics d'aménagement qui étaient bloqués depuis de nombreuses années.

Un mécanisme a joué et joue un rôle positif important dans l'aboutissement de projets difficiles : il s'agit du mécanisme d'appel à des architectes coordonnateurs.

Lorsque, à l'intérieur d'un périmètre à réaménager interviennent plusieurs maîtres d'ouvrage, ou un seul maître d'ouvrage et plusieurs maîtres d'œuvre, il est extrêmement utile pour la Ville et l'aménageur ou le maître d'ouvrage de se faire aider par un architecte coordonnateur :

– l'architecte coordonnateur est un architecte libéral,
– il est choisi à la suite d'une consultation informelle auprès de trois ou quatre architectes ; les concurrents doivent être intéressés et motivés. Ils sont consultés sur la base d'un cahier des charges synthétique explicitant la déclinaison, dans le secteur concerné, de la politique municipale d'urbanisme,

– l'architecte coordonnateur se voit confier une mission conceptuelle et une mission relationnelle.

Il établit un cahier des charges urbanistique, architectural et paysager applicable au secteur concerné et qui s'impose à tous les architectes maîtres d'œuvre ; ceux-ci pourront ainsi faire œuvre de création dans le respect de ce cadre d'ensemble. Il propose le découpage en lots de maîtrise d'œuvre. Il aide la Ville et les maîtres d'ouvrage dans les processus de concertation. Il assure le suivi

et la cohérence d'ensemble de la mise en œuvre des projets.

Ainsi l'îlot, le petit quartier seront réhabilités, conçus et réalisés dans le respect d'un des traits dominants de nos villes riches d'histoire : la diversité dans une harmonie d'ensemble.

Ce mécanisme a été ou est utilisé dans plusieurs secteurs sensibles de Paris, notamment: les Aman diers et Belleville (20^e), rue Didot (14^e), abords de la rue Emile Duployé (18^e), abords du passage Brulon (12^e),...

Une organisation administrative adaptée

En 1996, le Maire de Paris a décidé de regrouper au sein d'une même Direction municipale, la Direction de l'Aménagement Urbain et de la Construction, plusieurs services qui, auparavant, étaient rattachés à plusieurs directions. Cette nouvelle Direction regroupe aujourd'hui notamment quatre sous-directions et un service :

– la sous-direction chargée de réfléchir au devenir de Paris à moyen et long termes, de gérer, au sens dynamique du terme, le document d'urbanisme de base, c'est-à-dire le plan d'occupation des sols, de le faire évoluer pour l'adapter à la nouvelle politique d'urbanisme de la municipalité et de proposer les éléments de politique générale pour l'aménagement de l'espace public.

– la sous-direction chargée d'instruire les autorisations d'occupation des sols : permis de démolir, de construire, déclaration de travaux,

– la sous-direction de l'aménagement, qui assure le pilotage de toutes les opérations d'aménagement d'initiative municipale, qu'elles soient concédées à des Sociétés d'Economie Mixte d'aménagement ou non,

– la sous-direction de l'action foncière, qui propose et met en œuvre les actions foncières de la ville : achats, ventes...

– le service d'étude des équipements publics neufs (écoles, crèches...)

Cette organisation avait pour but, en regroupant ces diverses compétences au sein d'une même direction, d'assurer une plus grande efficacité au service de la politique municipale d'urbanisme et de construction, une meilleure lisibilité pour les élus, les habitants et les divers partenaires extérieurs, et de favoriser le développement de la concertation dans la mise au point des projets.

La pratique, depuis près de deux ans, confirme l'importance des synergies et complémentarités entre les différents aspects :

– entre la définition de la règle (POS) et sa mise en pratique (permis de construire),

– entre l'action foncière et l'aménagement, des emprises acquises par la Ville, au bénéfice du logement social, des jardins et équipements publics,

– entre l'aménagement public et la conception des équipements de proximité (écoles, crèches...) situés pour l'essentiel dans les opérations publiques d'aménagement,

– entre la conception de l'aménagement et les autorisations de démolir ou de construire qui la concrétisent.

La Direction de l'Aménagement Urbain et de la Construction travaille en étroite liaison avec l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) qui est l'agence d'urbanisme de Paris.

Respecter l'histoire, la géographie et les spécificités de chaque quartier. Prendre en compte cette histoire et ce qu'elle nous a légué pour que l'évolution et la modernisation de la ville s'appuient sur ses racines. Améliorer le cadre de vie des habitants. Ce sont des orientations qui répondent aux aspirations des Parisiens, et qui ne créent pas d'impasse pour le futur. Paris est à la fois une capitale et un ensemble de quartiers et de villages. Prendre en compte la dimension globale de la capitale, et les dimensions locales, plus proches des habitants et de leur vie quotidienne. Marier harmonieusement le respect d'un héritage historique divers et exceptionnel et l'épanouissement d'une création contemporaine. Ces enjeux, d'une importance exceptionnelle, sont ceux de tous les acteurs qui interviennent dans l'évolution de Paris. ■

LA REVALORISATION DES GRANDS BOULEVARDS, UNE OPERATION DE MISE EN VALEUR DE L'HERITAGE DU PASSE

Les grands boulevards ont connu leurs heures de gloire dans le passé, en tant que lieu à la mode de promenade, de spectacles et de loisirs. L'évolution des dernières décennies, marquée par une certaine banalisation des activités et des commerces, a quelque peu tourné le dos à cette tradition festive. C'est ce qui a conduit la Ville de Paris à prendre des initiatives pour créer les conditions d'une remise en valeur de cet ensemble exceptionnel dont la qualité n'est plus suffisamment apparente pour le promeneur. La tradition historique de ces Grands Boulevards constitue un guide pour définir le programme des actions à mener par tous les partenaires qui apportent leur contribution dans le cadre d'une démarche originale de concertation.



Jean OLIVIER
ICPC 71

Directeur adjoint de l'aménagement urbain et de la construction, Ville de Paris.

Après quelques postes en services techniques (CETU, CETE de Lyon) et à la DDE du Rhône, Jean Olivier a été une première fois détaché en col-

lectivité territoriale, en tant que directeur général adjoint des services du Conseil général de la Seine-Maritime. Il a ensuite dirigé la division de l'urbanisme et du schéma directeur de la DRE qui a élaboré le schéma directeur de l'Île-de-France, approuvé en avril 1994. Depuis février 1996, il est détaché à la Ville de Paris.

Une démarche originale

A l'initiative de son maire, la Ville de Paris met en œuvre, depuis le début de 1997, une démarche de revalori-

sation des Grands Boulevards qui fait appel à un processus original d'élaboration du projet. **Plutôt que d'organiser une concertation sur un projet déjà élaboré, la ville a préféré piloter l'élaboration du projet par un processus continu de concertation avec différents partenaires**, à partir de trois objectifs retenus par le Conseil de Paris en mars 1997 :

- préserver et mettre en valeur le paysage architectural et urbain, c'est-à-dire protéger les immeubles les plus beaux et améliorer l'aspect des devantures et enseignes,
- réduire l'encombrement des trot-



Le boulevard des Italiens en 1858.

toirs et remettre en ordre le mobilier urbain,

- conforter le dynamisme économique et retrouver l'atmosphère festive, culturelle et résidentielle que les Grands Boulevards ont connue dans le passé.

Il n'y a donc pas de projet au départ mais des objectifs qui s'appliquent, de la Madeleine à la Place de la République, aux neuf boulevards bien connus et qualifiés de "Grands Boulevards" : boulevard de la Madeleine, boulevard des Capucines, boulevard des Italiens, boulevard Montmartre, boulevard Poissonnière, boulevard de Bonne-Nouvelle, boulevard Saint-Denis et boulevard Saint-Martin. Six arrondissements parisiens (1^{er}, 2^e, 3^e, 8^e, 9^e, 10^e) sont concernés par les 2,5 km du parcours.

Un Comité de pilotage du projet Grands Boulevards, présidé par un adjoint au maire de Paris, s'est déjà réuni 4 fois. Il comprend les élus concernés (adjoints sectoriels, maires d'arrondissement concernés),

des représentants de l'Etat, de la Chambre de Commerce et des présidents d'associations. Il a défini des orientations et des actions à mener par la ville ou par ses partenaires.

De nombreux services de la Ville de Paris (aménagement urbain et construction, affaires économiques, voirie, parcs et jardins, propreté...) apportent leur contribution à l'élaboration du projet, par des études, des propositions, une coordination administrative plus poussée sur les dossiers des Grands Boulevards. Une "Maison des Grands Boulevards" a été ouverte au 5 bis, boulevard des Italiens pour recueillir les contributions des visiteurs et informer sur la démarche.

Un projet global aux multiples facettes

Les différentes composantes du projet, telles qu'elles se dessinent au-

jourd'hui, sont nombreuses. Citons les principales :

- remise en ordre du mobilier urbain (kiosques, cabines téléphoniques...) pour faciliter le cheminement des piétons en rationalisant et harmonisant le mobilier,
- amélioration de la propreté,
- renforcement de l'éclairage des trottoirs pour améliorer l'ambiance nocturne et la sécurité,
- élaboration d'une "charte de qualité" pour inciter les commerçants à améliorer la qualité de leurs devantures, de leurs enseignes et de leurs terrasses fermées, en respectant davantage la qualité des immeubles et de leur décor,
- lancement des études préalables à une adaptation du POS de Paris aux caractéristiques des Grands Boulevards, qui concernera la protection de certains immeubles et la modification des règles de hauteur des façades,
- examen des possibilités d'améliorer la desserte : étude d'une mise à



Les boulevards sous Louis XIV.

double sens des Grands Boulevards sur toute leur longueur, amélioration des itinéraires de bus...

Un héritage du passé à mettre en valeur

Beaucoup de ces actions sont, on peut le constater, en relation avec le patrimoine hérité du passé ou la tradition de fréquentation des Grands Boulevards.

Cette préoccupation est très présente dans la démarche. **D'une façon générale la municipalité parisienne est convaincue qu'une ville comme Paris doit évoluer en attachant une importance toute particulière à ses racines et à son passé.** Il s'agit à la fois de préserver un patrimoine de qualité et de mettre en valeur ce qui fait le charme de certains lieux chers aux Parisiens et aux visiteurs de la capitale, qui ont pu connaître, au fil des années, une évolution

contraire à leur vocation de lieu de promenade, de flânerie et de loisirs. Pour apprécier les mesures à prendre dans ce cadre, il est utile de se pencher sur l'histoire des lieux afin de comprendre l'évolution des quartiers, de leur patrimoine bâti et de leurs espaces publics.

Les Grands Boulevards, une limite de la ville devenue un lieu de promenade

Pendant longtemps, de Charles V à Louis XIV, le site a été une limite militaire. Il aura fallu près de trois siècles pour bâtir et compléter une enceinte fortifiée qui enserrait et protégeait la ville. Le pouvoir royal a toujours maintenu une interdiction de construire au-delà de cette limite,

pour faciliter la défense contre l'ennemi extérieur et éviter à la ville de grossir exagérément et devenir ainsi plus difficile à contrôler par le pouvoir central. Mais cette interdiction n'a jamais été totalement respectée.



Cariatide boulevard de la Madeleine.



Boulevard Poissonnière.

C'est Louis XIV qui mit fin à cette limite militaire en faisant démolir les murailles et aménager une promenade. La ville "ouverte militairement" maintenait toutefois sa limite avec un espace de transition entre ville et campagne. Il était toujours interdit de construire au-delà et les propriétaires ne pouvaient pas non plus ouvrir des portes ou des fenêtres sur cet espace planté de rangées d'arbres. La ville continuait à tourner le dos à ce qui n'était pas encore une grande voie de desserte.

La Restauration est une étape très importante pour les Grands Boulevards puisqu'**en 1824 Charles X décide l'abandon de cette limite urbaine**. Le site prend alors un statut de voie publique impliquant la construction de façades de qualité. Les premiers grands lotissements de Paris sont réalisés. Cette période voit un essor rapide de la construction aux abords des boulevards, avec pour conséquence le développement de l'animation sur ce qui devient vite le centre de la vie parisienne du XIX^e siècle. La vocation des Grands Boulevards est née.

Cet espace urbain sera pris comme modèle par Rambuteau puis Haussmann, qui reproduiront, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, ces larges avenues ou boulevards plantés dans différents quartiers de Paris. Dans le secteur qui nous occupe, la période haussmannienne sera surtout marquée par l'aménagement

du quartier de l'Opéra et la création de la Place de la République.

Le patrimoine bâti actuel est assez peu différent de ce qu'il était au début du siècle. Le XX^e siècle n'a en effet pas réalisé d'opérations majeures, une fois achevée la percée du boulevard Haussmann jusqu'à la rue Richelieu. On peut toutefois noter de nombreuses interventions sur le bâti sous forme de restructurations liées aux changements d'occupation des immeubles.

Les actions sur le patrimoine des Grands Boulevards

Le piéton qui flâne néglige souvent de lever la tête pour observer l'architecture et le décor des immeubles, principalement du XVIII^e ou du XIX^e siècle, qui bordent les Grands Boulevards. Or, ce patrimoine est, dans l'ensemble, d'une grande qualité. Mais il est fragile et malheureusement trop souvent dénaturé par des aménagements ou des travaux inadaptés : on constate des installations commerciales de mauvaise qualité (devantures implantées sans respecter l'architecture et le décor des façades, enseignes trop grandes et agressives...), ainsi que des rava-

lements réalisés sans précautions, au détriment d'éléments intéressants du décor des immeubles.

La Ville de Paris a décidé de mener, sous l'égide du Comité des Grands Boulevards, des actions de sensibilisation et de réglementation pour améliorer la situation.

Une charte de qualité a été élaborée en partenariat avec les associations représentatives des commerçants des Grands Boulevards. Elle présente des recommandations en matière de devantures, d'enseignes, de publicité, afin de conseiller les commerçants et leurs maîtres d'œuvre dans le sens de réalisations respectueuses du patrimoine bâti et de meilleure qualité.

Une démarche d'adaptation du POS pour protéger certains immeubles ou parties d'immeubles est également entreprise. A partir d'une étude patrimoniale, un examen en commun avec des élus, des architectes et des spécialistes du patrimoine ancien débouchera sur des prescriptions spécifiques aux Grands Boulevards qui seront insérées dans le POS par voie de modification.

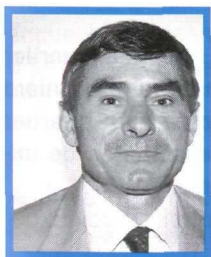
La Ville de Paris est convaincue que ces actions de préservation et de mise en valeur d'un patrimoine de qualité, au-delà de leurs conséquences sur la qualité du paysage urbain, contribueront à conforter le dynamisme des Grands Boulevards. ■



Boulevard Saint-Martin.

LE SECTEUR "SEINE SUD-EST" : UN NOUVEAU SITE D'ACCUEIL A L'EST DANS PARIS

Certaines emprises assez facilement libérables, et donc réaménageables, qui sont le plus souvent des terrains publics, offrent des possibilités d'évolutions nouvelles, d'autant qu'elles n'interfèrent que faiblement avec une occupation préexistante.



Jean-Christophe LYNCH
IPC 80

Carrière professionnelle en DDE puis auprès d'Aéroports de Paris pour la construction de l'aéroport de Jakarta. Rejoint la SEMAPA en 1991 en qualité de directeur des Infrastructures et des Constructions.

Depuis 1997 : Exerce les fonctions de directeur général adjoint.

L'aménagement de ces sites doit contribuer au dynamisme de la ville – suivant le cas dynamisme démographique par la création de logements sociaux neufs, dynamisme économique par la création de lieux d'emplois modernes et adaptés aux besoins – ainsi qu'à la qualité de vie par la création de jardins publics grands ou petits, et d'équipements publics.

Ces quartiers ou îlots neufs doivent s'insérer de façon harmonieuse dans leur environnement. Ils doivent à la fois respecter l'identité globale de Paris, et offrir une grande qualité de vie locale intégrant les aspirations qualitatives des riverains actuels et des habitants futurs, en s'appuyant sur les orientations fixées par la Municipalité de Paris en matière d'urbanisme.

Le secteur dénommé "Seine Sud-Est", situé de part et d'autre de la Seine dans les 12^e et 13^e arrondissements, est depuis plus de 20 ans un secteur de réaménagement, de modernisation, et de rééquilibrage

de Paris et de la Région vers l'Est.

La raison essentielle de départ était les importantes disponibilités foncières publiques réaménageables de la Ville et de la SNCF, et bien sûr les atouts de la présence de la Seine, de la proximité du cœur historique de Paris, de l'existence de pôles majeurs de transports publics, principalement la gare de Lyon, complétée par la décision prise il y a quelques années de réaliser METEOR, nouvelle ligne de métro automatique.

La Ville et l'Etat mettent donc à profit ces atouts pour réaliser sur ces terrains des quartiers nouveaux combinant habitat, équipements publics majeurs et de proximité, et emploi diversifié, dans le cadre d'un schéma d'ensemble du secteur Seine Sud-Est.

1) Sur la rive droite de la Seine, dans le 12^e arrondissement, à Bercy, d'importants aménagements publics sont en voie d'achèvement

Dans le 12^e arrondissement, plu-



SEMAPA Tolbiac - © Marcus Robinson, décembre 1997.

sieurs opérations d'aménagement d'initiative municipale ont été réalisées :

- sur d'anciens terrains SNCF, le nouveau quartier de Reuilly réunit un millier de logements, en bonne partie sociaux, des lieux d'emploi (bureaux, commerces), un jardin public, une piscine, une crèche, une salle polyvalente ;

- l'ancien îlot Chalon, situé sur le flanc de la gare de Lyon a été rénové. La nouvelle place piétonne qui jouxte la gare est achevée depuis quelques mois.

- **le viaduc Daumesnil, qui supportait jadis des voies ferrées qui ont été désaffectées, a été restauré, et est devenu le viaduc des arts, qui accueille des artisans. Le viaduc reçoit, sur sa plate-forme supérieure, la promenade plantée qui va de la Bastille au Bois de Vincennes.**

Les synergies entre les artisans du viaduc et ceux du faubourg Saint-Antoine, vont être développées.

Les aménagements les plus importants concernent les emprises qui bordent la Seine.

Le rééquilibrage de Paris vers l'Est s'est traduit d'abord par la construction par l'Etat des nouveaux bâtiments du ministère des Finances à Bercy, et par la Ville de Paris du Palais Omnisports de Paris Bercy.

Plus largement, **la réalisation du nouveau quartier de Bercy**, mise en œuvre sous la forme d'une zone d'aménagement concerté d'initiative municipale, s'achève.

Le secteur de Bercy était constitué, à l'origine, sur environ 40 ha, d'entrepôts servant au commerce des vins. Cette activité a progressivement périclité. Le quartier, très enclavé, offrait une opportunité foncière pour une importante opération publique.

Le programme retenu pour la valorisation de ce secteur était la réalisation d'un grand parc public à l'échelle de la capitale et un nouveau quartier mêlant logements (environ 1 450, à dominante sociale) et activités, ainsi que tous les équipements de proximité nécessaires à la vie de ce futur quartier.

Le parc a été conçu en référence à l'histoire et à la morphologie du

lieu. En effet, il intègre la mémoire des lieux en conservant délibérément des témoignages de l'activité passée : chaussées pavées, bâtiments anciens réhabilités et végétation exceptionnelle avec des arbres centenaires. Les chais Saint-Emilion et les pavillons Lheureux, inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, seront réhabilités.

Une grande terrasse plantée est installée entre le parc et la voie sur berge. Elle fait office de barrière visuelle et phonique entre le jardin et le quai de Bercy mais elle permet également d'assurer un cheminement piéton continu autour du parc. Elle découvre un panorama nouveau sur le site de la Seine.

Le parc s'étend sur 12,5 ha et sa dernière tranche de réalisation la plus à l'Est a été mise en service il y a quelques mois.

En bordure Nord du parc a été réalisé un ensemble de logements, de catégories sociales diversifiées, qui a fait l'objet d'une coordination architecturale d'ensemble, notamment dans la recherche de transparences visuelles vers le parc. Divers équipements publics accompagnent ces logements (école, crèche, centre d'animation...).

La partie Est du nouveau quartier de Bercy qui constitue la dernière phase, est consacrée à un quartier d'affaires et à des activités de loisirs et d'animation :

- le grand bâtiment dit "Bercy Expo"



Parc de Bercy 12^e - Photo J.-M. Bylinski - Mai 1995.



Parc de Bercy 12^e - Septembre 1996.

accueille des entrepôts vinicoles qui ont été regroupés à cet endroit, des locaux d'exposition et des bureaux ;
 – deux hôtels de niveaux supérieurs sont réalisés ou en chantier ;
 – en matière d'animation et de loisirs :

- un village commercial axé sur les loisirs, la culture et la restauration, sera réalisé grâce à la réhabilitation des chais Saint-Emilion qui ont été conservés,
- les pavillons "Lheureux" sont conservés et ont été réhabilités ; ils accueillent notamment l'école de boulangerie et le musée des arts forains,
- un complexe cinématographique de 18 salles.

Au total, ce nouveau quartier de Bercy, avec son parc, ses équipements, ses emplois et ses activités culturelles et de loisirs, sera de plus en plus un lieu de vie et d'attraction pour tout Paris et au-delà.

2) Sur la rive gauche de la Seine, se développe l'aménagement Paris Rive-Gauche, qui constitue la deuxième grande phase de la mise en valeur du secteur Seine Sud-Est

Les principaux objectifs de cet aménagement, qui s'insèrent dans la politique de rééquilibrage vers l'Est, sont les suivants : valoriser des terrains actuellement sous-utilisés pour en faire des quartiers diversifiés comportant de l'habitat, des emplois, des équipements et jardins publics, ouvrir et relier le 13^e arrondissement vers la Seine et offrir progressive-

ment des sites d'accueil pour des locaux d'emplois modernes.

Une grande partie des emprises étant propriété de la SNCF, une convention de partenariat a été signée entre la Société nationale, la Ville et la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris (SEMAPA) chargée de la mission d'aménageur.

La nouvelle Bibliothèque Nationale de France, équipement public culturel majeur, a déjà pris place dans le périmètre à aménager qui s'étend le long de la Seine de la gare d'Austerlitz au boulevard périphérique, et dans la dimension transversale de la rue du Chevaleret au fleuve.

Le réseau des liaisons et liens entre les deux rives de la Seine a d'ores et déjà été resserré :

le pont de Bercy a été doublé, le nouveau pont Charles de Gaulle a été construit ; une passerelle piétonne va être réalisée pour relier la terrasse du parc de Bercy au quai rive gauche et au parvis de la Bibliothèque Nationale, et surtout la nouvelle ligne de métro automatique METEOR reliera à brève échéance les nouveaux quartiers de Paris Rive-Gauche au cœur de Paris et au centre historique des affaires de Paris par un puissant mode de déplacement collectif.

Ces nouveaux quartiers doivent permettre, outre l'accueil de nouveaux logements et habitants, de conforter la place et le rôle de Paris, en tant que "Capitale du savoir, de la recherche et de l'innovation". L'ancrage de ce projet à proximité immédiate du quartier Latin, et notamment de

la faculté de Jussieu, premier pôle scientifique national, et du complexe hospitalo-universitaire de la Pitié-Salpêtrière, et la demande de l'Etat d'y construire une nouvelle université doivent être mis à profit pour accueillir notamment des activités à haute valeur ajoutée, liées à la recherche et au développement.

Le plan d'aménagement d'ensemble a pris en compte les nécessaires complémentarités avec le secteur de redéveloppement régional dénommé "Seine Amont" qui s'étend sur plusieurs communes situées en rive de Seine en amont de Paris.

L'un des enjeux majeurs de cet aménagement de Paris Rive-Gauche est d'assurer le développement de la capitale, lutter contre la fuite d'emplois et de recettes fiscales et proposer aux entreprises en quête de modernité un site à leur image et à leur mesure.

D'excellents architectes français, Roland Schweitzer, Paul Andreu, Christian de Portzampac, Bruno Fortier, Christian Devillers, François Grether, Antoine Grumbach, Bernard Althabégoity et Annick Bayle ont été sollicités. Ces "maîtres d'œuvre urbains" élaborent les principes qui permettent de coordonner le travail des nombreux architectes appelés à construire les bâtiments ainsi :

- Paul Andreu, concepteur de l'Avenue de France, a établi l'abandon de la mitoyenneté par l'instauration d'un jeu de vides d'un minimum de 5 mètres entre deux immeubles dont la hauteur ne devrait varier de plus de trois mètres, afin d'inscrire une ligne crénelée dans le ciel de Paris. La SEMAPA, pour sa part, a affirmé sa volonté d'engager les promoteurs de l'Avenue de France à pratiquer une architecture d'auteur.

- Pour le quartier de la Bibliothèque nationale de France, où l'architecte-urbaniste Roland Schweitzer a pris le parti d'une relation avec la silhouette d'un des plus grands édifices construits à Paris au cours des dernières années en donnant le sentiment d'un calage apporté par les bâtiments édifiés en bord de Seine qui ont fait l'objet de concours dont les lauréats ont été notamment : Pierre Gangnet, Philippe Gazeau, Jean-Pierre Buffi, Francis Soler, Georges Maurios, Jérôme Brunet et Eric Saunier...



Paris Rive-Gauche - Les Grands Moulins 13^e - Août 1996.

- Christian de Portzamparc entend quant à lui figurer à Masséna ce qu'il appelle "la ville de l'âge III", dont le maître mot est : *"de satisfaire à l'exigence de lumière à laquelle notre époque aspire"*. Pour cela l'urbaniste propose des îlots ouverts où s'établira un jeu complexe de pleins et de vides, de volumes et de hauteurs afin de constituer un tissu urbain original dont le cœur sera les Grands Moulins de Paris, futur pôle universitaire et pluridisciplinaire.

- Bruno Fortier est en charge de la relation entre le XIII^e ancien et Paris

Rive-Gauche. Pour lui, il s'agit de réaliser une fine soudure entre la rue du Chevaleret et son nouvel environnement par l'instauration de fenêtres végétales qui assureront une transition entre deux époques.

La SEMAPA fait donc œuvre d'un projet qui se veut une superposition, une sédimentation de pensées et qui porte donc en germe les conditions d'une inflexion et d'une adaptabilité au temps nécessaire à sa réalisation. L'aménageur innove en quittant le terrain d'une mise en œuvre opérationnelle des formes urbaines, pour

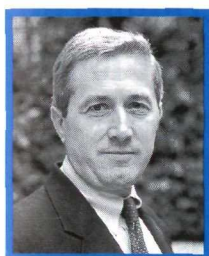
établir sous l'impulsion de la municipalité de Paris les prémices d'une nouvelle démocratie urbaine ; ainsi tout à la fois est expérimentée la mise en œuvre de la charte de la concertation proposée par le ministre de l'Environnement en 1996, institutionnalisant ainsi sous la vigilance d'un garant les rapports entre la ville et les associations. Ainsi, s'engage un dialogue avec les acteurs qui feront la vie de la cité.

Une manière différente d'engager un marketing territorial prospectif respectueux des atouts et des vocations du site. Paris Rive-Gauche souhaite l'alliance entre scientifiques et industriels, entre disciplines différentes, la proximité d'artistes aux côtés de chercheurs. Le discours de la complexité de la diversité lui est possible car elle est dotée d'un équipement culturel majeur, la Bibliothèque nationale de France, d'une communauté d'artistes, "le 91 quai de la Gare", du premier centre hospitalier universitaire d'Europe, de la proximité du ministère des Finances.

Paris Rive-Gauche verra à l'automne 98 l'ouverture de Météor comme le signe de son ambition internationale pour Paris, une ambition que semblent partager la Caisse des Dépôts et Consignations et Sanofi qui s'implantent sur le site. ■

L'OPAC DE PARIS ET L'URBANISME A PARIS

L' OPAC de Paris, Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial, gère un patrimoine de 94 000 logements dont 84 000 à Paris intra-muros. Plus de 50 % de ces logements sont situés dans 3 arrondissements (13^e, 19^e et 20^e) correspondant aux quartiers de Paris qui ont été fortement rénovés depuis le début du siècle.



Yves LAFFOUCRIERE
PC 73

*Directeur Général de l'OPAC
de Paris*

Le rythme de construction de l'OPAC de Paris varie de 1 000 à 1 400 logements par an depuis 4 ans. Dans les prochaines années, ce chiffre se stabilisera à environ 800 logements.

Chaque année, une forte action de rénovation du patrimoine est menée afin d'adapter des immeubles dont l'architecture, le confort et l'intégration dans la ville illustrent tous les modes de pensée architecturale, urbanistique et sociale ayant existé depuis le début du siècle. Ainsi trois grandes générations du patrimoine coexistent :

- les immeubles HBM, ILM construits entre les deux guerres (25 000),
- les immeubles HLM de la période de forte construction de 1950 à 1980 (50 000),
- et les immeubles PLA, PLI des deux dernières décennies (19 000).

Le statut de l'Etablissement adossé à la ville de Paris permet une coordination étroite de la politique d'urbanisme de la ville et de l'action de son Office. Historiquement, l'OPAC de Paris a toujours participé aux grandes opérations d'urbanisme parisien. On trouve donc ses immeubles dans toutes les opérations menées entre les deux guerres sur les anciennes fortifications, après-guerre sur les grandes emprises industrielles délaissées, ou encore dans les opérations de rénovation urbaine (quartier Italie, ZAC de ces deux dernières décennies). Aujourd'hui, l'Office est, avec un chiffre d'affaires supérieur à

3,2 MdF et des investissements annuels (constructions neuves et restructurations lourdes) de l'ordre de 1 MdF, l'un des outils majeurs de la politique d'urbanisme et du logement social à Paris.

Son action en matière d'urbanisme s'organise selon 3 axes majeurs :

- a) participation aux opérations lourdes d'urbanisme décidées par la ville ou ses sociétés d'aménagement,
- b) actions ponctuelles d'insertion d'immeubles dans les tissus urbains existants,
- c) opérations de remodelage de son patrimoine pour l'adapter aux évolutions de la ville et aux modes de vie actuels des Parisiens.

A - Participation aux opérations d'urbanisme de Paris

Depuis de nombreuses années, l'OPAC de Paris intervient comme constructeur dans des ZAC publiques pour produire des logements. On retrouvera ainsi des immeubles de l'Office dans les grandes ZAC parisiennes : Citroën-Cévennes, Bercy, Paris-Rive-Gauche, Moskova et dans des opérations plus anciennes : ZAC Charonne, Vaugirard, Saint-Blaise, quartier Italie.

L'intervention de l'OPAC de Paris est aussi plus globale par son action d'aménageur et de constructeur sur certains quartiers comprenant de lourds problèmes de logement. L'opération de la Goutte d'Or réalisée au cours de la période 1986-2000 illustre ce mode d'intervention nécessitant le logement de 1 200 familles et la construction de 850 logements. Ce programme d'aménagement et de construction mené dans le cadre d'une ZAC avec procédures complémentaires RHI* et OPAH** montre combien l'intervention déterminée et constante de la puissance publique est nécessaire pour conduire les propriétaires privés à reprendre en main la rénovation de leur patrimoine dans les quartiers les plus difficiles. Le déficit d'aménagement cumulé supérieur à 600 MF est supporté par la ville, sans compter les investissements en équipements publics et en subvention pour le logement social.

Depuis 1995, l'OPAC de Paris conduit de nouvelles opérations pour mettre en œuvre une rénovation plus douce des îlots dégradés : le Bas-Belleville (XX^e), les secteurs Didot Thermopyles (XIV^e), Emile Duployé (XVIII^e) et Réunion (XX^e) sont rénovés selon ces principes. La finalité de ces projets est bien la même que dans les anciennes opérations mais elle est assortie d'une analyse beaucoup plus fine du bâti existant conduisant à une préservation plus importante des immeubles et du parcellaire. Dans ces différents exemples, la taille unitaire des programmes de construction et de réhabilitation est de l'ordre de 10 à 20 logements alors que dans les programmes de construction en ZAC ils étaient de 100 logements environ.

Ces opérations douces sont mieux acceptées par les habitants et permettront à terme de préserver une vraie mixité sociale, gage d'harmonie dans ces quartiers rénovés.

B - Actions ponctuelles d'intégration d'immeubles dans le tissu urbain

Nombre d'opérations de l'OPAC de Paris consistent en des interventions

de constructeur sur des terrains achetés à l'amiable, acquis à des propriétaires publics (CNRS, DGAC, etc...) ou dans le cadre de l'exercice du Droit de Préemption Urbain Renforcé que lui a délégué la ville afin de résorber des îlots insalubres. Ces opérations sont développées avec une forte action de concertation en amont (nature du programme, organisation du plan masse, prise en compte des besoins de quartier) car le strict respect du POS à Paris n'est plus pour un opérateur public comme l'Office, une garantie de pouvoir réaliser un projet sans aléa. L'architecture prend toujours en compte deux grands principes : la qualité d'usage pour des locataires souvent en situation précaire et l'insertion dans le quartier. Le programme est très précis en matière de sécurité des personnes, d'accessibilité facile pour les handicapés, de commodité d'usage pour les familles mais également en matière d'organisation des espaces communs : accès parking séparés, identification forte et claire des espaces privés, communs et publics afin d'éviter les appropriations mal adaptées de certains espaces souvent source de conflits et de difficultés (les attroupements dans les halls, ou les parties de foot et "rollers" dans les parties communes extérieures au pied des logements, quand ce n'est pas les trafics de drogue avec Pittbulls...).

- Les 270 logements PLA et PLI

livrés en 1997 sur un terrain DGAC rue de Javel, rue de la Croix-Nivert illustrent cette politique.

- Les 49 logements PLA rue de Charonton en lisière de la promenade plantée avec des maisons de ville et des locaux d'activité en rez-de-chaussée constituent un exemple d'intégration respectant l'histoire du quartier (activités) et sa rénovation (passage piétons, promenade plantée etc...).

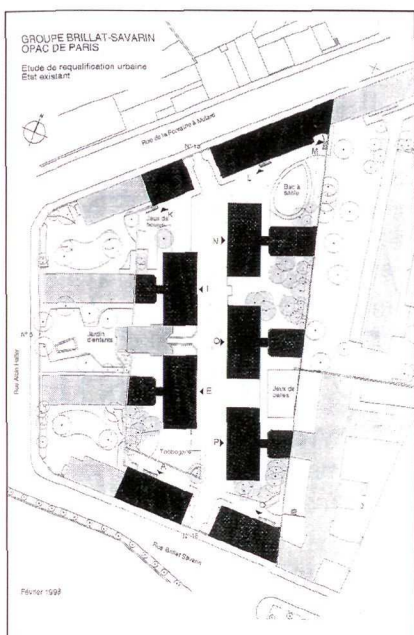
Enfin l'OPAC de Paris va engager un programme d'une centaine de logements sur l'îlot Planchat-Vignoles (XX^e) avec des maisons de ville desservies par des ruelles privées respectant l'esprit ancien mais bien vivant du parcellaire d'un quartier auquel les habitants restent très attachés.

C - Des opérations de remodelage lourd du patrimoine de l'OPAC

Il s'agit, dans ce type d'intervention, de remodeler les plans masse d'un patrimoine bâti à d'autres époques où les modes d'occupation du logement social étaient fondamentalement différents. (Il y a 50 ans le locataire d'un HLM en était fier et se sentait des devoirs, maintenant il est devenu un consommateur de service très exigeant !).



Perspective des 270 logements Javel - Croix-Nivert.



Opération Brillat-Savarin avant travaux.

Le "140 Ménilmontant" (362 logements) construit entre 1921 et 1926, surnommé la forteresse, était une cité qui ressemblait à une "usine", avec gardiens chef à l'entrée. Il formait un univers clos et renfermé sur lui-même. A l'approche de l'an 2000, ce type d'organisation de l'espace n'est plus adapté, il a fallu, dans le cadre d'un projet étalé sur 7 ans :

- libérer les logements pour les rénover, les agrandir et les équiper de confort moderne (salle de bains, cuisine, chauffage et ascenseurs),
- dédensifier la cité en supprimant deux immeubles pour créer un jardin public de 1 500 m²,
- ouvrir la cité sur le quartier en y intégrant des équipements publics de quartier (jardin maternel, club de personnes âgées...).

La Cité Brillat-Savarin bien qu'ayant

été fortement réhabilitée en 1984 va être également remodelée pour être transformée en résidences avec diminution de la densité bâtie. Deux immeubles vont être supprimés, deux autres vont être ouverts sur la ville et les logements vont être profondément restructurés.

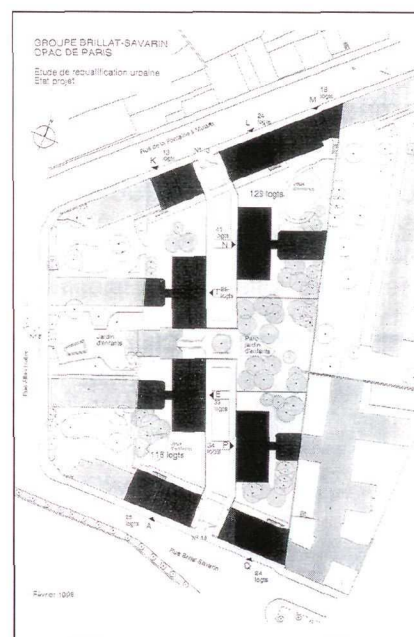
L'OPAC de Paris travaille ainsi par des opérations de "chirurgie lourde" sur plus de 8 000 logements de son patrimoine à Paris et en banlieue afin d'éviter que des immeubles confrontés à des difficultés sociales grandissantes ne basculent dans des modes de fonctionnement totalement inadaptés et ne deviennent des secteurs de non-droit.

Boulevard de l'Hôpital (XIII^e), Flandre Tanger Maroc (XIX^e), Cité Fougères (XX^e), ces groupes constituent des opérations de restructuration lourde avec démolition qui illustrent cette politique d'identification claire des espaces publics, gérés par la ville, des espaces communs (extérieur ou intérieur) d'accès aux logements et des espaces privés.

Ainsi l'OPAC de Paris est un outil indispensable pour résorber l'habitat insalubre sans déplacer les populations et pour maintenir et développer la mixité sociale. Dans une ville où les loyers du marché varient de 70 à plus de 100 F/m², l'Office offre des logements avec des loyers compris entre moins de 20 F/m² et 55 F/m². Il participe pleinement à l'urbanisme de Paris pour la résorption de cet habitat insalubre mais également en refaisant en quelque sorte des quartiers sur des quartiers déjà construits il y a quelques décennies, car la ville est un organisme vivant qui doit s'adapter en permanence pour pren-

dre en compte les modes de vie de ses habitants et éviter que les tensions sociales de tous ordres se retrouvent exacerbées par un urbanisme inadapté. Le travail sur le bâti, la construction de logements neufs à la place d'immeubles vétustes, le remodelage des cités mal adaptées ne régleront pas tout, mais ne rien faire serait la pire des solutions face à l'augmentation de la précarité des locataires qui s'accompagne naturellement d'un accroissement des incivilités et de l'insécurité.

Le travail d'intégration dans la ville n'est pas ici un simple exercice d'urbanisme ou d'architecture, c'est une impérieuse nécessité pour contribuer à la préservation de la qualité de la vie des habitants dans une Capitale comme Paris. ■



Opération Brillat-Savarin après travaux.

CITROËN-CEVENNES : DE LA ZAC AU QUARTIER, UNE INTEGRATION REUSSIE

La Zone d'Aménagement Concerté Citroën-Cévennes est devenue un quartier à part entière du 15^e arrondissement. En moins de 20 ans, la ville de Paris et la SEMEA XV (Société d'Economie Mixte d'Équipement et d'Aménagement du 15^e arrondissement) sont parvenues à reconverter des friches industrielles en un quartier équilibré, vivant et respectueux des divers paysages de la capitale. Il s'agit d'une des opérations majeures d'aménagement conduites dans Paris en raison d'une part de son étendue – 32 hectares – et d'autre part de sa localisation : largement ouverte sur la Seine, elle est située à la charnière de deux arrondissements importants, le 15^e et le 16^e arrondissements, et bénéficie de moyens d'accès aisés à la fois en direction du centre de Paris et vers l'extérieur de la capitale. Le contexte et les conditions dans lesquels ce vaste aménagement a été mené en fait une opération exemplaire à bien des égards.



Claire ROUSSEAU

Diplômée en Aménagement de l'Université Paris IV, a rejoint depuis 1986 la SEMEA XV où elle exerce les fonctions de responsable d'opération.



Photographie Air Promotion

Vue aérienne de la ZAC Citroën-Cévennes en cours de réalisation.

L'importance de l'initiative municipale

L'abandon annoncé par la société CITROËN des vastes terrains qu'elle occupait dans cette partie du 15^e arrondissement a été à l'origine, dès 1970, d'une politique de réaménagement de ce quartier engagée par la ville de Paris. En effet, **compte tenu de leur étendue et des possibilités offertes, les terrains libérés par le départ des usines CITROËN étaient trop importants pour être abandonnés à la seule initiative**

privée. Les études d'urbanisme conduites par l'Atelier Parisien d'Urbanisme avec le concours de la SEMEA XV ont permis à l'Assemblée Municipale de se déterminer, par une délibération du 26 juin 1976, sur le choix d'un parti d'aménagement, conforme au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme approuvé par un décret du 17 mars 1977, conduisant à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté par arrêté ministériel du 29 mai 1979 et à l'approbation d'un Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) par arrêté préfectoral du 8 mai 1981. La réalisation de cette opération a été concédée à la SEMEA XV en 1982.

L'étendue de cette opération d'envergure comprend, outre les 22 hectares libérés par les établissements CITROËN, 6 hectares au sud provenant du domaine de la SNCF, au nord 1 hectare ayant appartenu à la Société Hachette et 3 hectares libérés par les Services Techniques Municipaux (Transports Municipaux et Service Central d'Approvisionnement et de Dépôt), ainsi que quelques parcelles privées isolées.

Les caractéristiques de ce foncier ont rendu plus aisées les opérations d'acquisition et de libération des sols.

Les objectifs municipaux

L'aménagement de ces terrains a permis la mise en œuvre des objectifs principaux de l'urbanisme de la capitale :

- améliorer l'équipement de la ville dans quelques domaines essentiels et notamment dans celui des espaces verts,
- freiner le mouvement de dépopulation et assurer le maintien à Paris de résidents de toutes catégories sociales,
- assurer la mise en valeur du site de la Seine, dans le prolongement d'une tradition historique maintenue au travers des siècles,
- permettre le maintien dans la capitale d'activités de caractère industriel et artisanal.

Un parc de 13 hectares

Le jardin André CITROËN, avec le parc de la Villette et le parc de Bercy, constitue l'un des trois grands parcs nouveaux de Paris, créés durant le dernier quart du XX^e siècle. Œuvre des paysagistes Alain Provost et Gilles Clément, associés aux architectes Patrick Berger, Jean-Paul Viguier et Jean-François Jodry, le nouveau parc est composé d'un vaste espace vert situé au centre de la ZAC et largement ouvert sur la Seine, prolongé par deux jardins d'échelle plus réduite reliant l'espace central aux quartiers environnants du 15^e arrondissement. **De conception architecturale très nouvelle, le parc André CITROËN se caractérise par la richesse de ses végétaux et par la qualité de leur mise en œuvre.** En raison de la proximité du fleuve, l'eau est aussi un élément essentiel que l'on retrouve sous différentes formes dans l'ensemble du parc. La forte fréquentation de ce jardin, depuis son ouverture en septembre 1992 manifeste le succès que rencontre cette réalisation.

L'hôpital européen Georges-Pompidou

Cette opération d'aménagement contribue également à la modernisa-

tion de l'équipement hospitalier de la capitale. En effet, début 1999, ouvrira l'hôpital européen Georges-Pompidou, un établissement de 800 lits mêlant les technologies les plus en pointe, dont la réalisation a été souhaitée par l'Assistance Publique afin de satisfaire les besoins issus de l'inadaptation des établissements hospitaliers que sont Saint-Lazare (10^e), Boucicaut (15^e), Laennec (7^e) et Broussais (14^e). L'hôpital européen Georges-Pompidou, par sa conception et son fonctionnement ouvert sur la ville et la médecine libérale, se veut un équipement marquant l'entrée dans le XXI^e siècle de la santé hospitalière.

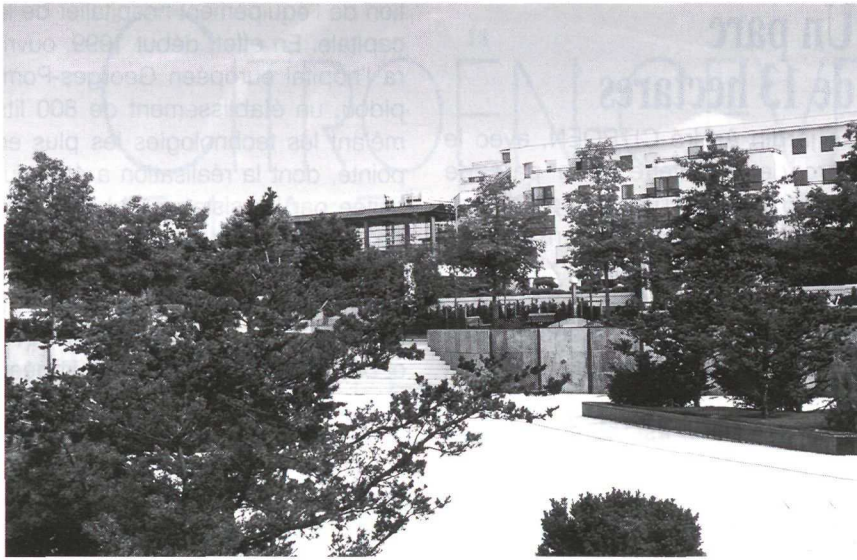
Un quartier équilibré

Autour du parc, dont la configuration a fortement structuré les formes urbaines environnantes, un quartier neuf s'est constitué. Le tissu urbain nouveau est organisé de façon à prolonger les rues existantes du quartier et à enrichir cette trame par la création de voies nouvelles. La volonté d'éviter une rupture totale des constructions avec leurs abords immédiats a conduit à diversifier la morphologie du domaine bâti, à fixer des densités proches de celles qui existent dans le quartier voisin, à ne pas dépasser, sauf ponctuellement, des hauteurs comprises entre 4 et 7 étages. En outre, la périphérie du



Le parc André Citroën - Une de ses deux serres monumentales et son environnement bâti.

Photographie : Mairie de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain et de la Construction, Guy Picard.



Le parc André Citroën et son front bâti.

Parc a été traitée de manière à assurer la plus grande perméabilité et la plus grande souplesse de relation, fonctionnelle et visuelle, entre l'espace vert et sa bordure bâtie.

La fonction résidentielle a été privilégiée, puisqu'il est prévu de réaliser de l'ordre de 2 500 logements, dont plus de 90 % sont aujourd'hui habités. La mixité des catégories d'habitat (2/3 des logements sont à caractère social et intermédiaire) ainsi que la forte proportion de grands logements (4 pièces et plus) illustrent la volonté d'accueillir de nouvelles familles de toutes catégories sociales. Les immeubles, pour la conception desquels il a été fait appel à des architectes de renom, constituent un ensemble architectural mêlant diversité et cohérence et considéré comme étant de grande qualité.

Afin de répondre aux besoins des nouveaux résidents, des commerces sont créés en rez-de-chaussée des immeubles de logements, concentrés particulièrement dans la zone délimitée par la rue Balard, la rue Léontine et la rue des Cévennes. **La détermination de l'aménageur et de la ville de Paris de favoriser l'implantation de commerces et de services de proximité se trouve récompensée par la vivacité et la pérennité du tissu commercial existant**, ce qui illustre également le grand attachement des habitants à leur nouveau quartier.

Outre le parc, de nombreux équipements publics municipaux nécessaires à la vie du quartier sont également réalisés, dans un espace limité accessible par des voies de desserte piétonne : un collège d'enseignement secondaire, deux écoles comprenant des classes maternelles et élémentaires, deux crèches, un gymnase, une bibliothèque pour enfants et un centre d'animation.

En matière d'emploi, des bureaux assurent la fonction d'activité de ce quartier. L'identité des sociétés implantées lui confère la vocation de pôle de communication, avec l'installation de Canal+, puis du siège d'Eutelsat et, cette année, de celui de



Commerces rue Balard.

France Télévision, sans d'ailleurs que cette spécialisation n'ait été une caractéristique initiale. Ce constat s'explique par le grand intérêt que représentent les terrains de la ZAC Citroën-Cévennes lesquels, en raison de la faiblesse de l'offre foncière dans l'Ouest parisien, permettent à de grandes sociétés de construire des immeubles tertiaires modernes répondant aux impératifs de fonctionnement et de technologie de notre époque.

De même, deux hôtels industriels, d'environ 25 000 m² SHON et localisés dans la partie sud de la ZAC, le long des boulevards Victor et Martial Valin, concrétisent la politique de la ville de Paris de maintenir, dans des locaux modernes et adaptés et à des conditions financières acceptables, des activités industrielles et artisanales.

La circulation automobile fait l'objet d'une réorganisation le long de la Seine au moyen de la mise en souterrain d'une partie du quai André Citroën, les rues Balard et Saint-Charles seront davantage utilisées pour la desserte locale et l'animation commerciale.

Le nouveau quartier est parfaitement desservi par les transports en commun : deux stations de métro (Javel et Balard), deux stations sur la ligne C du R.E.R. (Javel et boulevard Victor), les stations des lignes d'autobus n^{os} 42 et 88. De surcroît, sa partie sud devrait très probablement l'être, à terme, par une station du Tram Val-de-Seine, qui mettra en liaison directe ce quartier avec celui de La Défense.

La ville de Paris, par son rayonnement national et international, doit, en matière d'urbanisme et d'architecture, se doter d'outils d'études et de réalisation à la hauteur de son histoire et de ses ambitions. La ZAC Citroën-Cévennes en est un témoignage. La plus grande réussite de cette opération est qu'elle vive aujourd'hui comme tout autre quartier du 15^e arrondissement ou de Paris. Ses habitants ne s'y sentent pas dans un secteur différent mais bien au contraire ont le sentiment d'une vie de quartier bien intégrée. ■

LE LOUVRE DANS LA VILLE

P arallèlement aux travaux de rénovation et d'aménagements muséographiques du palais du Louvre, l'Etablissement Public du Grand Louvre est intervenu sur l'environnement du palais en améliorant son ouverture sur la ville, en rénovant les jardins du Carrousel et des Tuileries, et en créant de nouveaux cheminements, places et points de vue pour les visiteurs.



Jean-Claude DUMONT
X 64 - PC 69

Jean-Claude Dumont oriente d'emblée sa carrière dans les domaines de l'urbanisme et de la maîtrise d'ouvrage.

Depuis 1974, il se consacre à des réalisations publiques importantes (Les Halles, Seine rive gauche, Pasteur Montparnasse). Il est depuis 1989 le directeur de l'Etablissement public du Grand Louvre.

Une enclave de 42 hectares

Le domaine national du Louvre et des Tuileries se présente sous la forme d'un rectangle de 1 400 mètres de long et 300 mètres de large allongé sur la Rive-Droite de la Seine. Ces dimensions exceptionnelles résultent de la décision du roi Henri IV de relier, à la fin du 16^e siècle, par une galerie longeant la Seine sur 442 mètres de long (4), la résidence royale du Louvre, issue elle-même des transformations de la forteresse du 13^e siècle (1) enserrée par le développement de la ville vers l'ouest (2) et le château et les jardins des Tuileries édifiés au 16^e siècle, par la reine mère Catherine de Médicis hors des murs de la Ville (3).

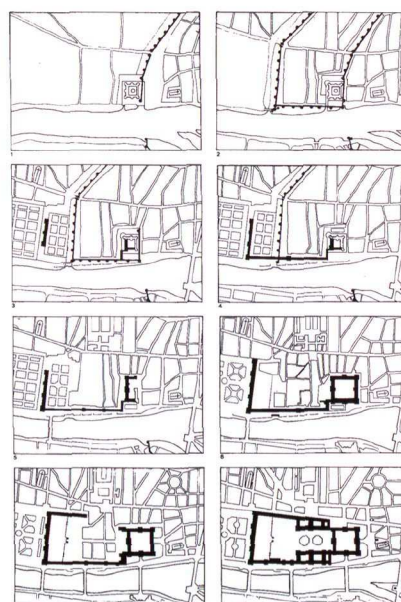
Dans la partie en ville, la grande galerie fut construite à l'emplacement du rempart du bord de l'eau et deux guichets furent ménagés à son rez-de-chaussée pour permettre au quartier voisin d'accéder au fleuve.

L'extension maximale du palais fut réalisée en 1857, sous l'empereur Napoléon III, par la construction de l'aile nord (l'aile Richelieu affectée à des ministères) qui achevait la fermeture du rectangle le long de la rue de Rivoli (8). La traversée du domaine était assurée à travers les guichets aménagés rue de Rivoli et

quai du Louvre au droit du pont du Carrousel.

Evolution de la construction du palais du Louvre

1. Le château de Philippe Auguste en 1190
2. Le Louvre et l'enceinte Charles V en 1380
3. Le Louvre et les Tuileries à la fin du règne d'Henri III (1589)

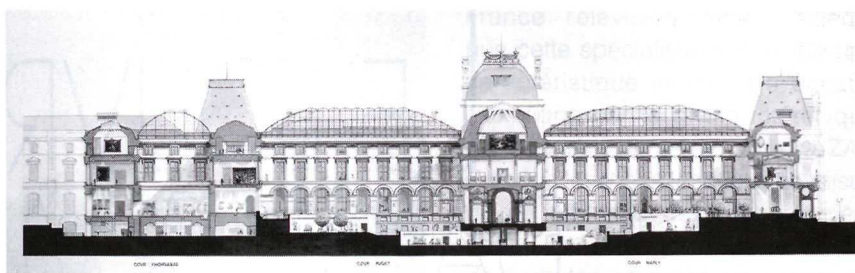


Evolution de la construction du palais du Louvre.

4. Le Louvre et les Tuileries sous le règne d'Henri IV (1610)
5. Le Louvre à la fin du règne de Louis XIII (1640)
6. Le Louvre à la fin du règne de Louis XIV (1715)
7. Le Louvre en 1848
8. Le Louvre à la fin du Second Empire (1870)

L'incendie du palais des Tuileries lors de l'insurrection de "la Commune de Paris" en 1871 et la décision prise par la troisième République de raser les ruines des Tuileries donnèrent au palais du Louvre sa physiologie actuelle en ouvrant ses cours vers l'ouest, vers le jardin des Tuileries, la Concorde et les Champs Élysées. Une seconde traversée du domaine fut aménagée en 1877 par l'ouverture de la rue des Tuileries (devenue "du Général Lecomte") le long de l'ancienne façade du palais, côté jardin.

En 1981, au début de l'opération d'aménagement du Grand Louvre, le palais du Louvre constituait toujours un corps étranger dans la ville, obstacle à la promenade urbaine, impression renforcée par l'occupation par le ministère des Finances de 400 des 700 mètres de l'aile nord le long de la rue de Rivoli et de la cour intérieure (cour Napoléon) pour le stationnement des voitures.



Palais du Louvre - Coupe nord-sud aile Richelieu.

Ouvrir le Louvre sur la ville

La décision de transférer le ministère des Finances sur le site de Bercy et d'affecter à des fonctions muséales l'ensemble du palais du Louvre a été l'acte fondateur de l'opération d'aménagement du Grand Louvre.

La transformation en salles de musée de l'aile nord (aile Richelieu) entraînait la réorganisation autour de la cour Napoléon de l'ensemble des salles d'exposition du musée du Louvre. Et l'aménagement du sous-sol de cette cour, centre de gravité du nouveau musée, permettait de réaliser les équipements d'accueil nécessaires à un musée moderne.

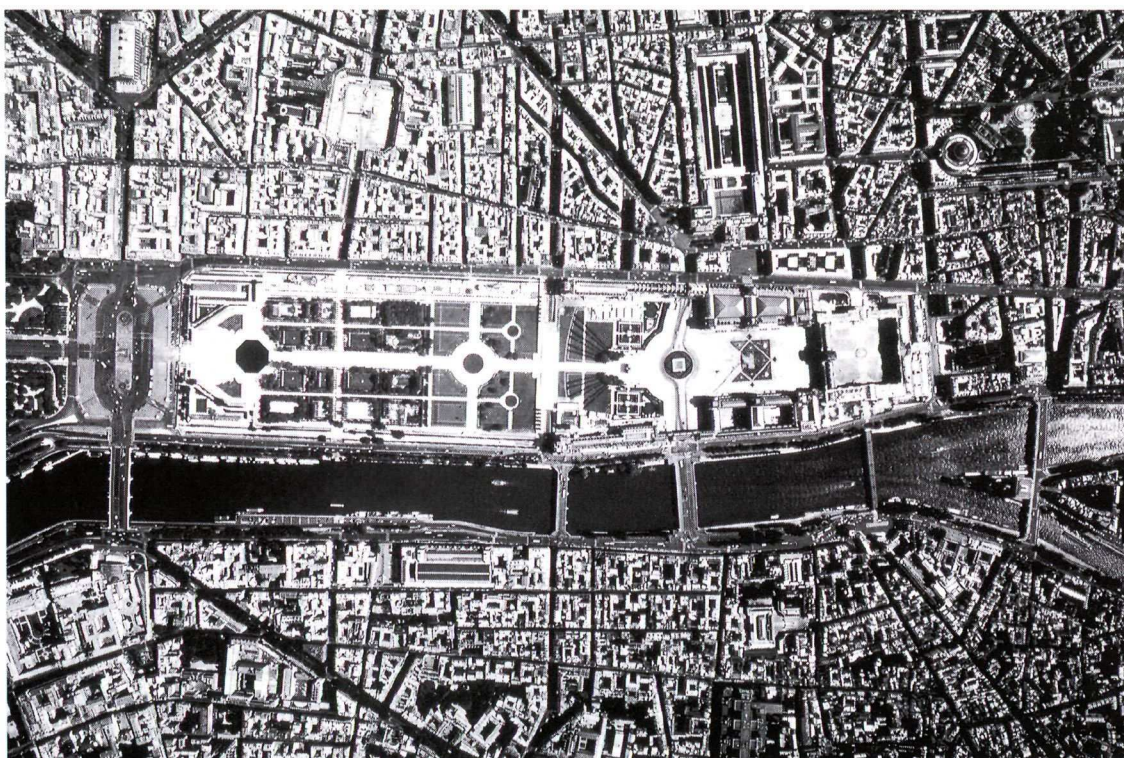
Au-delà de la mission de réaménagement des musées, l'Établissement

public du Grand Louvre se voyait assigner les missions de restauration du palais et d'amélioration de son environnement.

Le passage Richelieu

La localisation au centre et en sous-sol de la cour Napoléon de l'entrée principale du musée rendait nécessaire de marquer fortement cette entrée ; I.M.Pei a donc proposé l'érection de la pyramide de verre, objet contemporain fort et symbolique mais dont la forme et la matière ne rivalisent en aucune façon avec le décor palatial du 19^e siècle.

Il était fondamental que ce signal fort soit perçu depuis la ville. Décision fut



Vue aérienne, domaine du Louvre et des Tuileries.



Salle du département des sculptures donnant sur la rue de Rivoli.

donc prise de transformer en passage public le corridor nord-sud du ministère. Le passage Richelieu ainsi créé permet le cheminement naturel du public de la place du Palais-Royal à la cour Napoléon.

Cette décision a toutefois entraîné des difficultés dans l'organisation des nouveaux espaces du musée en introduisant une coupure à rez-de-chaussée entre les anciennes cours intérieures du ministère, cours destinées à présenter la grande sculpture française d'extérieur. Les architectes ont donc proposé d'aménager ces deux cours (Marly et Puget) en terrasse de façon à ce qu'elles communiquent sous le niveau du passage public. De grandes baies vitrées ont été aménagées dans le passage Richelieu qui permettent au promeneur d'embrasser du regard la présentation des œuvres dans les deux cours.

La cour Napoléon

La cour Napoléon antérieurement aménagée en square autour de la statue de La Fayette (et en parc de stationnement) est transformée en une place minérale urbaine avec bassins et jeux d'eau autour de la pyramide, et la copie en plomb de la statue de Louis XIV par Le Bernin qui marque le point de départ de la perspective des Champs Elysées.

Le Louvre et l'automobile

Nous l'avons vu plus haut, le domaine est traversé par deux voies automobiles, une voie nord-sud entre les guichets et une voie sud-nord qui longe l'emplacement de l'ancien palais des Tuileries.

De façon à créer un cheminement aisé pour les promeneurs entre la

cour Napoléon, le jardin des Tuileries et les Champs Elysées, l'Etablissement public a étudié la possibilité de supprimer les contraintes provoquées par ces traversées. Compte tenu de l'importance de ces axes pour la circulation automobile dans Paris, l'hypothèse de supprimer ces voies de circulation a été écartée ; restait l'enfouissement.

La construction d'un tunnel au niveau des guichets n'a pas été retenue pour les raisons suivantes : la distance insuffisante entre les façades, la difficulté d'intégrer des trémies importantes au contact de l'architecture du palais, la coupure provoquée par ces trémies dans l'aménagement de surface et celle provoquée par l'ouvrage de voirie entre les aménagements en sous-sol de la cour Napoléon et ceux projetés sous les jardins du Carrousel.

Par contre, à l'extrémité occidentale du palais, le tunnel Lemonnier créé permet de libérer du trafic automobile le niveau de surface qui est réaménagé en terrasse entre les jardins du Carrousel et des Tuileries, de maintenir le transit automobile sud-nord, et d'assurer l'accès des véhicules aux aménagements souterrains. L'aire de livraison du musée du Louvre permet le déchargement des marchandises et des œuvres, qui sont ensuite convoyées par véhicules électriques dans un système de galeries et de monte-charges de grandes dimensions qui dessert l'ensemble du palais. Le tunnel donne également accès à une gare d'autocars de 80 places et à des parcs de stationnement de 800 places pour véhicules individuels, qui doivent permettre de libérer les abords du palais du stationnement des véhicules. Enfin, une aire de livraison est réalisée pour l'alimentation des commerces privés, des salles d'exposition et de défilés de mode du secteur Carrousel.

L'ouverture du musée sur la Ville

Les musées d'œuvres sont en général des espaces introvertis où tout s'organise autour des œuvres en supprimant ce qui peut distraire l'attention des visiteurs ou perturber la présentation des œuvres. Ainsi, lors-



Vue sur la Seine depuis le toit du pavillon Flore.

qu'ils sont aménagés dans des bâtiments anciens, les fenêtres sont souvent obstruées par les cimaises et des décors neutres sont construits pour masquer les décors anciens.

Lors de la mise au point des projets muséographiques, l'établissement a insisté et obtenu le plein accord des conservateurs pour que, à intervalles réguliers, des fenêtres et des points de repos avec vue sur la ville et le fleuve soient ménagés pour permettre aux visiteurs de se repérer et de reprendre leur souffle en contemplant les perspectives extraordinaires sur l'île de la Cité, l'Institut ou les jardins.

Enfin, au-delà de la présentation des vestiges archéologiques mis à jour lors de la réalisation des terrassements des cours, le parti a été pris de restaurer et de présenter les strates les plus anciennes du palais et des décors. Ainsi, en parallèle des circuits de visite des œuvres, le musée organise des visites axées sur l'histoire du palais, histoire qui entrecroise l'histoire de Paris et l'histoire de France.

Aux abords de l'opération

L'établissement a mené aux abords du domaine deux opérations qui contribuent à améliorer les relations du Grand Louvre et de la ville.

La place du Palais-Royal

La Ville de Paris avait autorisé le Conseil d'Etat et le Conseil Constitutionnel à utiliser la place du Palais-Royal pour le stationnement des voitures des conseillers. L'établissement public souhaitait que la place puisse être dégagée de façon à améliorer l'accès au passage Richelieu et préparer à terme la liaison du Louvre et des jardins du Palais-Royal. L'établissement a donc organisé le montage financier et la réalisation d'un garage administratif sous les jardins du Carrousel, ce qui a permis la libération de la place qui doit être réaménagée par la Ville.

La passerelle Solferino

Dans le cadre de la remise des ponts de Paris à la Ville de Paris, l'Etat s'était engagé à reconstruire une passerelle piétonne au droit de l'ancien pont de Solferino détruit en 1950 et remplacé par une passerelle métallique provisoire démontée en 1993.

Le ministère de la Culture était très intéressé par ce projet qui, au-delà de la liaison fonctionnelle importante entre la ligne de RER C et le quartier des affaires Rive-Droite, organisait un parcours culturel exceptionnel entre Le Louvre, les Tuileries, les autres musées du domaine (musée des Arts décoratifs, musée de l'Orangerie, musée du Jeu de paume) et les musées d'Orsay et de la Légion d'Honneur sur la Rive-Gauche.

Le ministère de l'Equipement a confié par mandat à l'Etablissement public du Grand Louvre la réalisation de la passerelle Solferino suivant le projet de Marc Mimram, lauréat du concours international. L'ouvrage doit être mis en service fin 1999. ■

LES GARES PARISIENNES

Implantées, dessinées et pensées au mieux pour les besoins nouveaux des voyageurs du XIX^e siècle, les gares parisiennes ont rivalisé de majesté de la première à la dernière née, Saint-Lazare (1841) et Orsay (1903). Reniées dans les années 60, elles devenaient dorénavant accessibles par des "tuyaux" reliant les métros ou les parkings et les quais. Et pourtant, la part de poésie des gares, pour être justement intrinsèque aux gares, n'a jamais disparu. Depuis dix ans et petit à petit, les gares parisiennes se redécouvrent. Déshabillées du superflu et ouvertes sur la ville, elles redeviennent des lieux magiques. Profitant de leur implantation centrale, elles permettent les échanges entre les moyens de transports aussi bien urbains qu'euro-péens. Des bâtiments publics où le rêve et la cohésion sociale ne sont pas exclus au profit du rationalisme.



Jean-Marie DUTHILLEUL
ICPC 77

Architecte DPLG
Directeur de l'Aménagement
de la SNCF
Président d'AREP
Enseignant à l'Ecole Nationale
des Ponts et Chaussées : conception
et calcul des structures de bâtiment

Les gares dans le paysage parisien ; implantation, transformation, architecture

Avant la gare la ligne, avant la ligne le rêve d'un voyage autrement. Tout est parti de là. Le chemin de fer, inventé et utilisé pour un besoin strictement industriel, était, jusqu'en 1837, éloigné des villes. Puis le banquier Emile Pereire a l'idée d'en faire un

moyen de loisirs, un outil de déplacement pour voyageurs. La ligne de Paris à Saint-Germain est inaugurée en août 1837, un "embarcadère provisoire" est édifié rue de Londres pour l'occasion. En 1839, la compagnie du Paris à Saint-Germain ouvre un nouvel embarcadère, "la station de Paris", rue de Stockholm. L'architecte reste inconnu, la gare est une simple installation utilitaire, pas un élément d'architecture dans la ville (1). La ligne elle, reste planifiée, on désire lui faire atteindre le centre de Paris, la Madeleine, espérant ainsi obtenir le monopole des futures lignes par une gare unique au centre de Paris. Mais, devant le refus général des habitants des beaux quartiers, la gare terminus, qui doit vite remplacer l'embarcadère devenu trop petit, ne dépassera pas la rue Saint-Lazare. C'est un faubourg à cette époque, à la limite du village populaire des Batignoles : la gare s'implante dans une ruelle. L'édifice est conçu par l'architecte J. Armand et l'ingénieur E. Flachet en 1841. Les vestibules et les halls de cette gare témoignent d'une volonté architecturale forte. La gare doit répondre aux besoins de commodités et de sécurité des voyageurs et donner à la compagnie son image.

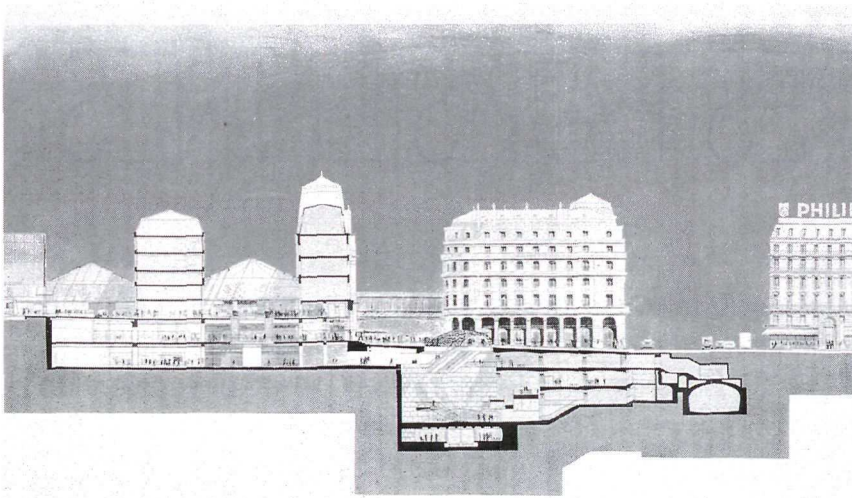
A partir de 1840, et devant le succès grandissant du chemin de fer pour

voyageurs, les compagnies de transport des voyageurs vont justement se multiplier. Chacune cherchera l'implantation la plus proche du centre de Paris. Les quartiers se disputent les gares, les militaires exigent que les lignes ne coupent pas la ville, d'où des voies en tranchées ou des remblais, et que les gares soient suffisamment nombreuses pour permettre une mobilisation rapide des troupes. Elles doivent aussi être implantées à proximité des entrepôts de commerce. La géographie de l'Ile-de-France impose les courbes et les pentes des lignes. Et, surtout, les compagnies veulent garantir leur succès auprès de leurs clients.

Paris devient ainsi le terrain expérimental des premières compagnies du transport des voyageurs, les premières "lignes vitrines" qui doivent séduire et convaincre le public de la capitale, amateur de nouveauté et féroce critique (2).

Les embarcadères rapidement bâtis sont vite remplacés par les "gares". L'emplacement du premier édifice, détruit une fois la nouvelle gare en service, devient un espace libre, "la place de la gare". Comme à la gare du Nord ou à la gare d'Austerlitz.

La ville s'étend et les gares y prennent une place privilégiée. Magnifiées par une avenue comme le boulevard de Strasbourg ou la rue de



Projet Paris Saint-Lazare - Coupe transversale dans la cour de Rome, liaison avec Météor (dessin AREP).

Rennes (le baron Haussmann n'a toutefois jamais voulu accorder une avenue à la gare du Nord par mécontentement avec J.-I. Hittorff l'architecte de la gare), elles deviennent **portes** sur le voyage et l'ailleurs, comme à la gare du Nord et à la gare de l'Est où seul un mur de pierres sépare la ville du train, **palais** du rêve à Saint-Lazare où la ville entoure déjà la gare des trois côtés, presque **église laïque** à la gare de Lyon, dressant son beffroi-clocher au-dessus de la ville environnante. Et, toujours, elles se structurent autour des **halles** de l'industrie triomphante, dont la poésie énigmatique révèle la présence du train dans la capitale.

Les gares du XIX^e à Paris expriment déjà les paradoxes qui les fondent. Façades souvent grandioses, impressionnantes, dignes de l'architecture ordonnancée en vigueur à la fin du XIX^e siècle, un **devant** "social" de pierres composées et un **arrière** tout différent, une faille dans la ville due aux voies, des ponts en treillis métalliques qui les enjambent, au loin les halles vitrées, le fer, les reflets, l'industrie, la production. *La gare est le seul bâtiment qui soit à la fois urbain et industriel* (4).

L'espace de transition entre la gare et la ville

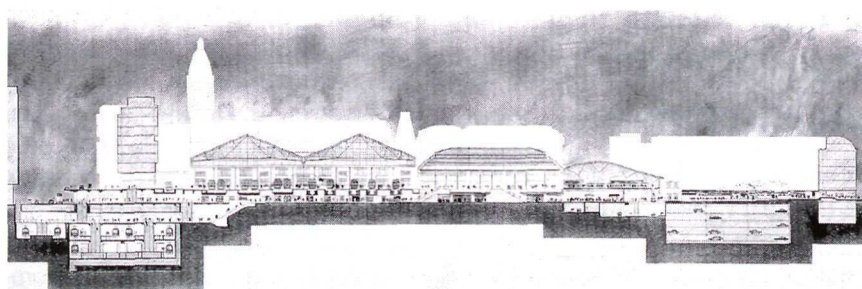
Au XIX^e siècle, l'espace ferroviaire, lignes et gares, constituait un domaine clos. La gare était séparée de la

ville par une grille. Derrière la grille, bien indépendante des boulevards environnants, on trouve la "cour des voyageurs" (3), départs ou arrivées. La **grille** des gares de l'Est, Saint-Lazare ou Austerlitz, la **Porte** de la gare du Nord, la **différence de niveaux** de la gare de Lyon ou de l'ancienne gare Montparnasse, semblent marquer la **frontière entre ville et voyage**. Pourtant, la gare étend son aire d'influence en deçà de cette frontière. Hôtels, restaurants, services sont généralement l'apanage des "quartiers de gare". Le régionalisme aussi. Les crêpes bretonnes se dégustent autour de Montparnasse, on boit des chopes près de la gare du Nord et la choucroute est incontournable gare de l'Est ! Le quartier est déjà une invitation au voyage. *L'espace tout autour de la gare est un espace flou, à la fois ici et ailleurs*. La porte, les marches, restent cependant présentes comme seuils. On les retrouve aujourd'hui Porte Océane à la gare Montparnasse, on les retrouvera demain dans le nouvel

aménagement du parvis de la gare de Lyon, pour signifier au citoyen une limite, un passage. La magie des gares vient aussi de cette ambiguïté. Encore faut-il le révéler. C'est bien le rôle de l'architecture.

En 1987, la charte de l'architecture ferroviaire reprenait notamment ce thème pour célébrer avec le TGV, les retrouvailles du train et de la ville : *"ainsi les gares du XX^e siècle resteront composées dans la ville comme les portes du voyage. Au cœur de la ville, elles s'y inscriront scrupuleusement par leur connexion aux moyens de transports urbains, par leur implantation, leur composition, leurs matériaux, par leur poésie aussi"*.

Reliée aux moyens de transports urbains modernes, la gare est devenue ce qu'on appelle un pôle d'échanges. Elle dessert l'agglomération tout entière en ce sens qu'elle reste, par nature, en "centre-ville", même si cette ville s'étend maintenant très très loin. Les gares se relient entre elles. Ainsi bientôt la gare de l'Est avec la gare du Nord, ou encore la gare de Lyon avec celle d'Austerlitz. Mais ces gares se reconstruisent aussi sur elles-mêmes. En effet, dans le siècle, *tous les transports se sont littéralement branchés sur les gares historiques à la manière de simples tuyaux sur une pompe*. Les gens ont été dirigés, comptabilisés, gérés en termes de flux par minutes, vers le hall de la gare ou directement vers leur train. Et le circuit des voyageurs, qui avait pour fonction de préparer au voyage ou de s'en reposer (4), était devenu un circuit obligé en aveugle, susceptible de devenir paniquant au moindre problème. Dans les années 80, le TGV a réconcilié les voyageurs avec le train, la gare est redevenue un lieu attirant. Un travail s'est engagé pour recomposer



Projet Paris gare de Lyon - Coupe longitudinale, interfaces entre la gare et la ville (dessin AREP).

largement ces espaces de vie quotidienne de la ville, pour les rendre clairs, compréhensibles, baignés de cette lumière du jour qui fédère les citoyens : les gares et toutes leurs ramifications sont des espaces publics de la ville, où le citoyen doit trouver plaisir à passer, à flâner, à s'arrêter. Encore un paradoxe de ces lieux du mouvement.

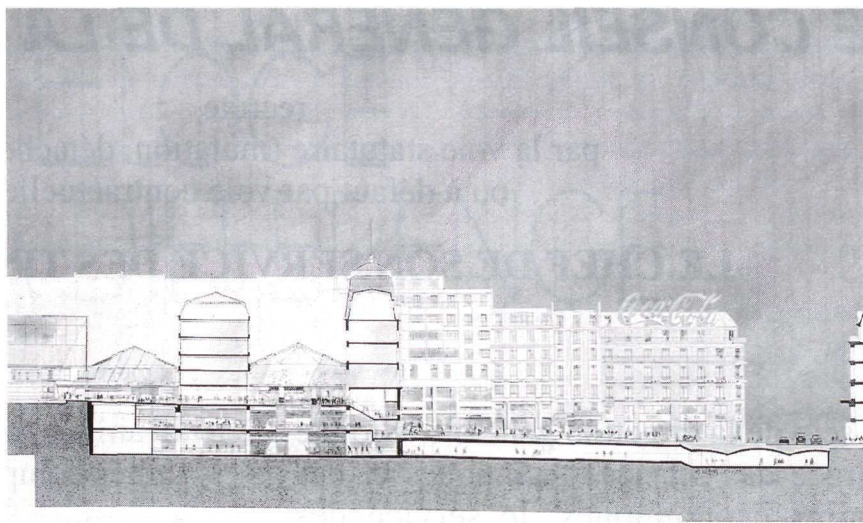
Immuabilité des gares devant l'évolution de l'échelle de temps et d'espace de la ville

D'un équipement de faubourg, la gare s'est trouvée promue au rang de bâtiment public de centre-ville.

On y venait à pied ou à cheval, on en partait en train à vapeur vers l'Île-de-France ou pour des trajets pouvant durer toute la journée. Puis on y est venu en voiture ou en métro pour en repartir en train électrique. Puis le train a perdu de son aura dans la société des années 60 au bénéfice de la voiture plus souple et de l'avion plus rapide. L'aéroport est devenu le bâtiment symbolique fort de la ville moderne. On construit Orly dans l'axe de l'autoroute au moment même où l'on enlève la gare Montparnasse de l'axe de la rue de Rennes pour l'enfourer sous trois étages de bureaux. La halle de la gare d'Austerlitz se retrouve remplie par un parking.

Pourtant, pendant ce temps, la gare est restée la gare, on y arrive toujours un peu en avance ou très en retard, elle a résisté au fonctionnalisme, elle est restée l'espace d'un temps qui est propre au voyage, qu'il soit quotidien ou exceptionnel.

Chacun sait bien qu'on ne peut, sans la trahir, y "débouler" essoufflé, après une course dans un labyrinthe peuplé de Minotaures grondants. Car elle peut apporter à chacun bien autre chose, ce supplément d'âme bien réel dans un monde qui se voudrait virtuel. Le rêve commence toujours à la vue de la lumière tamisée des halles métalliques, à l'audition des annonces sonores, dans la foule familière des grands départs. La



Projet Paris Saint-Lazare - Coupe transversale dans la cour du Havre, liaison avec Eole (dessin AREP).

gare a aujourd'hui bien sa place dans la ville comme lieu de la rencontre, de la cohésion sociale.

Les gares parisiennes, portes du voyage des citoyens

Autant de personnes dans une gare, autant de destins qui se croisent à la même heure et qui vivent une aventure différente et parfois forte. Attente, émotion, tristesse, si l'on quitte ou l'on accueille un voyageur. Excitation, angoisse, espérance, si l'on voyage soi-même. La gare n'est-elle pas le lieu public de la ville où l'on s'embrasse le plus et de façon si naturelle, comme si la vie y reprenait ses droits sur les conventions. C'est aussi le seul endroit en ville qui est fait... pour qu'on en sorte. C'est pour cela qu'elle fait naître l'espoir, l'opportunité. Comme un port qui montre ses bateaux, la gare montre ses trains de différentes couleurs et de différentes formes suivant leurs destinations : Thalys, Eurostar, TGV atlantique, TGV nord, trains pour Saint-Denis ou la Couronne.

Cet espoir serait-il une des raisons qui attirent les marginaux, les pauvres ? L'espoir d'un jour prendre le train et de tout recommencer...

Au XIX^e siècle, la gare avait été pensée comme un lieu de séjour où l'on s'arrêtait et où, parfois, l'on séjournait (4), les salles des pas perdus et

les hôtels attenants aux gares en témoignent (gare Saint-Lazare, gare de Lyon, gare d'Orsay). A la fin du XX^e siècle, il faut repenser les gares aussi comme cela.

Selon que l'on est banlieusard pressé ou vacancier en transit, la gare prend d'ailleurs une tout autre dimension. *La gare est vécue par temps morts et par temps pleins.* Il faut pouvoir y courir, droit au but : billet, compostage, quais. Ou bien y flâner une bonne heure. Y voyager sans en sortir, trouver de la saucisse de Toulouse à la gare d'Austerlitz, de la lavande gare de Lyon et des cirés gare Saint-Lazare.

Ainsi, un travail est fait en ce moment sur les gares parisiennes, pour y installer commerces de proximité et enseignes connues, afin de proposer une nouvelle manière d'acheter, "en attente", pour y marier toujours plus intimement ville et voyage.

Et garder bien toujours à l'esprit que les gares sont un des lieux urbains où les gens se parlent encore spontanément, en dehors de toutes relations de consommation... *"pardon madame, c'est bien le train pour Nancy ?"* ■

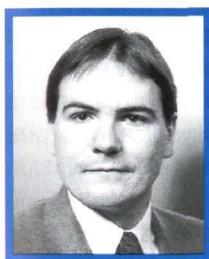
(1) Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes*, 1988.

(2) Georges Ribeill, *Les métamorphoses de la grande gare française*, 1995.

(3) Jean Royer, *Les places de gares*, 1943.

(4) Christian Devillers, *La gare en question*, 1979.

ELOGE DE LA DIFFERENCE



Christian-Noël QUEFFELEC
IPC 74

Architecte, est professeur d'architecture et de conception des structures à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées ainsi qu'au Conservatoire National des Arts et Métiers.

De la civilité

Pour l'architecte contemporain, construire dans une capitale aussi prestigieuse que Paris, impose une réflexion sur la convenance, de bienséance vis-à-vis de tous les esprits qui mirent toute leur passion dans une production commune, qui aille bien au-delà des règles de bon voisinage. Cette courtoisie n'en fait pas pour autant disparaître ce besoin d'expression qu'une civilisation bien vivante et croyant en l'avenir tend naturellement à manifester, libérant spontanément son énergie créatrice, et fière de montrer sa science de la construction et son savoir-faire. Cette position de l'architecte, intervenant dans un lieu où les valeurs individuelles et collectives vont se faire face, est de fait bien ancienne et la situation actuelle reflète une stratification de pensées et de règles s'élaborant peu à peu et toujours présentes. Les conceptions modernes ne sont que le fruit d'un débat donc les échos résonnent au loin avec ses déclarations de foi et ses contradicteurs, face auxquels il convient de prendre parti pour faire une œuvre contemporaine.

De la règle ou de la liberté

Les règles, la plus ancienne datant du XIII^e siècle, fixant des limites à l'intervention individuelle, s'exprimèrent dans la procédure des permissions et alignements. Leur but était de pro-

téger l'espace public de la pression des riverains et garantir le droit de circulation. A ce rôle fonctionnel associé à l'alignement, l'édit de 1607 promulgué par Henri IV, ajouta une intention esthétique de régularité. L'autorité prenait conscience que les bâtiments des particuliers servaient à l'ornement du public. Cette volonté de régularisation et d'ordonnement devint l'une des composantes de l'architecture classique à la française qui s'inspiraient des réalisations de Sixte V pour la ville baroque et au point d'en faire une des composantes de l'architecture nationale. Le contrôle de l'espace public prit la forme d'alignement, de limitation de hauteur en fonction de la largeur de la rue, de limitation des saillies sur les façades, une règle qui dans un pays frondeur dut être rappelée sans cesse. Cette réglementation puissante contribua à faire de Paris la capitale du XIX^e siècle mais elle engendra une monotonie dont certains architectes et amateurs se plaignirent. Ils rejoignaient les tenants de la nouvelle esthétique, exprimée chez des théoriciens de l'art du paysage dont l'abbé Laugier dans son *Essai sur l'architecture* de 1755 se faisait l'écho, en défendant "une certaine idée d'irrégularité et de chaos qui sied si bien aux grandes villes". Patte dans son *Mémoire sur les objets les plus importants de l'architecture* de 1769 conseillait d'organiser la ville de manière à "éviter la monotonie et la trop grande uniformité dans la distribution totale de son plan" et "d'affecter au contraire de la variété et du contraste dans les formes afin que tous les différents quartiers ne se

ressemblent pas". Le débat sur l'organisation urbaine fut influencé par les théories de l'architecture et l'art du paysage, élaborées fin du XVIII^e siècle et début du XIX^e siècle, où les concepts de pittoresque et de sublime prenaient une place déterminante. Dans son *Encyclopédie Méthodique-Architecture*, tome III, Quatrième de Quincy précisa qu'il entendait par pittoresque "tout ce qui, soit dans la nature, soit dans l'imitation, présente un aspect, des formes, des effets ou des dispositions capables de surprendre ou de plaire à l'esprit et aux yeux par une combinaison accidentelle peu commune et qui semble offrir de la singularité". Dans ces années, les architectes redécouvraient les mérites de la période gothique et la richesse de la ville médiévale tandis que des amateurs, comme Amédée de Tissot, dénonçaient, en 1830, la raideur de la réglementation urbaine qui tendait à imposer des façades plates, suivant là l'ordonnance de police du 9 juin 1824 et craignait que celles-ci ne fussent plus que des murs lisses percés de trous, un point de vue opposé à celui d'un professionnel comme César Daly, qui, dans *L'architecture privée au XIX^e siècle sous Napoléon III* affirmait que les maisons à loyer ne devaient se signaler par aucun trait exceptionnel, en raison de la diversité des populations qu'elles devaient héberger au cours du temps. Il en faisait le fond commun de la ville, acceptable par sa discrétion par toutes les populations, avant tout intéressées par le confort et l'habitabilité. Il s'inscrivait dans un schéma monumental où seuls les bâtiments publics devaient se distinguer du fond neutre de la ville. En 1963, un rationaliste comme Viollet-le-Duc proposa une autre approche de la règle urbaine. Il pensait que l'habitabilité et les techniques de construction devaient conduire la conception d'un bâtiment d'habitation et faisait de la façade un résultat. Il regrettait l'interdiction faite par la réglementation d'alors de réaliser des encorbellements, notamment pour les façades s'ouvrant sur de grandes voies et relevait qu'il s'agissait là d'un déni contraire au goût des habitants. Des amateurs découvraient que les au-

tres villes avaient adopté d'autres modes de composition. En 1885, Hippolyte Taine avait remarqué, qu'"en Hollande... dans les vieilles villes, la maison a souvent son pignon festonné d'arcades... ; elle n'est point comme dans nos villes, une suite de sa voisine, un compartiment abstrait de la grande caserne, mais une chose à part, douée d'un caractère propre et pittoresque". A la fin du siècle, des professionnels étrangers comme Stubben, Henrici, Camillo Sitte, rendaient hommage à la richesse des villes médiévales et leurs travaux étaient l'occasion de débats en France. A partir de 1896, des commissions furent créées pour revoir les décrets de 1882 et 1884. Il s'agissait de donner les moyens d'enrichir le paysage urbain en autorisant des volumétries plus complexes intégrant des saillies de façades. Les concours de façade organisés par la ville, à partir de 1898, dans le but d'obtenir "plus de pittoresque, plus de fantaisie artistique dans la construction des maisons et dans la décoration des façades" conduisirent au règlement de 1902, légitimant la figure du bow-window, déjà présente dans certaines réalisations depuis 1880. Le règlement admettait que l'agrément du logis pouvait conduire à des dessins de façades ; il ouvrait la porte à des dessins dissymétriques et à l'expression, en façade des différentes fonctions de l'habitat. Peu à peu, le pittoresque devint une catégorie noble de l'art de la composition, qui autorisa Louis Cloquet à écrire, en 1913, un *Traité de perspective pittoresque*. Avec des accents dignes de l'abbé Laugier il écrivait que "Les sites urbains sont non moins intéressants que les sites champêtres au point de vue pittoresque, esthétique et artistique, et l'on peut dire en général que les irrégularités dues aux causes naturelles sont les meilleures sources de leur charme, tandis que les rectitudes dérivant des tracés arbitraires des bureaux de voirie engendrent régulièrement la banalité et la désolante monotonie".

La disparition des règles formelles et son remplacement par la science de l'urbanisme fut le fait de l'hygiénisme, de l'héliotropisme et de la tenta-

tive d'établir une ville "moderne" sans autres contraintes que celles issues de la satisfaction des fonctions et des besoins mesurables de l'habitant. Avant cette phase, les recherches visèrent à conserver la forme urbaine et, en prenant exemple sur le Palais Royal, à intervenir sur l'intérieur de l'îlot en le rectifiant, en lui donnant un statut d'espace privé. En 1937, Sébille notait que "la cour a été jusqu'ici considérée comme un élément de chaque propriété. Et l'ensemble de l'îlot n'est soumis à aucun plan préalable. C'est un monde à renverser, la cour devra dans les années à venir être considérée comme un élément de l'îlot et non plus un accessoire de la maison". Ce passage de la parcelle à l'îlot imposait des syndicats de propriétaires pour mettre au point un plan d'ensemble susceptible de débarrasser les cours de toutes les constructions parasites ou bien de remembrer pour faire un projet d'ensemble. L'objectif ne devenait réaliste, tant il tendait à contrecarrer les intérêts privés que dans le cas d'une intervention puissante de l'administration. L'aménagement des îlots insalubres parisiens se prêtait à ce type de projets et le principe de l'îlot ouvert leur fut appliqué dès 1936. En 1943, l'îlot singulier limité par les rues Planchat, Vignoles, de Buzenval et de Terre-Neuve dans le XX^e arrondissement servit d'exemple à l'inspection générale des services topographiques de la ville pour montrer l'intérêt de l'îlot ouvert. Ce projet fut exposé au Salon des urbanistes mais il ne fut pas suivi de réalisation. Il supposait la disparition d'un parcellaire typique d'anciennes terres de vignobles, de passages et d'impasses, trop fragiles devant des solutions d'aménagement néo-haussmanniennes. L'îlot ouvert fut à nouveau conseillé par le préfet de la Seine, en 1946, qui déclara, à l'occasion de la présentation des premiers projets de construction de logements à Paris. "Le meilleur dispositif, pour obtenir une aération et un ensoleillement convenables des immeubles, consiste à réserver, au centre de chaque îlot, un vaste espace libre prenant ouverture en divers points sur les voies périphériques desser-

vant l'îlot. "Cette conception était loin d'être la plus radicale. Dans *La Science des plans de ville*, publiée en 1928, Augustin Rey proposait le regroupement des parcelles et le redécoupage des voies ; il illustrait ses propositions par deux exemples de transformation de quartiers de Paris, le parc Monceau et le faubourg Saint-Antoine, organisés suivant la disposition en rangées, obéissant à l'orientation solaire des édifices. Le Corbusier, dans le cadre des travaux sur la Ville fonctionnelle, insistait, en 1941, sur "l'urgence de régler par un moyen légal, la disposition de tout sol utile". Il fut en fait entendu et le parcellaire cessa d'avoir le rôle premier dans la transformation de la ville. Dans les années 60, la plupart des architectes se réjouissaient de l'abandon des limitations réglementaires et administratives et des formes urbaines imposées, au nom de la liberté de création. Les maîtres d'ouvrage appréciaient l'abandon d'une pratique d'intervention à la parcelle, économiquement coûteuse. Cet état d'esprit conduisit au plan d'urbanisme directeur de 1959. Les études préparatoires à l'établissement du plan décomposait pour la première fois l'urbanisme parisien en trois périodes : celle de l'urbanisme d'alignement des premiers édits royaux jusqu'à Haussmann, celle de l'urbanisme d'îlot, en fait limité aux années vingt et trente et à la construction de la ceinture rouge, celle de l'urbanisme d'ensemble. Cette dernière période, contemporaine, était présentée comme une rupture nécessaire. La "trame urbaine" ne devait plus être définie "par les rues mais par l'ordonnance des constructions, elle-même guidée par des considérations d'ensoleillement et d'unité architecturale". Chaque secteur de rénovation devait constituer "en soi une unité d'urbanisme" faisant "l'objet d'un plan d'urbanisme de détail". Cette liberté devait même conduire l'action administrative au point de décider, après la conception d'un projet, des emprises à libérer. "Sur le plan architectural, la rénovation consiste non à construire mais à libérer les terrains pour les rendre constructibles suivant un plan masse préétabli". Les

procédures mises en place pour répondre à une nécessaire production de masse et au remplacement des zones insalubres et de taudis de la ville, ne furent pas, contrairement à toute attente, favorables à la création mais provoquèrent l'apparition d'un conformisme qui se signala par des espaces indifférenciés, sans qualité, des constructions, uniformes, identiques derrière des modifications technologiques insignifiantes pour l'habitant. L'histoire de la ville fut ignorée ; le parcellaire foncier fut jugé totalement anachronique et totalement effacé. Conformément au Plan Voisin, l'administration délimita dans la ville des zones pétrifiées dans leurs périmètres historiques à l'exemple de Montmartre, et d'autres où fut accepté le principe de la table rase comme pour les Hauts de Belleville, le secteur Italie, Beaugrenelle, Plaisance et toutes les rénovations. Les faubourgs parisiens dont l'habitat était somme toute peu dense et particulièrement dégradé, furent particulièrement victimes du processus. Le mot d'ordre en 1957 était de libérer mille cinq cents hectares pour favoriser la modernisation de la ville. Le problème de l'uniformité des îlots de rénovation, due au manque d'imagination des architectes, fut rapidement à l'ordre du jour. Dans un mémoire présenté au Conseil de Paris en 1962, Benedetti écrivait "La politique de rénovation ne doit pas aboutir à l'uniformité dans l'ensemble des secteurs rénovés ; elle doit au contraire respecter la diversité des "villages parisiens". Sudreau en 1956 vilipendait le néoconformisme de l'ordre ouvert. En 1960, dans la revue urbanisme, il caractérisait la situation en ces termes "L'urbanisme moderne a soif de liberté et voudrait rejeter les sujétions traditionnelles comme celles du gabarit. Cependant, l'abus de liberté aboutit à un désordre d'ores et déjà visible, dû à ce que trop de constructeurs se croient capables d'un morceau de bravoure et veulent se distinguer du voisin".

La ville comme monument historique

Parallèlement à cette volonté de liberté pour l'efficacité, le XX^e siècle

étendit à la ville les préoccupations du XIX^e siècle sur les monuments historiques. En 1920, l'italien Gustavo Giovannoni inventa le concept de centre historique. En France, la réglementation élaborée pour tenir compte de l'importance accordée aux constructions et espaces du passé s'enrichit lentement. La loi du 21 avril 1906 établit la protection des ensembles urbains ; une loi de 1913 introduisit la protection des abords ; une loi de 1930 fixa les règles sur la protection des sites. Une distinction de fait s'établit entre les sites inscrits et les sites classés. Un décret du 31 décembre 1958 créa des périmètres de restauration immobilière, la loi du 4 août 1962, le concept de secteur sauvegardé. Tous les débats portant sur l'unité de style, sur la restauration à l'identique, sur la réversibilité et distinctibilité se retrouvèrent dans le domaine urbain, avec une difficulté supplémentaire, la longueur des cycles de transformation. Les rapports entre l'architecture contemporaine et les tissus anciens furent tout d'abord abordés par le thème de l'insertion, d'une homologie de formes dont les plus célèbres exemples vinrent d'Italie. L'idée de comparer l'échelle du bâtiment à l'échelle urbaine fit peu à peu son chemin et prit de l'ampleur avec le développement dans les années 50 de la morphologie urbaine sous l'impulsion de Muratorie. Il rejoignait l'approche de Theodor Fischer, président du bureau d'extension urbaine de Munich de 1893 à 1901, animé par le sentiment que toute forme devait être fondée sur des données économiques, techniques et les caractéristiques du cadre environnant. Pour tracer les plans de nouveaux quartiers, il se basait sur les tracés des anciens chemins de terre et sur les limites des propriétés. "Les siècles ont gravé sur notre sol des traces et des rides de toutes sortes qu'il convient de respecter", écrivait-il. Cette façon d'opérer qui respectait les anciennes structures rurales était un moyen de s'affranchir des mauvais débats esthétiques sur la forme des rues. "Le respect des données locales du terrain et de la tradition prémunissent contre le schématisme, que ce soit celui de la régularité ou celui de l'ir-

régularité arbitraire, qui est pire encore que le précédent". A Paris, Montmartre fut le premier site à être considéré, par la nature de son paysage, comme exceptionnel, bien que constitué de bâtiments communs. Peintres et écrivains en firent un lieu mythique, le symbole d'un village aux racines rurales accroché à un piton rocheux qui devint, dès la fin du XIX^e siècle, objet d'une demande de protection et de sauvegarde. A travers ce quartier s'affirmait le sentiment que certains lieux de la ville avaient leur propre identité qu'il s'agissait de protéger en remettant en cause l'esthétique implicite de l'administration d'unification de la ville. Juste avant la Seconde Guerre mondiale, un architecte montmartrois, Claude Charpentier, devint le chancere de cette sensibilité et par une étude morphologique précise, à base de relevés, il définit des principes d'aménagement et de protection de ce qu'il nommait alors la butte sacrée. Il présenta son étude, sous l'égide des Amis de Montmartre, au Salon des urbanistes de 1943. La loi sur la protection des monuments historiques et de leurs abords, la présence sur la butte de l'église Saint-Pierre et de la mire du Nord, respectivement classées en 1862 et 1934, permirent de définir un premier secteur protégé. Le 25 mars 1949, l'ensemble du Vieux-Montmartre fut inscrit à l'inventaire des sites pittoresques, mais le préfet de la Seine, jugeant insuffisante cette mesure purement conservatoire, confia en 1952 à Claude Charpentier et Jacques Oge, architecte-voyer, la mise au point d'un plan d'aménagement et de protection du site de Montmartre. Charpentier se lança alors, à la manière de Viollet-le-Duc en quête d'un édifice idéal, dans la mise au point d'un projet qui supposait la destruction de bâtiments élevés à la fin du XIX^e et jugés par lui, peu conformes. "Tout est mis en œuvre pour ressusciter le Montmartre des toiles d'Utrillo", écrivait-il, énonçant clairement son modèle. Charpentier fit le relevé des façades des rues les plus typiques ; il en décrivait l'état, puis par, d'autres dessins, les modifications qu'il voulait imposer. Il proposa de remplacer des immeubles de rap-

port par des maisons rurales à deux étages plus combles. Son plan directeur d'aménagement et le programme des servitudes du site de Montmartre, présenté en 1956 au Conseil municipal fut adopté à l'unanimité. Il prévoyait des règles de zonage, d'occupation du sol, de hauteur, de nature des matériaux, le maintien d'ensembles caractéristiques, la conservation et la création d'espaces verts, la protection des vues sur Paris et la banlieue, la "répression des excès du type folklorique" et l'amélioration de la circulation au sommet de la butte par l'implantation des parkings souterrains. Dès lors, Irsch, architecte des bâtiments de France, Oge, Callé, représentant l'architecte-voyer du XVIII^e arrondissement et Charpentier tinrent toutes les deux semaines, des réunions à la mairie du XVIII^e arrondissement pour étudier toutes les demandes de modifications touchant à l'aspect du site : enseignes, couleurs de magasins, constructions nouvelles, modifications de façades, transformations. L'attention était surtout dirigée vers le paysage de la rue. Pour l'intérieur des parcelles, le nouveau règlement prévoyait un curetage de fait, par l'instauration de zones non aedificandi à l'intérieur des cours. Le règlement d'urbanisme de détail du 2 février 1968 confirma les dispositions élaborées dans les années cinquante en indiquant que "les cours intérieures seront aménagées en jardins, leur couverture à rez-de-chaussée n'étant admise qu'à l'intérieur d'un îlot entièrement reconstruit, de façon à compromettre le moins possible la création d'espaces verts continus, utilisables comme cheminement des piétons". Charpentier proposa en 1968 une extension du périmètre de protection dans le sud. Les études entreprises à partir de 1992 allèrent dans la même voie en définissant un plan d'occupation des sols donnant des règles sur chaque parcelle. A partir de photos du site, des indications par des filets de couleur fixaient les hauteurs de rive et de faitage. Toute construction détruite se devait d'être reconstruite à l'identique. L'approche de Charpentier introduisit une coupure dans la pratique réglementaire. A la simple définition du

volume constructible, il substituait des outils de contrôle touchant à tous les registres de l'architecture et manifestait sa préférence pour une analyse individualisée des projets.

Différences ou différenciation

L'expérience de la Butte Montmartre n'en continuait pas moins à accréditer l'existence de deux types de lieux, les quartiers historiques et les quartiers en cours de rénovation. Il fallut que fût reconnu l'échec de la composition mise en œuvre par les tenants du Mouvement Moderne pour que ressurgisse dans la mémoire collective une ville aux tissus urbains différents, plus proche des typologies classiques de l'immeuble et de la maison individuelle avec leurs espaces de desserte associés et leurs espaces extérieurs privatifs. La Cité aux Fleurs, par exemple, située dans le XVII^e arrondissement devint une référence. Cet ensemble urbain s'organisait autour d'une voie large de cinq mètres, longue de deux cent trente mètres, ponctuée de trois élargissements circulaires, parallèle à deux rues de la ville. Il respectait les grandes lignes d'un parcellaire en lanière, perpendiculaire aux deux rues parallèles et partagé par un passage public. Chaque bande accueillait un immeuble collectif suivi de sa cour, puis une maison individuelle séparée par un jardin de l'immeuble voisin et par un second jardin du passage public. Ce schéma acceptait des variantes qui permettaient une affectation différente des sols, des garages privatifs se collant aux maisons, ou des ateliers investissant la cour de l'immeuble. On trouvait là un mode d'appropriation des intérieurs d'îlot semblable à ceux des ensembles de Zaanhof et Zaandammerplein réalisés en 1919 à Amsterdam, à la différence que la Cité aux Fleurs conservait son caractère spontané et non monumental. Elle confirmait du moins que la ville avait résisté à l'entreprise d'homogénéisation et qu'elle était constituée de parties possédant leur caractère propre.

Le thème des villages parisiens que Benedetti invoquait en 1962 en opposition à l'urbanisme libéré de toutes entraves qui ne conduisait pas à l'humanité espérée, était en fait revenu à l'ordre du jour à la veille de la Seconde Guerre mondiale, après une éclipse d'une trentaine d'années où les mots de hameaux, villas, cités faisaient partie du vocabulaire de l'urbanisme. A nouveau, les "vieux quartiers" et les arrondissements périphériques furent considérés comme faisant partie d'un patrimoine commun, pour leur richesse et leur adaptation au mode de vie. Le courant régionaliste qui fleurissait alors, y fut certainement favorable. En 1941, Georges Pillement rappela les administrations à la sagesse dans son ouvrage *Destruction de Paris*. "Peut-être, lorsque tout Paris, ses vieux quartiers et ses anciens villages, sera noyé dans la même banalité, regrettera-t-on de ne pas avoir été plus respectueux du passé et du pittoresque. Au lieu de démolir des îlots insalubres, il faut sauver des îlots pittoresques.

Certains ensembles dénués d'une valeur architecturale n'en sont pas moins représentatifs du Paris ancien". Georges Pillement évoquait les traces de la ville ancienne, antérieure à celle d'Hausmann dont il dénonçait les procédures. Il prônait pour sa part des juxtapositions de villes ; au contact de la vieille ville, conservée intacte pouvait se construire une ville nouvelle pour des besoins nouveaux. Il mettait aussi l'accent sur un argument souvent employé depuis, l'incompatibilité entre un projet moderne et la ville ancienne. Du moins cette reconnaissance de la différence devint l'une des bases du POS de 1977 qui mit en avant le concept des "tissus constitués", formes urbaines issues de conditions historiques particulières. Les procédures d'aménagement restèrent cependant malhabiles à intervenir dans ces zones, qui pouvaient perdre aisément leur caractère. La période actuelle tend à rendre la réglementation plus fine en faisant des études préalables, et en édictant des règles morphologiques en fonction de situations spécifiques. Dans bien des cas cependant, la conservation du parcellaire, invoquée dans la justification des pro-

jets, paraît un argument scientifique contestable.

Un exemple, rue de la Roquette

Cette rue s'inscrit dans un secteur où le thème du patrimoine peut légitimement être évoqué mais aussi dans un site profondément hétérogène car marqué par des interventions incessantes. Les travaux de Hillairet, consignés dans son dictionnaire historique *des rues de Paris* décrit une zone en constante mutation, si bien qu'invoquer une quelconque uniformité du tissu urbain a un côté totalement illusoire. La rue de la Roquette eut pour origine le chemin indiqué en 1672 qui conduisait de Paris au couvent des Hospitalières de la Roquette. Elle fut prolongée toute droite jusqu'au mur des Fermiers Généraux au travers de l'ancien couvent en 1818 et achevée en 1827. La rue Pache, ouverte en 1883 passa à l'emplacement du bâtiment principal du couvent. Le boulevard Voltaire, ouvert à partir de 1857, inauguré en 1862, demanda la destruction d'un hôtel construit en 1690 pour le greffier au parlement et fournisseur des armées Nicolas Dunoyer. Le nom de Roquette vient de la rochette, nom d'une plante à fleurs jaunes poussant au milieu des pierres. La rue Sedaine, parallèle à la rue de la Roquette,

s'installa à l'emplacement du cul-de-sac des Jardiniers, indiquée en 1770. Cette impasse, appelée ensuite Saint-Sabin, fut prolongée en 1844 puis une seconde fois en 1862. En 1672, la rue Basfroi n'était qu'un chemin, dans un terrain planté de vignes. Une fontaine fut érigée en 1724 au carrefour des rues Basfroi et de Charonne, encore indiquée sur des plans de 1853. Au 30, on trouvait une ancienne petite maison du XVIII^e siècle, occupée par une fabrique de porcelaine et de faïence, puis de 1786 à 1860 par une fonderie d'or et d'argent. Le passage Charles Dallery fut d'abord un cul-de-sac débouchant la rue de la Roquette, formé en 1627 sur des terrains appartenant à l'abbaye Saint-Antoine. Lorsque l'état vendit en 1840, l'hôtel de Mortagne donnant sur la rue de Charonne, il se réserva, sur les dépendances de l'hôtel, le terrain nécessaire au prolongement de cette impasse jusqu'à la rue de Charonne. La rue Breguet fut ouverte en 1866 entre le boulevard Richard Lenoir et la rue de Froment. La rue du Chemin Vert était depuis 1650 un chemin sinueux conduisant à Ménilmontant. Elle fut prolongée en 1780 jusqu'au boulevard. On y trouve l'ancien dépôt de la Compagnie des Petites voitures et celui de la Compagnie générale des Omnibus. La rue Keller, formée en 1858 était l'ancienne allée centrale du marché au charbon, de part et d'autre de laquelle en 1842, s'éten-



Le 47 rue Basfroi, Paris 11^e.

daient huit halles. A l'emplacement d'une des halles fut construite en 1860 la première mairie du XI^e arrondissement. Cette rapide revue de l'évolution historique montre le caractère inadéquat de certaines notions comme l'unité de style. Ce qui apparaît, du moins jusqu'en 1850, c'est la lente croissance de la ville, autour de ses rues villages qui vont constituer une première trame urbaine, puis ensuite l'apparition de cheminements transversaux qui vont peu à peu découper des îlots. Regrets, ratures de la puissance publique dans le but d'obtenir un réseau de voirie cohérent, cohabitation de formes urbaines d'époques diverses, l'espace de la ville est avant tout celui du changement. N'était-ce point la conception des bâtisseurs d'alors qui n'hésitaient pas, quand ils produisaient des lotissements à découper les anciens jardins d'hôtels ou de couvents suivant des règles de dimensions et de formes parfaitement fonctionnelles. Pourtant au-delà des différences, on note dans l'environnement immédiat quelques figures urbaines : la multiplication des passages, des voies étroites, perpendiculaires aux voies principales, marquées par un porche ou de simples failles dans des alignements, des dispositifs avec cour intérieure, un bâtiment de six étages sur rue, un porche, un bâtiment de quatre étages en U entourant la cour, des développements labyrinthiques à partir d'un passage, comme de multiples bourgeonnements, aussi des typologies innovantes comme ces bâtiments successifs parallèles à la rue, reliés entre eux par une rue transversale, couverte de verrières, avec disposés entre les bâtiments, des ateliers éclairés zénithalement. On remarque plus que la référence à un style, la réponse la plus rationnelle à un problème fonctionnel, lié à un manque d'espace ou à l'apparition d'un besoin nouveau.

Les bâtiments conçus pour le quartier Basfroi-Dallery furent issus de l'expression d'un point de vue particulier sur la notion d'intégration. Les principes d'intervention élaborés visaient à être en continuité avec la culture parisienne mais aussi à répondre aux exigences de confort et d'habitabilité du temps présent. Le

programme fut fractionné pour retrouver la notion d'immeuble et de rythme parcellaire, un principe conforme à l'une des données d'un quartier constitué d'unités clairement identifiables, diverses, notamment le long de la rue de la Roquette, marqué par des bâtiments d'époques différentes, de gabarits et de styles changeants. Chaque bâtiment, autonome retrouvait avec son entrée et son noyau de circulation des pratiques anciennes. Le principe de la succession des espaces, passages, porches, cours intérieures, identifiables dans des rues voisines, servit de guide pour la mise en forme des espaces libres intérieurs à l'îlot ; par contre, de minérales les cours devinrent essentiellement végétales pour répondre aux désirs de verdure et de calme des habitants. L'architecture extérieure fut induite par la nature des situations urbaines et la forme des bâtiments conservés, plus hauts que ne le permettent les règles actuelles de gabarits. Les volumétries utilisées cherchèrent à établir une continuité de silhouette avec les bâtiments adjacents, tout en conservant une simplicité qui permet aux constructions nouvelles de respecter l'ancienne notion d'unité. La modénature s'inspira des constructions anciennes, à base de trames d'horizontales et de verticales, de différences de nus. Les façades furent choisies monochromes, simplement animées

par les jeux d'ombres et de lumières constituant des motifs en grisé et en noir et blanc. Les réseaux de lignes et de plans établissent des hiérarchies et des échelles, pour retrouver des unités intermédiaires, un sous-bassement, un attique. L'angle de la rue de la Roquette et du passage Charles Dallery constituait un point charnière où se trouvaient en présence des architectures diverses. A partir du 88 rue de la Roquette et sur une longueur de plus de soixante-dix mètres se développait une architecture datant des années soixante, à toit plat ; au 96 rue de la Roquette s'élevait un bâtiment de la fin du XIX^e siècle, en retrait par rapport aux alignements historiques précédents, plus haut que ses voisins. L'angle constituait l'amorce d'un passage, autrefois très étroit, dont la largeur fut fixée à huit mètres cinquante pour obéir aux nécessités de la circulation actuelle, ainsi qu'à la réglementation limitant les vis-à-vis. La parcelle ainsi laissée libre à la construction n'avait plus qu'une largeur de sept mètres, une longueur de vingt-neuf, et devait respecter par un changement important de gabarit d'après la règle du POS n'autorisant que sur vingt mètres le gabarit déterminé par la voie la plus large. Le bâtiment d'angle s'appuya pour résoudre les différents problèmes de volumétrie sur des constantes formelles caractéristiques des constructions des rues



L'angle de la rue de la Roquette et du passage Charles Dallery, Paris 11^e.

concernées ou des rues voisines du XI^e : des entrelacs d'horizontales et de verticales, des oppositions franches entre les pleins et les vides, notamment présents dans les traitements d'angle ou l'utilisation de murs pignons comme éléments de façades. Le nouveau bâtiment s'appuya sur de grandes horizontales et une composition par panneaux, inspiré des principes de l'architecture française. Cette construction mit en jeu des grands rectangles qui placés dans des plans différents, donnaient des aplats à la manière de ceux obtenus par l'emboîtement de parallélépipèdes. L'utilisation d'une même famille de formes permit de relier la partie la plus petite du bâtiment à la plus grande, de conserver une unité à un bâtiment que la réglementation aurait poussé à fragmenter, à conserver cette notion d'immeuble. Ces rectangles de différentes tailles rappelaient à leur manière les rapports d'échelle, visibles dans les bâtiments voisins, sensibles dans la décoration, les murs de refends, les corniches. Deux autres principes formels modelèrent ce nouveau bâtiment. Le 96 rue de la Roquette présentait une héberge hors de la réglementation actuelle dont la silhouette, irrégulière, était le résultat d'un toit à la Mansart côté rue, d'un terrasson, côté cour et d'une masse importante de cheminées. Elle constituait une forme forte, au sens de la Gestalt théorie. Il était impossible d'y associer une forme de même nature sans créer un phénomène de déséquilibre visuel, si bien qu'il fut décidé d'y inscrire une sorte de soubassement, calme, construit à partir d'un jeu d'horizontales. Ce choix permit de donner au bâtiment plus d'ampleur et d'amorcer une transition avec l'îlot voisin et ses constructions contemporaines présentes de l'autre côté du passage. L'étroite façade rue de la Roquette exploitait également une disposition du POS, la possibilité de poursuivre la façade sur un pourcentage de sa longueur pour s'évader de la limite du gabarit et retrouver la corniche de la gouttière du voisin. On répondait aussi aux problèmes issus de la situation urbaine, faire grand du côté de la Roquette et petit à l'intérieur du passage en utilisant pour respecter la relative sobriété du

lieu qu'un registre limité de formes. La figure organisatrice du bâtiment fut en fait le traitement d'angle. A la fois, il reprenait un trait du quartier, l'angle traité par un plein, mais aussi par sa transformation en partie haute en ensemble menuisé, il invitait à tourner autour de l'angle et rappelait qu'aujourd'hui les habitants réclamaient des logements plus largement éclairés. L'angle et ses motifs constituèrent la figure majeure du bâtiment, une verticale à partir de laquelle toutes les horizontales s'articulent comme des lignes étagées, pour former la structure visuelle de l'objet. Pour le bâtiment conçu au 27 passage Charles Dallery, il fallait assurer la transition entre deux uni-

gradations et des continuités et de rappeler les césures traditionnelles, le rez-de-chaussée et l'entresol, le balcon du dernier niveau, la corniche. Le système des verticales joua un rôle analogue, mais il fut chargé de rappeler l'échelle de la maison ou de l'immeuble, de retrouver des rapports dimensionnels de l'habitat urbain et de la parcelle. Ces subdivisions eurent pour fonction de retrouver l'échelle de l'ancien parcellaire tout en s'appuyant sur des usages, comme mettre en valeur une entrée, et des objectifs formels comme la réalisation de transitions. Elles restaient soumises à un principe unificateur, la toiture et la rigueur de la silhouette. La volumétrie et des détails



Le 27 passage Charles Dallery, Paris 11^e.

vers, un entrepôt en meulière, de trois niveaux de grande hauteur, coiffé d'un toit à deux pentes et un ensemble de barres des années 60. Le nouveau bâtiment fut conçu pour cacher les héberges et ménager des continuités. La composition fut basée sur l'interpénétration affirmée de deux formes, la première inspirée de la volumétrie du bâtiment industriel, la seconde des constructions à toits plats de la période moderne, une synthèse d'une lame et d'une maison. Côté passage, le garde-corps du troisième étage fut situé au niveau de la gouttière de l'immeuble voisin. Il fit partie d'une série d'horizontales ayant comme fonction d'établir des

de façade furent soumis à une hiérarchie d'échelles emboîtées, visant à recréer la complexité des immeubles voisins ou à répondre à une singularité urbaine comme la présence d'une légère et peu commune pénétration de l'espace public dans la parcelle.

L'esprit d'une époque et mode de composition

D'autres sites gérés par l'administration furent confrontés à des pro-

blèmes analogues, touchant au plan masse, aux besoins d'air et de verdure devenus aussi fondamentaux que le respect du passé. Ainsi, le terrain de la ZAC Réunion dans le XX^e arrondissement était constitué de lanières consacrées à la vigne et de grandes parcelles industrielles aujourd'hui désaffectées. Les premiers terrains furent regroupés, les plus grands découpés pour constituer des lots uniformes, plus faciles à urbaniser. L'administration eut cependant conscience qu'elle perdait une partie de la richesse du paysage et voulut, lors de l'élaboration des contraintes du

plan d'aménagement de zone, introduire une fragmentation des volumes. Certains architectes parlèrent de simulacres. Le point de vue adopté dans le projet Basfroi-Dallery fut de ne pas accorder au parcellaire un statut de monument historique, comme le proposèrent certains concepteurs, faute de trouver d'autres guides à la composition et trop enclins à l'art de l'imitation. Le principe suivi fut de partir de l'analyse de site, d'en extraire les formes typiques et les structures sous-jacentes, tel le parcellaire, et de les considérer comme des éléments susceptibles d'omis-

sion, de répétition, d'effacement partiel jusqu'au moment où la forme initiale, celle de petites maisons de faubourg tendait à disparaître. Cette manière d'opérer est bien actuelle et se présente dans d'autres champs, telle cette pratique de sculpteurs, qui partant de statues en bronze, femmes vêtues à l'antique symbolisant l'art du passé, les découpent en tranches parallèles, en modifiant ensuite l'emplacement. Les œuvres ainsi créées évoquent tout autant, tant le passé dont elles sont issues, que "la sculpture à ajours" tant vantée par le Mouvement Moderne. ■

Les journées d'étude de l'Ecole des Ponts

Ouvrages d'art : le savoir-faire français Bilan et défis à l'aube du XXI^e siècle

Sur la base des réalisations,

récentes ou en cours, des entreprises et des bureaux d'études français,

un état de l'art des évolutions

- des moyens d'études,
 - des techniques et des méthodes de réalisations,
 - des relations contractuelles entre donneurs d'ordre et entreprises
- pour imaginer la place des entreprises et bureaux d'études français**
- dans le contexte réglementaire, technique et économique,
 - en France, en Europe et à l'International

sous la présidence de M. Jean-Louis BRAULT

Président Directeur Général de Groupe GTM

M. Christian LEYRIT

Directeur des Routes

M. François PERRET

Directeur du SETRA

M. Daniel TARDY

Président de la FNTF

avec le patronage de

l'Association Française de Génie Civil, l'Ecole Française du Béton,

l'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier

**Grand Amphithéâtre de l'Ecole des Ponts
Champ-sur-Marne, 17 et 18 novembre 1998**

Responsable : Bernard NICOLAS-VULLIERME

ENPC/PFE

Inscriptions auprès de Florence TA

Tél. : 01 44 58 27 28 - Fax : 01 44 58 27 06

Frais : 4 500 F HT + TVA 20,6 %, déjeuners compris

Pour les inscriptions multiples, nous contacter



FONDATION NATIONALE
ENTREPRISE ET PERFORMANCE

MISSION D'ETUDE ANNUELLE 1999

***“L'exercice du Pouvoir
dans l'Entreprise et l'Administration”***

*Pour la mission d'étude annuelle 1999, la FNEP propose
à une douzaine de jeunes fonctionnaires et cadres des entreprises membres de la Fondation
(Air France, Groupe Caisse des Dépôts, EDF, Elf, France Télécom, GDF, La Poste, Siemens,
SNCF, TDF), âgés de 24 à 35 ans, issus des Grandes Ecoles et de l'Université,
un cycle de réflexion et une mission d'étude à l'étranger.*

Les six premiers mois de travail en groupe, à temps partiel, sont consacrés à :

- ⇒ définir le plan d'étude,
- ⇒ faire le bilan de la situation en France,
- ⇒ préparer les voyages à l'étranger,
- ⇒ procéder à des études bibliographiques et à des enquêtes auprès de personnalités compétentes.

De septembre à novembre :

- ⇒ séjours à l'étranger, d'une durée globale de 6 semaines au maximum, en Europe et hors d'Europe, où des rencontres sont organisées à haut niveau avec l'assistance des Ambassades.

De cette expérience collective doivent résulter, dans les trois mois qui suivent le retour en France, un rapport de synthèse et des études sur chacun des pays visités. L'ensemble de ces travaux est imprimé dans un ouvrage de la collection Pangloss, puis présenté publiquement. L'expérience montre que les propositions contenues dans ces rapports sont souvent retenues par les Pouvoirs Publics.

Vous souhaitez :

- ⇒ travailler au sein d'une équipe pluridisciplinaire,
- ⇒ mieux connaître et comprendre les pays étrangers, leurs institutions et leur culture,
- ⇒ mener une réflexion approfondie sur un thème d'intérêt général qui constitue une contribution originale à l'ouverture de la société française,
- ⇒ vous retrouver ensuite dans un club avec ceux qui ont participé aux missions antérieures et profiter des prestations offertes (dîners-débats, mini-missions...).

Demandez un dossier de candidature à :

fnep

Tour Elf - Bureau 03E67
92078 Paris La Défense Cedex
Tél. 01 47 44 54 36 - Fax 01 47 44 53 91
E-mail : fnep@wanadoo.fr

Date limite des candidatures : 1^{er} décembre 1998



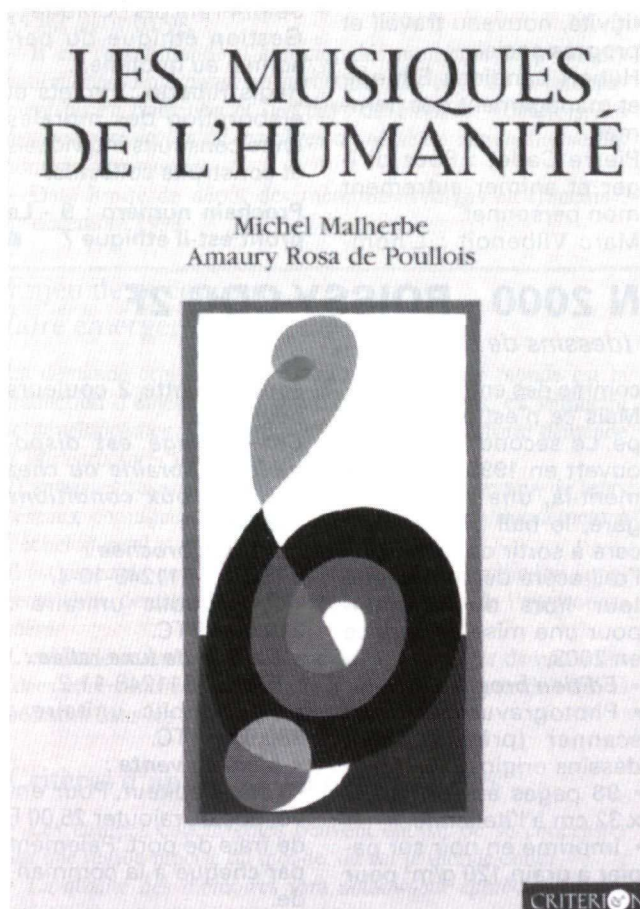
LU POUR VOUS

Communiqués

LES MUSIQUES DE L'HUMANITE

par Michel MALHERBE

Amaury ROSA DE POULLOIS



Qu'appelle-t-on précisément musique classique ?
Quelle notation musicale emploie-t-on pour le chant grégorien ?
Où joue-t-on de la sanza ?
De quels instruments est composé un orchestre de gamelan ?

Qu'est-ce que le joïk de Laponie ?
Y a-t-il encore une musique de Cour en Corée ?
Comment devient-on chef d'orchestre ?
A quoi sert la SACEM et comment les compositeurs sont-ils rémunérés ?

Les Musiques de l'Humanité répondent à toutes ces questions, et à bien d'autres encore. Michel Malherbe et Amaury Rosa de Poullois nous invitent à parcourir la planète, avec tout ce que la musique peut représenter dans son extraordinaire diversité, et comment elle est partie intégrante de l'identité d'un pays et d'une culture.

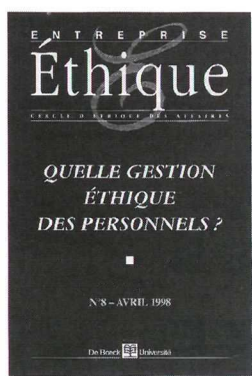
Le lecteur puisera également de précieux renseignements sur les genres musicaux, les instruments et la façon d'en jouer. Il découvrira tous les aspects méconnus de la musique, de la musicothérapie à la technologie de pointe, les différents métiers de la musique et leur poids économique dans la société. Des annexes permettront enfin un accès facile à l'analyse musicale, l'étude des sons, l'écriture des signes, l'harmonie, le rythme et la mélodie, du chant grégorien à la musique tibétaine. Un rappel des noms des instruments en usage dans le monde et une courte biographie des musiciens

les plus connus compléteront cet ouvrage passionnant. Les auteurs réussissent ici le pari d'écrire un livre original. Ils nous offrent un regard neuf sur les musiques de notre humanité.

Michel Malherbe, polytechnicien, est l'auteur des *Langages de l'Humanité* (Bouquins, Laffont 1995), et a publié, aux éditions Criterion, *Les Religions de l'Humanité*, ouvrage constamment réédité depuis sa parution en 1990. Il dirige à l'Harmattan la collection "Parlons..." qui s'efforce de rendre accessibles à un large public les différentes langues et cultures du monde.

Amaury Rosa de Poullois, Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes en sciences sociales (musicologie), est organiste à Paris. Spécialiste de l'orgue du XIX^e siècle, il participe également à des travaux de recherche sur la musique de divers pays du monde.

Une revue internationale pour promouvoir
le pouvoir éthique de la société civile



De Boeck Université
Rue de Rohan 171 • F-75006 Paris • Tél. 33 (0)1 49 54 02 00 • Fax 33 (0)1 49 54 02 09
Rue des Marais 39 • B-1000 Bruxelles • Tél. 32 (0)20 48 25 11 • Fax 32 (0)20 48 26 50

Sommaire des numéros 7 et 8. 2 numéros par an.

Dossier N° 7 1997/2 : L'abus de biens sociaux (ABS) en question.

Par leurs fonctions, actions et écrits, les auteurs des articles de ce numéro spécial sont les principaux acteurs de l'évolution de la définition de ce délit. Ils sont de ce fait au cœur de la réflexion qui

visait à réformer le cadre de la prévention et de la répression de la corruption ou du trafic d'influence ainsi que des délits périphériques. Un numéro qui s'inscrit dans le débat national par l'expression de ses auteurs et qui participe au progrès sociétal par les suggestions émises.

Dossier N° 8 1998/1 :

Quelle gestion éthique des personnels ?

Louis Dugas : Recherche restructuration éthique... désespérément.

Tim Stevens : Quelle gestion éthique des personnels entre les exigences du marché et les aspirations individuelles ?

Alain Piveteau : Ethique et gestion du personnel.

Gabriel Lévy-Bencheton : Quel DRH pour quelle politique des ressources humaines ?

Kadidja Sinz : Enjeux économiques et gestion des ressources humaines.

Corinne Ghozlan, Roland Masotta : Gestion des compétences à travers la formation.

Octave Gélénier : Compétitivité, nouveau travail et progrès social.

Hubert Landier : Ethique et management des hommes.

Pierre Cadet : Pour diriger et animer autrement mon personnel.

Marc Vilbenoit : L'homme

me : clé de la réussite de l'entreprise.

Alain Deleu : Dans quelle mesure l'éthique est-elle un outil de gestion du personnel ?

Jean-Christophe Le Dui-gou : L'éthique peut-elle contribuer au progrès du droit social ?

Jean-Luc Joing : De la déontologie professionnelle à la clause de conscience contractuelle pour les travailleurs sociaux et leurs dirigeants salariés.

Jean-Paul Vermès : Em-bauche et éthique : le cadre et l'entreprise, un face-à-face tourmenté.

Philippe Davis : Chasseur de tête... chasseur d'éthique.

Claude Rochet : L'éthique au cœur de l'innovation.

Jean-François Claude : Gestion éthique du personnel au quotidien.

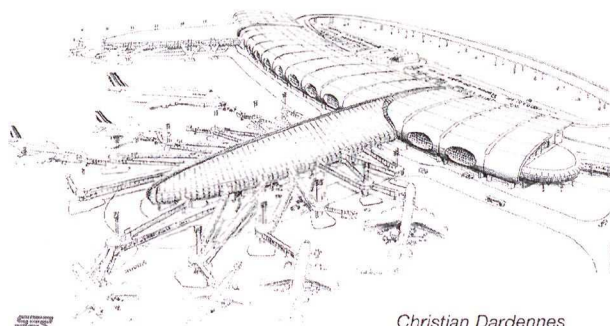
Régis Ribette : Projets et élaboration des morales entre construits individuels et construits collectifs.

Prochain numéro : 9 - Le profit est-il éthique ? ■

UNE AEROGARE POUR L'AN 2000 - ROISSY-CDG 2F

par Christian Dardennes (dessins de chantier)

Une aérogare pour l'an 2000 Roissy-Charles-de-Gaulle 2F-Dessins de chantier



Christian Dardennes

Après "Le Grand Louvre" en 1993, "Le Stade de France" en 1997*, SER a édité : **Une aérogare pour l'an 2000 - Roissy-CDG 2F - Dessins de chantier de Christian Dardennes.**

Près de 600 heures... Tel est le temps passé par Christian Dardennes sur le chantier de Roissy-Charles-de-Gaulle 2F pour exécuter les dessins de cet ouvrage. Après le

Grand Louvre et parallèlement au Stade de France (chez le même éditeur*), l'auteur a suivi pendant deux années l'évolution de la construction de cette nouvelle aérogare. La précision du trait, le sens de la perspective, la rigueur technique, caractéristiques de l'œuvre de Christian Dardennes, lui ont valu la confiance et les compliments des architectes

comme des entrepreneurs. Mais ce n'est qu'une étape. Le second hall F sera ouvert en 1999. A ce moment-là, une autre aérogare, le hall E, commencera à sortir de terre sous l'œil acéré de ce dessinateur hors du commun pour une mise en service en 2003.

• **Edition brochée :**
• Photogravure noire au scanner (près de cent dessins originaux).

• 96 pages au format 22 x 32 cm à l'italienne.

• Imprimé en noir sur papier à grain 120 g/m² pour l'intérieur.

• Façonnage dos carré cousu collé sous couverture sur papier de luxe à grain 240 g/m² en 2 couleurs.

• **Edition de luxe reliée :**
• Même intérieur que l'édition brochée.

• Façonnage dos carré cousu collé sous couverture cartonnée, dorée

sous jaquette 2 couleurs pelliculée.

Cet ouvrage est disponible en librairie ou chez l'éditeur aux conditions suivantes :

• **Edition brochée :**
• ISBN 2-911248-10-4.
• Prix public unitaire : 210,00 F TTC.

• **Edition de luxe reliée :**
• ISBN 2-911248-11-2.
• Prix public unitaire : 280,00 F TTC.

• **Mise en vente :**
• Chez l'éditeur. Pour envoi postal, rajouter 25,00 F de frais de port. Paiement par chèque à la commande.

• Prochainement en librairie.
SER - Société d'Éditions Régionales (CIDEV SA) - 26, rue Duvivier - 75007 Paris.
Tél. : 01 45 51 24 31
01 45 55 24 87
Fax : 01 47 05 28 94. ■

* Toujours disponible.
Le 6 avril 1998

Avis de concours de mémoires

“Infrastructures et transport pour le XXI^e siècle dans le cadre du développement durable”

A l'occasion de son XXI^e Congrès Mondial de la Route qui se déroulera à Kuala Lumpur en octobre 1999, l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) organise un concours de projets sur le thème “Infrastructures et transport pour le XXI^e siècle dans le cadre du développement durable”?

L'objectif de ce concours est donc de stimuler de nouvelles idées pour répondre au défi de la demande de transport, dans le monde, au XXI^e siècle.

Modalités générales de participation

- Les équipes participantes devront être pluridisciplinaires, associant par exemple les transports, les sciences environnementales et sociales.
- Elles seront composées de 4 personnes âgées de moins de 35 ans au 01/01/98.
- Il est recommandé d'associer des membres de plusieurs nationalités, impliquant en particulier des pays en développement ou en transition et des pays développés. Toutefois, les équipes constituées de membres d'une seule nationalité seront admises à concourir.
- Date limite de dépôt des mémoires rédigés en français : 1^{er} décembre 1998.

Enjeu de ce concours : faire émerger de nouvelles idées

La demande croissante de mobilité à travers le monde est la traduction d'enjeux différents. Certaines régions, en stimulant le développement économique, engendrent une forte demande d'infrastructures nouvelles.

D'autres en revanche, sont confrontées à la saturation de leurs réseaux conjuguée aux effets négatifs sur l'environnement à l'échelon local et planétaire.

Il est probable que le XXI^e siècle révèle la contradiction apparente entre demande de transport et protection de l'environnement.

L'enjeu de ce concours est donc de faire émerger de nouvelles idées pour contribuer à résoudre les problèmes potentiels qui se poseront dans les années à venir.

Critères d'appréciation des mémoires

- Les équipes concurrentes peuvent choisir de se concentrer sur une région précise du monde, ou sur le monde entier.
- La qualité des mémoires sera notamment appréciée sur les points suivants :
 - Imagination et innovation, mais également réalisme et esprit pratique.
 - Prise en compte des liens étroits entre les transports et des traits de sociétés tels que les ressources économiques, les libertés individuelles, la protection de l'environnement...
 - Nécessité pour les investissements en infrastructures de se placer dans des programmes de grande envergure pour gérer la demande de transport.
 - Prise en compte de l'évolution du rôle de l'Etat et des exigences croissantes du public. Analyse des mesures qui devraient

être prises pour mettre en œuvre les changements nécessaires (incitation, acceptabilité...).

- Promotion de la meilleure utilisation des infrastructures existantes par des solutions innovantes.

Déroulement et modalités détaillées

Les mémoires devront compter 8 000 mots, soit 25 pages maximum (caractères en 12) incluant illustrations et/ou schémas.

Le concours se déroulera en deux étapes, la première nationale (française) et la seconde internationale.

• L'étape nationale

- Les mémoires rédigés en français devront parvenir avant le **1^{er} décembre 1998** au :

Comité Français de L'AIPCR

La Grande Arche - Paroi Nord - Bureau 8.64

92055 Paris La Défense Cedex

- Les mémoires seront jugés par un jury présidé par M. Christian Leyrit (Directeur des Routes et 1^{er} délégué de l'AIPCR) et seront classés par ordre de mérite.

- L'équipe ayant présenté le meilleur mémoire recevra la somme de 40 000 FF, la seconde équipe recevra la somme de 20 000 FF et enfin la troisième équipe, la somme de 10 000 FF.
- Les trois meilleurs mémoires – éventuellement d'autres si le jury l'estime opportun – seront publiés dans une revue française.

- Le meilleur mémoire représentera la France pour participer à l'étape internationale.

• L'étape internationale

- Le mémoire sélectionné comme indiqué ci-dessus sera adressé (en français et en anglais), accompagné d'une synthèse du mémoire (une page A4 recto-verso maximum) au Secrétaire général de l'AIPCR avant le 1^{er} mars 1999 :

La Grande Arche - Paroi Nord - Bureau 8.27 - 92055 Paris La Défense Cedex.

- Les mémoires (un par pays) présentés par les différents pays membres de l'AIPCR seront jugés par un jury international présidé par M. Olaf Soteland, directeur des Routes de Norvège.
- Les 4 équipes sélectionnées seront invitées au Congrès Mondial de la Route à Kuala Lumpur, en septembre 1999, pour y présenter leur mémoire.

- L'ensemble des frais des 16 personnes concernées (droits d'inscription, frais de voyage et de séjour...) seront pris en charge par l'Association Mondiale de la Route.

- L'ensemble des mémoires sélectionnés par chaque premier délégué pour concourir au niveau international sera réuni dans un document publié à l'occasion du Congrès de Kuala Lumpur.

Pour en savoir plus

Les équipes intéressées pour participer à ce concours sont invitées à prendre contact avec M. Raymond Sauterey, président du Comité français de l'AIPCR. Un dossier d'information sur l'AIPCR sera mis à votre disposition, ainsi que toute information complémentaire relative au déroulement du concours.

Fax : 01 40 81 18 66.

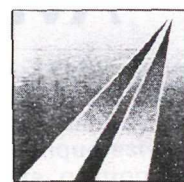
Association
mondiale
de la Route



World Road
Association

AIPCR : Association Mondiale de la Route

Pour échanger les connaissances
et les techniques sur la route
et les transports



COMITÉ
NATIONAL
FRANÇAIS

Le but de l'AIPCR

– Le rôle majeur que jouent les routes et le transport routier dans le développement économique de tout pays n'est plus à prouver.

Le but de l'AIPCR est donc de fournir un réseau mondial d'expertise pour échanger expériences et pratiques d'avenir pour la route dans le cadre évolutif des transports au sens large.

Ainsi, l'AIPCR cherche à formuler des politiques routières, de transport routier et de technologies routières qui reflètent les besoins de l'utilisateur et prennent en compte :

- la sécurité routière,
- l'intégration des différents modes de transport,
- le développement durable,
- l'efficacité des moyens engagés.

L'AIPCR, en tant que vecteur de connaissances, donne la priorité aux pays en développement et en transition.

Une association mondiale

Fondée en 1909 à la suite du premier Congrès International de la Route (Paris - 1908), l'AIPCR est la plus ancienne association internationale du secteur routier.

Des 15 pays membres de ses débuts, elle est aujourd'hui mondiale avec 88 gouvernements membres et d'autres membres dans plus de 113 pays.

En effet, les catégories de membres sont diverses : gouvernements (ministères en charge des routes et du transport routier) ; autorités régionales (1^{er} niveau sous le niveau national) ; membres collectifs (municipalités, universités, laboratoires, bureaux d'études, entreprises...) ; membres personnels.

Le président de l'AIPCR est M. Hiroshi Mitani (président de Metropolitan Expressway Public Corp. - Japon) ; son secrétaire général est M. Jean-François Coste (ingénieur général des Ponts et Chaussées - France).

AIPCR - Association Mondiale de la Route
PIARC World Road Association
La Grande Arche - Paroi Nord - Niveau 8
92055 Paris La Défense Cedex - France
Tél. : (33 1) 47 96 81 21 - Fax : (33 1) 49 00 02 02
E-mail : piarc@pratique.fr
<http://www.aipcr.lcpc.fr>

VENDREDI 27 NOVEMBRE 1998

109^e BAL DE L'X

**SOUS LE HAUT PATRONAGE
DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE**

La Société Amicale des Anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique accueillera volontiers tous ceux qui souhaiteront danser au 109^e Bal de l'X, le vendredi 27 novembre 1998 à l'Opéra Garnier.

A 19 h 45, prestigieux programme de ballets dansés par les Etoiles, les Premiers danseurs et le Corps de ballet de l'Opéra National de Paris. A 22 h 30, ouverture du Bal avec orchestre viennois, orchestre de jazz et discothèque. Possibilité de dîner sur place.

Pour tout renseignement : Tél. 01 45 44 97 03.

PROGRAMME

vendredi 27 novembre 1998

BALLET DE L'OPERA

Soirée de ballets

Odile Duboc - Martha Graham - Pina Bausch

Rhapsody in Blue

Temptations of the Moon

Lamentation

Le Sacre du printemps

Les Etoiles, les Premiers Danseurs et le Corps de Ballet
Orchestre de l'Opéra National de Paris

BAL

ORCHESTRE VIENNOIS
au Grand Foyer

ORCHESTRE DE JAZZ
au Salon Florence Gould

DISCO
à la Rotonde des Abonnés

QUADRILLE
au pied du Grand Escalier

DINER
à la Rotonde du Glacier

LA SOCIETE AMICALE DES INGENIEURS DES PONTS AU SERVICE DE LA SOLIDARITE

Reconnue d'utilité publique depuis 1868, la Société Amicale a pour objet essentiel la mise en pratique de la solidarité entre ingénieurs des Ponts et Chaussées, fonctionnaires ou civils, de leur passage à l'Ecole jusqu'à la retraite.

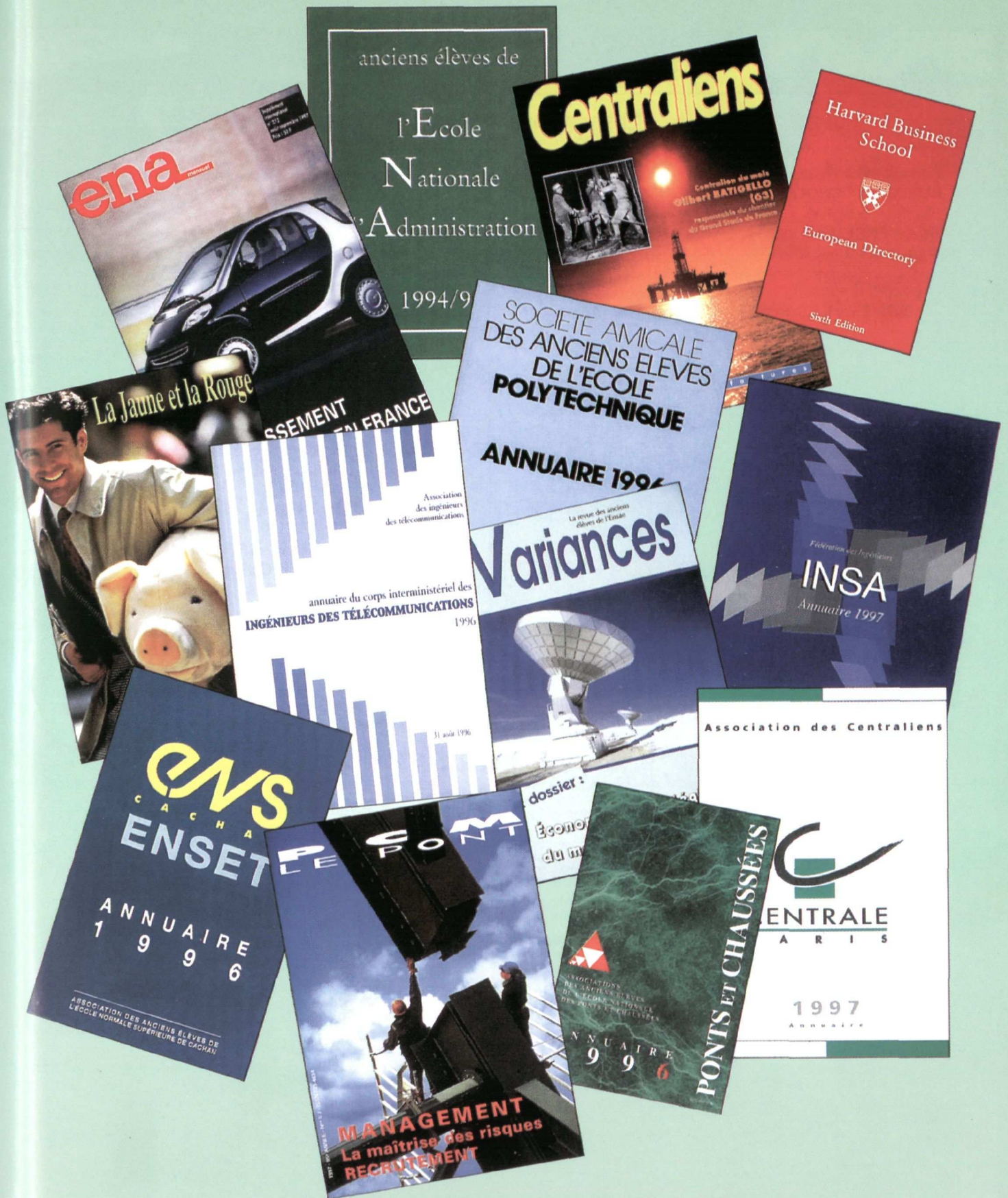
Depuis 1995, la Société Amicale fait bénéficier de ses activités l'ensemble des membres de l'Association des Anciens Elèves "AAENPC".

Celles-ci consistent actuellement pour l'essentiel en :

- l'assistance morale et financière aux camarades ou familles de camarades en difficulté, le plus souvent à la suite du décès du chef de famille,
- des prêts d'honneur, sans intérêts, aux élèves (civils ou fonctionnaires) présents à l'Ecole,
- une participation au financement d'équipements à vocation culturelle dans l'Ecole, après son installation à Marne-la-Vallée.

N'hésitez pas à nous signaler les cas, dont vous auriez connaissance, qui pourraient justifier l'intervention de la SAIPC.

SAIPC - 28, rue des Saints-Pères - 75007 Paris
Tél. 01 44 58 34 85 - Fax 01 40 20 01 71

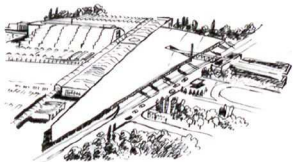


CORRESPONDANCE - RENSEIGNEMENTS - PUBLICITE

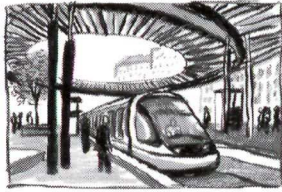
Ofersop

55, boulevard de Strasbourg - 75010 PARIS - Tél. 01.48.24.93.39 - Fax 01.45.23.33.58

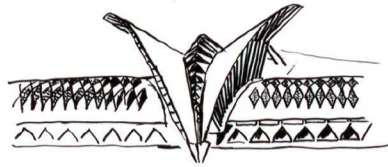
Pour parler de nous, qu'y a-t-il de plus éloquent que les projets de nos clients ?



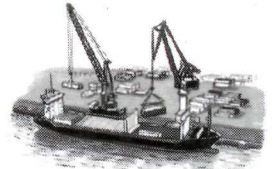
NOUVEAU HALL D'ACCUEIL PARC DES EXPOSITIONS DE BRUXELLES - BELGIQUE



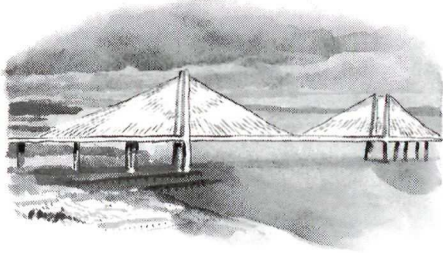
TRAMWAY DE STRASBOURG - FRANCE



GARE TGV DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE LYON SATOLAS - FRANCE



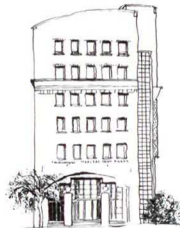
PORT AUTONOME DE BORDEAUX - FRANCE



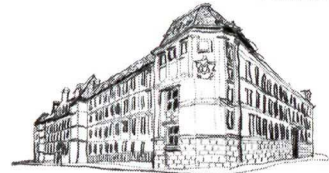
PONT SUR LE TAGE - LISBONNE - PORTUGAL



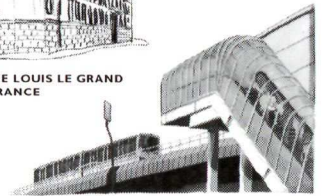
USINE DE TRAITEMENT DES EAUX DE CANNES - FRANCE



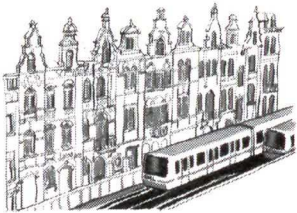
HÔPITAL SAINT-PIERRE BRUXELLES - BELGIQUE



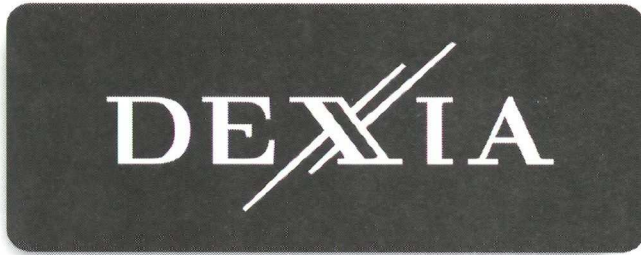
RENOVATION DU LYCÉE LOUIS LE GRAND PARIS - FRANCE



MÉTRO DE TOULOUSE - FRANCE



MÉTRO VAL DE LILLE - FRANCE

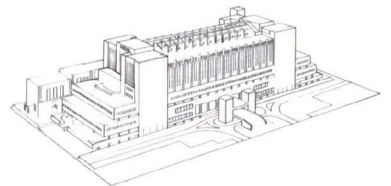


Dexia, le groupe bancaire européen né de la fusion du Crédit local de France et du Crédit Communal de Belgique, affiche fin 1997 un total de bilan de 1 221 milliards de FRF.

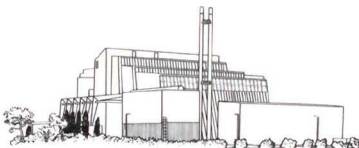
Dexia est le leader européen du financement des équipements collectifs et exerce également les métiers de banque commerciale et de gestion d'actifs.



PLACE DES MARTYRS DE BRUXELLES - BELGIQUE



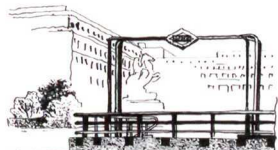
CENTRE ADMINISTRATIF DE BRUXELLES - BELGIQUE



USINE DE TRAITEMENT DES DÉCHETS AVIGNON - FRANCE



TRAMWAY DE MANCHESTER ROYAUME-UNI



MADRID UNDERGROUND EXTENSION - SPAIN



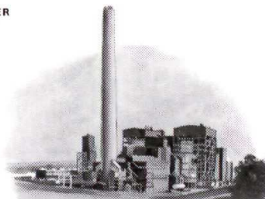
AÉROPORT INTERNATIONAL DE DENVER - COLORADO - ÉTATS-UNIS



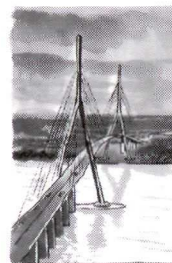
USINE DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ THETFORD - ROYAUME-UNI



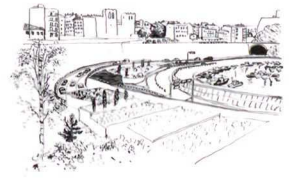
CENTRALE ÉLECTRIQUE DE GAND BELGIQUE



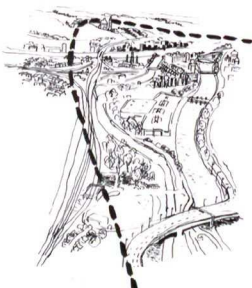
USINE DE COGÉNÉRATION - CARNEY'S POINT NEW JERSEY - ÉTATS-UNIS



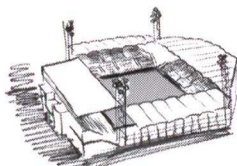
PONT DE NORMANDIE LE HAVRE - FRANCE



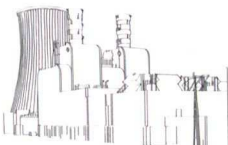
TUNNEL DU PRADO CARÉNAGE MARSEILLE - FRANCE



TUNNEL DE LIAISON E25/E40 LIÈGE - BELGIQUE



STADE DE FOOTBALL DE CHARLEROI - BELGIQUE



CENTRALE ÉLECTRIQUE DE SERAING - BELGIQUE



HOPITAL ROBERT DEBRÉ PARIS - FRANCE



HÔTEL DE VILLE D'AALTER - BELGIQUE