

III. UNE PERSPECTIVE D'AMÉNAGEMENT POUR UN MAILLON ESSENTIEL DU GRAND AXE* EST-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION FRANCILIENNE.



Le projet routier de dénivellation et de couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle entre le carrefour Madrid et la porte Maillot rend possible un projet d'aménagement urbain à l'échelle de la ville de Neuilly-sur-Seine, mais aussi du département des Hauts-de-Seine et de l'Ile-de-France grâce à la proximité du centre d'affaires international de la Défense, et son intégration dans le grand axe est-ouest.

Un certain nombre d'orientations ont été proposées par la ville de Neuilly-sur-Seine en liaison avec le maître d'ouvrage, pour servir de base à un concours d'idées. Il s'agit en particulier :

- de permettre à l'avenue Charles-de-Gaulle de devenir l'espace centre* de la ville,
- de revaloriser l'image de l'axe majeur dans cette section de deux kilomètres de long, d'une longueur comparable à l'avenue des Champs-Élysées,
- d'assurer la requalification du front bâti, en cohérence avec les espaces non bâtis situés aux pieds des immeubles, et de la trame paysagère d'ensemble,
- de prendre en compte, dans l'aménagement de l'avenue, le caractère historique de cet axe majeur et la spécificité urbaine de Neuilly-sur-Seine,
- d'associer la mise en valeur de l'axe à celle de la plaine des Sablons et de l'avenue du Roule, qui comptent parmi les espaces les plus animés de la ville.

I. Le cadre proposé à la réflexion : revaloriser l'image du grand axe* est-ouest et recréer un centre ville à Neuilly-sur-Seine.

La traversée de Neuilly-sur-Seine par la RN13 est à l'origine d'une coupure urbaine et de ruptures de la continuité des circulations dans la commune. Actuellement, l'avenue Charles-de-Gaulle est mal intégrée au territoire urbain qu'elle traverse. L'objectif est de retisser les relations aux abords immédiats de l'axe, mais aussi dans l'ensemble urbain et le paysage.

Le débat public est l'occasion de soumettre à la réflexion ce que pourrait être, après la mise en dénivellation et la couverture de l'avenue, un parti d'aménagement pour la plate-forme centrale* tout en intégrant le mieux possible dans le nouveau paysage les voies latérales et les ouvrages annexes de la voirie : escaliers des issues de secours, trémies* de dessertes des souterrains routiers et du parc de stationnement, etc.

En plus de faciliter les échanges entre les quartiers nord et sud de la ville, la reconquête de l'espace urbain permettra de faire de

celui-ci un lieu de vie. La réflexion porte donc sur l'aménagement d'équipements de loisirs, culturels et commerciaux, afin de créer une dynamique d'activités sur l'espace libéré. Dans le respect du Plan d'occupation des sols* (POS) actuel et de ses éventuelles évolutions dans le cadre du Plan local d'urbanisme* (PLU) en cours d'élaboration, on pourra aussi rechercher une réécriture de l'ensemble des fronts bâtis*, pour donner à l'avenue un nouveau rythme et la cohérence urbaine qui lui fait défaut. Ce projet serait conduit en harmonie avec le souci de la ville de Neuilly-sur-Seine de préserver les bâtiments qu'elle a classés, parce qu'ils constituent des « références » pour l'histoire de la commune.

Dans ce cadre, deux équipes d'architectes et d'urbanistes ont travaillé à partir d'un cahier des charges fourni par la Ville de Neuilly-sur-Seine intégrant l'ensemble des objectifs poursuivis en termes d'aménagements urbains.

résumé

La dénivellation et la couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine constituent une opportunité en termes d'aménagement urbain : elles permettraient la reconstruction d'un lien entre l'axe et ses abords immédiats ainsi que l'intégration d'équipements aujourd'hui mal articulés au paysage urbain.

• Intégrer les émergences à la réflexion architecturale.

C'est le cas, en particulier, des ouvrages d'accompagnement des tunnels routiers et du métro en surface de l'avenue, qui sont assez visibles et nécessitent un traitement spécifique pour mieux les intégrer au paysage urbain. Il s'agirait soit de les dissimuler soit, au contraire, de les mettre en valeur.

Les ouvrages annexes aux tunnels routiers comprennent :

- des trémies* d'accès et de sorties aux deux souterrains routiers,
- des émergences et décaissements visibles depuis le domaine public, parmi lesquels les issues de secours et les trémies* de prise d'air frais pour la ventilation.

Ouvrages annexes au métro, les sorties piétons équipées d'escaliers classiques ou mécaniques, seraient déplacées et doublées d'ascenseurs, dont les édicules* ressortant hors le sol devraient être intégrés dans la conception architecturale d'ensemble. À hauteur des stations de métro, un arrêt d'autobus avec abri, une station de taxis et un petit parc de stationnement des deux-roues seraient prévus.

• Les équipements susceptibles d'être réalisés sur la couverture de la RN13.

Les réflexions sur l'aménagement futur de l'avenue Charles-de-Gaulle portent non seulement sur la réorganisation de l'espace public, de la voirie centrale, sur la localisation, la volumétrie et l'architecture des équipements, mais aussi sur le traitement et la différenciation des surfaces mises à disposition des différents modes de déplacements.

Un concours d'idées a été lancé sur ce sujet par la Ville de Neuilly-sur-Seine. Une commission municipale associant le maître d'ouvrage du tunnel a travaillé sur les aménagements de surface, qui pourront être présentés à titre d'information dans le cadre du débat public.



Le cahier des charges intègre le principe des aménagements actuels entre le carrefour avenue de Madrid-rue du Château et la rue de l'Eglise. Le parti d'aménagement proposé est le suivant :

- deux larges trottoirs bordant de part et d'autre les immeubles et intégrant un stationnement longitudinal en emprise,
- deux voies latérales à circulation unidirectionnelle de chaque côté,
- une plate-forme centrale* de même largeur que celle qui existe actuellement sur la partie déjà couverte de l'avenue, en continuité de cette dernière, à dominante paysagère et piétonnière, mais qui accueillerait également des équipements commerciaux, ludiques, sportifs et des pistes cyclables.

La ville de Neuilly-sur-Seine a pris pour hypothèse de base le maintien des circulations transversales à l'identique, avec en outre deux nouvelles liaisons sud-nord entre la rue des Gravieres et la rue des Huissiers ainsi qu'à la hauteur de la rue Montrosier. Cette dernière sera unidirectionnelle pour pallier la suppression de la boucle de retournement* supprimée par le projet en limite de la porte Maillot.

La commission a par ailleurs proposé :

- qu'il soit possible de réfléchir sur une hypothèse de hauteur des constructions, qui devraient être les plus transparentes possible, limitée à R et R+1 ;
- de ne pas réaliser d'équipements lourds ou encombrants, ni de locaux d'entreprise sur la dalle de couverture de l'axe, mais de n'accepter que des bâtiments légers et transparents ;
- de prévoir des équipements ludiques pour toutes les catégories d'âge ;
- de localiser les surfaces commerciales au plus près de l'ensemble immobilier du 167 avenue Charles-de-Gaulle - que la ville se propose de restructurer dans un avenir proche - et d'y implanter des activités en boutiques ;
- de localiser des aires et locaux d'exposition au plus près de la porte Maillot et du Palais des Congrès ;
- de réunir, s'il est possible, la place du Marché à la plateforme centrale* afin de constituer un espace d'une superficie suffisante pour accueillir des événements culturels, sportifs ou autres.

Le programme d'aménagement pourrait alors comprendre, outre d'éventuels équipements en souterrain (comme un parking à proximité du Monoprix), dans l'espace résiduel compris entre les deux tunnels routiers :

- un espace commercial de convivialité ou

de proximité de 2 500 à 3 000 m² que l'on pourra associer à la reconstruction des immeubles communaux au 167 avenue Charles-de-Gaulle ;

- des espaces de jeux pour adultes, adolescents, jeunes enfants (par exemple échiquier géant, manège, jeux d'enfants...) ;
- un local communal avec un lieu souterrain de spectacles de 150 places à proximité du parking ;
- un kiosque classique afin d'offrir occasionnellement des concerts, des manifestations théâtrales... ;
- un espace de convivialité (café et restauration) d'environ 300 m² ;
- des lieux d'exposition comprenant une grande aire susceptible d'accueillir des structures et constructions légères modulaires et démontables et un hall d'exposition clos d'une surface de 2 200 m² environ. Ce hall d'exposition, d'une hauteur maximale de 6 mètres, entièrement transparent, serait placé entre la place du Marché et la porte Maillot, de façon à être le plus proche possible du Palais des Congrès, dont il serait complémentaire. Le nouveau lieu d'exposition permettrait l'organisation de manifestations saisonnières ou thématiques, comme le marché de Noël, un salon des antiquaires, des expositions de statues monumentales, des expositions florales, un "mini-salon" automobile, etc.

La couverture des deux trémies* d'accès et de sortie aux souterrains routiers à leurs extrémités, côté Porte Maillot, et un aménagement paysager et/ou à effets d'eau de la « casquette » ainsi constituée devraient également être envisagés.

• Une nouvelle approche des fronts bâtis*.

L'ensemble des aménagements de surface devra être réalisé dans le respect des caractéristiques architecturales mises en lumière par l'étude de diagnostic urbain.

Les fronts bâtis* de l'avenue Charles-de-Gaulle se caractérisent par la diversité, voire la dissemblance des immeubles qui les composent et qui, ajoutés les uns aux autres, donnent l'impression d'un patchwork de bâtiments hétéroclites et hétérogènes.

Dans cette trame sans réelle cohérence prédominent l'inégalité des gabarits, la disparité de façades tantôt plates et fortement vitrées, tantôt ouvragées, monumentales et très minérales, la différenciation des toitures, la grande variété des matériaux utilisés, l'existence ou non de saillies ou de surplombs, etc.

La réflexion prend en compte les périmètres de protection des monuments historiques et les bâtiments en site inscrit. Certaines façades ou fronts bâtis présentant une réelle qualité architecturale ne devront pas être dénaturés. Le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 et le projet urbain qui l'accompagne intégreront cette dimension.

Un périmètre protégé.

Est réputé être situé en abords d'un monument historique tout immeuble situé dans le champ de visibilité de celui-ci - visible de celui-ci ou en même temps que lui, dans un périmètre n'excédant pas 500 mètres - (article 1^{er} modifié de la loi de 1913). Toute construction, restauration ou destruction projetée dans ce champ de visibilité doit obtenir l'accord préalable de l'architecte des Bâtiments de France (avis conforme). Dans le cadre de la loi de décentralisation du 7 janvier 1983, modifiée par la loi du 8 janvier 1993, la possibilité est offerte aux communes de substituer à ce périmètre fixe de protection une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) qui, par une procédure concertée associant étroitement la commune et l'Etat, permet de définir un zonage plus pertinent, au sein duquel l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France est maintenu.

Il s'agira de proposer une nouvelle organisation d'ensemble des façades, en définissant des séquences architecturales à partir de l'existant. Pour cela, la vigilance s'impose sur les principes généraux de construction : hauteur des soubassements, modélisation des corps de bâtiments (avec mention des formes, des modénatures*, des rapports entre surfaces vitrées et surfaces pleines), traitement des attiques* et toitures, existence de bandeaux, de saillies, nature des matériaux, etc. Il s'agira de fixer des règles urbanistiques et architecturales directrices qui s'imposeront aux futurs concepteurs et permettront de rendre une harmonie au front bâti.

2. L'avenue Charles-de-Gaulle dans la commune de Neuilly-sur-Seine.

résumé

Un diagnostic urbain sur le contexte du projet de dénivellation et de couverture de la RN13 a permis d'améliorer la compréhension des dynamiques urbaines de l'avenue, ainsi que de sa composition (centralité, parcellaires, fronts bâtis*...). À Neuilly-sur-Seine, la RN13 apparaît ainsi comme un espace dégradé, au caractère routier dominant, mais aux fortes potentialités.

• Les fonctions de l'avenue Charles-de-Gaulle.

Partie intégrante de Neuilly-sur-Seine où elle exerce un rôle central, l'avenue Charles-de-Gaulle présente dans ses usages de grandes similitudes avec les autres sections du grand axe* est-ouest, comme les Champs-Élysées ou l'avenue de la Grande Armée. De rayonnement intercommunal, ses usages sont (comme sur les autres sections de l'axe) très liés à l'existence d'une circulation de transit intense. La voie ne présente cependant pas un aspect homogène :

la rive nord s'inscrit dans la dynamique communale tandis que la rive sud est dans une logique plus régionale.

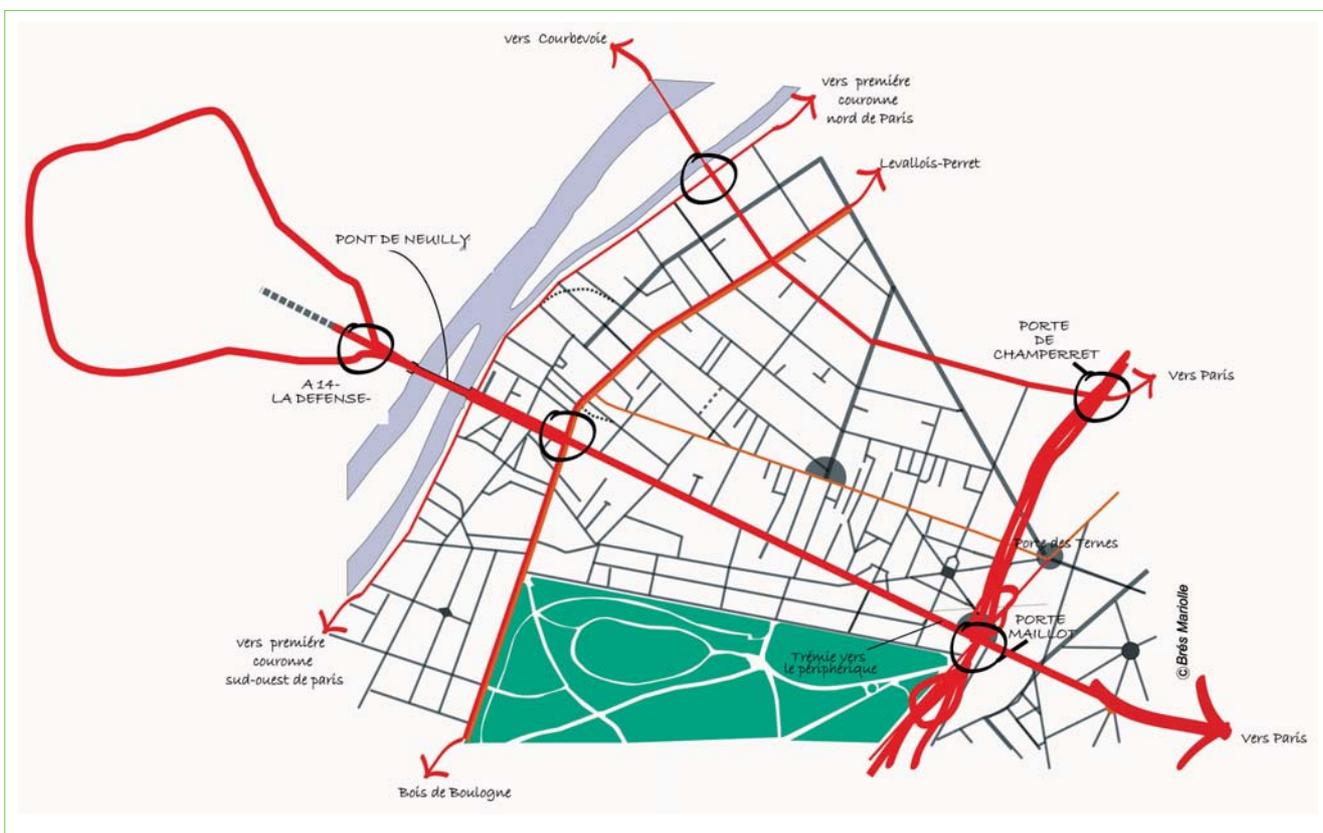
L'avenue Charles-de-Gaulle dans le réseau de voirie de la commune. Même si elle porte le nom d'avenue Charles-de-Gaulle, la RN13 à Neuilly-sur-Seine a une vocation qui dépasse le territoire communal. Ses fonctions régionales et nationales se conjuguent à sa fonction locale ; son caractère de route nationale détermine sa fonction majeure de transit.

La plus grande partie du réseau communal de voiries a été créée au XIX^e siècle en même temps que les lotissements - soit assez tardivement au regard de l'urbanisation de Paris - avec le souci de réaliser des voies carrossables, ce qui explique leur emprise plutôt confortable ainsi que la largeur des chaussées.

Plus tard, au XX^e siècle, la politique communale de voirie évolue, passant d'une logique de transit à une logique locale et résidentielle, en contradiction avec l'activité

de l'avenue Charles-de-Gaulle. Cette préférence donnée à la logique locale conduit à créer une très bonne connectivité des voies résidentielles avec l'avenue, mais explique aussi l'absence de perspectives traversantes. La relation de proximité est privilégiée, parfois au détriment des autres.

Les évolutions récentes de la voirie ont conduit, de manière générale, à un recentrage autour de la RN13 pour en confirmer l'importance structurelle et le caractère de passage (en particulier le rôle de lien entre le boulevard circulaire de La Défense et le boulevard périphérique), mais aussi pour tenter de pallier les nuisances qui ont accompagné ces mutations (couvertures et trémies*). Les évolutions récentes du réseau de voirie traduisent donc le déploiement des infrastructures en faveur de l'automobile mais aussi des interventions pour s'en protéger. L'analyse de l'évolution du réseau des voies neuilléennes en parallèle de l'analyse de leur hiérarchie montre que la fonction de transit et de passage ne concerne que les voies les plus anciennes.



Le réseau principal de voirie à Neuilly-sur-Seine.



L'évolution des centralités de l'avenue Charles-de-Gaulle. La commune de Neuilly-sur-Seine s'est développée en profondeur (par l'urbanisation en lotissements) et s'est réduite longitudinalement entre le pont de Neuilly et Paris par extensions successives du périmètre de la commune de Paris, matérialisé par ses enceintes. Les mutations du périmètre communal à l'est (vers Paris) et de part et d'autre de l'avenue du Roule expliquent le déplacement des centralités et la construction en l'espace d'un siècle de trois hôtels de Ville.

Ces déplacements peuvent s'expliquer de plusieurs manières : la volonté de conserver une position centrale sur le territoire communal qui s'étend au nord tout en étant restreint à l'est, des opportunités foncières permettant la construction de bâtiments plus spacieux et mieux adaptés à recevoir une administration grandissante. Quoi qu'il

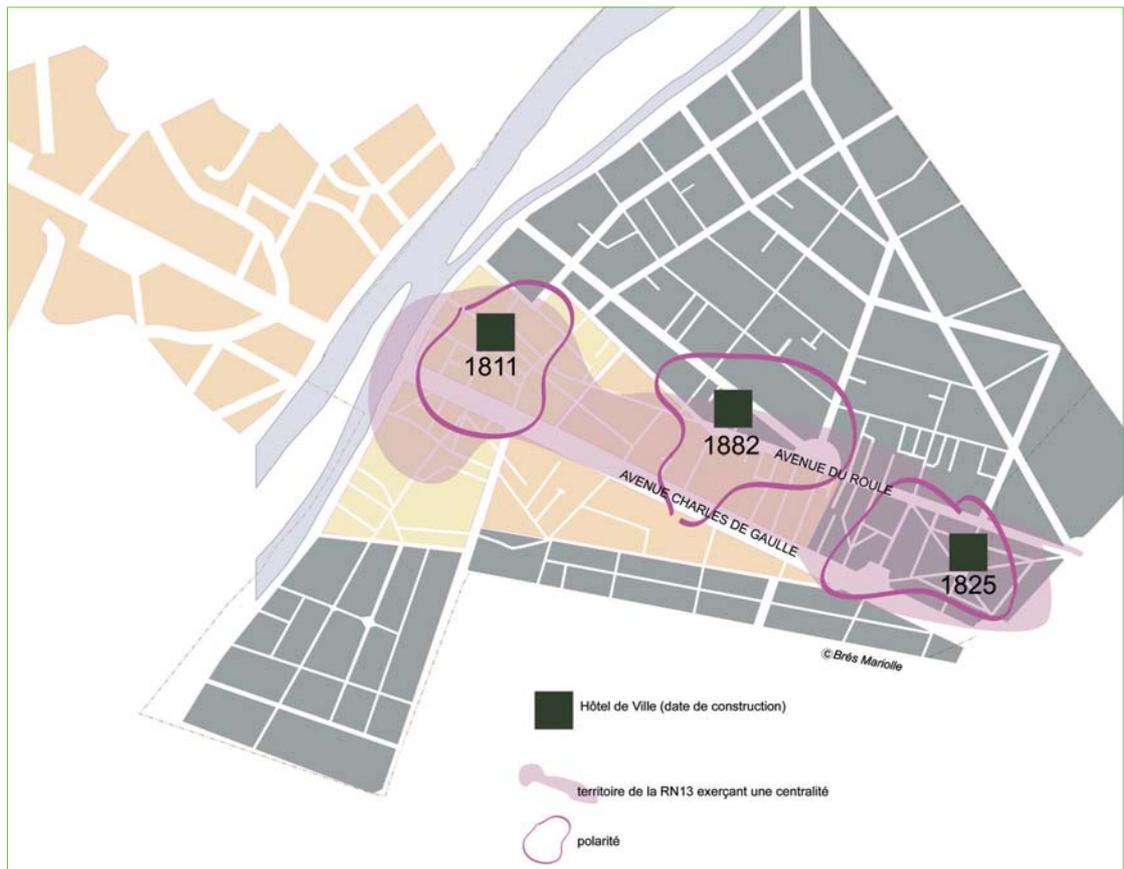
en soit, la conséquence pour l'avenue Charles-de-Gaulle est la formation d'une centralité sur sa rive nord, délimitée par les avenues du Roule et Charles-de-Gaulle.

La commune est aujourd'hui organisée autour de trois pôles, qui correspondent aux emplacements des hôtels de Ville successifs.

La place du Château, où était établi, de 1811 à 1825, le premier hôtel de Ville correspond à la plus ancienne centralité de Neuilly. L'existence dès le XVIII^e siècle d'une animation commerciale et d'un bâti relativement dense a donné une réelle identité au quartier. Aujourd'hui, ce centre historique est l'une des sections de l'avenue qui présente la plus forte densité commerciale (avec Les Sablons, second pôle de centralité locale). Outre la tradition histo-

rique, l'accessibilité par les transports collectifs de ce secteur de l'avenue de Charles-de-Gaulle a toujours été bonne. Les tramways, la ligne de métro n°1 et aujourd'hui de nombreux bus ont toujours fait de la « tête de Pont » et du centre historique un pôle de connexion majeur. Ce pôle assez diversifié (hôtels, cafés-restaurants, alimentation spécialisée, banques et assurance...) dispose d'une offre de moyenne gamme pouvant répondre aux besoins des résidents du secteur et des salariés des entreprises à proximité.

Son rayonnement ne dépasse cependant pas l'échelle du quartier. La rive sud de l'avenue Charles-de-Gaulle (Longchamp, Madrid) présente le même profil que la rive nord avec, en plus, la particularité d'être plus tournée vers les actifs.



La commune est organisée aujourd'hui autour de trois pôles qui correspondent aux emplacements des hôtels de Ville successifs.

Le triangle des Sablons constitue un pôle intercommunal, hérité de sa position centrale au XIX^e siècle. Le second hôtel de Ville y est construit en 1825. Aujourd'hui, ce territoire est très résidentiel, mais dispose d'une offre commerciale importante. L'accessibilité y est de bonne qualité (proximité avec la porte Maillot, avec la station de métro Les Sablons...). En revanche, l'avenue Charles-de-Gaulle constitue ici une réelle coupure. La centralité et l'attractivité observées sur le triangle des Sablons (rive nord) ne se répercutent pas sur la rive sud. Aujourd'hui encore, elle n'exerce pas une attractivité du niveau de celle de la rive nord et conserve un caractère résidentiel très dominant. La limite que représente l'avenue Charles-de-Gaulle n'est pas seulement d'usage, mais aussi physique, marquée en particulier par la trémie* d'accès et de sortie du périphérique à la porte Maillot, ce qui rend les liaisons nord-sud très difficiles.

Avec le troisième et actuel hôtel de Ville, construit en 1882, l'avenue du Roule va résolument affirmer sa centralité locale. L'avenue Charles-de-Gaulle, dont le dynamisme ne s'atténue pas pour autant, a profité de sa situation de lieu de passage pour développer une centralité linéaire, mais elle perdra cette vocation locale pour se tourner vers des usages de rayonnement plus

large comme le Luna Park de la porte Maillot ou les fêtes de Neuilly-sur-Seine. L'avenue attire alors des populations de Paris et des communes limitrophes.

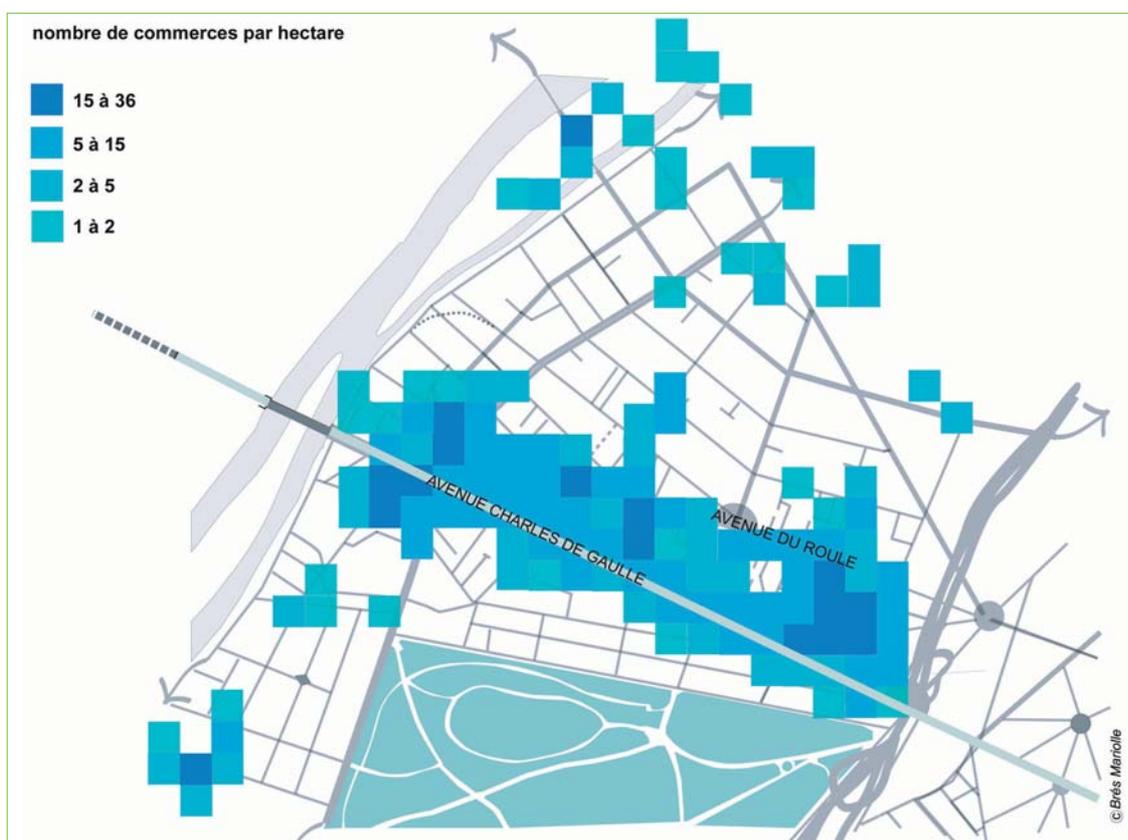
L'avenue Charles-de-Gaulle constitue aujourd'hui la « vitrine » de Neuilly où se concentrent de nombreuses sociétés de services (banques, institutions de crédit, cabinets de conseil et d'audits...), des sociétés liées à la communication (UGC, International Herald Tribune, Time Warner, M6...) et le tissu commercial le plus important de la ville. Une distinction s'impose cependant entre les deux rives.

La rive nord est nettement plus dynamique que la rive sud, tant au niveau de la présence commerciale qu'en termes de rayonnement. La présence des hôtels de Ville successifs sur la rive nord et son exposition plein sud peuvent en partie expliquer ce phénomène. La rive nord s'appuie aussi sur des « jalons » essentiels dont ne dispose pas la rive sud : une grande surface commerciale à l'angle de la rue d'Orléans (Monoprix), le marché de Sablonville, le « Carreau de Neuilly », qui avec ses mille six cent mètres carrés est l'un des premiers marchés couverts de la région parisienne. Cette rive, très commerçante, complète le système local qui s'est mis en place entre

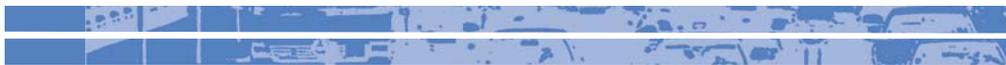
l'avenue du Roule et l'avenue Charles-de-Gaulle.

La rive sud qui rassemble une plus grande part de bureaux (60 % des établissements de plus de 20 salariés de l'avenue), présente aussi une activité commerciale de services, notamment de restauration rapide, qui répond prioritairement aux besoins des nombreux actifs des établissements environnants. L'avenue Charles-de-Gaulle présente donc une double identité, entre intériorité (rive nord et avenue du Roule) et extériorité (avenue Charles-de-Gaulle, rive sud).

Globalement, les rez-de-chaussée de l'avenue présentent une dominante largement commerciale. Compte tenu de son dynamisme commercial et de la faible représentation des commerces alimentaires généralistes et spécialisés (2 boulangeries et trois commerces d'alimentation générale), l'avenue Charles-de-Gaulle peut être comparée aux pôles Champs-Élysées ou palais des Congrès. Si elle leur est aussi comparable pour son offre « équipement de la personne » (surtout pour la section Sablons), elle présente cependant une offre moins diversifiée de cafés-restaurants que les Champs-Élysées.



La densité commerciale à Neuilly-sur-Seine



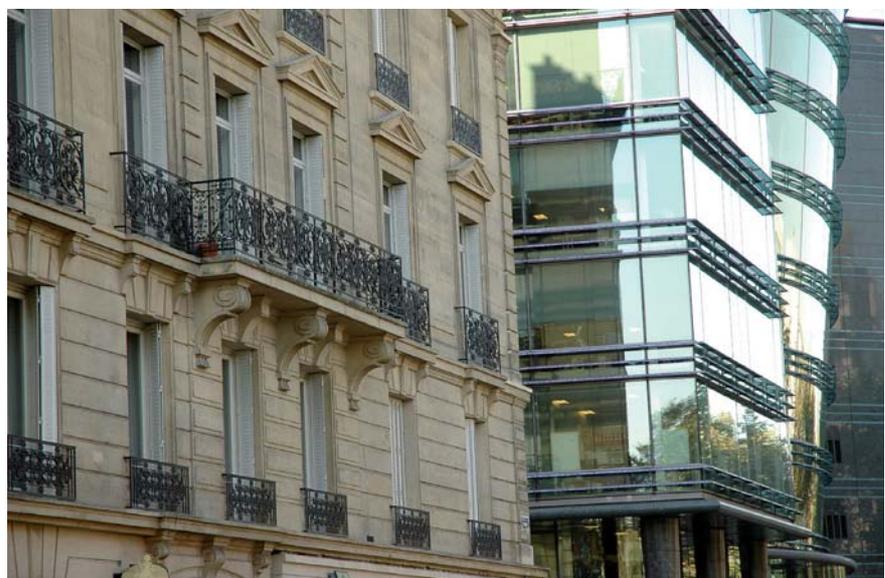
Quelle vocation pour l'avenue Charles de Gaulle au sein du territoire communal ? « Vitrine » de Neuilly-sur-Seine, l'avenue Charles-de-Gaulle présente aussi une image et une identité très différentes de celle du reste de la ville. L'avenue Charles-de-Gaulle, qui est en cela un négatif de la commune de Neuilly-sur-Seine, concentre une majorité de logements locatifs et la plus forte proportion d'habitat social de la commune.

Plus caractéristique encore, elle est le seul territoire de la commune où sont autorisées les activités tertiaires. Il convient cependant de distinguer plusieurs sections sur l'avenue. Le parc de logements sociaux, plus important sur l'avenue que sur l'ensemble du territoire communal, se concentre en réalité sur les îlots de la rive sud compris entre l'avenue de Madrid et la rue des Sablons. Ces îlots correspondent aux territoires de la voie qui n'ont pas été urbanisés en lotissements. C'est également sur ces îlots que l'on trouve une grande partie de l'activité tertiaire de la voie. Cette concentration d'usages différenciés a deux raisons. La première tient à la forme urbaine : les îlots non lotis, plus ouverts, ont accueilli plus facilement de grandes opérations de logement social et de bureaux ; la seconde à la réglementation : le POS* de Neuilly-sur-Seine qui a toujours semblé hésiter entre conservation du patrimoine des lotissements et opérations tertiaires contemporaines. La position géographique de l'offre de bâtiment d'activité tertiaire, est intrinsèquement liée à la création des pôles Maillot/La Défense, et surtout à la réglementation du POS*.

- Un espace urbain aujourd'hui dégradé, marqué de façon dominante par la circulation automobile.

Les formes principales d'urbanisation du territoire neuilléen, lotissements d'une part, urbanisation non planifiée, plus étendue dans le temps et plus anarchique, d'autre part, donnent aujourd'hui une forme originale et particulière à l'avenue Charles-de-Gaulle sur le territoire communal. L'avenue est dans sa partie centre et ouest le seul espace de la commune qui ne soit pas issu de lotissements. Les tracés et les morphologies des différentes formes d'urbanisation en portent la marque.

Des fronts bâtis hétérogènes. L'urbanisation d'abord lente et progressive de cette section du grand axe* Est-Ouest au cours des XIX^e et XX^e siècles a produit un bâti diversifié, composé d'immeubles de valeurs inégales (de type haussmannien classique ou de styles éclectiques). Depuis les années 50, les règles d'urbanisme qui ont encadré l'évolution de l'avenue ont généré un autre type de front bâti*, en rupture avec les constructions traditionnelles. Le regroupement parcellaire a rendu possible la construction d'immeubles pouvant atteindre jusqu'à 50 mètres de linéaire de façade sur l'avenue (à l'angle de l'hôtel de Ville, par exemple). La hauteur de 27 mètres imposée introduit une certaine modernité par l'échelle des façades, soulignée par leur composition et le choix des matériaux. Plus récemment, la modification du POS* et la suppression du COS* sur l'avenue Charles-de-Gaulle ont conduit à une nouvelle évolution du bâti, qui se traduit par des opérations de réhabilitation lourde, notamment du parc vieillissant d'immeubles de bureaux.



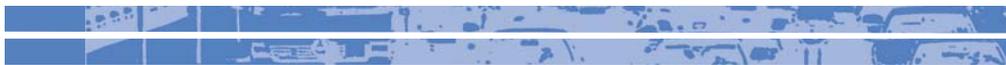
Un bâti diversifié.

De manière générale, les fronts bâtis* offrent aujourd'hui une image de « modernité », alors qu'en réalité la proportion de bâtiments anciens est plus importante que celle des bâtiments récents. Cela tient à la faible continuité de linéaire de façades anciennes, associée à une hétérogénéité de styles et de hauteurs. Le linéaire important de séquences modernes, (séquence rive sud avenue de Madrid/rue Ancelle, par exemple), associée à des hauteurs plus importantes de ces bâtiments, accentue cette sensation. L'impression de modernité, en dépit du caractère hétérogène de l'ar-

chitecture, crée une certaine homogénéité. Celle-ci est renforcée par l'implantation des constructions en alignement de la voie et en continuité, alors même que les hauteurs des bâtiments sont extrêmement diverses. Les séquences anciennes ne sont finalement perçues qu'aux extrémités de l'avenue (côté porte Maillot surtout), là où l'urbanisation par lotissements a permis l'édification de fronts homogènes. L'avenue Charles-de-Gaulle tire ainsi son homogénéité non pas du bâti mais de son gabarit continu, de sa planéité, de l'absence d'événement architectural.



Des fronts bâtis* hétérogènes sur l'avenue Charles-de-Gaulle.



Le partage de l'emprise entre les différents modes de transports a évolué. L'avenue Charles-de-Gaulle est un espace public à part entière, qui accueille de nombreux usages et des fonctions diverses. Le partage de l'emprise a évolué et ses fonctions également.

Les trottoirs de l'avenue ont conservé une largeur de 4 mètres et les contre-allées un caractère local voire intercommunal de distribution du trafic provenant de Neuilly-sur-Seine et des communes voisines. Même si elles sont très empruntées, leur faible largeur (5 mètres) en fait un espace aisément praticable par les piétons et un lieu de vie propre, relativement indépendant de la voie centrale qui concentre la majorité des flux. Cet « espace public local » a cependant, au cours du dernier siècle, perdu de son caractère d'animation.

Au début du XX^e siècle, deux terre-pleins très amples encadraient une voie de circulation automobile centrale étroite. Le double alignement d'arbres était présent dans la perception que l'on avait de l'avenue. Il constituait une épaisseur végétale entre voies et rives bâties et donnait à l'avenue son architecture végétale. En pied d'immeuble, de nombreux commerces se trouvaient séparés mais non « coupés » du terre-plein par une contre-allée où le trafic n'était pas intense (voir schéma ci-contre, en haut). C'est l'importante réduction de la largeur de ces terre-pleins et l'invasion de la quasi-totalité de leur surface par le stationnement (auquel s'ajoute le stationnement sauvage), qui tend à créer une rupture avec les fronts commerciaux.

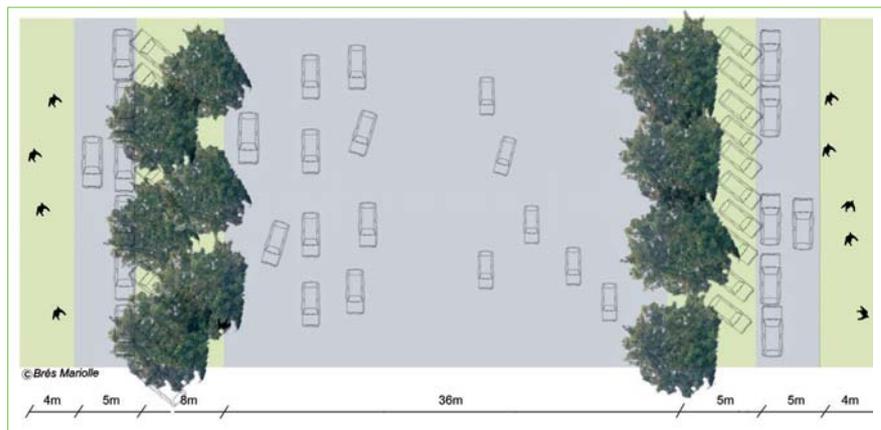
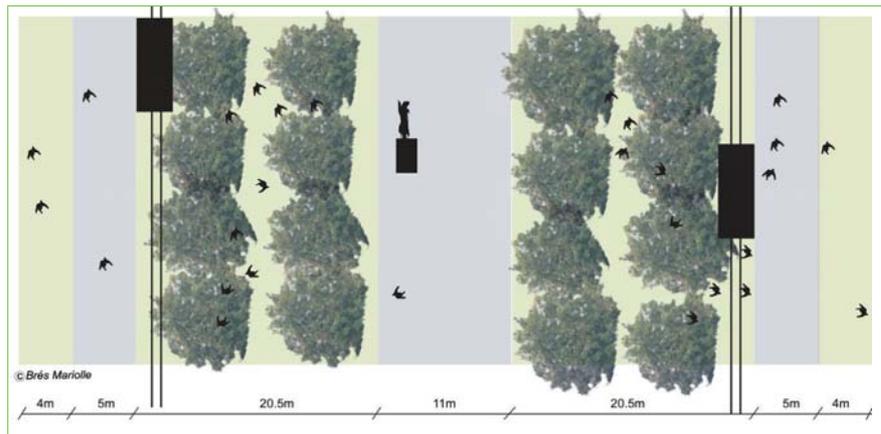
Les terre-pleins latéraux, d'une largeur d'aujourd'hui 8 mètres, n'ont plus rien des promenades plantées du début du XX^e siècle. Les allées de promenades se sont transformées en parcs publics de stationnement (voir schéma ci-contre, en bas).

L'automobile domine aujourd'hui l'avenue avec une occupation majoritaire pouvant atteindre :

- sur la contre-allée : 2 voies de circulation et 1 de stationnement,
- sur le terre-plein : 2 x 2 voies de stationnement et de desserte de la circulation,
- sur l'axe central : 2 x 4 à 5 files de circulation.

Les circulations piétonnes sont donc très minoritaires dans le partage de l'emprise de l'avenue et elles s'en trouvent mal aisées.

Les usages de l'espace public. Le zonage réglementaire de l'activité tertiaire et la localisation des activités de bureau sur l'avenue Charles-de-Gaulle confirment des



Au cours du XX^e siècle, le partage de la voirie entre les différents usages sur l'avenue Charles-de-Gaulle a évolué en faveur de l'automobile. En haut, la situation en 1905 (piétons, tramways et voitures à cheval) ; en dessous, aujourd'hui (piétons et automobiles).

usages différenciés des espaces publics sur ses deux rives.

La rive nord, plus locale, est tournée vers les territoires inscrits entre l'avenue Charles-de-Gaulle et l'avenue du Roule ; la rive sud vit au rythme des actifs et des établissements de services, principalement entre la rue des Sablons et l'avenue de Madrid. Ces deux rives, différentes dans leur composition et leur niveau d'équipement, ne présentent pas les mêmes dynamiques. L'analyse du stationnement est à cet égard intéressante. La rive nord dispose de deux parcs de stationnement (place du marché et Saint-Jean Baptiste) qui totalisent 678 places. Cette offre est loin d'être saturée. Les places disponibles en surface le long du terre-plein de la rive Nord sont utilisées à saturation, mais ne s'accompagnent pas d'un stationnement sauvage important. En revanche, la rive sud, qui ne dispose pas de stationnement public hors voirie (parcs de stationnement), voit ses places disponibles sur les contre-allées et les terre-pleins saturées et envahies par un stationnement sauvage relativement important.

La perte de qualité « d'espace public » et de « lieu d'animation » de la porte Maillot est certainement la plus flagrante. Au début du siècle, cette entrée de Neuilly était marquée par des immeubles au caractère archi-

tectural très soigné, une place où se trouvaient jardins, statues, gare... Aujourd'hui, la porte Maillot, du côté de Neuilly-sur-Seine, a pour seule fonction de gérer les entrées et sorties de véhicules automobiles. La porte et cette extrémité de l'avenue de Neuilly-sur-Seine sont devenues des espaces très difficilement praticables autrement qu'en voiture. La présence de la trémie* sur l'avenue provoque une coupure très importante de l'axe.

En moins d'un siècle, l'avenue Charles-de-Gaulle, jadis lieu d'une vie sociale animée pour les habitants de Neuilly-sur-Seine et des communes limitrophes, est devenue une grande voie de transit dont l'image s'est réduite à cette fonction. Espace accueillant pour les piétons à l'origine, l'avenue a été progressivement aménagée pour donner une place de plus en plus importante aux automobiles et se présente aujourd'hui comme un lieu bruyant, difficilement franchissable, peu attrayant par contraste avec ce qu'elle fût ou ce que d'autres sections du grand axe* est-ouest, comme les Champs-Élysées, sont encore.

Le projet vise à rendre à l'avenue Charles-de-Gaulle sa vocation de lieu de vie sociale et permettre la reconstruction d'une image positive de cet axe.

3. L'avenue Charles-de-Gaulle dans le grand axe* est-ouest.

La route menant du Louvre au château de Saint-Germain-en-Laye, l'axe royal, sera progressivement agrandie et embellie au cours des siècles pour devenir l'axe historique est-ouest de Paris (le grand axe*), aboutissant aujourd'hui à la Grande Arche de La Défense.

Plusieurs grands ouvrages et aménagements jalonnent, à travers les siècles, l'histoire du grand axe*. Les transformations, à plusieurs reprises, du pont qui permet la traversée de la Seine à Neuilly vont avoir une forte incidence sur son homogénéité. Le rythme de l'axe, basé à la fois sur des repères urbains et des transversalités, n'est pas assuré de la même manière sur l'ensemble de son parcours. Un de ces repères urbains, la porte Maillot revêt une importance symbolique particulière, puisqu'il constitue le point de passage entre la partie parisienne et celle de Neuilly-sur-Seine.

Dans les années 70, le développement du secteur de La Défense, et plus récemment l'opération Seine-Arche, ont donné une nouvelle perspective d'extension au grand axe*.

La place de l'avenue Charles-de-Gaulle dans l'axe royal permet de mesurer l'importance symbolique de la situation et de la fonction de cette avenue dans la hiérarchie des grandes voies de circulation de l'ouest parisien et francilien.

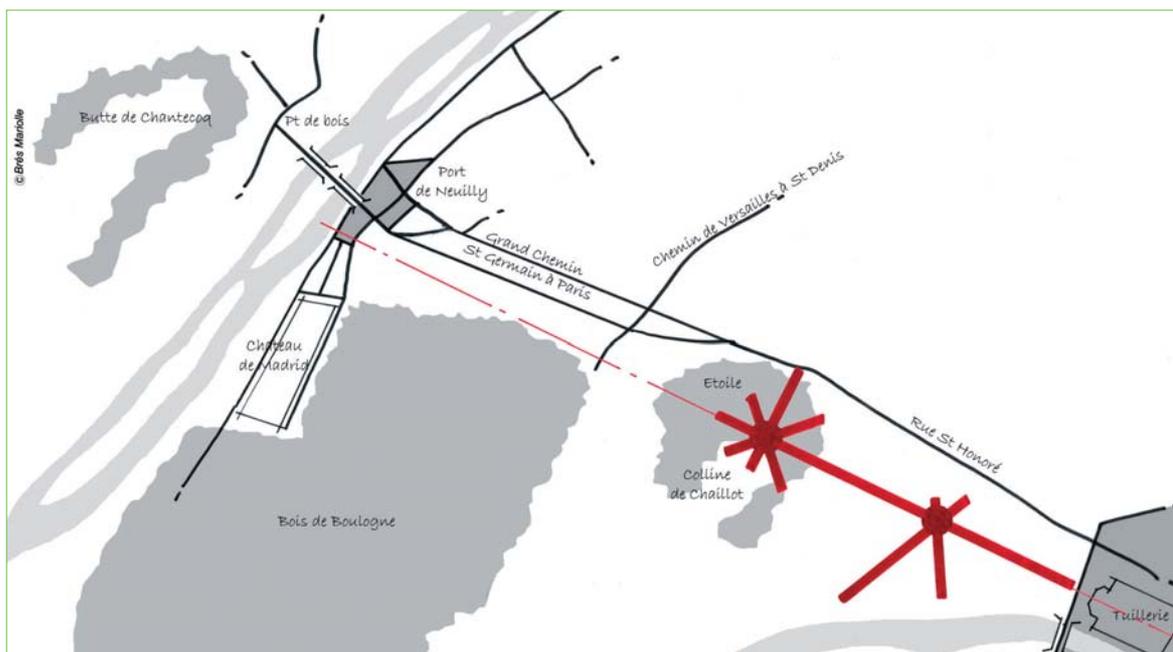
• Un grand axe* qui s'est constitué au fil du temps.

À l'origine, l'axe n'est qu'une route tracée au milieu de la campagne. Le grand axe* bute alors sur le bourg de « port Neuilly », le franchissement de la Seine se faisant dans la continuité de l'avenue du Roule, par un

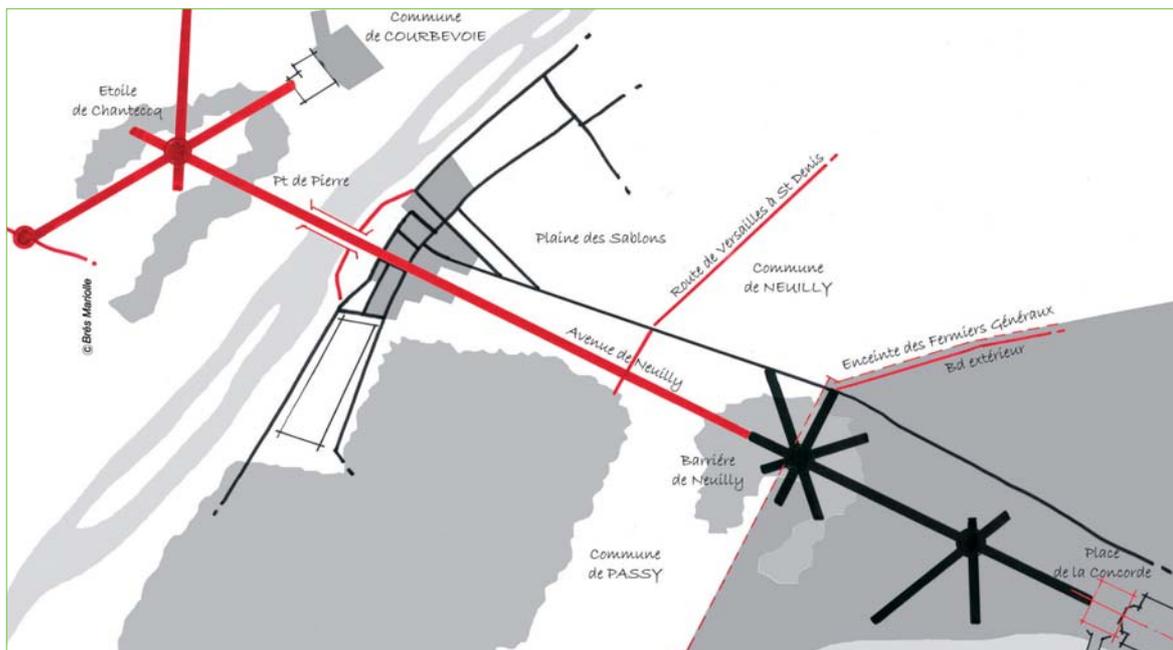
pont de bois, légèrement décalé par rapport au pont actuel. Ce premier pont fut construit à l'initiative du roi Henri IV, après qu'il ait survécu au naufrage du bac de Neuilly alors qu'il partait chasser dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

En 1772, l'ingénieur Perronet sera chargé de son remplacement par un pont en pierre, construit dans l'axe des Champs-Élysées. Sa réalisation donne sa véritable vocation à l'axe. Une voie de près de 2 kilomètres est créée, offrant une perspective inédite. La butte de Chantecoq accueille une place en étoile, rebaptisée rond-point impérial sous le Second Empire, puis rond-point de La Défense après la guerre de 1870. La section neuillienne est alors beaucoup plus étendue qu'aujourd'hui, l'urbanisation de Paris se limitant au mur des Fermiers Généraux.

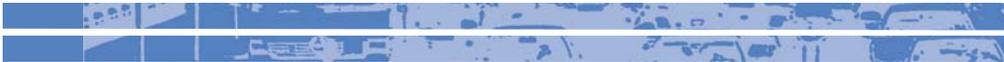
résumé



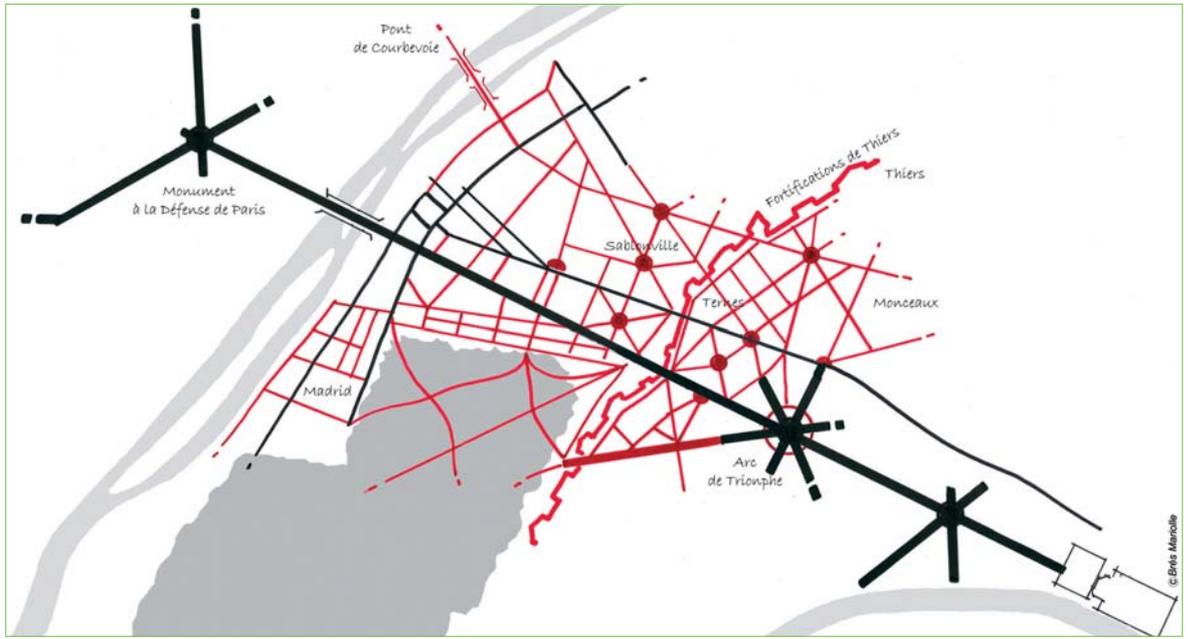
Le grand axe à la fin du XVII^e siècle : le pont de bois et la route de Saint-Germain.



Le grand axe à la fin du XVIII^e siècle : le pont de pierre et la barrière de l'Etoile.

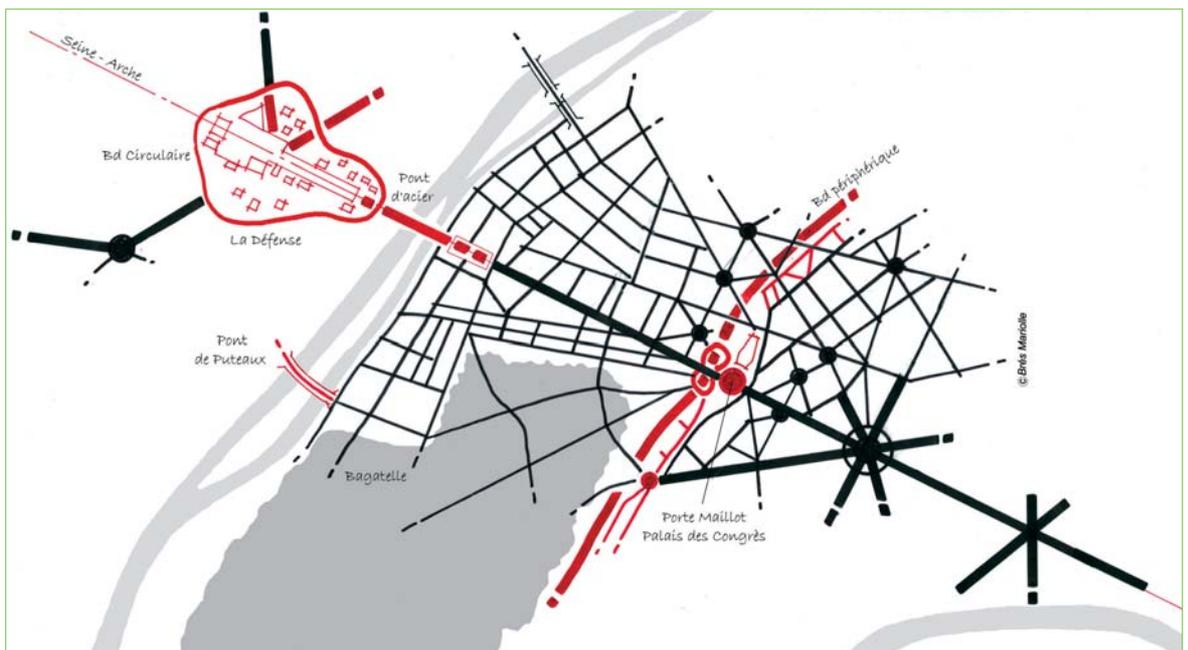


Au cours du XIX^e siècle sont édifiés les grands monuments qui ponctuent l'axe, tandis que les limites de Paris vont peu à peu reculer, en empiétant sur Neuilly. Si l'enceinte de Thiers, au début du siècle, vient repousser la limite administrative de Paris, elle ne constitue pas une rupture dans l'urbanisation de l'axe. La recherche de monumentalité (avec la réalisation de l'Arc de Triomphe, dont le projet est initié après la victoire de Napoléon à Austerlitz, et l'érection de l'obélisque de la Concorde) semble se limiter à Paris. L'avenue de Neuilly va suivre un développement propre, abandonnant une certaine monumentalité au profit d'une logique plutôt résidentielle.



Le grand axe à la fin du XIX^e siècle : le développement d'une logique résidentielle.

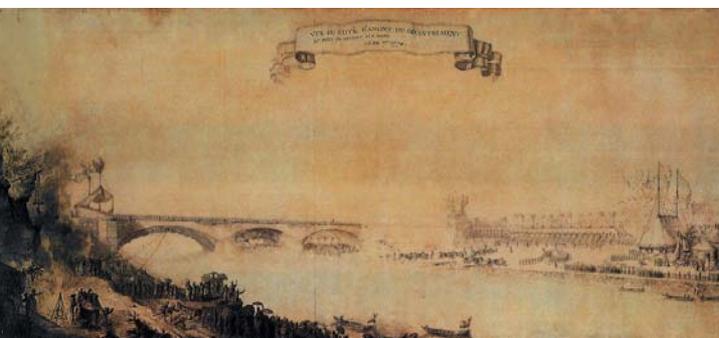
L'histoire du grand axe* à Neuilly-sur-Seine au XX^e siècle sera marquée par une hésitation entre un devenir résidentiel et une orientation tertiaire, à l'image de La Défense. Sur les rives de l'avenue Charles-de-Gaulle, à un tissu résidentiel ancien va se juxtaposer un ensemble plus récent de grands immeubles de bureaux, sans recherche particulière d'une conception architecturale cohérente pour préserver le caractère monumental de l'avenue.



Le grand axe à la fin du XX^e siècle : grands projets et ruptures.

• Plusieurs ouvrages et aménagements jalonnent l'histoire du grand axe*.

La taille et la fonction du franchissement de la Seine conditionnent largement les évolutions de l'axe jusqu'à nos jours. Les potentialités offertes par le pont



Louis-François Radel, Le décentrement du pont de Neuilly, 1772. (Musée de l'Île-de-France, Sceaux)



Le pont de Neuilly en 1960



Le pont de Neuilly aujourd'hui.

déterminent les usages et les capacités de l'avenue. Si dès son tracé initial, l'avenue monumentale présente une largeur de 70 mètres, le partage de cette emprise va évoluer en fonction des ponts successifs, objets de prouesses techniques dans leur domaine (bois, pierre, acier soudé). Ainsi, lorsque le pont de pierre accueille le tramway, qui le relie de 1874 à 1914 à l'Etoile, le grand axe* est-ouest est encore relativement homogène.

L'agrandissement en 1942 du pont soudé construit en 1931 va bouleverser l'homogénéité de l'axe, en permettant une nouvelle répartition de l'emprise sur l'avenue : la chaussée centrale empiète désormais sur les terre-pleins.

Pour accueillir le prolongement de la ligne 1 du métro, le pont est à nouveau modifié en 1992, tandis que l'on restreint l'espace dévolu aux trottoirs, au bénéfice de la circulation automobile.

La section "avenue Charles-de-Gaulle" du grand axe aura ainsi vu sa chaussée centrale passer de 11 mètres en 1900 à 36 mètres en certains endroits aujourd'hui. La place réservée aux piétons en a bien évidemment été modifiée.

La section parisienne de l'axe n'a pas connu la même évolution. Si les aménagements de l'avenue de la Grande Armée et des Champs-Élysées ont permis d'augmenter les capacités d'accueil de la chaussée centrale favorisant la fonction de passage (transit), ils ont aussi permis un traitement qualitatif des espaces latéraux (terre-pleins et contre-allées), au bénéfice de la fonction locale de la chaussée et pour protéger les

piétons du trafic. Finalement, si le caractère unitaire du grand axe* n'est jamais réellement rompu, sa symbolique et l'aspect de ses différentes sections ont été profondément modifiés.

• Le pont de Neuilly aujourd'hui.

Conçu comme un ensemble, le grand axe* est-ouest a conservé, grâce à un tracé parfaitement rectiligne, une même largeur de voie d'un bout à l'autre et un effet de perspective renforcé par la présence des deux arcs, Arc de Triomphe sur la place de l'Etoile et Grande Arche à La Défense. Le caractère monumental de l'ensemble de cet axe tient à sa longueur, 7 kilomètres, à sa perspective, aux monuments qui ponctuent son tracé, autant de repères à formes aérées qui ne constituent jamais une fermeture.

L'avenue Charles-de-Gaulle diffère pourtant de la section parisienne du grand axe*, dans la mesure où elle ne présente que peu de repères urbains d'ampleur et n'offre pas de perspectives transversales fortes (hormis l'axe avenue de Madrid/rue du Château) qui contribuent à sa visibilité, comme c'est le cas à Paris.

• La porte Maillot, un lieu symbolique du grand axe*.

Au fil du temps, avec la disparition des différentes enceintes de Paris, la porte Maillot va perdre de son aspect monumental pour ne plus constituer qu'un lieu de passage classique. Elle constitue désormais une rupture, une frontière, qu'accentue la présence du boulevard périphérique, qui rompt la linéarité de l'axe.

La porte Maillot a pourtant fait l'objet de nombreux projets de réaménagement, notamment en 1930 à l'occasion d'un concours. Des architectes de tout premier plan comme Mallet-Stevens, Henri Sauvage, Auguste Perret ou Le Corbusier proposeront alors d'ambitieux projets.



La porte Maillot ne constitue plus qu'un espace de passage.



• Le centre d'affaires de La Défense.

Le centre d'affaires de La Défense constitue, depuis un quart de siècle, un pôle économique et d'emploi majeur. Bien desservi par les transports en commun, il a atteint aujourd'hui la limite de ses possibilités d'accueil dans cette configuration.

Aujourd'hui, le quartier de La Défense accueille 150 000 salariés, sur 3 millions de m² construits, et abrite 20 000 habitants permanents.

Les projets menés par l'Etablissement public d'aménagement Seine-Arche (EPASA)* et l'Etablissement public d'aménagement de La Défense (EPAD)* devraient contribuer à une nouvelle dynamique de développement dans ce secteur. La mise en souterrain de la RN13 à Neuilly en est partie intégrante, puisqu'elle concerne la portion du grand axe* qui est le trait d'union entre Paris et les quartiers d'affaires.

Seine-Arche* constituera un nouvel ensemble urbain au cœur des Hauts-de-Seine. L'aménagement, de la Seine à l'Arche de La Défense, a pour objectif, sur plus de 320 hectares et 17 terrasses de verdure, de modifier durablement le paysage économique de Nanterre, et de l'ouest de l'Île-de-France. Ce projet a pour ambition d'offrir aux habitants une occasion de reconquérir leur territoire, tout en renforçant l'attractivité et le dynamisme économique de la ville. Il s'inscrit dans les problématiques de développement de l'Île-de-France : favoriser la mixité sociale, concevoir un aménagement dans une perspective de développement durable, encourager les coopérations entre acteurs économiques, promouvoir des modes de transports alternatifs.

Au total, ce sont 640 000 m² qui seront construits sur 15 ans, dont 200 000 m² de bureaux, 300 000 m² de logements, 100 000 m² d'équipements publics ou privés et 40 000 m² d'équipements de proximité.

Déjà équipée de 600 000 m² de bureaux, logements et équipements publics ou privés nouveaux, la ville de Nanterre fait le pari de renforcer l'attractivité de son territoire, tout en répondant aux enjeux de cohésion sociale et de renouvellement urbain. Pour accompagner ce projet, elle prévoit de mettre l'accent sur les transports collectifs et les modes doux* de déplacement, les lieux de promenade et de détente. En particulier, un vaste parc de 39 hectares devrait

La Défense : 150 000 actifs sur 3 000 000 de mètres carrés.

Sur la base d'un projet d'aménagement du quartier de La Défense adopté en 1956, un premier plan directeur prévoyait, sur un périmètre de 750 hectares empiétant sur les communes de Courbevoie, Puteaux et Nanterre, la construction d'un quartier complet comprenant 800 000 m² de bureaux, 5 000 logements et des commerces autour des jardins "suspendus". Le CNIT, la "cathédrale des temps modernes" selon André Malraux, sera inauguré en 1958 par le président René Coty. À la fin des années 1960, face à l'augmentation de la demande, l'Etablissement Public d'Aménagement de La Défense (EPAD)* double la surface autorisée de bureaux (3 000 000 de m² aujourd'hui) et accepte l'augmentation des gabarits, favorisant un foisonnement des volumes et des couleurs.

C'est alors que La Défense est frappée par une double crise, économique et architecturale. En 1976, quand les bureaux manquent à Paris, 100 000 m² de bureaux restent vides à La Défense, dans laquelle certains observateurs voient alors le symbole de la faillite de l'architecture moderne.

Mais, La Défense connaît une nouvelle jeunesse au début des années 1980 avec, en particulier, le centre commercial des Quatre-Temps. Des tours de "3^e génération" sont mises à l'étude pour mieux prendre en compte les demandes des usagers et réduire la dépense énergétique.

L'aménagement, en 1989, de la "Tête-Défense" et la construction de la Grande Arche, à l'initiative du président François Mitterrand, symbolisent l'achèvement d'une étape du développement de La Défense.

Aujourd'hui, une nouvelle étape de développement est envisagée et des propositions ont été demandées par l'Etat à l'EPAD*.

Le projet de mise en souterrain de la RN13 s'inscrit, tant dans ses composantes de circulation que dans ses composantes urbaines, dans le contexte de développement du quartier de La Défense.

voir le jour en bordure du fleuve sur un kilomètre de long. Réalisé par l'EPASA*, le parc sera ensuite rétrocédé au conseil général.

Le projet Seine-Arche* nécessite une bonne desserte routière. L'amélioration des fonctionnalités de la RN13, en particulier dans sa traversée de Neuilly-sur-Seine,

s'inscrit donc dans ces perspectives de développement, puisque l'essentiel des trafics sur cette voirie est en provenance ou à destination du quartier d'affaires. En outre, les projets de requalification urbaine de la Défense, et particulièrement du boulevard circulaire, s'inscrivent dans la logique de réaménagement du grand axe* est-ouest dans sa traversée de Neuilly-sur-Seine.



Le projet Seine-Arche.