



**RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES  
ET SA RÉPONSE**

**LE REAMENAGEMENT DES PORTES  
ET PLACES DE LA VILLE DE PARIS**

Exercices 2015 et suivants

Observations  
délibérées le 15 février 2024



## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHESE</b> .....	<b>3</b>
<b>RECOMMANDATIONS DE PERFORMANCE</b> .....	<b>5</b>
<b>PROCEDURE</b> .....	<b>6</b>
<b>OBSERVATIONS</b> .....	<b>7</b>
<b>1 LA PLACE, COMME VECTEUR DE REAMENAGEMENT URBAIN DANS PARIS ET A SA PERIPHERIE</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1 Les places constituent historiquement l'un des marqueurs de la transformation de Paris</b> .....	<b>8</b>
1.1.1 Des places qui manifestent son statut de capitale.....	8
1.1.2 Des places qui jalonnent l'extension territoriale de Paris .....	8
1.2 Une nouvelle politique des places, emblématique de la transformation en cours des espaces publics et de la voirie parisienne .....	10
1.2.1 Faire de la place un lieu de vie et non plus seulement un lieu de passage .....	10
1.2.2 Une manière de « faire place », souvent au moyen de constructions nouvelles à la périphérie de Paris qui font l'objet de remises en cause.....	11
<b>2 UN PROGRAMME DE REAMENAGEMENT DE SEPT PLACES DU CENTRE DE PARIS DONT LE BILAN GLOBAL RESTE A PRESENTER</b> .....	<b>15</b>
2.1 La déclinaison sur sept places parisiennes des objectifs fixés pour le réaménagement de la voirie .....	16
2.2 Une démarche d'élaboration de l'aménagement des sept places qui n'a pas été reprise pour les opérations postérieures.....	17
2.2.1 La démarche mise en œuvre .....	17
2.2.2 Le rôle des services de la Ville de Paris .....	18
2.3 Le bilan urbanistique de l'aménagement des places : une mesure des résultats obtenus mais pas de leur impact.....	19
2.4 Une maîtrise inégale des dépenses liées au réaménagement des sept places .....	21
2.4.1 Un engagement financier final supérieur aux prévisions initiales pour la place de la Bastille.....	21
2.4.2 Une absence d'évaluation des coûts d'entretien et de maintenance des aménagements .....	22
2.5 De nouveaux réaménagements de places ne reprenant pas la forme d'un programme comparable aux « sept places ».....	23
<b>3 UN PROGRAMME DE TRANSFORMATION DES PORTES EN PLACES QUI DOIT CONCILIER ENJEUX PARISIENS ET METROPOLITAINS</b> .....	<b>24</b>
3.1 Une volonté de créer des liaisons métropolitaines en transformant des portes de Paris en places du Grand Paris .....	24
3.1.1 Une nouvelle cartographie des places du Grand Paris .....	25
3.1.2 Des opérations en majorité encore en cours de réalisation.....	30
3.1.3 Un pilotage opération par opération, mais une absence de suivi global .....	31
3.1.4 Des évaluations post réaménagement encore peu développées .....	33

3.2	La Ville de Paris a mis en place des conventions de coopération avec les collectivités limitrophes dont la portée est plus politique que juridique.....	33
3.3	Une participation limitée de la métropole du Grand Paris.....	34
3.3.1	Aucun réaménagement de « porte en place » n'a été déclaré d'intérêt métropolitain à ce jour.....	34
3.3.2	Une évolution amorcée pour les nouveaux projets tels que la Porte de Bagnolet.....	36
3.3.3	Une présence limitée de la métropole du Grand Paris au travers de la société publique locale (SPL) Paris et « Métropole aménagement » ou des opérations labellisées Imaginons la métropole du Grand Paris (IMGP) .....	37
3.4	Un budget des opérations de réaménagement très largement au-dessus des premières estimations .....	38
<b>4</b>	<b>ILLUSTRATIONS DES REAMENAGEMENTS REALISES DANS LE CADRE DU PROGRAMME « PORTES EN PLACES ».....</b>	<b>39</b>
4.1	Le cas de la porte Maillot : un « hub » grand parisien en cours de livraison laissant sa place à de nouveaux usages .....	39
4.2	Le cas de la porte d'Orléans : un réaménagement de la place du 25 août 1944 pour l'essentiel encore à l'étude.....	42
4.3	Le cas de la porte d'Aubervilliers : une nouvelle place Skanderberg emblématique du Nord-Est parisien .....	44
4.4	Le cas de la porte de Charenton (prolongement rue Baron-le-Roy, 12 <sup>ème</sup> ) : instituer une continuité urbaine avec Charenton .....	49
4.5	La création de l'allée Paris-Ivry, un nouvel axe autant qu'une nouvelle place .....	51
	<b>ANNEXES.....</b>	<b>54</b>

## SYNTHESE

Dans le cadre d'un examen des comptes et de la gestion, la chambre régionale des comptes Île-de-France a contrôlé les principales opérations d'aménagement des portes et des places parisiennes inscrites dans le programmes de réaménagement de sept grandes places parisiennes (Bastille, Place des Fêtes, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation, Panthéon) mis en œuvre entre 2015 et 2023, et dans le programme de transformation de 22 « *portes en places* », voté en octobre 2019, dont la livraison est prévue en trois étapes, 2022, 2024 et 2030.

### **La place constitue un des vecteurs particuliers de la politique de réaménagement des espaces publics et de la voirie de la Ville de Paris en son centre ou à sa périphérie**

L'aménagement ou le réaménagement de places jalonnent l'histoire parisienne. L'un comme l'autre accompagnent, en effet, les transformations de la ville et notamment son extension.

La Ville de Paris a mis en places deux programmes qui font de la place un vecteur de la politique d'aménagement des espaces publics parisiens, à la fois pour accompagner le rééquilibrage des usages sur ces espaces, comme sur le reste de la voirie parisienne, au profit notamment des mobilités douces, et pour effacer en partie la fracture urbaine constituée par le boulevard périphérique pour la plupart des quartiers qu'il traverse.

### **Un programme innovant de réaménagement de sept places parisiennes dont le bilan final n'a pas été présenté devant le Conseil de Paris**

Cette politique s'est concrétisée par la mise en œuvre d'un programme de réaménagement de sept places parisiennes, innovant par la méthode développée avec l'ensemble des parties prenantes.

Le bilan final du programme « *sept places* » n'a pas été présenté, comme prévu, en Conseil de Paris, alors que la forte augmentation des crédits qui lui étaient initialement dédiés, passés de 30 à 50,9 M€, en raison notamment des changements intervenus dans le réaménagement de la place de la Bastille, le justifierait en soi.

### **Une politique de transformation des « *portes en places* » qui ne fait que partiellement l'objet d'un suivi d'ensemble**

La politique de transformation des portes en places débutée en 2004, avec le réaménagement de la porte de Lilas et de la porte de Vanves, pour lesquelles avait été décidée la couverture partielle du boulevard périphérique, a fait l'objet, en octobre 2019, d'un plan global et coordonné de réaménagement de 22 des 56 portes de Paris

Elle peut prendre différentes formes. Elle constitue parfois un élément au sein d'une opération d'aménagement plus vaste, le plus fréquemment, sous la forme d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), pouvant elle-même faire partie d'un grand plan d'aménagement urbain. C'est notamment le cas pour les portes du nord-est parisien (La Chapelle, Aubervilliers, La Villette), mais pas de la porte Maillot ou de la porte d'Orléans.

Il peut s'agir aussi de créer des continuités urbaines avec les communes voisines, plutôt que de créer de véritables places comme pour l'Allée Paris-Ivry ou pour la zone de Bercy-Charenton.

Ce plan global n'a toutefois fait l'objet ni d'un suivi ni d'une évaluation d'ensemble.

La Ville ne possède pas de tableau de bord global de suivi des portes à réaménager. Elle fait valoir la diversité des outils juridiques, des plannings et des sources de financement. Pour autant, il semble étonnant qu'il n'existe pas de document répertoriant les portes dont l'aménagement est programmé et comprenant les caractéristiques techniques des travaux à mener ainsi que l'estimation financière prévisionnelle des sommes à leur consacrer.

L'ensemble constitue, en effet, une politique d'investissement dont le montant s'élève *a minima* à 523 M€ pour la Ville de Paris.

Par ailleurs, plusieurs opérations de réaménagement sont en cours de redéfinition, la Ville de Paris ayant changé de doctrine concernant les constructions nouvelles aux abords du périphérique, dans le cadre de la révision en cours de plan local d'urbanisme, ce qui aura nécessairement un impact sur les recettes attendues, notamment pour la ZAC Bercy-Charenton, comme le souligne la Ville de Paris elle-même.

### **Une politique de transformation des « portes en place » qui peine à concilier enjeux parisiens et enjeux métropolitains**

La délibération constitutive de 2019 donne bien une dimension métropolitaine au plan de réaménagement des portes de Paris qui sont destinées à devenir « des espaces de vie au cœur du Grand Paris » et à « atténuer les fractures urbaines ».

Or, cette politique de réaménagement des grandes places parisiennes et des portes en places est conduite dans le cadre d'un plan local de mobilités datant de 2006, dont la révision n'a été décidée que le 8 juin 2023, ce qui interroge sur la cohérence d'ensemble des réaménagements ainsi réalisés ou projetés, notamment du point de vue de la circulation automobile et de son report sur les collectivités limitrophes.

On le constate notamment aux abords des grandes connexions routières ou autoroutières et du boulevard périphérique, comme à la porte d'Orléans où la Ville met en œuvre une stratégie dite de « pincement » de la voirie, parfois réduite à une file dans chaque sens pour entrer ou sortir de Paris.

De plus, la coordination de ces opérations d'aménagement urbain avec les collectivités limitrophes est tributaire de plusieurs facteurs, qui ne relèvent pas tous de la responsabilité de la collectivité parisienne : une répartition hétérogène de l'exercice des compétences en matière d'aménagement entre communes et établissements publics territoriaux. En pratique, chaque collectivité réalise ses propres aménagements sur son territoire.

En réalité, la plupart de ces opérations revêtent une dimension métropolitaine et auraient vocation à être conduites par la métropole du Grand Paris, au moins pour celles décidées postérieurement à sa création en 2016. Pourtant, du fait de la définition restrictive de l'intérêt communautaire en matière d'aménagement et de ressources financières limitées, la métropole du Grand Paris y joue un rôle limité. La Ville de Paris indique avoir entamé des discussions avec cette dernière afin qu'elle assure la maîtrise d'ouvrage du futur aménagement de la porte de Bagnolet.

À l'issue de son contrôle des comptes et de la gestion, la chambre formule deux recommandations qui visent à améliorer la performance de la gestion.

## **RECOMMANDATIONS DE PERFORMANCE**

*La chambre adresse les recommandations reprises dans la présente section.*

### **Les recommandations de performance :**

---

Recommandation performance 1 : Présenter en Conseil de Paris le bilan physico-financier complet du programme de réaménagement des sept places, achevé en 2023. .... 21

Recommandation performance 2 : Présenter au Conseil de Paris à échéances régulières un état de suivi global des portes à réaménager répertoriant les portes concernées, les travaux à mener et le montant des crédits afférents.33

---

## **PROCEDURE**

Le contrôle des opérations d'aménagement des portes et des places de la Ville de Paris a été notifié à la Maire de Paris le 19 octobre 2022.

L'entretien d'ouverture du contrôle a eu lieu le 29 novembre 2022, avec M. Emmanuel Grégoire, premier adjoint chargée de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques.

L'entretien de clôture s'est déroulé le 21 juin 2023, avec M. Emmanuel Grégoire, représentant la maire de Paris.

La chambre régionale des comptes Île-de-France a adopté un rapport d'observations provisoires le 11 juillet 2023. Ce rapport a été communiqué à la maire de Paris le 9 novembre 2023 et un extrait en a été adressé au président de la Métropole du Grand Paris.

La Ville de Paris a répondu le 15 décembre 2023 et le président de la Métropole du Grand Paris le 5 janvier 2024.

La chambre régionale des comptes Île-de-France a adopté le présent rapport d'observations définitives le 15 février 2024.

La réponse de la maire de Paris au rapport d'observations définitives, qui lui a été adressé le 18 mars 2024, a été reçue par la chambre le 26 avril 2024. Cette réponse est jointe en annexe au présent rapport.

« La société a le droit de demander compte à tout agent public de son administration »  
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

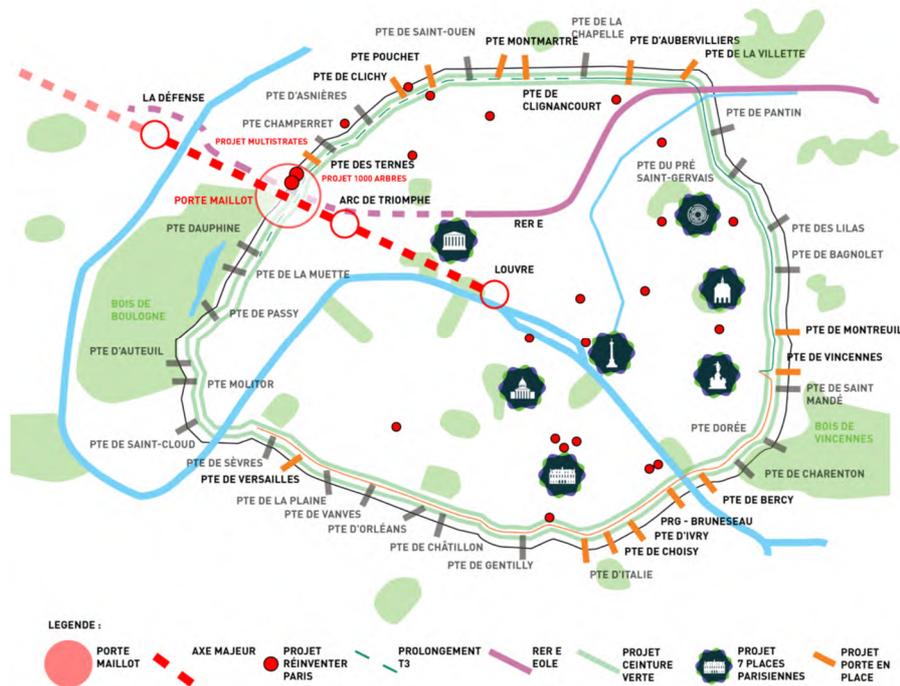
## OBSERVATIONS

Le présent contrôle complète celui de la chambre sur la politique des mobilités de la Ville de Paris, dès lors que le réaménagement des portes et des places constitue une composante importante de cette dernière. Il est également lié au contrôle sur la politique de végétalisation de la Ville de Paris qui participe, avec notamment l'installation de « forêts urbaines », à l'aménagement de certaines places parisiennes.

Il porte plus spécifiquement sur deux programmes mis en place par la Ville de Paris qui ont en commun d'ériger la place en nouveau vecteur d'aménagement urbain, de dessiner une nouvelle cartographie des places parisiennes, tout en en modifiant l'usage :

- Le **programme du réaménagement de sept grandes places parisiennes**<sup>1</sup> (Bastille, Fêtes, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation, Panthéon) a été mis en œuvre entre 2015 et 2023<sup>2</sup>, complété par de nouveaux aménagements en cours (place de la Catalogne) ou programmés (place de la Concorde, Place Denfert-Rochereau), d'un montant de 50,9 M€ ;
- Le **programme de transformation de 22 « portes en places »**, dont la livraison est prévue en trois étapes, 2022, 2024 et 2030<sup>3</sup>, pour un montant estimé à 523 M€.

### Carte n° 1 : Vue d'ensemble des programmes « sept places » et « portes en places »



Source : Ville de Paris - Compte rendu réunion publique 22 septembre 2020 – Carte présentée à l'occasion du projet urbain de la Porte Maillot

<sup>1</sup> Il constitue un élément emblématique du programme d'investissement de la mandature (PIM) pour la période 2015/2020, tout en ayant vocation à se prolonger au-delà (cf. annexe n° 3).

<sup>2</sup> 2015 DVD 164 Aménagement des grandes places parisiennes, 2016 DVD 58 - DEVE – DU.

<sup>3</sup> 2019 PPCI 1- Portes de Paris : des espaces de vie au cœur du Grand Paris - un plan coordonné de réaménagement des portes de Paris et d'atténuation des fractures urbaines.

# **1 LA PLACE, COMME VECTEUR DE REAMENAGEMENT URBAIN DANS PARIS ET A SA PERIPHERIE**

Selon la direction de la voirie et des déplacements, Paris totalisait en 1994, 479 places et 3 116 « carrefours-places »<sup>4</sup>.

## **1.1 Les places constituent historiquement l'un des marqueurs de la transformation de Paris**

Les places constituent des points d'ancrage de l'aménagement urbain. C'est tout particulièrement le cas à Paris, car elles manifestent son statut de capitale, jalonnent son extension territoriale, et s'inscrivent désormais à l'échelle de l'agglomération parisienne.

### **1.1.1 Des places qui manifestent son statut de capitale**

Les places sont emblématiques de l'urbanisme parisien dès le début du XVII<sup>ème</sup> siècle, autant sur le plan fonctionnel que politique comme l'attestent les places royales créées entre le XVII<sup>ème</sup> et le XVIII<sup>ème</sup> siècle. C'est ainsi Henri IV qui est à l'origine de la création de la place Royale, aujourd'hui place des Vosges, inaugurée en 1612, mais aussi de la place Dauphine, dont la création débute en 1607<sup>5</sup>. La place du Trône, aujourd'hui place de la Nation, émerge dès 1660. L'aménagement de la place des Victoires, avec en son centre une statue du Roi-Soleil, commence en 1686, tout comme celui de la place Vendôme, également ornée à l'origine d'une statue équestre de Louis XIV. Le projet de place Louis XV, aujourd'hui place de la Concorde débute pour sa part en 1755.

### **1.1.2 Des places qui jalonnent l'extension territoriale de Paris**

Les places parisiennes jalonnent l'évolution du périmètre de la capitale, puisque plusieurs d'entre elles sont érigées à l'emplacement ou à proximité des anciennes portes ou barrières marquant ses anciennes frontières<sup>6</sup>. C'est ainsi le cas de la place de la Nation, bordée par deux colonnes érigées en 1787 pour encadrer la barrière d'octroi du mur des Fermiers généraux, construit entre 1784 et 1790, et détruit en 1860, avec la dernière extension de Paris au niveau de ses frontières actuelles. Les places de la Concorde, de la République, des Victoires et Denfert-Rochereau témoignent également de ces aménagements successifs de portes en places (voir carte n° 2 ci-dessous).

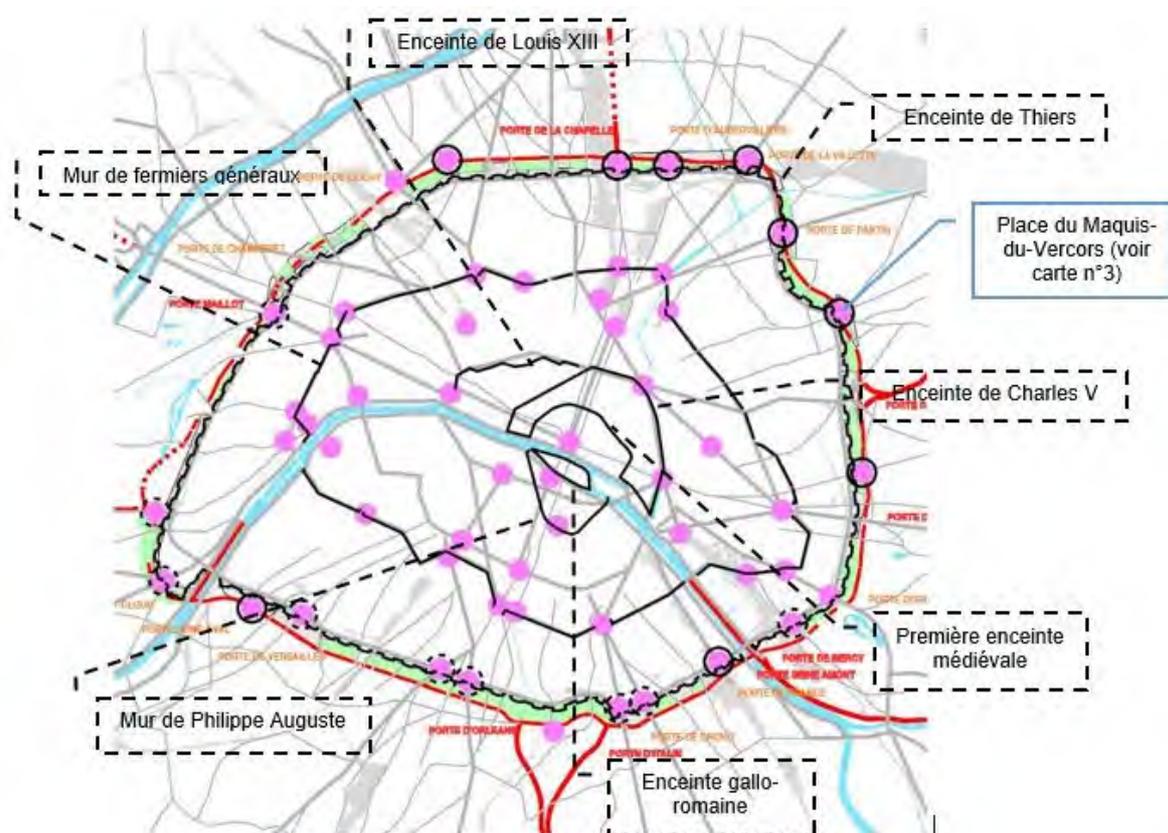
---

<sup>4</sup> RGU déc. 1994, source : DVD -SGI.

<sup>5</sup> Ferro (A), *Histoire et dictionnaire de Paris*, Robert Laffont, 1996, p. 520 et s.

<sup>6</sup> Voir aussi : <https://www.paris.fr/pages/de-porte-en-porte-paris-se-raconte-16658>.

**Carte n° 2 : Carte des principales places parisiennes (en violet) et tracé (en noir) des anciennes enceintes de la ville**



Source : Carte APUR 2005, légende CRC

Les places parisiennes se situent donc autant au centre qu'à la périphérie de Paris, même si les places situées à la périphérie se confondent avec de nombreuses « portes », faisant oublier le plus souvent le nom de ces places.

C'est ainsi le cas de la transformation de la place du Maquis-du-Vercors, porte des Lilas, réalisée dans le cadre d'une ZAC en 2013, par couverture du boulevard périphérique et considérée par la Ville de Paris, comme l'« occasion d'une requalification urbaine pour tisser de nouveaux liens au-delà des limites communales » (porte des Lilas, orientations d'aménagement et de programmation).

**Carte n° 3 : Place du Maquis-du-Vercors, Porte des Lilas (au centre du périmètre de la ZAC)**



Source : Ville de Paris, 2016/Google Map 2022

## 1.2 Une nouvelle politique des places, emblématique de la transformation en cours des espaces publics et de la voirie parisienne

Parmi les projets mis en exergue dans le programme d'investissement pour la mandature figure le réaménagement de sept places parisiennes : la place de la Bastille, du Panthéon, de la Madeleine, de la Nation, d'Italie, des Fêtes et Gambetta »<sup>7</sup>. Même s'il n'est pas présenté comme « emblématique », le programme de réaménagement de 22 portes en places ne l'est pas moins, dès lors qu'il participe à la volonté de la Ville de Paris de faire évoluer le boulevard périphérique en boulevard urbain, au cœur de la métropole du Grand Paris.

### 1.2.1 Faire de la place un lieu de vie et non plus seulement un lieu de passage

La place correspond à un espace public multifonctions : carrefour routier et piéton, lieu de stationnement automobile, lieu d'agrément, site monumental, lieu de rassemblement ou encore lieu d'organisation de manifestations les plus diverses.

Les usages constatés par la Ville de Paris font apparaître des déséquilibres sur de nombreuses places, y compris celles situées aux portes de la ville. La fonction de carrefour routier le plus souvent prédomine<sup>8</sup>. La majorité des grandes places parisiennes ont pu, ou peuvent encore, illustrer cette situation (Concorde, Nation, République, Bastille, Etoile).

De plus, les espaces non routiers sont parfois devenus inaccessibles car en partie monopolisés par le stationnement, l'implantation de mobilier urbain et la multiplication de dispositifs dédiés aux transports en commun (arrêts de bus, sorties de métro, kiosques, stations liées aux modes de déplacements alternatifs).

<sup>7</sup> Délibération 2017 DVD 27.

<sup>8</sup> Jusqu'en 1990, la voiture constituait le mode de déplacement majoritaire des Parisiens (Voir rapport CRC Ville de Paris, Politiques de mobilités).

De ceci découle la volonté de la Ville d'engager un programme de remodelage et de rééquilibrage des espaces publics dont les objectifs sont nombreux : développement des mobilités douces, préservation et renforcement du patrimoine végétal, désimperméabilisation des sols, nouveaux usages et services, mise en valeur du patrimoine architectural et historique dans un esprit de sobriété et de durabilité<sup>9</sup>.

Cette politique de réaménagement des grandes places parisiennes, ou des portes en places, est conduite dans le cadre d'un plan local de mobilités de la Ville de Paris datant de 2006 et dont la révision n'a été décidée que le 8 juin 2023, ce qui interroge sur la cohérence d'ensemble des réaménagements ainsi réalisés ou projetés, notamment du point de vue de la circulation automobile.

### **1.2.2 Une manière de « faire place », souvent au moyen de constructions nouvelles à la périphérie de Paris qui font l'objet de remises en cause**

Les constructions nouvelles, ou projets de constructions, sur ou autour des portes réaménagées en places (porte de Charenton, porte de Montreuil, porte Maillot<sup>10</sup>) sont fréquemment présentées, voire dénoncées, comme l'un des moyens de financer les opérations de réaménagement, pour la Ville de Paris, ce qu'elle récuse.

Historiquement la Ville rappelle qu'une partie des constructions réalisées le long du périphérique ces dernières années sont des immeubles de bureau protégeant les habitations contre la pollution.

Mais le plus souvent, ces constructions, au moins jusqu'à une date récente, sont présentées comme nécessaires pour « faire place ».

On le constate déjà dès la première transformation de porte en places, celle de la Place du Maquis-de-Vercors, porte des Lilas (voir carte n° 3), sur laquelle a été implanté un cinéma.

Dans ce cas et dans plusieurs autres quand le périphérique est en tranchée, il s'agit de constructions ou de projets de constructions en surplomb du périphérique lui-même :

- porte de Brancion, un immeuble est en construction depuis février 2023, sur la dalle de couverture du périphérique ;
- porte Maillot, deux permis de construire avaient été délivrés à proximité pour deux immeubles-pont avant de faire l'objet d'une annulation par le juge administratif ;
- porte de Montreuil (voir carte n° 4), plusieurs constructions nouvelles étaient inscrites initialement sur et autour de la place devant faire l'objet d'un réaménagement, en surplomb du boulevard périphérique, avant que le projet ne soit amendé en juillet 2023.

Cela était le cas aussi à l'origine pour les immeubles d'habitation prévus dans le programme de transformation des portes en places « Allée Paris-Ivry »<sup>11</sup>. Toutefois, lors de la séance du Conseil de Paris du mois de juin 2023 un vœu a été approuvé quant à la réorientation de la programmation et de l'aménagement de ce secteur. Il a trouvé sa traduction dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Paris Rive Gauche du PLU arrêté lors de la même séance, où il est acté qu'aucun immeuble d'habitation ne sera réalisé sur la partie de ce secteur restant à aménager, notamment sur Bruneseau Nord.

De même, la ZAC Bercy Charenton a fait l'objet d'une remise en question des constructions prévues initialement.

---

<sup>9</sup> Délibération 2014 DVD 1131.

<sup>10</sup> Délibération 2017 DVD 100 – DEVE – DU, p. 5.

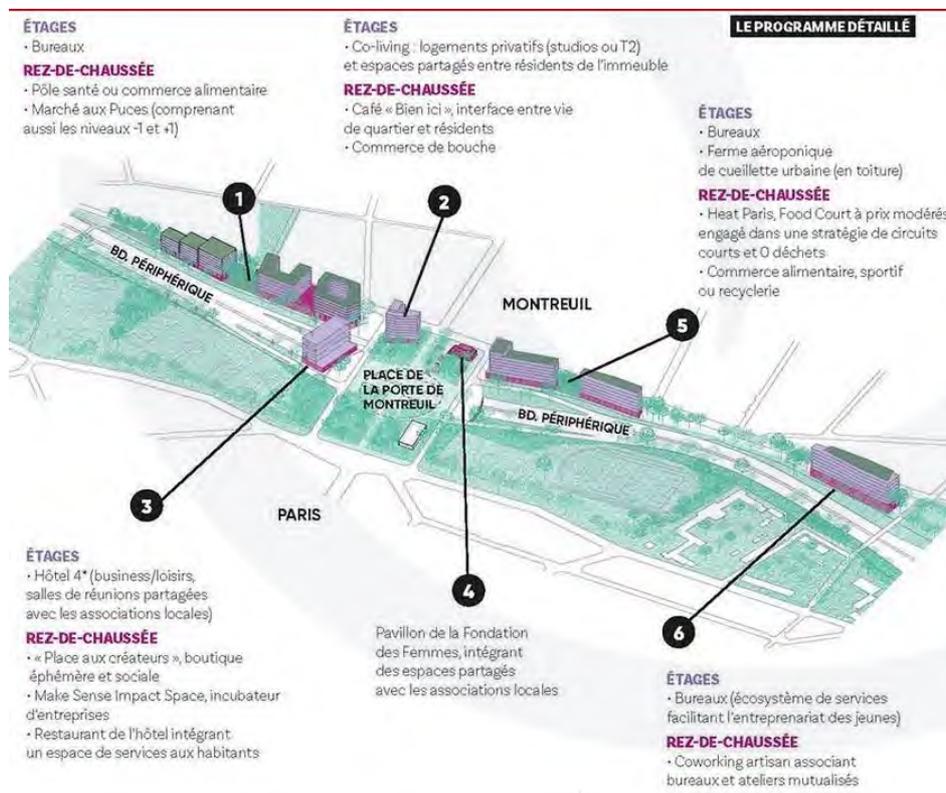
<sup>11</sup> Cf. chapitre 4.5 ci-après.

### 1.2.2.1 Le cas des constructions nouvelles dans le projet de réaménagement de la place de la porte de Montreuil

La porte de Montreuil, une des principales portes d'entrée de Paris, doit connaître une transformation importante, dont la place constitue le centre. En effet, le projet de réaménagement global prévoit sa mise à niveau et sa transformation en une place comprenant des circulations « douces », et une esplanade piétonne et végétalisée, en remplacement du rond-point actuel (voir carte n° 4). L'objectif était de renforcer les liaisons entre Paris et Montreuil et de créer une continuité urbaine par la réalisation de six bâtiments répondant aux dix défis pour le climat prévus par l'appel à projets Reinventing cities<sup>12</sup>, appel à projets urbains innovants, porté à l'international par la Ville de Paris, lancé le 15 novembre 2017.

En effet, selon le diagnostic porté par la Ville de Paris, cette porte est « caractérisée par la forte présence d'infrastructures routières, notamment le boulevard périphérique qui crée une rupture physique avec les communes limitrophes »<sup>13</sup> que les nouvelles constructions, tout comme la nouvelle place, ont vocation à combler, au moins en partie.

**Carte n° 4 : Projet initial de la Place de la porte de Montreuil.  
Des constructions nouvelles pour « faire place »**



Source : <https://mairie20.paris.fr/pages/reamenagement-de-la-porte-de-montreuil-18497>, actualisé au 19 septembre 2022

<sup>12</sup> Appel à projets lancé le 15 novembre 2017 qui fédère 14 métropoles membre du C40 (Paris, Auckland, Chicago, Houston, Madrid, Milan, Montréal, Oslo, Portland, Reykjavik, Rio de Janeiro, Salvador de Bahia, San Francisco et Vancouver) dans 9 pays. L'objectif est d'encourager la régénération urbaine neutre en carbone en transformant des sites sous-utilisés en hauts lieux du développement durable et de la résilience (paris.fr, 6 janvier 2023).

<sup>13</sup> Étude d'impact, résumé non technique février 2016 (p. 3).

Le projet de la porte de Montreuil, adopté par le Conseil de Paris en décembre 2019, prévoyait ainsi la couverture du périphérique, la construction d'un immeuble-pont, ainsi que celle de plusieurs immeubles de bureaux, de coliving,<sup>14</sup> commerces et d'une halle de deux niveaux destinés notamment à accueillir le marché aux puces.

En juillet 2023, le projet de réaménagement de la porte Montreuil a fait l'objet d'une modification substantielle par rapport au projet votée en 2019. Dans sa nouvelle configuration, qui ne s'est pas traduite à ce stade par des actes juridiques, la couverture du périphérique et la réalisation de la place végétalisée prévues à la porte de Montreuil seraient maintenues ; de même que la construction de plusieurs immeubles d'activités économiques, d'hôtellerie, de commerces, et l'implantation d'un centre de santé mais pas la réalisation du projet d'immeuble-pont sur le périphérique, remplacé par un ouvrage d'isolation acoustique végétalisé, jugé plus en cohérence avec le PLU bioclimatique<sup>15</sup>. D'autres évolutions dont, entre autres, l'abandon d'intégrer les puces au sein d'un bâtiment, auraient pour effet, selon la Ville de Paris de diminuer la constructibilité globale de l'opération de moitié.

### Carte n° 5 : Nouveau schéma d'orientation pour la Porte de Montreuil arbitrée en 2023



Source : Ville de Paris

<sup>14</sup> Le coliving consiste à vivre et travailler à plusieurs dans un logement meublé composé d'espaces privés (chambre, salle de bains) et de vastes parties communes, tout en profitant d'un éventail de services sur-mesure (salle de fitness, cinéma, blanchisserie, conciergerie, etc.).

<sup>15</sup> Communiqué de presse de la Ville de Paris du 28 juillet 2023, [presse.paris.fr](https://presse.paris.fr)

### 1.2.2.2 Le cas des constructions nouvelles prévues à proximité de la place de la porte Maillot

Le réaménagement de la porte Maillot en place s'inscrit dans le cadre d'une opération d'aménagement complexe dont les objectifs sont nombreux.

L'un d'entre eux consiste à « passer d'une logique de porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de rayonnement métropolitain ».<sup>16</sup>

Aux opérations de transformation de la voirie, de l'espace public et de création des infrastructures d'accueil des transports en commun, se sont ajoutés des projets de construction nouvelles.

La libération d'une parcelle constructible devant la façade du Palais des Congrès d'une surface de plancher de 30 000 m<sup>2</sup> avec plusieurs options de destination était ainsi envisagée dans le programme d'aménagement arrêté à la fin de la concertation en 2017<sup>17</sup>. Cette parcelle n'a finalement pas été construite.

Par ailleurs, à proximité de la place elle-même, deux projets ont été attribués dans le cadre de la consultation Réinventer Paris (1<sup>ère</sup> session), organisée en 2016.

Le premier projet devant s'implanter au-dessus du boulevard périphérique est celui de l'architecte Sou Fujimoto, intitulé « Mille arbres » (voir carte n° 6). Il comprenait, en plus d'une végétalisation de son toit ou de ses espaces ouverts, 60 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher devant permettre la livraison de 127 logements, 30 000 m<sup>2</sup> de bureaux et un hôtel 4 étoiles de 244 chambres. Un second projet, baptisé « Multistrates » était également prévu à proximité immédiate sous la forme d'un immeuble-pont de bureaux de sept étages, d'une surface de plancher nette de 18 714 m<sup>2</sup>.

**Carte n° 6 : Emplacement (en blanc) du projet « Mille Arbre », porte Maillot**



Source : <http://www.empreinte-paysage.fr/projet/amenagement-espace-public-porte-maillot>

<sup>16</sup> Délibération 2016 DVD 188 DEVE D approuvant le réaménagement de la porte Maillot soumise au Conseil de Paris lors des séances du 12 au 15 décembre 2016.

<sup>17</sup> Délibération 2017 DVD 100 – DEVE – DU.

Pour chacun de ces deux projets, la Cour administrative d'appel de Paris, 6 octobre 2022, puis le Conseil d'État en cassation le 30 octobre 2023, ont confirmé l'annulation des permis de construire délivrés. La Cour d'appel avait considéré notamment dans sa décision « *qu'en raison du déplacement des polluants issus de la circulation automobile à l'entrée et à la sortie du tunnel d'une longueur conséquente créé par le projet, la réalisation de celui-ci entraînera également une augmentation de la concentration de dioxyde d'azote en plusieurs points de mesure aux alentours, en particulier rue Gustave Charpentier, dans laquelle sont situés des immeubles d'habitation et de bureaux et des établissements recevant du public, dont une résidence pour les personnes âgées et, d'autre part, que les solutions envisagées afin de diminuer les conséquences d'une augmentation des polluants dans l'air entraîneront une augmentation significative de la concentration de dioxyde d'azote sur plusieurs points de mesure aux alentours du terrain d'assiette du projet dans un environnement où l'air est déjà très pollué.* »

Ces deux constructions ne pourront donc pas être réalisées.

### 1.2.2.3 Des évolutions dans les règles de constructibilité près du périphérique actées dans le nouveau PLU bioclimatique en cours d'adoption

Le nouveau plan local d'urbanisme « bioclimatique » de la Ville de Paris, arrêté le 5 juin 2023, prévoit « la création d'une zone non constructible autour du périphérique afin d'accélérer sa transformation en boulevard urbain », ce qui paraît rompre avec la doctrine suivie jusqu'alors et reposant sur des constructions nouvelles, notamment d'« immeubles-ponts », pour « faire place », même si cette zone *non aedificandi* n'est pas complètement continue tout au long du périphérique car certains secteurs situés à proximité immédiate n'y sont pas inclus.

De fait, comme le précise la Ville en réponse aux rapport d'observations provisoires de la chambre, le long du périphérique, une zone « abords du périphérique » où toute construction est exclue, est entrecoupée de secteurs d'aménagements tels les portes de l'est parisien où des constructions sont possibles à l'exclusion d'immeubles d'habitation.

Ces évolutions, comme la Ville le souligne elle-même, pour ce qui concerne la ZAC Bercy-Charenton, qui a déjà fait l'objet d'une remise en question des constructions prévues initialement (voir partie 4.), se traduiront par un manque à gagner en termes de recettes de commercialisation. Par ailleurs, la chambre relève que les redéfinitions substantielles des projets auront pour effet, outre les coûts associés à ces changements d'orientation, un décalage de calendrier.

## **2 UN PROGRAMME DE REAMENAGEMENT DE SEPT PLACES DU CENTRE DE PARIS DONT LE BILAN GLOBAL RESTE A PRESENTER**

Le réaménagement des places du centre de Paris s'inscrit dans la stratégie affirmée par la Ville en matière de politique des mobilités, marquée par une volonté de rééquilibrage des usages de la voirie. Mais le réaménagement peut aussi renvoyer à d'autres objectifs, dont la lutte contre le réchauffement climatique, ou la transformation du cadre de vie.

L'opération de réaménagement de sept places parisiennes concerne les places suivantes, à la jonction parfois de plusieurs arrondissements :

- place de la Bastille (IV<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements) ;
- place du Panthéon (V<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- place de la Madeleine (VIII<sup>ème</sup> arrondissement) ;

- place de la Nation (XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements) ;
- place d'Italie (XIII<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- place des Fêtes (XIX<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- place Gambetta (XX<sup>ème</sup> arrondissement).

## **2.1 La déclinaison sur sept places parisiennes des objectifs fixés pour le réaménagement de la voirie**

Aux termes de l'arrêté municipal n° 18095 du 17 juin 2015, paru au *Bulletin municipal* du 23 juin 2015, les objectifs poursuivis dans le réaménagement de ces portes visent à :

- requalifier et rééquilibrer l'espace public au profit des piétons, des circulations douces et de la présence du végétal ;
- diversifier et intensifier les usages de l'espace public ;
- assurer l'accessibilité à tous de l'espace public ;
- améliorer le lien de chaque place avec son environnement propre.

Plus précisément encore, une délibération du Conseil de Paris<sup>18</sup>, a déterminé ce qu'elle a appelé « des fondamentaux communs à l'ensemble des places » :

- rééquilibrage des espaces en faveur des cyclistes et piétons (augmentation des surfaces dédiées, redimensionnement des voies, multiplication des voies piétonnes, création de zones de rencontre et aires piétonnes, pistes cyclables) ;
- qualité paysagère (végétalisation), fontaines et jeux d'eau ;
- optimiser la lisibilité des transports en commun (relocaliser des arrêts de bus, signalétique plus performante) ;
- aménagements à destination des personnes à mobilité réduite (PMR) et malvoyants ;
- création d'usages nouveaux (mobilier urbain, équipements) en partenariat avec les habitants ;
- intégration dans les sols des réseaux divers (eau, énergie, télécommunication) ;
- mise en valeur du patrimoine.

On retrouve dans ces fondamentaux, ceux définis par la Ville pour sa politique des mobilités, même si, au-delà de ce socle commun, chaque place a fait l'objet d'un programme de réaménagement qui lui était propre.

Le plan de réaménagement des sept places est par ailleurs marqué par deux spécificités :

- Sur le plan financier, la Ville affiche sa volonté de procéder à un réaménagement à la fois rapide et léger, « dans un souci de sobriété et de simplicité ». Il s'agit ainsi principalement de procéder à des interventions sur la voirie, dans le cadre d'une opération quasi-simultanée censée favoriser les économies d'échelle et des dépenses limitées (voir 2.2) ;
- Sur le plan urbanistique, la Ville a adopté une démarche différente de celle suivie pour le réaménagement de la place de la République achevé en 2013, en mettant en place une étape préalable de conception des aménagements à réaliser.

---

<sup>18</sup> Délibération 2016 DVD 58 DEVE DU.

L'ensemble de ces opérations repose sur une démarche particulière de co conception des aménagements. « Réinventons nos places » se caractérise par l'abandon des concours de maîtrise d'œuvre et l'adoption de méthodes qui associent plus étroitement agents municipaux et habitants.

## **2.2 Une démarche d'élaboration de l'aménagement des sept places qui n'a pas été reprise pour les opérations postérieures**

L'ensemble de ces opérations repose sur une démarche particulière d'élaboration des aménagements. « Réinventons nos places » se caractérise par l'abandon des concours de maîtrise d'œuvre et l'adoption de méthodes qui associent plus étroitement agents municipaux et habitants.

### **2.2.1 La démarche mise en œuvre**

Le travail a débuté le 29 mai 2015, par l'organisation à l'initiative de la Ville de Paris, à l'École des ingénieurs de la Ville de Paris, (EIVP), d'un séminaire d'étude réunissant des acteurs venus de divers horizons (experts, citoyens, services municipaux parisiens, membres de l'Agence parisienne d'urbanisme, APUR).

À l'issue de ce séminaire, un travail a été entrepris avec les habitants, les directions municipales, la RATP, les usagers, les élus et l'APUR. Il a donné lieu à la constitution d'un « carnet de place », pour chacune des places concernées, contenant une synthèse générale, une analyse urbaine, un diagnostic croisé avec les habitants et des scénarios de transformation et à une restitution, pour chacune des places, lors d'un second séminaire « boîte à outils » en date du 19 novembre 2015.

#### **Encadré n° 1 : L'Agence parisienne d'urbanisme (APUR)**

L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), est une association régie par la loi 1901, instituée en 1967 par le Conseil de Paris. En sont membres la plupart des acteurs de l'aménagement et du développement du Grand Paris (Ville de Paris, métropole du Grand Paris, préfecture de région et préfecture de police, Société du Grand Paris...).

Selon ses statuts, « l'Atelier parisien d'urbanisme a pour mission de suivre les évolutions urbaines, de participer à la définition des politiques d'aménagement et de développement, à l'élaboration des orientations de la politique urbaine et des documents d'urbanisme, ainsi qu'à la préparation des projets à l'échelle de Paris, de son aire urbaine ou de tout ou partie de la région Île-de-France. À cette fin, il observe et analyse les évolutions de Paris et de la métropole, notamment à partir des données démographiques, économiques et sociales ou immobilières concernant la capitale française et d'autres grandes villes et peut engager des réflexions prospectives, élaborer des propositions d'actions et des projets d'aménagement localisés, réaliser toutes études d'urbanisme ou d'aménagement, effectuer des expertises ou encore contribuer à celles-ci. Il peut également effectuer toute mission ou étude se rattachant directement ou indirectement à son objet social ou pouvant en favoriser la réalisation pour ses membres ou des collectivités ou établissements publics non adhérents. » (art. 3).

Le président du conseil d'administration de l'APUR est Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris en charge de la végétalisation, de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale. Éric Cesari, adjoint au maire de Courbevoie et vice-président de la métropole du Grand Paris MGP, en est le vice-président et Pénélope Komitès, adjointe à la maire de Paris chargée de l'innovation, de l'attractivité de la prospective Paris 2030 et de la résilience, la trésorière. La Ville de Paris est membre de droit de l'APUR et y est représentée par le nombre le plus important d'administrateurs : 9 sur 27. Vient ensuite l'État, représenté par 5 administrateurs, puis la MGP, représentée par 3 administrateurs (<https://www.apur.org>).

L'arrêté municipal n° 18095 du 17 juin 2015 a ensuite fixé les objectifs ainsi que les modalités de la phase de concertation préalable, en application du code de l'urbanisme.

Toutefois, la Ville a arrêté le principe d'une consultation s'appuyant sur des outils de communication plus nombreux que ce que prévoient les textes ou les pratiques en vigueur<sup>19</sup> pour ce type de travaux : concertation en ligne, expositions dans les mairies d'arrondissement concernées, registres, réunions publiques, stands, ateliers participatifs, marches exploratoires, entretiens individuels.

Il s'agissait de « favoriser l'expression de paroles citoyennes diversifiées »<sup>20</sup> et de faire « s'exprimer l'ensemble des parisiens sur le projet mais également de réunir les avis et les propositions des habitants de la métropole, des touristes et de certains publics particuliers ».

À cet effet, la collectivité a, dit-elle, choisi une méthode dans laquelle « quatre collectifs d'architectes, paysagistes, ethnologiques et spécialistes du genre et de l'insertion ont été missionnés pour co-concevoir et co-construire le réaménagement des places » (paris.fr, 17/0/2019).

Concrètement, des équipes pluridisciplinaires organisées en collectifs ont accompagné les travaux de voirie et d'espaces verts en associant un large public : habitants, écoles et universités voisines de chaque place, associations et partenaires locaux. Leur action s'est poursuivie tout le long de la vie des projets, accompagnant chaque étape de mise en œuvre.

Le public a été appelé à participer aux choix à opérer en matière de petit équipement (mobilier, jeux, dispositifs de végétalisation, œuvres artistiques) en cohérence avec le projet d'aménagement global.

La Ville a pu se prévaloir d'une participation relativement importante : « 8 500 citoyens ont participé à 150 réunions et ateliers », tandis que « les réflexions sur les sept places ont été enrichies de près de 2 000 contributions » (paris.fr, 17/0/2019)

Les ateliers qui se sont tenus dans le cadre du réaménagement de la place de la Bastille ont donné lieu à une cinquantaine d'événements et d'ateliers. Les comptes-rendus des séances de travail sont bien documentés et semblent démontrer la vitalité de la démarche : outre les éléments de contexte (constat préliminaire) et de forme (date de l'atelier, qualité et nombre des participants), ils retracent les discussions et propositions qui ont émergé autour des projets présentés et sont agrémentés de photos et de plans.

### **2.2.2 Le rôle des services de la Ville de Paris**

Une équipe-projet exerçant à la fois la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre a été désignée pour chacune des places.

Chaque équipe comprend deux membres de la mission PAVEX (Programmation aménagement valorisation et expérimentation pour l'espace public dans la Ville de Paris) de membres du secrétariat général de la Ville de Paris, un ou deux membres de l'APUR, trois professionnels du SAGP (service des aménagements et des grands projets) placé au sein de la direction de la voirie et des déplacements (DVD) et un paysagiste de la DEVE (Direction des espaces verts et de l'environnement).

<sup>19</sup> Affichage, registre et réunion publique sont les outils réglementaires prévus.

<sup>20</sup> P. 2 communication 2016 DVD 63 DEVE DU.

Le SAGP, au sein de la DVD est constitué d'une soixantaine d'agents (ingénieurs, architectes, techniciens, agents de maîtrise, administratifs) et est chargée des grands projets d'aménagement de l'espace public, en lien avec les autres directions de la Ville et notamment la DEVE : portes, places, forêts urbaines, requalification de voies, opérations de végétalisation et d'embellissement, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre études et maîtrise d'œuvre travaux. Le service assure également le suivi des opérations des autres maîtrises d'ouvrage impactant l'espace public.

### 2.3 Le bilan urbanistique de l'aménagement des places : une mesure des résultats obtenus mais pas de leur impact

La Ville considère que les aménagements réalisés sont conformes aux éléments de programme validés, sauf aléas techniques particuliers.

Pour cela, elle se fonde sur un ensemble d'indicateurs concrètement observables (nombre de nouvelles plantations, m<sup>2</sup> végétalisés, linéaire cyclable), à différentes étapes des projets.

À la livraison des travaux, pour chaque opération, ces indicateurs et informations aboutissent en effet à la production d'une fiche synthétique, rassemblant toutes les données substantielles de l'opération :

- description (lieu, commande, calendrier, coût des travaux) ;
- indicateurs et ratios (surface d'opération, piétonnisation, végétalisation, perméabilité, linéaire cyclable etc.) ;
- intervenants (pilotage et travaux) ;
- diagnostic et contraintes ;
- projet architectural et technique ;
- commentaires sous forme de constats post-achèvement et/ou de RETEX (réalisation ou non des objectifs cibles, limites, effets non recherchés).

Bien que ces fiches ne comportent pas un indicateur majeur à savoir le nombre de places de stationnement supprimées puisque l'un des objectifs de ces réaménagements est de rééquilibrer l'espace public jusqu'alors majoritairement dédié à l'automobile, la Ville a été en mesure de communiquer, à la demande de l'équipe de contrôle, le bilan des suppressions de places, par opération :

**Tableau n° 1 : Bilan des suppressions des places de stationnement**

	Nombre places stationnement avant	Nombre places stationnement après	Bilan	Nombre places GIG-GIC avant	Nombre places GIG-GIC après	Bilan	Nombre places de livraison avant	Nombre places de livraison après	Bilan
Places des Fêtes	126	65	- 61	3	3	0	3	2	- 1
Place Gambetta	88	70	- 18	4	4	0	9	7	- 2
Place de la Madeleine	83	8	- 75	1	0	-1	6	3	- 3
Place de la Nation	110	0	-110	1	1	0	13	10	- 3
Place du Panthéon	205	70	- 135	1	1	0	0	0	0
Place d'Italie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Place de la Bastille	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>612</b>	<b>213</b>	<b>- 399</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>- 1</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>- 9</b>

*N. B. : La place d'Italie et la place de la Bastille ne comportaient pas de places de stationnement.*

*Source : Ville de Paris - retraitement CRC*

Outre les différentes phases administratives et juridiques du projet telles que le lancement des missions d'AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage) (2014), d'approbation du programme de réaménagement (2016) ou de présentation du bilan de la concertation (2016), un bilan annuel de l'état d'avancement du projet de réaménagement des sept places a également fait l'objet d'une communication au Conseil de Paris en 2017<sup>21</sup>.

Ce bilan porte à la fois sur :

- des informations d'ordre administratives, juridiques, budgétaires et financières (type de marché et de procédure, montants) ;
- des éléments d'avancement pré-opérationnels (études de préfiguration, définition des projets) ;
- des données relatives à la conduite des projets (méthodologie retenue).

Le bilan final du réaménagement des sept places parisiennes n'a cependant pas été présenté au Conseil de Paris, bien que le projet de document (arrêté à fin 2019) ait été préparé. En réponse à une question de la chambre, la Ville indique ne pas avoir l'intention de l'inscrire à l'ordre du jour d'un prochain Conseil.

Par ailleurs, une démarche de retour d'expérience et d'évaluation des projets a été initiée au sein du SAGP (Service aménagement grands projets de la DVD) mais reste inaboutie pour l'heure, en raison de la crise sanitaire qui a retardé la production des documents de bilan.

En dehors du bilan des indicateurs purement quantitatifs et techniques de l'opération établi à l'issue des travaux par les experts, la Ville dit ne pas envisager de se doter d'un comité de suivi des aménagements, à l'instar de ce qui est prévu dans le cadre des opérations des portes périphériques. Elle précise qu'en fonction des retours des usagers sur les différentes plates formes de communication et de participation de la Ville et des constatations des services, il peut être organisé des comités ad hoc permettant d'examiner les améliorations à apporter à un aménagement précis sur tel ou tel point, comme par exemple pour optimiser encore la gestion des feux sur certains carrefours du projet Bastille.

Pour justifier ce choix, la Ville met en avant le nombre important de projets de grande ampleur qu'elle porte, avec à chaque fois la nécessité de mobiliser ses équipes par ailleurs dans le contexte particulier de la proximité des JOP 2024.

La contribution de ces opérations à l'atteinte des objectifs assignés aux politiques publiques poursuivies par la Ville n'est pas réellement mesurée.

Interrogée sur ce point par la Chambre, la Ville indique mesurer les impacts des rénovations en terme environnemental (bruit, pollution atmosphérique, circulation automobile). Ceux-ci feraient l'objet de relevés via les réseaux de capteurs dont elle est équipée. Les données récoltées sont consolidées en fin de parcours afin d'obtenir une vision globale, à l'échelle de Paris, des contributions de l'ensemble des aménagements aux politiques poursuivies par la municipalité.

Elle précise que si chaque aménagement contribue aux politiques publiques développées par la Ville, il ne peut nécessairement être imputée à un projet précis une contribution spécifique dans l'atteinte des objectifs généraux. Par exemple, l'amélioration continue de la qualité de l'air à Paris depuis de nombreuses années est l'indicateur le plus pertinent que les orientations prises en matière de partage de l'espace public vont dans le bon sens, sans pouvoir en affecter une part précise à tel ou tel projet.

---

<sup>21</sup> Délibération 2017 DVD 27.

La chambre estime néanmoins pour sa part que cette démarche globale menée à l'échelle du territoire parisien, notamment en matière de lutte contre le bruit et la pollution atmosphérique, n'empêche pas de procéder à des évaluations ciblées, opération par opération, afin de mesurer l'impact que les réaménagements ont eu sur leur environnement direct ainsi que leur contribution à la mise en œuvre de la politique de la Ville de Paris. Le cas de la place de la Bastille, caractérisé par la suppression du carrefour giratoire et un accès direct permanent (ouvert 24/24) au port de l' Arsenal à partir de l'escalier inséré dans la place, aurait tout particulièrement mérité une collecte de données post-aménagement de nature à alimenter une évaluation ex-post de l'ensemble de l'opération, à comparer avec ceux qui ont été collectés avant pour ce qui concerne la pollution atmosphérique.

**Recommandation performance 1 : Présenter en Conseil de Paris le bilan physico-financier complet du programme de réaménagement des sept places, achevé en 2023.**

## 2.4 Une maîtrise inégale des dépenses liées au réaménagement des sept places

La première estimation cout du programme d'aménagement des sept places en 2015 s'élevait à 30 M€. C'est ce montant qui a été inscrit au plan d'investissement de la mandature (PIM) 2015-2020 et dans une autorisation de programme<sup>22</sup> votée au budget primitif pour 2015.

Cette enveloppe a été augmentée de 15,8 M€ (13 M€ pour le réaménagement des places et 2,8 M€ pour la végétalisation) au budget 2018, pour être portée à 46,8 M€, lors de la réception des avant-projets, soit une augmentation totale de 56 %.

### 2.4.1 Un engagement financier final supérieur aux prévisions initiales pour la place de la Bastille

Selon les données produites par la Ville pendant l'instruction et arrêtées à fin 2022, le coût total du programme devrait s'élever à 50,9 M€ (voir tableau n°2). Au final, il aura connu une augmentation globale de 19,8 M€ (+ 38,22 %).

À titre de comparaison, le seul réaménagement, terminé en 2013, de la place de la République, l'une des plus grandes de Paris avec 37 000 m<sup>2</sup>, aura lui coûté 24 M€, en hausse de 37 % par rapport à son estimation initiale de 17,5 M€.

**Tableau n° 2 : Bilan financier, section d'investissement (crédits DVD+DEVE), situation au 31/12/2022 en euros**

En €	Estimation 2017	Montant total des crédits affectés au 31/12/2021	Atterrissage fin 2022	Surface (m <sup>2</sup> )	Ratio €/m <sup>2</sup>
Place de la Bastille	11 800 000,00	21 316 000,00	21 698 643,00	33 296	652
Place des Fêtes	7 000 000,00	6 842 000,00	6 966 104,00	23 294	299
Place Gambetta	2 990 000,00	2 630 000,00	2 428 336,00	12 070	201
Place d'Italie	5 980 000,00	3 974 000,00	3 448 092,00	5 850	589
Place de la Madeleine	4 400 000,00	3 983 000,00	3 882 027,00	22 207	175
Place de la Nation	6 730 000,00	11 292 000,00	10 845 105,00	50 600	214
Place du Panthéon	1 600 000,00	1 406 000,00	1 473 640,00	19 151	77
Dépenses communes*			246 848,00		
<b>TOTAL</b>	<b>40 500 000,00</b>	<b>51 443 000,00</b>	<b>50 988 795,00</b>	166 468	<b>306</b>

\* Études préalables aux travaux, collectif, impression, panneaux concertation, séminaires...)

Source : informations transmises par la Ville - retraitement CRC

<sup>22</sup> Autorisation de programme n° 04727 (programme n° 5150147).

Ce sont essentiellement les surcoûts engendrés par les opérations Nation et surtout Bastille qui ont fait varier les crédits à la hausse au fil du temps. L'évolution est parfois inverse. Ainsi, les crédits affectés à la place d'Italie ont été réduits dans une large mesure (- 34,64 %).

La Ville justifie le dépassement significatif des coûts de réaménagement de la place de la Bastille par divers facteurs :

- un traitement qualitatif plus élevé des revêtements et la création d'un accès vers le port de l' Arsenal ;
- des contraintes techniques étroitement liées à la modification du plan de circulation et notamment l'installation de bornes anti-bélier imposées par la préfecture de Police afin de protéger les espaces piétons. Le rond-point a été en effet supprimé pour créer un espace piéton d'un seul tenant du centre de la place au Bassin de l' Arsenal, de 13 200 m<sup>2</sup> ;
- l'intégration d'équipements de gestion des eaux pluviales dans le cadre de l'adoption du « plan pluie » par le Conseil de Paris ;
- des dégradations liées aux manifestations des gilets jaunes ;
- la hausse des matières premières entrant dans la composition des matériaux ont conduit à une revalorisation des bordereaux de prix des marchés.

#### **2.4.2 Une absence d'évaluation des coûts d'entretien et de maintenance des aménagements**

Selon la Ville les dépenses liées à l'entretien et à la maintenance des aménagements (mobilier urbain, végétaux, équipements divers) ne sont pas fléchées dans les crédits globaux de la DVD.

Bien que la Ville ait communiqué des coûts de référence et des ratios d'entretien au m<sup>2</sup> pour la réfection et l'entretien des trottoirs et de chaussées, elle n'a pas pour autant évalué les coûts de fonctionnement globaux engendrés par les nouvelles installations. Elle affirme paradoxalement que leur impact budgétaire est marginal. Elle estime en outre, que les dépenses à considérer sur les premières années de fonctionnement des installations ne sont pas significatives compte tenu du fait que les équipements sont neufs.

Cependant, ces espaces et aménagements vont rapidement être soumis à des sollicitations importantes de la part des usagers de l'espace public et vont nécessiter des interventions de remise en état, réparations, remplacements dont il est regrettable de ne pas avoir mesuré en amont le poids budgétaire, même de manière prévisionnelle.

L'enjeu réside (au-delà de l'investissement de départ) dans la réalisation des objectifs de durabilité des aménagements et dans l'attention portée à leur tenue dans le temps. Or, rien ne permet d'affirmer que les crédits de fonctionnement seront suffisants pour faire face aux besoins d'entretien et de maintenance des places réaménagées.

Depuis 2016<sup>23</sup>, l'article D. 1611-35 du CGCT dispose qu'une « étude d'impact pluriannuel sur les dépenses de fonctionnement est établie pour tout projet d'opération exceptionnelle d'investissement. Cette étude est jointe à la présentation du projet d'opération exceptionnelle d'investissement à l'assemblée délibérante, qui peut intervenir à l'occasion du débat d'orientation budgétaire ou du vote d'une décision budgétaire ou lors d'une demande de financement. ».

---

<sup>23</sup> Décret n° 2016-892 du 30 juin 2016 - art. 1.

Le même article précise que « l'étude d'impact pluriannuel sur les dépenses de fonctionnement est obligatoire pour tout projet d'opération d'investissement dont le montant prévisionnel total des dépenses est supérieur aux seuils suivants [...] : pour les communes et les établissements de coopération intercommunale dont la population est supérieure à 400 000 habitants, le seuil est fixé à 25 % des recettes réelles de fonctionnement ou à 100 millions d'euros ».

Certes, ce seuil n'est pas atteint pour l'opération « sept places ». Elle représente cependant déjà la moitié du seuil mentionné, et elle se poursuit par ailleurs avec de nouveaux réaménagements de places (en cours ou programmés), pour des dépenses prévisionnelles déjà budgétées à 44,8 M€ (voir tableau n° 3), sans compter les annonces les plus récentes, comme par exemple, en juin 2023, le réaménagement de la place du Châtelet. Certaines opérations comprennent des « forêts urbaines » dont on sait qu'elles induisent des dépenses de fonctionnement spécifiques.

En l'absence de programme d'investissement de la mandature actualisé, il semble que la production d'une étude d'impact pluriannuel sur les dépenses de fonctionnement induites par les nouvelles places, avec une analyse rétroactive sur les places achevées, soit de nature à rendre compte de manière plus exhaustive les coûts engendrés dans la durée, en particulier pour tout ce qui concerne les nouveaux espaces végétalisés, et les nouveaux usages suscités.

## **2.5 De nouveaux réaménagements de places ne reprenant pas la forme d'un programme comparable aux « sept places »**

Alors que le réaménagement des sept places figurait comme un programme bien identifié dans le programme d'investissement de la mandature précédente (PIM, 2015/2020), de nombreux autres réaménagements de places centrales sont à nouveau décidés pour un montant de crédits tout aussi significatif (55,7 M€ au total), sans faire l'objet d'un programme d'ensemble.

Ceci pose la question de la cohérence d'ensemble de ces réaménagements, décidés au fil de l'eau, sans plan local des mobilités actualisé et en amont de la révision du plan local d'urbanisme parisien.

Le tableau n° 3 (ci-dessous) rend en partie compte de ces nouveaux projets ou des projets en cours au-delà des sept places. Dans leur prolongement en effet (les travaux de la place des Fêtes sont en cours d'achèvement), cinq nouveaux réaménagements de places *intra-muros* sont prévus. Ils concernent :

- les places Denfert-Rochereau et Félix Eboué en sont au stade de la concertation préalable ;
- les places du Colonel Fabien et de la bataille de Stalingrad, pour lesquelles des études sont en cours ;
- la place de Catalogne dont la transformation en « forêt urbaine » a débuté en 2022.

**Tableau n° 3 : Crédits prévisionnels des réaménagements de places en cours ou programmées au 31/12/2023 (section d'investissement)**

	Montant total des crédits prévisionnels (en €)
<b>Opérations en cours</b>	
Place des Fêtes	6 842 000,00
Place de la Catalogne	9 600 000,00
<b>Opérations programmées</b>	
Place Félix Eboué	9 500 000,00
Place du Colonel Fabien	8 200 000,00
Place Denfert Rochereau	16 000 000,00
Place de Stalingrad	5 600 000,00
<b>Total</b>	<b>55 742 000,00</b>

Source : Ville de Paris

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Le réaménagement des places parisiennes intra-muros participe au déploiement de plusieurs politiques publiques conduites par la Ville de Paris, en matière notamment de mobilités de lutte contre le réchauffement climatique et d'urbanisme.*

*Il poursuit de ce fait plusieurs objectifs dont la conciliation s'avère parfois difficile, dès lors qu'elle implique de prendre en compte des enjeux d'échelles différentes, ce qui n'a pas toujours été fait en amont, de l'échelon local à l'échelon métropolitain. Enfin, il manque une bilan d'ensemble du programme des sept places réalisées, compte-tenu de ses ambitions initiales en matière de méthode innovante et économies d'échelle.*

---

## **3 UN PROGRAMME DE TRANSFORMATION DES PORTES EN PLACES QUI DOIT CONCILIER ENJEUX PARISIENS ET METROPOLITAINS**

### **3.1 Une volonté de créer des liaisons métropolitaines en transformant des portes de Paris en places du Grand Paris**

La transformation des portes parisiennes en places métropolitaines est à l'œuvre depuis le début des années 2000, à l'instar de la couverture du périphérique aux portes de Vanves et des Lilas, des tours installées porte de Clichy (Tribunal de Paris), porte de Versailles (Tour triangle, en construction), ou allée Paris-Ivry ( les tours Duo), qui ont toutes trois vocation à marquer les entrées de Paris et à faire lien avec la banlieue .

### 3.1.1 Une nouvelle cartographie des places du Grand Paris

La Ville de Paris comprend aujourd'hui 56 portes, dont 53 portes historiques auxquelles s'ajoutent la rue de Lagny, les Quais d'Ivry et d'Issy, ainsi que les berges du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq. 38 d'entre elles font office de point d'entrée dans la capitale, via le boulevard périphérique<sup>24</sup> et sont dites périphériques. Elles sont l'héritage de l'enceinte de Thiers (voir carte n° 1).<sup>25</sup>

Les portes de Paris représentent près de 8% du territoire parisien. Elles abritent 6 % de la population soit 125 000 habitants et comptent 65 000 logements environ.<sup>26</sup>

Selon l'Agence parisienne d'urbanisme, les portes parisiennes, qu'elle qualifie aussi parfois de places (voir carte n° 1, APUR 2005), peuvent être regroupées en quatre catégories, dont celle des portes métropolitaines (voir encadré ci-dessous).

#### Encadré n° 2 : Typologie des portes de Paris (APUR 2005)

- Les **portes métropolitaines** : ces grandes entrées dans Paris, dominées par les flux routiers, appellent des projets ambitieux, des programmes d'exception à l'architecture symbolique. Là se joue en grande partie l'image de la métropole contemporaine.
- Les **portes majeures** : à l'image souvent positive, elles accueillent des centralités importantes à conforter. Le réaménagement de leur espace public, coordonné entre Paris et les communes limitrophes, est primordial, car elles sont des lieux d'affluence et de traversées piétonnes.
- Les **portes locales** : assurant une continuité entre les centres des communes limitrophes et de leurs homologues parisiennes, elles sont souvent sans échanges avec le boulevard périphérique. Malgré un trafic routier parfois important, elles sont considérées comme des portes résidentielles, où les enjeux de cadre de vie et d'usage de proximité dominent.
- Les **portes paysagères** : pour les piétons et cyclistes, ces lieux de connexion avec des promenades régionales (canaux, aqueducs de la Vanne, de la Bièvre, boulevard urbain de la porte Pouchet) ou d'accès aux bois, sont souvent dominées par la présence du végétal. Leur réaménagement n'implique pas le développement de nouvelles centralités, mais un soin particulier apporté au traitement de l'espace public.

En pratique, la Ville de Paris n'a pas le monopole des places du Grand Paris<sup>27</sup> puisque l'expression désigne aussi les nouvelles places qui émergent en première couronne à l'emplacement de chaque nouvelle gare appartenant au réseau du Grand Paris Express (voir carte n° 7).

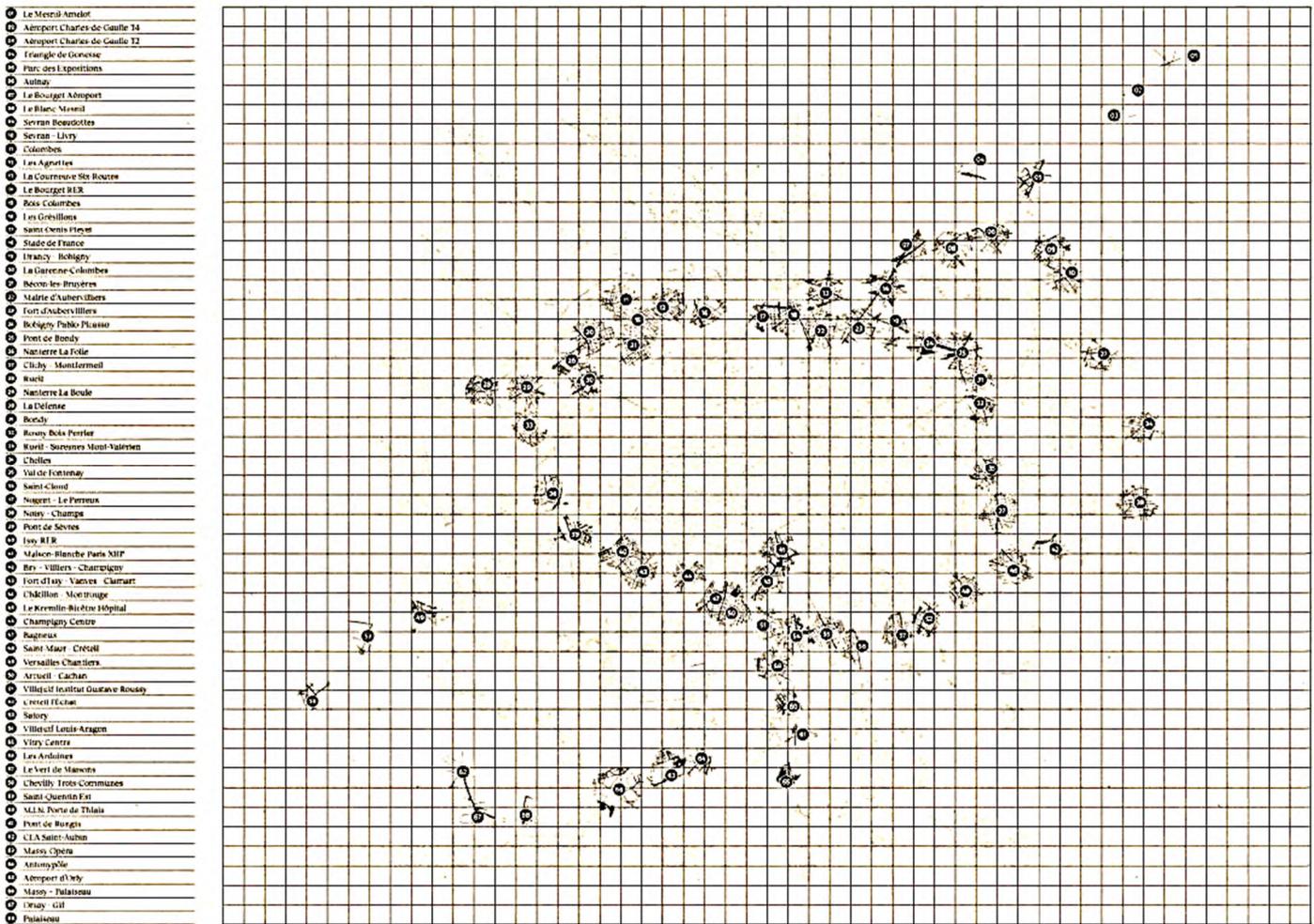
<sup>24</sup> Paris.fr et délibération 2018 V.637.

<sup>25</sup> Celle-ci a été démolie entre 1919 et 1929.

<sup>26</sup> Débat des 2, 3 et 4 octobre 2019 dans le cadre de l'adoption de la délibération 2019 PPC1.

<sup>27</sup> L'ouvrage, *Places du Grand Paris*, publié en juillet 2015, à l'initiative de la Société du Grand Paris, expose les « principes de conception des espaces public du Grand Paris Express », qui constituent des places dans la plupart des cas.

**Carte n° 7 : « Places du Grand Paris », Société du Grand Paris, 2015**



Sources : Places du Grand Paris, juillet 2015, SGP

➤ **Un programme de transformation des portes en places qui obéit à une logique propre**

Avec son programme de transformation des portes en places, la Ville de Paris a construit sa propre cartographie des places du Grand Paris.

Treize transformations de portes en places sont présentées par la Ville de Paris comme ayant une vocation métropolitaine, soit parce qu'elles ont un rayonnement métropolitain, soit parce que l'opération vise à instituer une continuité urbaine au-delà du boulevard périphérique.

Le rayonnement métropolitain concerne notamment, selon la Ville de Paris :

- La porte Maillot où il s'agit de passer d'une logique de porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de rayonnement métropolitain ;
- La porte de Montreuil, où l'objectif est de requalifier une porte d'entrée métropolitaine pour transformer la Porte de Montreuil en place du Grand Paris, mais aussi de rétablir une continuité du bâti et des liens entre Paris, Montreuil et Bagnolet ;
- La porte de Vincennes, pour laquelle le but est de conforter la dimension métropolitaine du site et rétablir des continuités urbaines.

➤ **Un programme qui s'inscrit également dans le cadre d'opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain**

La transformation des portes en places du Grand Paris s'inscrit fréquemment (12 opérations sur le total des 22 réaménagements de portes) dans le cadre d'opérations d'aménagement dont le périmètre est plus large mais qui intègrent toutes les objectifs suivants :

- continuité urbaine et paysagère entre Paris et les communes limitrophes ;
- prise en compte et réduction des nuisances du boulevard périphérique ;
- franchissement des ouvrages du boulevard périphérique.

L'ensemble de ces éléments permet d'arrêter des choix d'intervention qui sont partagés avec les communes limitrophes concernées, dans le cadre des échanges réguliers pilotés côté Ville de Paris par la délégation générale au Grand Paris).

Le programme de transformation des portes en places a été défini en octobre 2019 par une délibération ( intitulée « Portes de Paris : des espaces de vie au cœur du Grand Paris - un plan coordonné de réaménagement des portes de Paris et d'atténuation des fractures urbaines »<sup>28</sup>.

Cette délibération s'appuie en partie sur le rapport de Mission d'information évaluation (MIE) présenté et adopté par le Conseil de Paris de mai 2019 « *Le périphérique, quelles perspectives de changement ?* ». Dans une de ses propositions, ce rapport relevait que « *du point de vue des usages et de la perception, les portes sont donc toutes désignées pour assurer la transition entre la ville et l'infrastructure. Ce sont des lieux de centralité et de continuité urbaine. Les portes dans cette optique sont les nouvelles places d'une métropole ouverte* »<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Délibération (2019 PPCI 1).

<sup>29</sup> P. 2 du rapport de la MIE.

**Carte n° 8 : Les opérations de transformation de portes en places**



Source : APUR, 2022, Livre blanc, Nouvelle ceinture verte et transformation du boulevard périphérique

Une délibération du Conseil de Paris<sup>30</sup> de 2019 instaure dans son article 1<sup>er</sup> « un plan global et coordonné de réaménagement des portes de Paris en espaces de vie et points de jonctions à échelle humaine avec le reste du territoire de la métropole du Grand Paris ».

Elle précise encore que « les objectifs poursuivis par les opérations qui s'inscriront dans ce plan sont notamment les suivants » :

- réorganiser la circulation automobile des portes ;
- renforcer leur intégration au sein du tissu urbain parisien et métropolitain ;
- assurer les continuités urbaines entre les différentes portes et entre Paris et les communes limitrophes ;
- mettre en valeur les atouts spécifiques de chaque porte (équipement public, segment de la ceinture verte, élément topographique, etc.) ;
- faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons ;
- favoriser l'accès aux transports en commun et l'intermodalité ;
- renforcer l'attractivité commerciale de certaines d'entre elles ;
- assurer la sécurité des riverains et usagers ;
- désenclaver les espaces cloisonnés par le Boulevard périphérique ;
- végétaliser les portes et le Boulevard périphérique ».

<sup>30</sup> Délibération 2019 PPCI 1.

Selon ce document, qui ne présente que des grandes lignes et renvoie pour le détail au livre blanc de l'APUR<sup>31</sup>, au total, 22 portes deviendront des places d'ici 2030 :

- 2022 : 4 places déjà livrées : Vanves, Lilas, Pouchet, Porte de Pantin ;
- 2024 : 5 nouvelles places livrées (porte de Clichy, porte de la Chapelle, porte Brancion, porte Maillot, porte Dauphine) et 6 autres engagées (porte de Saint-Ouen, porte de Clignancourt, porte de Montreuil, quai d'Ivry, porte d'Orléans, quai d'Issy) ;
- 2030 : 7 dernières portes entièrement réhabilitées en places (porte d'Aubervilliers, porte de la Villette, porte de Bagnolet, porte de Vincennes, porte de Bercy, porte de Vanves, porte de Sèvres).

Le Livre blanc comprenait un calendrier, que la Ville de Paris reprend à son compte<sup>32</sup>, de transformation de 22 portes en places sur les 38 portes de Paris à l'horizon 2030 (24 sont mentionnées en annexe car ce chiffre inclut deux transformations déjà livrées, les portes de Montmartre et de Versailles).

De fait, ce plan a été présenté après la livraison de quatre premières portes transformées en places (Vanves, Lilas, Pouchet, Pantin) lors d'une conférence de presse à l'Académie du climat, le 18 mai 2022.

À court terme, l'ensemble s'inscrit également dans le cadre de l'organisation des JOP 2024 qui renvoient à enjeu central, en termes d'accueil, d'accessibilité et, ainsi que l'écrit la Ville « impose une revalorisation esthétique rapide des portes de Paris<sup>33</sup> ».

Ainsi, la requalification des portes périphériques répond à un triple objectif : améliorer la qualité de vie des habitants, fluidifier le trafic automobile et effacer la fracture urbaine qui les coupent du reste du territoire parisien.

#### ➤ **Un réaménagement le plus souvent inscrit dans une opération de renouvellement urbain de la périphérie de Paris**

Bien que certaines portes fassent l'objet d'opérations ayant pour objet premier la transformation des portes en elles-mêmes (telles Maillot, Pouchet, Choisy ou encore Vincennes), la Ville estime qu'« *une intégration accrue de ces espaces comme le renforcement de leur rayonnement métropolitain doit aussi passer par la mise en œuvre, à leurs abords, d'autres opérations. Leur objectif est ainsi d'inscrire la revitalisation de la porte dans une nouvelle dynamique s'étendant au-delà de son seul périmètre* ».<sup>34</sup>

Ainsi, les opérations de requalification des portes sont intégrées le plus souvent dans des opérations d'aménagement dont le périmètre est plus large, essentiellement conduites sous forme de ZAC, et souvent, pour ce qui concerne en particulier l'Est parisien, dans le cadre du grand projet de renouvellement urbain (GPRU), parfois d'intérêt national selon l'ANRU, comme la porte de Bagnolet et la porte de Montreuil (20<sup>e</sup>).

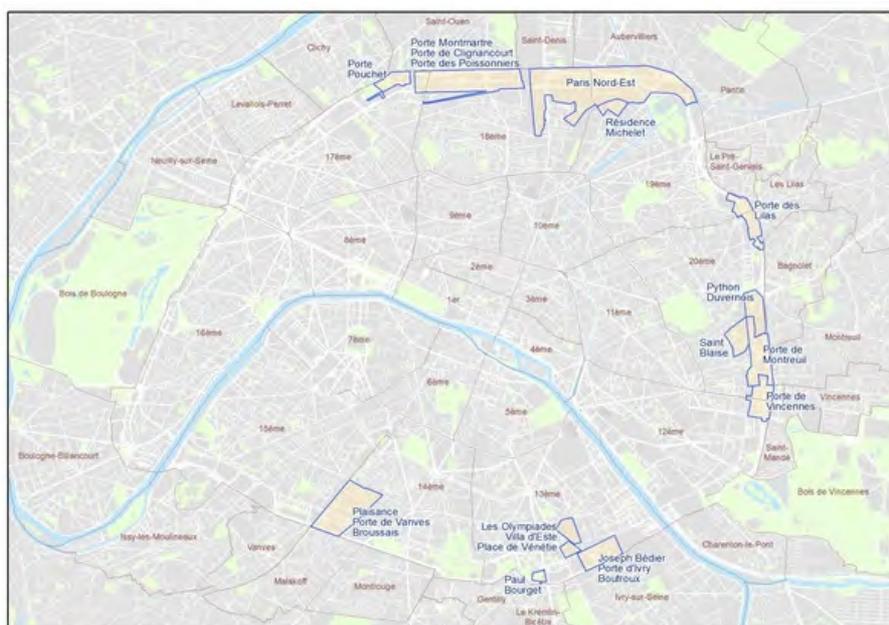
<sup>31</sup> Le livre blanc de l'APUR « Nouvelle ceinture verte et transformation du périphérique » constitue la synthèse des ateliers du périphérique conduits en 2019 et mis à jour en juillet 2022.

<sup>32</sup> <https://www.paris.fr/pages/de-la-ceinture-grise-a-la-ceinture-verte-comment-le-peripherique-va-se-metamorphoser-21145>, actualisation au 18 mai 2022.

<sup>33</sup> Délibération 2018 V.637.

<sup>34</sup> Pages 2 et 3 de l'exposé des motifs de la délibération 2019 PPCI 1.

### Carte n° 9 : Les 13 sites du GPRU (grand projet de renouvellement urbain) parisien



Source : Ville de Paris/SEISUR

En termes de processus, la Ville procède préalablement à l'identification de secteurs démontrant certaines caractéristiques (existence d'emprises foncières importantes et mutables et/ou environnement socialement et économiquement défavorisé), qui vont la conduire à élaborer un projet d'aménagement global.

Elle saisit alors cette opportunité pour y intégrer, s'il y a lieu, le réaménagement d'une porte périphérique en place métropolitaine. Celui-ci constituera un des éléments du programme.

Ces transformations s'intègrent désormais dans le plan local d'urbanisme dont la révision, engagée en 2020<sup>35</sup> doit déboucher, début 2025-sur un PLU dit « bioclimatique ».

Le projet de plan local d'urbanisme arrêté le 5 juin 2023, et son projet de PADD<sup>36</sup>, font explicitement référence au réaménagement de portes en places : il s'agit ainsi de « transformer les portes en lieu apaisé de franchissement métropolitain et de faire de ces projets un vecteur de la future transformation du périphérique en boulevard urbain » (p. 17).

On trouve également dans le projet de plan local d'urbanisme (PLU) « bioclimatique », une orientation d'aménagement et de programmation (OAP)<sup>37</sup> intitulée « Liens métropolitains » qui prévoit notamment de renforcer « la porosité avec les communes limitrophes », et de « transformer des portes en places urbaines ».

#### 3.1.2 Des opérations en majorité encore en cours de réalisation

Le périmètre des opérations de réaménagement des portes en places peut varier, selon que l'on inclut ou pas des opérations déjà achevées.

<sup>35</sup> Délibération 2020 DU 104 (séance du 15 au 17 décembre 2020).

<sup>36</sup> Élément du PLU, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) expose le projet d'urbanisme et définit les orientations générales d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'équipement, de protection des espaces et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

<sup>37</sup> Une OAP permet de définir des intentions d'aménagement sur un secteur donné, quelle qu'en soit l'échelle (îlot, quartier, commune, groupe de communes, territoire intercommunal...) ou sur un enjeu spécifique (OAP thématique).

**Tableau n° 4 : Programme de transformation des portes de Paris en places urbaines d'ici 2030**

Désignation de la porte à transformer en place	État avancement		
	Achevée	En cours	Programmée
Porte Maillot		X	
Porte de Clichy		X	
Porte Pouchet		X	
Porte de Saint-Ouen		X	
Porte de Montmartre	X		
Porte de Clignancourt		X	
Porte de la Chapelle		X	
Porte d'Aubervilliers		X	
Porte de la Villette			X
Porte de Pantin		X	
Porte des Lilas		X	
Porte de Bagnolet			X
Porte de Montreuil		X	
Porte de Vincennes		X	
Prolongement rue Baron le Roy			X
Allée Paris Ivry		X	
Porte d'Ivry		X	
Porte d'Italie		X	
Porte d'Orléans		X	
Porte de Vanves - Porte Brancion		X	X
Porte de Sèvres			X
Quai d'Issy		X	

Source : données communiquées par la Ville de Paris - Retraitées CRC

### 3.1.3 Un pilotage opération par opération, mais une absence de suivi global

Les modalités de pilotage opérationnel des opérations de transformation des portes en places diffèrent selon le véhicule juridique d'intervention retenu :

- Pour les opérations concédées : le pilotage est assuré par l'aménageur dans le cadre de son contrat de concession de ZAC. L'interlocuteur de référence est la direction de l'urbanisme, chargée de gérer notamment, les opérations d'aménagement au sein de la Ville. Elle coordonne l'ensemble des intervenants et tiers intéressés au déroulement des travaux ;
- Pour les appels à projets : le lauréat (qui prend souvent la forme d'un groupement de maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvre, bureaux d'études, futurs preneurs ou gestionnaires) est l'acteur principal, en lien avec la direction de l'urbanisme ;
- Pour les opérations en régie : la DVD assure la maîtrise d'ouvrage, dans le cadre d'un pilotage analogue à celui mis en place pour les opérations de réaménagement des places parisiennes.

La direction de l'urbanisme assure un suivi systématique selon un processus inspiré de celui des opérations de requalification des places parisiennes (suivi technique, comité de pilotage, comité technique, arbitrages politiques), mais plus complexe au regard du périmètre, des équipements et du nombre d'acteurs impliqués.

Pour les projets requérant une coordination opérationnelle avec les communes limitrophes directement concernées, les services techniques de chaque entité disposent d'une instance spécifique de travail, dont le fonctionnement est défini au cas par cas, en fonction de la technicité et de l'avancement des projets.

En fonction des sujets abordés, des difficultés rencontrées et de l'état d'avancement des opérations, une coordination politique peut être également organisée sous la forme d'un comité de pilotage associant les élus des collectivités.

L'article 4 de la délibération<sup>38</sup> « Portes de Paris : des espaces de vie au cœur du Grand Paris – un plan coordonné de réaménagement des Portes de Paris et d'atténuation des fractures urbaines », prévoit la constitution d'un « comité de suivi du plan, composé de la mairie de Paris, des adjoints et des maires d'arrondissements concernés, des représentants des groupes au Conseil de Paris, des services de la Ville et des autres collectivités territoriales parties prenantes. Cette instance doit se réunir semestriellement pour notamment, « faire le bilan des avancées du plan, discuter ses prochaines étapes, encadrer les conditions des consultations (...) et d'en entériner les conclusions ».

Ce comité n'a cependant pas été mis en place, la Ville mettant en avant les obstacles suivants :

- la diversité des acteurs potentiellement concernés ;
- la multiplicité des montages opérationnels et des calendriers ;
- la variété des modes d'intervention et de réalisation ;
- le degré d'implication variable des partenaires.

La Ville a opté pour un pilotage *ad hoc*, qui s'appuie sur les conventions-cadres et de projet préalablement évoquées et, bien qu'aucune comitologie spécifique n'y soit rattachée, sur l'action de sa délégation générale du Grand Paris (DGGP), rattachée au secrétariat général, garante de la vision d'ensemble de l'aménagement des portes.

Pour la Ville, le réaménagement des portes est traité dans le cadre d'interventions relevant soit d'opérations d'aménagement, soit de grands projets de voirie, dans des temporalités propres à chaque porte. Chaque réaménagement de porte est donc doté, le moment voulu, de son propre dispositif de suivi, établi en fonction des enjeux identifiés, variables d'une porte à l'autre, et des partenaires associés sur chaque site.

La Ville indique qu'il n'existe pas, dès lors, de tableau de bord global de suivi des portes à réaménager, les « *outils juridiques, les plannings et les sources de financement étant différents* ». En réponse aux observations provisoires de la chambre, elle fait valoir que compte tenu de cette grande diversité de modes opératoires, la mise en place d'un comité de pilotage global envisagée au départ a été abandonnée au profit d'un suivi adapté à chaque opération, dans sa forme et sa fréquence, associant à chaque instant ceux des partenaires dont la présence est pertinente.

En l'absence de plan d'investissement de la mandature (PIM) pour le mandat en cours, les différentes opérations sont suivies dans des lignes séparées, chacune disposant de son vecteur économique et financier et ne font pas l'objet d'une planification financière globale.

Pour autant, il semble étonnant qu'il n'existe pas de document répertoriant les portes dont l'aménagement est programmé et comprenant les caractéristiques techniques des travaux à mener ainsi que l'estimation prévisionnelle financière des sommes à leur consacrer. Un tableau récapitulatif a ainsi été communiqué à l'équipe de contrôle (voir annexe n° 3).

---

<sup>38</sup> Délibération 2019 PPCI 1 « Portes de Paris : des espaces de vie au cœur du Grand Paris.

La chambre estime néanmoins qu'un état de suivi global des opérations de réaménagement des répertoriant les portes concernées, les travaux à mener et les crédits afférents pourrait être présenté à échéances régulières au Conseil de Paris, ce qui n'est pas le cas actuellement.

**Recommandation performance 2 : Présenter au Conseil de Paris à échéances régulières un état de suivi global des portes à réaménager répertoriant les portes concernées, les travaux à mener et le montant des crédits afférents.**

### 3.1.4 Des évaluations post réaménagement encore peu développées

La Ville de Paris ne s'est pas dotée des moyens lui permettant de disposer d'une évaluation ex post qui mettrait au regard des objectifs programmatiques énoncés, les réalisations effectuées, également appréciées sous l'angle de la requalification urbaine et de l'intégration dans le tissu urbain environnant. Le seul dispositif existant est celui correspondant au cas de clôture de ZAC, avec les pièces réglementaires prévues : études préalables, concertations, programme, détail des travaux réalisés, bilan final des surfaces, bilan foncier, clôture financière et comptable. Ceci a été fait pour la porte des Lilas, seule opération achevée à ce jour.

Elle estime que deux raisons principales s'y opposent : le manque de recul dans le temps et l'absence de compétences en matière d'évaluation au sein de la direction de l'urbanisme.

Dans ce domaine, la Ville s'appuie sur l'expertise de l'APUR via la commande d'études sur les mutations opérées dans les périmètres d'aménagement regroupant éventuellement plusieurs opérations.

À titre d'exemple, a été fournie une étude de l'APUR datant de septembre 2019 intitulée « *Les mutations récentes et à venir du secteur des portes du 18<sup>ème</sup>* ». Ce texte aborde le contexte des opérations, les programmes, les orientations et enjeux, les calendriers de réalisation et de livraison. Néanmoins, du fait de la temporalité de l'étude, le document est principalement prospectif.

## 3.2 La Ville de Paris a mis en place des conventions de coopération avec les collectivités limitrophes dont la portée est plus politique que juridique

Par deux délibérations<sup>39</sup>, la Ville s'est engagée à ce « que les différents acteurs institutionnels impactés et susceptibles de participer à cet effort de réaménagement soient invités à participer à la définition du projet [de plan global] ».

La Ville fait état d'une longue habitude (depuis 2001) de coopération avec les collectivités limitrophes, dans le cadre des compétences dévolues à chaque échelon administratif (communes, EPT, départements, MGP).

Les travaux de l'Atelier du périphérique (2019/2022), conduits par l'APUR en lien avec les directions de la Ville concernées et qui ont associé les collectivités locales (communes, EPT, départements, métropole et région) et l'État, ont, toujours selon la Ville, permis de partager la vision d'ensemble portée par la Ville de Paris concernant le réaménagement de l'ensemble des portes.

La Ville a ensuite mis en place des dispositifs de concertation au cas par cas selon les projets d'aménagement des portes.

<sup>39</sup> Délibération 2018 V 637 et délibération 2019 PPCI 1.

Elle souligne la très grande diversité des acteurs potentiellement parties prenantes, mais également des situations urbaines, des montages opérationnels et des calendriers de mise en œuvre. Il n'existe ainsi pas de modèle uniforme de réalisation de réaménagement des portes, mais plutôt une diversité de modes d'actions qui implique une mise en place de pilotages sur mesure, tant pour le déroulement opérationnel des projets que pour la concertation intercommunale.

En 2021, la Ville a éprouvé la nécessité d'initier de nouveaux dispositifs de coopération avec les autres collectivités.

Elle a choisi de s'appuyer, en premier lieu, sur des conventions-cadres. Elles ont vocation à réunir un ensemble d'acteurs fédérés autour d'ambitions et d'objectifs communs. Elles fixent le cadre du dialogue et de validation des orientations et assurent la cohérence d'ensemble des aménagements. En second lieu, des conventions de coopération de projet servent de déclinaisons opérationnelles et locales de la convention-cadre, pour un secteur particulier. Elles fixent le plan d'actions à intervenir.

Selon la Ville de Paris, les collectivités limitrophes font part également des projets qu'elles mènent de leur côté, en travaillant les interférences intercommunales, ce qui facilite la coordination.

À l'issue de ces consultations amont, en pratique néanmoins, chaque collectivité réalise ses propres aménagements sur son territoire.

La plupart de ces opérations revêtant une dimension métropolitaine, elles auraient d'ailleurs vocation à être conduites par la métropole du Grand Paris au moins pour les nouveaux projets ou en cours de redéfinition. Pourtant, du fait de la définition restrictive de l'intérêt métropolitain en matière d'aménagement, la place dévolue à la métropole du Grand Paris est limitée pour ces opérations à ce jour.

### **3.3 Une participation limitée de la métropole du Grand Paris**

#### **3.3.1 Aucun réaménagement de « porte en place » n'a été déclaré d'intérêt métropolitain à ce jour**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la métropole du Grand Paris dispose de compétences en matière d'« aménagement de l'espace métropolitain », pour partie soumises à la définition d'un intérêt métropolitain (L. 5219-1 CGCT), déterminé par délibération à la majorité des deux tiers de ses membres.

L'article L. 5219-1 du CGCT dispose en effet que la MGP est compétente dans les domaines suivants : « Élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) ; définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain [...] ; actions de restructuration urbaine d'intérêt métropolitain ; actions de valorisation du patrimoine naturel et paysager ; constitution de réserves foncières d'intérêt métropolitain ».

L'article L. 5219-5 IV du CGCT précise à ce propos que « L'établissement public territorial exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences prévues au II de l'article L. 5219-1 du présent code, soumises à la définition d'un intérêt métropolitain mais non reconnues comme telles ». Dans le cas de la Ville de Paris, c'est elle qui exerce les compétences d'un établissement public territorial sur son territoire, en l'absence de définition d'un intérêt métropolitain.

La délibération<sup>40</sup> du 8 décembre 2017 du conseil métropolitain est venue définir l'intérêt métropolitain en matière d'aménagement qui « *peut concerner soit des opérations existantes, soit des opérations futures. Pour les opérations existantes, cette détermination interviendra par liste. Pour les opérations futures, ce sont des critères établis* » par la délibération qui feront référence. Pour les opérations existantes, la liste ne comprenait qu'une opération, la Zone Concertée d'Aménagement (ZAC) de Saint Ouen, dont le périmètre n'inclut d'ailleurs par la porte elle-même.

Elle définit six critères pour les opérations futures, dont l'un au moins doit être respecté, pour envisager une déclaration d'intérêt métropolitain par la métropole :

- « a) *Opération d'aménagement répondant aux objectifs portés par le projet métropolitain, tel que défini à l'article L. 5219-1 du CGCT, et s'inscrivant dans le cadre d'un programme de réalisations stratégiques contenu dans l'un des documents de planification de la métropole du Grand Paris suivant : Schéma de cohérence territoriale, Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement, Plan climat air énergie métropolitain, Schéma métropolitain d'aménagement numérique ;*
- b) *Opération d'aménagement s'inscrivant dans le cadre de schémas ou de programmes stratégiques approuvés par le conseil métropolitain ;*
- c) *Opération d'aménagement dont le périmètre comporte un franchissement de faisceaux ferrés ou routiers, de fleuves ou rivières s'inscrivant dans le cadre de documents de planification, schémas ou programmes stratégique métropolitains et contribuant à la réduction des fractures urbaines du territoire métropolitain ;*
- d) *Opération d'aménagement identifiées au terme d'appels à projet thématiques portés par la MGP, avec des objectifs d'innovation, d'exemplarité, de démonstrateur de la métropole résiliente ;*
- e) *Opération d'aménagement comprenant dans son périmètre un grand équipement culturel ou sportif, de dimension internationale ou nationale dont la métropole assure la maîtrise d'ouvrage de par la compétence qui est dévolue par la loi NOTRe, en concertation et en cohérence avec les objectifs des communes et des territoires concernés » ;*
- f) *Opération d'aménagement future incluse dans un « contrat métropolitain de développement » conclu entre la MGP et une ou plusieurs communes et établissements publics territoriaux. Le « contrat métropolitain de développement » pourra notamment avoir pour objet de définir les modalités de réalisation d'une opération d'aménagement dont le périmètre se situe sur le territoire de plusieurs établissements publics territoriaux ou sur le territoire de Paris et d'un ou plusieurs établissements publics territoriaux ».*

Les opérations futures mentionnées au a) et au d) requièrent un vote à la majorité des deux tiers. Les opérations futures mentionnées au e) et f) peuvent être adoptées la majorité simple, notamment parce qu'elles relèvent de la seule compétence de la MGP.

La délibération précise par ailleurs que la liste des critères n'est pas exhaustive (art. 3) et qu'une majorité des deux tiers peut déclarer une opération d'aménagement d'intérêt métropolitain. L'article 4 ajoute que, s'agissant des actions de restructuration urbaine que la métropole « déclare d'intérêt métropolitain, les actions futures de restructuration urbaine, dont le conseil métropolitain a décidé la réalisation, contribuant à la cohérence du territoire métropolitain notamment sous l'angle de la lutte contre les coupures urbaines (franchissement des faisceaux ferrés ou routiers, des fleuves et rivières, fractionnement des grandes emprises,) ou de la connexion des réseaux de mobilité douce (notamment les pistes cyclables), ou de la continuité de grandes entités paysagères telles qu'identifiées dans le SCOT (notamment les trames vertes et bleues). ».

<sup>40</sup> Délibération CM2017/12/08/04 du 8 décembre 2017.

Le SCOT arrêté le 24 janvier 2022 par la MGP (pour une approbation et une entrée en vigueur en 2023) son SCOT mentionne dans son document d'orientations stratégique (DOO) la volonté de « *créer les boulevards urbains de la métropole* », et de « *confirmer l'inscription dans les dynamiques métropolitaines pour réduire les déséquilibres territoriaux* », notamment « *par une accessibilité renforcée* » des quartiers en politique la ville, nombreux dans les projets conduits par la Ville de Paris sur et autour des portes de l'Est parisien.

À la lumière de ces critères, il semble que les opérations de transformations de portes en places relèvent clairement d'un intérêt métropolitain au moins pour les opérations futures, en particulier parce qu'il s'agit bien, le plus souvent d'« opérations d'aménagement dont le périmètre comporte un franchissement de faisceaux ferrés ou routiers, de fleuves ou rivières s'inscrivant dans le cadre de documents de planification, schémas ou programmes stratégique métropolitains et contribuant à la réduction des fractures urbaines du territoire métropolitain » (c) CM2017/12/08/04 du 8 décembre 2017.

La Ville de Paris fait valoir que « la complexité technique et financière d'opérations d'aménagement engagées le plus souvent depuis plusieurs années rend particulièrement délicat leur transfert à la Métropole du Grand Paris, institution dont il convient de rappeler qu'elle est de création très récente et que ses ressources financières commencent tout juste à se stabiliser ». La Métropole du Grand Paris indique pour sa part que ses ressources ne lui permettent pas de porter l'ensemble de ces opérations dont le montant cumulé s'élève à 523 millions €.

Le projet de la Porte de Bagnolet-Gallieni amorce néanmoins une évolution intéressante en confiant, en amont d'une déclaration d'intérêt métropolitain, un rôle de coordination à la MGP.

### **3.3.2 Une évolution amorcée pour les nouveaux projets tels que la Porte de Bagnolet**

La Ville de Paris a saisi, conjointement avec la commune de Bagnolet et l'EPT Est Ensemble, le président de la Métropole du Grand Paris, en juillet 2023, afin d'étudier l'opportunité de déclarer d'intérêt métropolitain l'opération d'aménagement de la porte de Bagnolet, qui concerne également le territoire de la commune de Bagnolet et comporte un grand nombre de parties prenantes (État, IDFM).

En réponse au rapport d'observations provisoires de la chambre, la MGP a indiqué qu'en amont d'une déclaration d'intérêt métropolitain, elle souhaitait mener des études pré-opérationnelles complémentaires à celles déjà réalisées par les collectivités concernées afin de bien identifier les grands équilibres économiques et programmatiques de l'opération. « *Au regard de la complexité de cette opération s'organisant dans une gouvernance partagée notamment entre les collectivités locales, l'État, IDFM, les partenaires ont convenu de la nécessité de contractualiser un contrat de PPA de préfiguration<sup>41</sup> (à l'horizon du printemps 2024) comme une étape indispensable pour asseoir la gouvernance et le co-financement de l'ensemble de ces études. .../... C'est la SPL « Paris & Métropole Aménagement » qui a été choisie comme assistant à maîtrise d'ouvrage.* »

S'il existe manifestement une volonté des différents acteurs de travailler à la transformation de la porte et des quartiers adjacents de Bagnolet à l'échelle métropolitaine, pour autant, à ce jour, aucune transformation de porte en place n'a été déclarée d'intérêt métropolitain.

---

<sup>41</sup> Le projet partenarial d'aménagement (PPA) est un contrat entre l'État, l'intercommunalité et les acteurs locaux (public et/ou privés) afin d'encourager, sur un territoire donné, la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement complexes destinées à répondre aux objectifs de développement durable des territoires. Pour le PPA dits « de préfiguration », l'objectif principal porte sur la mise en place des conditions de réalisation du projet d'aménagement. Pour les PPA dits « opérationnels » l'objectif est la mise en œuvre effective d'opérations d'aménagement.

### 3.3.3 Une présence limitée de la métropole du Grand Paris au travers de la société publique locale (SPL) Paris et « Métropole aménagement » ou des opérations labellisées Imaginons la métropole du Grand Paris (IMGP)

Plusieurs sites situés sur ou à proximité des opérations de réaménagement des portes en places, ont été proposés par la Ville de Paris, en réponse aux appels à projet « Inventons la métropole du Grand Paris » (IMGP) lancés par la Métropole du Grand Paris.

Le premier site, lauréat du premier appel à projet IMGP 1 est la porte de Vanves/Brancion, sur laquelle un immeuble est en cours de construction sur le périphérique couvert lors d'une précédente opération par la Ville de Paris. S'y sont ajoutés le projet d'Hôtel Logistique qui doit être développé dans le secteur Poniatowski de la ZAC Bercy Charenton, à proximité immédiate du boulevard périphérique, et le projet 17&Co, situé porte de Saint Ouen.

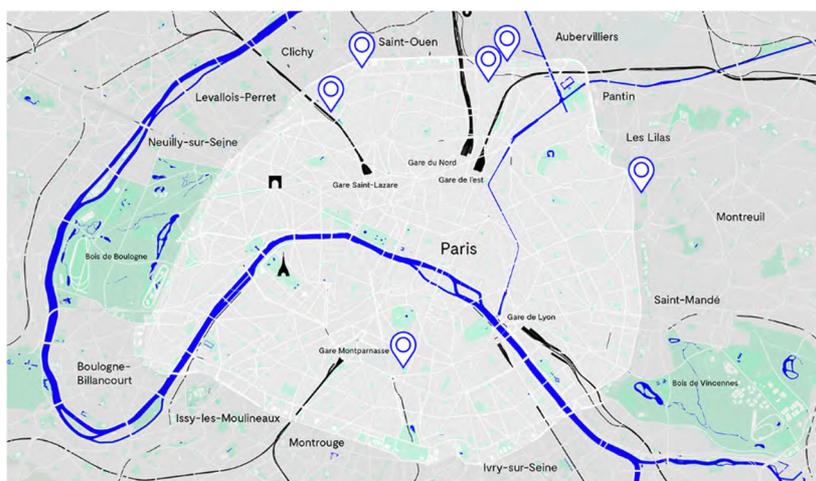
Parmi les 27 sites proposés au titre du deuxième appel à projets, IMGP 2, deux propriétés de la Ville de Paris, ont été retenus. Par leur localisation à l'interface de secteurs déjà largement engagés dans des processus de transformation urbaine, ces deux sites sont de nature à participer à la construction métropolitaine et invitent à repenser les liens physiques et fonctionnels entre les territoires. Ces deux sites sont la porte de Clignancourt côté Puces, Paris 18<sup>ème</sup> et quai d'Issy, Paris 15<sup>ème</sup>.

Un site proposé par la Ville de Paris a à nouveau été sélectionné, dans le cadre IMGP 3, au sein de la ZAC Python-Duvernois.

Pour ces projets, la MGP intervient uniquement au lancement de la démarche et dans l'organisation du concours, transférant après attribution la conduite opérationnelle du projet à la direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris qui dispose toutefois de la possibilité de recourir aux services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage missionné par la MGP. Les opérations sont confiées à la SPL « Paris et métropole aménagement » dont la MGP est actionnaire.

Sur six opérations en cours menées par la SPL, quatre concernent, parfois partiellement, l'aménagement d'une porte de Paris : porte de Clichy, porte de Saint-Ouen, porte Pouchet et porte de La Chapelle. En outre, comme indiqué *supra*, la SPL est appelée à intervenir prochainement sur la porte de Bagnolet.

**Carte n° 10 : Les opérations en cours de Paris et Métropole aménagement**



Source : <https://www.paris-et-metropole-amenagement.fr/fr> (capture d'écran)

Le cas des places du Grand Paris illustre une fois de plus les interrogations de la Cour des comptes dans son rapport de janvier 2023 sur *l'organisation territoriale de la métropole du Grand Paris*<sup>42</sup> quant à la cohérence d'ensemble de la compétence aménagement sur le territoire de la MGP.

### 3.4 Un budget des opérations de réaménagement très largement au-dessus des premières estimations

En 2018, le coût prévisionnel<sup>43</sup> de réaménagement d'une porte était estimé, en moyenne, entre 5 et 10 M€, et fixé à 7,5 M€ pour la porte de Montreuil et à 26 M€ pour les portes du 20<sup>ème</sup>.

Au final, la réalité des sommes engagées est très loin de cette estimation initiale.

Le tableau ci-dessous retrace les montants financiers en jeu pour chaque opération en cours (17 portes sur les 22 portes identifiées pour être réaménagées ont fait l'objet d'une inscription de crédits), toutes directions confondues.

**Tableau n° 5 : Investissement Portes et Places 2015-2022 (dépenses en €)**

Porte (1)	Rappel n° ordre tableau 4 supra	Libellé opération associée	Crédits Prévisionnels (2)	Mandaté fin 2022	Reste à exécuter
Charenton	15	ZAC Bercy Charenton	53 181 000	0	53 181 000
Vincennes	14	ZAC Porte de Vincennes	25 428 000	7 063 200	18 364 800
Ivry (allée et porte)	16&17	ZAC Paris Rive Gauche	69 751 200	42 259 200	27 492 000
		ZAC Bédier Oudiné	4 921 000		4 921 000
Italie	18	ZAC Paul Bourget	18 879 540	4 733 224	14 146 316
Pouchet	3	ZAC Porte Pouchet	13 661 000	13 661 000	
Clichy	2	ZAC Clichy Batignolles	136 977 504	110 179 720	26 797 784
Chapelle	6	ZAC Chapelle Charbon	18 876 000	11 296 504	7 579 496
		ZAC Gare des Mines	45 409 000	0	45 409 000
		Autre programme	0	73 679	
Lilas	11	Opération Paul Meurice- porte des Lilas	1 413 000	1 413 000	0
Montreuil	13	Opération porte de Montreuil	82 800 000	1 307 239	81 492 761
Bagnolet	12	ZAC Python-Duvernois	22 553 304	471 430	22 081 874
La Villette	9	Opération porte de la Villette		644 401	
Brançon-Vanves	20	Opération porte Vanves	1 368 000		1 368 000
Maillot	1	Opération porte Maillot	23 800 000	13 385 917	10 414 083
Aubervilliers	8	Opération porte Aubervilliers	3 876 009	2 488 520	1 387 489
Orléans	19	Opération porte d'Orléans	391 095	287 596	103 499
<b>Total</b>			<b>523 285 652</b>	<b>209 264 630</b>	<b>314 021 022</b>

Source : Ville de Paris – retraitement CRC

Pour les six portes suivantes, n'ont pas été communiqués de montants par la direction de l'urbanisme : porte de Saint Ouen, porte de Clignancourt, Quai d'Issy (Appel à projets Inventons la métropole du Grand Paris), porte de Pantin (Appel à projet Réinventons la ville de Paris) ; porte de Sèvres.

À ces dépenses d'investissement, s'ajoutent des dépenses de fonctionnement à hauteur de 434 649 €, liées aux frais d'annonces, affichages et études diverses.

<sup>42</sup> <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/lorganisation-territoriale-de-la-metropole-du-grand-paris>.

<sup>43</sup> Délibération 2018 V.637.

Quant aux recettes d'investissement, dont la Ville a perçu la quasi-totalité soit 47 870 551 € sur les 48 559 365 € attendus, elles couvrent moins de 10 %) des dépenses d'investissement.

Ces opérations se déroulant depuis mi 2022 dans un contexte économique fortement inflationniste (inflation, hausse du coût de l'énergie et des matières premières), les coûts finaux pourraient encore s'en trouver relevés d'ici l'achèvement des travaux.

## **4 ILLUSTRATIONS DES REAMENAGEMENTS REALISES DANS LE CADRE DU PROGRAMME « PORTES EN PLACES »**

La chambre a examiné plus en détail un échantillon de quatre opérations : porte Maillot, porte d'Orléans, portes d'Aubervilliers et porte de Charenton.

Leur sélection a reposé sur les critères suivants :

- répartition géographique équilibrée sur le territoire parisien ;
- réaménagement ayant un impact métropolitain ;
- véhicule juridique d'exécution des projets (externalisé ou en régie) ;
- ampleur et nature des travaux ;
- coûts.

Ces opérations illustrent, chacune à leur façon, les principaux constats effectués par la chambre, à savoir :

- L'impact financier de l'abandon de constructions nouvelles aux abords du périphérique en raison de leurs effets sur la santé publique ;
- la cohérence d'ensemble des réaménagements ainsi réalisés ou projetés, notamment du point de vue de la circulation automobile, en l'absence de plan local de mobilité actualisé ;
- La difficile coordination de certaines opérations d'aménagement avec les collectivités limitrophes, en l'absence de déclaration d'intérêt métropolitain permettant une intervention de la MGP.

S'agissant du plan local de mobilité, la Ville, en réponse aux observations provisoires de la chambre fait valoir qu'il sera prochainement adopté. Elle précise qu'il se déclinera en objectifs rendus opérationnels par des fiches actions. La fiche action 18 prévoit ainsi la transformation des portes en places à 2024, 2030 et au-delà :

- À horizon 2024, 7 portes seront déjà transformées en places ou seront en cours d'aménagement : Porte de Saint-Ouen / Porte de Clignancourt / Porte de la Villette / Porte de Montreuil / Allée Paris-Ivry, Quai d'Ivry / Porte d'Orléans / Quai d'Issy ;
- Entre 2024 et 2030, 5 nouvelles portes seront transformées en Places : portes de Clichy, de la Chapelle, Brancion, Maillot et Dauphine ».

### **4.1 Le cas de la porte Maillot : un « hub » grand parisien en cours de livraison laissant sa place à de nouveaux usages**

Le projet de réaménagement de la porte Maillot en place métropolitaine s'inscrit dans la logique de transformation des portes en places du Grand Paris.

Située à la limite des 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissement, la porte Maillot est un des principaux accès à Paris par l'ouest. Elle constitue un grand échangeur routier (elle dispose de 6 à 8 voies de circulation) entre le boulevard périphérique, la place de l'Etoile et le secteur de La Défense. Elle est bordée par l'entrée principale du Palais des congrès, le bois de Boulogne. Le secteur est accessible grâce au métro (stations ligne 1, RER C, gare routière).

En tant que point de passage des voies olympiques qui permettront l'accès aux sites abritant les épreuves des jeux olympiques et paralympiques de 2024, elle constituera une des principales vitrines de la Ville.

Sa configuration de porte conçue pour le tout automobile lors de la construction du boulevard périphérique génèrait de nombreux inconvénients :

- des espaces verts discontinus, isolés, déserts et difficiles d'accès ;
- un grand giratoire routier à la signalétique horizontale peu lisible ;
- des itinéraires cyclistes et piétons contraints et inconfortables ;
- un espace public peu propice aux piétons ;
- une nuisance sonore liée au trafic routier ;
- de fortes contraintes de sous-sol.

Son réaménagement s'inscrit, selon la Ville de Paris, dans « une logique de transformation des portes de Paris en places urbaines et de suppression de l'anneau routier »<sup>44</sup>.

La délibération de principe approuvant le réaménagement de la porte Maillot soumise au Conseil de Paris lors des séances qui se sont tenues du 12 au 15 décembre 2016, précisée et complétée par la délibération 2017 DVD 100 – DEVE – DU de septembre 2017 énonce les objectifs du projet<sup>45</sup> parmi lesquels :

- passer d'une logique de porte d'entrée dans Paris à celle de place publique de rayonnement métropolitain ;
- réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur ;
- retrouver la configuration de l'axe historique et renforcer sa lisibilité ;
- retrouver une relation avec le Bois de Boulogne ;
- assurer la continuité des espaces verts de la ceinture verte et leur connexion entre eux et les espaces métropolitains ;
- proposer un espace public mieux partagé, végétalisé et à l'échelle du piéton ;
- s'inscrire dans la dynamique des projets de transports en commun, notamment en accompagnant la constitution du nouveau pôle intermodal de transport (prolongement et nouvelle gare du RER E Éole, prolongement du T3 ouest).

En mai 2018, la SPL PariSeine a été mandatée par la Ville pour faire réaliser les travaux relatifs au projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot.

De plus, une convention cadre de coordination générale du réaménagement de la place de la porte Maillot<sup>46</sup> a été signée en 2020 entre la Ville de Paris et l'ensemble des maîtres d'ouvrage et maîtres d'ouvrage délégués concernés par l'opération de réaménagement, c'est à dire, la SNCF (Projet EOLE) et ViParis (Palais des congrès de Paris).

---

<sup>44</sup> CR réunion publique du 22 septembre 2020.

<sup>45</sup> Délibération 2016 DVD 188 DEVE D.

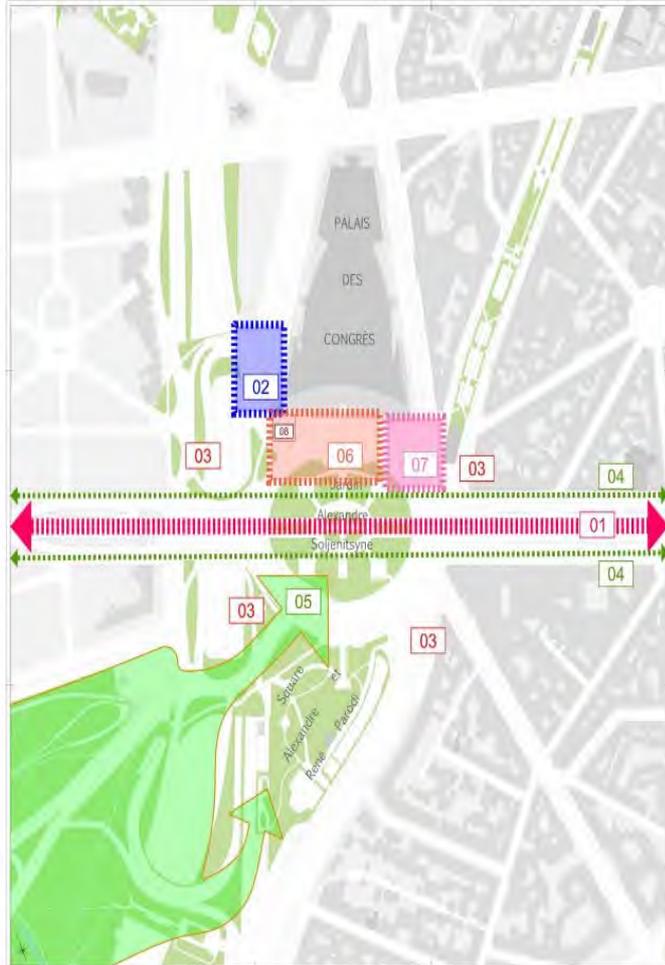
<sup>46</sup> délibération du Conseil de Paris 2022 DVD 21.

La première phase des travaux d'aménagement de la porte Maillot et de ses abords s'est déroulée de l'automne 2021 à fin 2022 sur la partie ouest de la place. La seconde phase relative à la partie est se poursuivra **jusqu'à mi-mai 2024**.

**Schéma n° 1 : Projet soumis de réaménagement de la place de la porte Maillot soumis à concertation (2017 DVD 100 - DEVE – DU)**

Le programme de l'opération Maillot intègre :

- 1 La création d'une nouvelle voie reliant directement l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine à l'avenue de la Grande Armée, en lieu et place du giratoire existant, organisée de part et d'autre d'un terre-plein central.
- 2 La modification du carrefour au sud du boulevard Pershing.
- 3 L'adaptation et le recalibrage des voiries environnantes, en fonction de cette nouvelle configuration et au bénéfice de nouvelles surfaces végétalisées et circulations piétonnes.
- 4 La création d'itinéraires cyclables, reliés aux réseaux existant et à venir du secteur, et permettant notamment d'assurer la continuité du Réseau Express Vélo à l'ouest de l'avenue de la Grande Armée.
- 5 La création d'un nouvel espace vert, en prolongement du square Parodi, ayant vocation à mettre en relation le Bois de Boulogne, l'Axe Majeur et le pôle de transports, tout en réaffirmant la porte Maillot comme l'un des accès majeurs au Bois.
- 6 L'aménagement d'une parcelle à bâtir au nord de la voie à créer, devant la façade du Palais des Congrès, avec une constructibilité d'environ 30 000 m<sup>2</sup> SDP et pour lequel plusieurs options de destinations, non exclusives, peuvent être envisagées.
- 7 La création d'une nouvelle place publique piétonne, au nord-est de l'actuelle Porte Maillot, se prolongeant le long de la parcelle à bâtir, et qui intégrera notamment les accès aux transports en communs : nouvelle gare Eole, station de tramway, gare du RER C.
- 8 L'adaptation du parking Maillot et de ses accès à la nouvelle configuration de voirie, par la mise à double sens de la rampe nord-ouest existante. Sauf impossibilité fonctionnelle, les deux rampes (entrée / sortie) existantes au sud du rond-point seront abandonnées afin de favoriser la qualité de l'aménagement de l'extension du square Parodi.



Source : Ville de Paris

La parcelle à bâtir prévue à l'emplacement n °6 a été abandonnée dans le projet final.

**Photo n° 1 : Place de la porte Maillot, à l'issue de sa transformation fin 2023**



Source : <http://parisfutur.com/projets/metamorphose-de-porte-maillot>

Par ailleurs, deux projets de construction voisins de la porte Maillot implantés en totalité ou en grande partie au-dessus du périphérique, ont fait l'objet d'une annulation par le juge administratif, à la suite de recours d'associations de protection de l'environnement, en raison du risque qu'ils faisaient peser sur la santé publique.

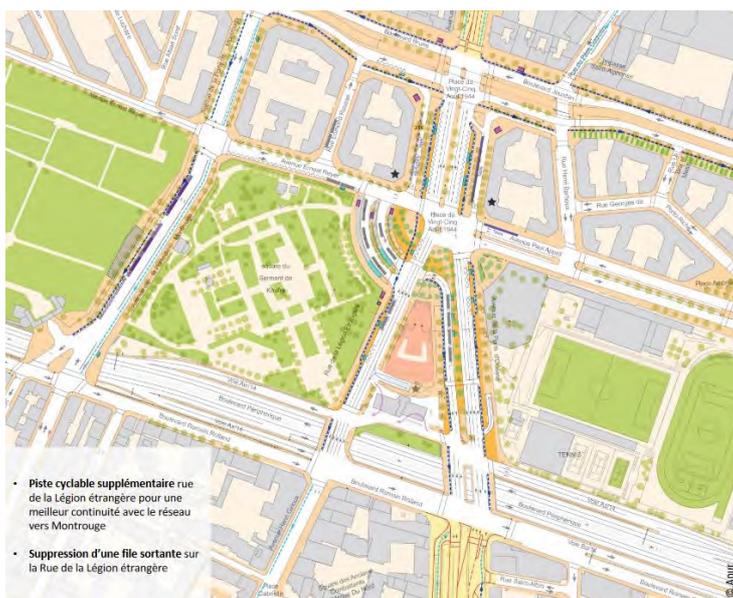
#### **4.2 Le cas de la porte d'Orléans : un réaménagement de la place du 25 août 1944 pour l'essentiel encore à l'étude**

La porte d'Orléans est un nœud routier important où se concentrent l'ensemble des flux, en provenance à la fois de l'autoroute A6 et du boulevard périphérique, mais aussi de la route départementale RD. 920.

La transformation de cette porte en place, déjà étudiée en 2010 dans le cadre du prolongement de la ligne 4, a été revue pour permettre une interface entre les projets de requalification de la RD. 920 portée par le département des Hauts-de-Seine et de l'avenue du Général Leclerc à Paris.

Une nouvelle étude a été réalisée par l'APUR en 2018. Elle s'est déroulée dans le cadre d'ateliers associant les parties prenantes. En particulier, depuis novembre 2018, des ateliers menés par l'Apur avec la mission Métropole du Grand Paris de la Ville de Paris ont réuni RATP, Optiles, Île-de-France Mobilités, le département des Hauts-de-Seine, la mairie de Montrouge, la mairie du 14<sup>ème</sup> arrondissement, et des représentants de la Ville de Paris.

**Carte n° 11 : Projet de réaménagement de la place du 25 août 1944 (porte d'Orléans)**



Source : APUR, 2019

Dans ce projet, comme aux principaux abords des grandes connexions routières ou autoroutières et du boulevard périphérique, la Ville met en œuvre une stratégie dite de « pincement » de la voirie, parfois réduite à une file dans chaque sens pour entrer ou sortir de Paris afin de réduire les flux de circulation automobile à Paris en provenance du boulevard périphérique ou des grands axes routiers qui y conduisent.

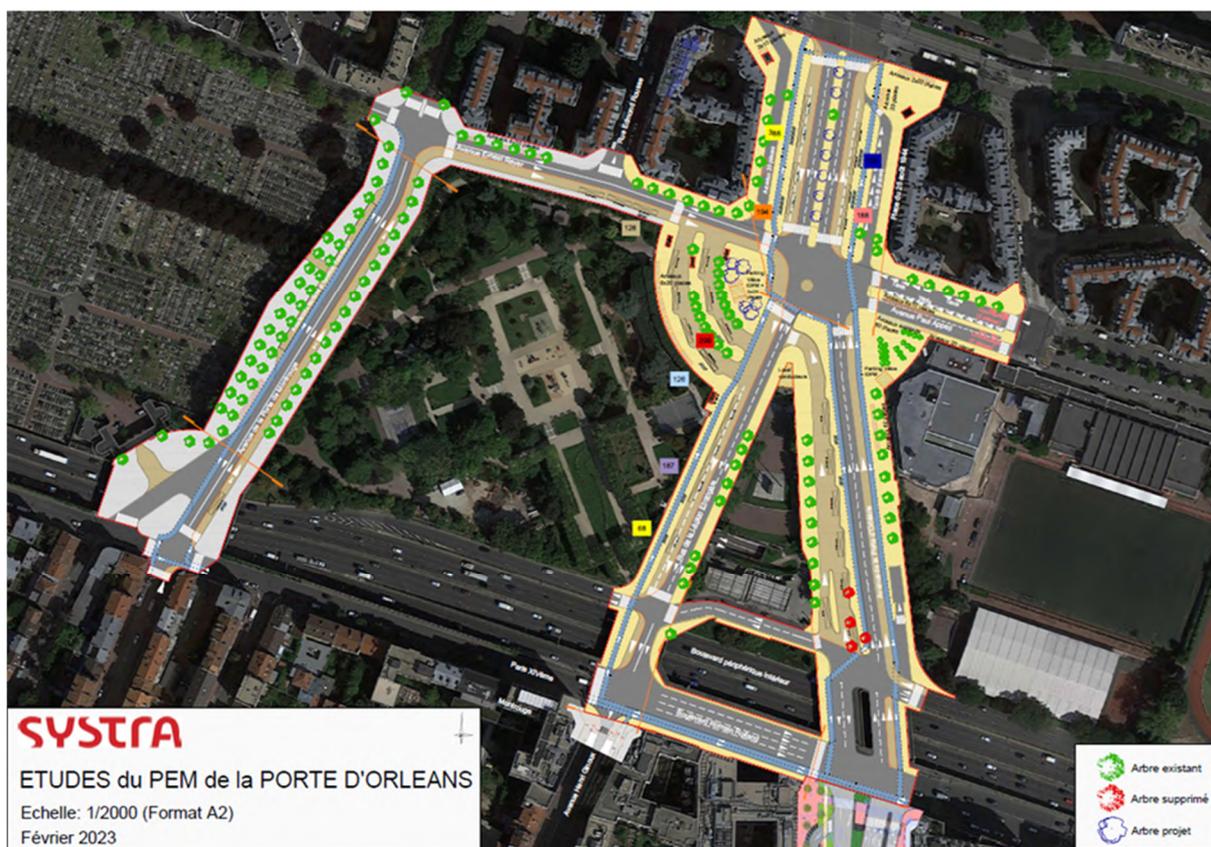
Le projet vise dès lors :

- la requalification des liaisons douces entre la RD 920 et l'avenue de la porte d'Orléans (1<sup>ère</sup> phase **en cours de réalisation**) ;
- la mutation du terre-plein central (2<sup>ème</sup> phase) ;
- la rationalisation/optimisation de la gare Ernest Reyer (2<sup>ème</sup> phase) ;
- la requalification de l'avenue Paul Appell et la création d'un parvis pour la piscine Élisabeth (2<sup>ème</sup> phase).

La deuxième phase fait le lien avec l'étude d'intermodalité de pôle conduite depuis 2019 par Île-de-France Mobilités et confiée à la société Systra. Cette étude fait état « *d'une situation complexe pour l'aménagement du pôle du fait de la vocation très routière donnée au site depuis de nombreuses années et de la coexistence de différentes problématiques (T3, arrivée de bus, notamment* ». Le scénario retenu prévoit la localisation des cars touristiques et navettes sur l'avenue de la Porte de Montrouge et la relocalisation des lignes de grande couronne le long du terre-plein central ; de même que la restructuration de la gare routière Ernest Reyer. Ce scénario est illustré par la carte ci-dessous.

La Ville a précisé dans sa réponse aux observations provisoires que cette seconde phase du projet serait mise en œuvre lors de la prochaine mandature. Elle a précisé les clés de répartition du financement des aménagements d'un montant total de 7,87 M€ HT : Île-de-France Mobilité finance 70 % des aménagements en lien avec l'intermodalité (gare routière, quais, voies de bus, stationnement vélo en libre accès). La Ville de Paris, en tant que propriétaire du foncier et maître d'ouvrage finance 100 % de la voirie (hors voies de bus et vélo) et de la signalisation, soit 4,94 M€.

### Carte n° 12 : Plan d'Échange Multimodal de la Porte d'Orléans



Source : Ville de Paris

Toutefois, pour la porte d'Orléans, comme pour les autres portes transformées en places, l'absence de plan local de mobilités actualisé permettant de remettre l'ensemble des aménagements prévus, ou déjà réalisés, en particulier pour ce qui concerne la circulation automobile, dans une logique d'ensemble, constitue une lacune que l'étude d'intermodalité ne peut que partiellement pallier. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la Ville fait valoir que le plan local de mobilité arrêté lors du Conseil de Paris du 6 février 2024 sera prochainement adopté.

#### 4.3 Le cas de la porte d'Aubervilliers : une nouvelle place Skanderberg emblématique du Nord-Est parisien

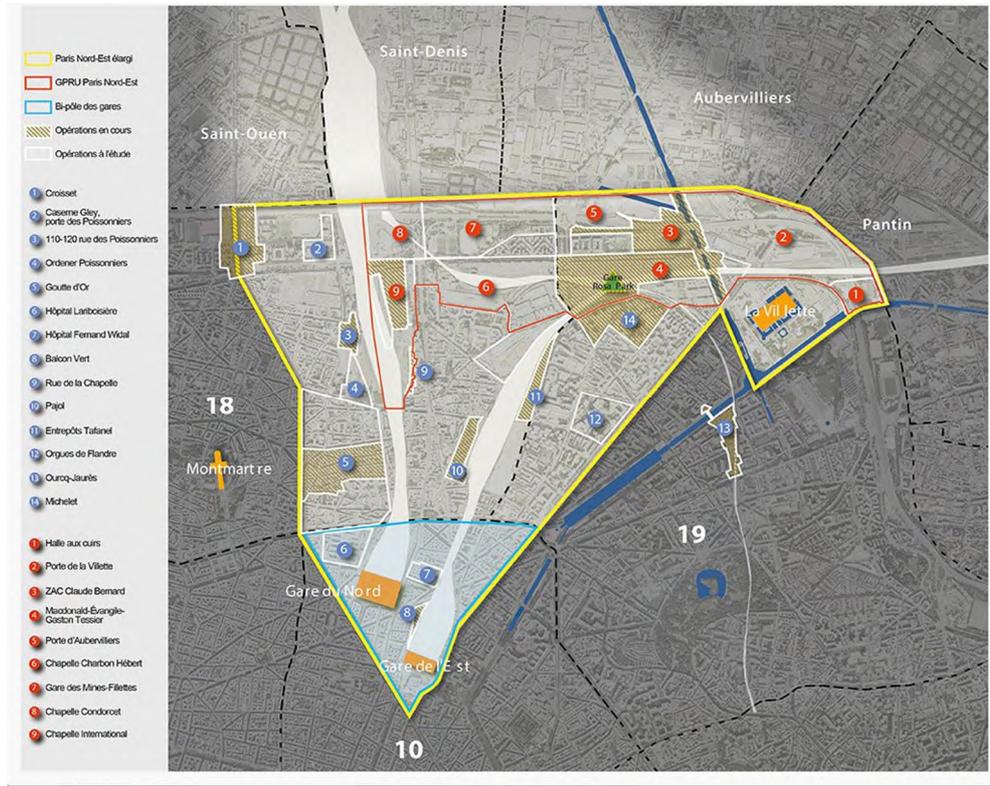
L'aménagement de la porte d'Aubervilliers s'inscrit dans le cadre de deux réflexions urbanistiques plus larges et plus anciennes : le grand plan de renouvellement urbain (GPRU) d'une part, et le territoire de Paris Nord-Est d'autre part.

Le GPRU constitue depuis une opération de requalification urbaine des quartiers en faveur de l'amélioration des conditions de vie des habitants, l'insertion et le développement économique, le développement de la coopération avec les communes voisines.

Le territoire de Paris Nord-Est, inscrit dans le GPRU, couvre 200 hectares répartis en 9 secteurs<sup>47</sup> entre la porte de la Chapelle et le canal de l'Ourcq. Réparti sur deux arrondissements (18<sup>ème</sup>, 19<sup>ème</sup>) avec des prolongements sur le sud de Plaine Commune en Seine-Saint-Denis, Paris Nord-Est visait à préfigurer, selon la Ville, « la métropole de demain » : nouveaux quartiers mixtes, édifices emblématiques, desserte en transports en commun, requalification d'espaces publics.

Les périmètres respectifs du GPRU (trait jaune) et de Paris Nord Est (trait rouge) sont indiqués sur la carte infra.

**Carte n° 13 : Périmètres du GPRU et de Paris Nord-Est**



Source : Ville de Paris

La porte d'Aubervilliers fait partie de ce périmètre.

C'est le point de convergence de quatre bretelles d'accès ou de sortie du boulevard périphérique, et l'avenue de la porte d'Aubervilliers au sud, au nord-ouest l'avenue Victor-Hugo et au nord-est la rue Madeleine-Vionnet.

Elle comporte en son centre une place, la place Skanderbeg, située en limite d'Aubervilliers et du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, au nord-ouest du 19<sup>ème</sup> arrondissement. Un grand rond-point arboré occupe son centre. Celui-ci n'est accessible aux piétons, mais de manière peu aisée, que sur une extrémité sud avec un petit terre-plein.

<sup>47</sup> Les secteurs : Porte de Clignancourt (18<sup>ème</sup>), Porte des Poissonniers (18<sup>ème</sup>), Chapelle Dubois Condorcet (18<sup>ème</sup>), Gare des Mines – Fillette (18<sup>ème</sup>), Porte d'Aubervilliers (18<sup>ème</sup>), Chapelle Charbon (18<sup>ème</sup>), Chapelle International (18<sup>ème</sup>), Hébert (18<sup>ème</sup>), Ordener – Poissonniers (18<sup>ème</sup>), Goutte d'Or - Boris Vian (18<sup>ème</sup>), Pajol (18<sup>ème</sup>), Claude Bernard (19<sup>ème</sup>), Porte de la Villette (19<sup>ème</sup>), Orgues de Fandre (19<sup>ème</sup>), Résidence Michelet (19<sup>ème</sup>), Triangle Evangile (19<sup>ème</sup>), Rosa Parks – Macdonald (19<sup>ème</sup>), Halle aux cuirs (19<sup>ème</sup>).

**Carte n° 14 : La place de Skanderberg à la limite d'Aubervilliers (au Nord de la ligne noire)  
et de Paris**



Source : <https://cadastre.data.gouv.fr>

Le réaménagement de la porte s'inscrit<sup>48</sup> d'abord dans une opération de restructuration urbaine plus globale comportant :

- une meilleure utilisation d'emprises sous exploitées, la création d'une offre tertiaire portant sur des secteurs diversifiés dont l'image, l'internet, la mode, la gestion de la santé, les loisirs, le tourisme ;
- une réflexion globale sur la gestion des déplacements ainsi que le développement des transports en commun, avec l'arrivée du futur tramway T8.

L'espace à aménager porte d'Aubervilliers couvre plus de 600 mètres entre le Nord (place de Skanderberg) et le sud (espaces jouxtant la rue d'Aubervilliers jusqu'à la rue de l'Évangile, plus au sud que le boulevard des maréchaux (Boulevard Mac Donald à l'Est, Boulevard Ney à l'Ouest).

Cet espace, encore largement à aménager, compte néanmoins à ce jour deux réalisations importantes, l'une au nord (l'implantation d'une manufacture d'Arts sur l'îlot Chanel) et l'autre au sud (la réalisation de l'îlot Fertile à l'extrémité Sud Est).

<sup>48</sup> Le tramway T8 (ex tram Y) a été mis en service en 2014 entre Saint-Denis et Epinay-sur-Seine/Villetaneuse, sur 8,5 km de tracé et 17 stations.

### ➤ **Le site Haie Coq (îlot Chanel)**

Ce site occupe en réalité deux emprises foncière, l'un sur la commune d'Aubervilliers (pour une superficie de 4 700 m<sup>2</sup>, l'autre sur Paris, pour une superficie de terrain d'environ 4 400 m<sup>2</sup>. Sur ces deux emprises un concours d'architecture a été lancé en 2016 par la Ville de Paris et Aubervilliers. Rudy Ricciotti a été nommé lauréat du projet d'un immeuble urbain accueillant les Maisons d'Art, regroupant les activités de production et de création des Métiers d'Art de la marque Chanel. Le programme représente 25 000 m<sup>2</sup> de SDP, environ 13 000 m<sup>2</sup> sur Paris et 12 000 m<sup>2</sup> sur Aubervilliers.

Le chantier s'est déroulé de 2018 à 2021, l'inauguration a eu lieu en janvier 2022. La société Chanel a ainsi réalisé la construction d'un ensemble immobilier qui s'organise autour d'un jardin de 2 600 m<sup>2</sup> et accueille 600 artisans et experts.

### ➤ **Le site d'Îlot Fertile**

Ce site<sup>49</sup> a fait partie des 23 sites, objet de l'Appel à Projet Urbain Innovant (APUI) « Réinventer Paris » engagé en 2014.

Le projet consistait en un programme mixte logements (sociaux et intermédiaires), résidences sociales, bureaux, hôtel, auberge de jeunesse, équipements sportifs, base logistique, commerces, logements en accession, incubateur de start up, ainsi qu'en la réalisation des futurs espaces publics destinés à être rétrocédés à la Ville de Paris.

Sa réalisations s'est étalée de sa décision de lancement en 2017 jusqu'à l'inauguration, le 6 avril 2023, par la Maire de Paris.

Même si la demande de label Eco quartier n'a pas été sollicitée par la Ville, l'Îlot fertile inauguré le 6 avril 2023 présente de nombreuses caractéristiques d'un tel label : choix de matériaux en fonction de leur faible empreinte carbone, espaces de végétalisation<sup>50</sup>.

Les enjeux d'aménagement restants concernent la réalisation du prolongement du tramway T8 sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Celle-ci, selon le calendrier prévisionnel d'IDFM transmis par la Ville, serait prévue en 2031. De même, dans les mêmes conditions, la carte du trajet reproduite ci-dessous serait :

---

<sup>49</sup> Sur le site du Triangle-Éole Evangile sis 198 rue d'Aubervilliers.

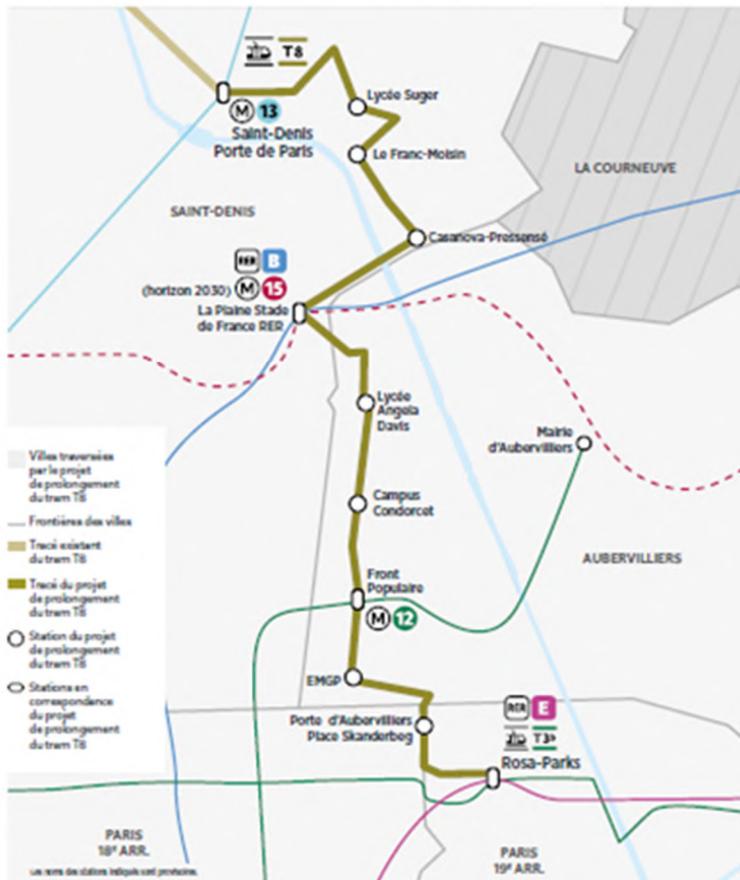
<sup>50</sup> Source *le Parisien* du 29 avril 2023.

### Carte n° 15 : Projet de prolongement du Tramway T8

ACTUALITÉS

## Prolonger le tram T8 pour mieux desservir le territoire

Le projet de prolongement du tram T8 c'est 5,5 km de linéaire de tramway supplémentaire pour une desserte renforcée du territoire et des gains de temps quotidiens pour 100 000 voyageurs attendus sur le prolongement.



Source : Ville de Paris

L'aménagement de la porte d'Aubervilliers s'inscrit dans la une convention de coopération avec le département de Seine-Saint-Denis, le 13 septembre 2021 « Relever les défis de l'aménagement de linéaire commun de la Porte Pouchet à la Porte de la Villette.

Cette convention cadre se décline, en tant que de besoin, en convention de projets<sup>51</sup>, ayant vocation à déterminer plus précisément et pour un sous-secteur donné les enjeux et les instances de coordination. Une coopération a été établie avec la ville d'Aubervilliers dans le cadre du projet Chanel, sans qu'une convention de projet n'ait été mise en place.

Son périmètre est constitué du linéaire commun de la porte Pouchet à la porte de la Villette, secteur long de 5 km.

Ses objectifs sont : résorber l'effet frontière, apaiser l'espace public [sont déjà présents le métro ligne 12 Porte de la Chapelle, le tramway T3b et le RER E à Rosa Parks et à l'horizon 2028 le tramway T8 en terminus à porte d'Aubervilliers, mais aussi éviter les concurrences économiques (tertiaire, hôtellerie) et viser les complémentarités.

S'agissant d'un projet en cours, il ne peut en être tiré que des enseignements provisoires.

<sup>51</sup> Deux conventions de projet (secteur de la Porte de la Chapelle, secteur Villette-Quatre Chemins) ont été signées, aucune autre n'est envisagée à ce stade.

Au nord, la limite est l'îlot Chanel, à cheval sur la commune d'Aubervilliers et le territoire de la Ville de Paris, après franchissement du périphérique. Ce franchissement se fait par l'actuelle place de Skanderberg (giratoire situé sur le périphérique) qui caractérise l'emplacement de la future porte d'Aubervilliers.

En réalité, il y a pour le moment deux places, cette place et celle qui fait l'angle entre le croisement du début de l'avenue de la porte d'Aubervilliers avec le boulevard Mac Donald et le boulevard Ney. Plus au sud, la rue d'Aubervilliers fait déjà l'objet d'un rétrécissement de la chaussée destinée jusqu'ici aux voitures, qui n'est que partiellement perceptible, notamment au sud de l'opération. Une voie piétonne relie l'Îlot Fertile au parvis nord de la gare Éole Rosa Parks. Le « lieu de vie » est donc encore en cours de création.

L'implantation de la manufacture des arts (Chanel) constitue par ailleurs une diversification dans le secteur tertiaire, en conformité avec les objectifs recherchés. Mais en elle-même, elle ne suffit pas à ce stade à faire de la place Skanderberg un lieu de vie.

La Ville précise que dans l'attente des travaux liés à l'arrivée du tramway T8 en 2031, l'espace de 4 200 m<sup>2</sup> situé devant le 19M (Chanel) a fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) organisé par la Ville de Paris et Plaine Commune afin de trouver une occupation temporaire. Chanel a remporté l'AMI avec le projet « La Parcelle » qui propose de créer un jardin ouvert à tous, familles et travailleurs, avec des animations diverses : animations culturelles, activités artistiques, aire de jeux pour enfants, café, marché. Ce lieu, qui a vocation à animer la place Skanderberg, ouvrira, selon elle, au printemps 2024.

L'Îlot Fertile (Linkcity) au sud correspond à l'ambition de constructions sobres en énergie que s'est fixé la Ville de Paris. La mixité des usages ainsi que la proximité du parvis de la gare Rosa Parks peuvent transformer progressivement l'animation de ce quartier.

La réelle transformation de cet espace en lieu de vie sera tributaire de l'arrivée du prolongement du Tramway T8.

En termes de financement, la spécificité de la transformation en cours est que des recettes ont été enregistrées en amont du coût, du fait de la cession du terrain pour la manufacture des arts (Îlot Chanel) d'une part, et pour l'APUI (Linkcity) d'autre part. Ces recettes gagneraient à être incluses dans le suivi financier de cette opération afin d'en dégager un coût net.

#### **4.4 Le cas de la porte de Charenton (prolongement rue Baron-le-Roy, 12<sup>ème</sup>) : instituer une continuité urbaine avec Charenton**

Le territoire de Bercy-Charenton est une vaste emprise, appartenant principalement à la SNCF, peu connectée au tissu urbain, parcourue d'infrastructures ferroviaires et routières lourdes. De part et d'autre du boulevard périphérique, existent des enjeux de franchissement urbain.

La Ville a précisé durant l'instruction que la porte de Charenton en tant que telle n'était actuellement pas l'objet d'une opération de transformation, ayant déjà réaménagée en 2012 à l'occasion de l'extension du tramway T3a.

Comme l'a relevé la CRC dans son rapport sur la Ville de Charenton publié le 4 mai 2023, les enjeux de franchissement ont conduit au montage de deux opérations symétriques : la ZAC de Charenton-Bercy sur le territoire de Charenton-le Pont et la ZAC de Bercy-Charenton sur le territoire de Paris.

**Carte n° 16 : Les ZAC Bercy-Charenton et Charenton-Bercy (rive droite)  
et la ZAC Paris Rive Gauche et ZAC situées à Ivry**



Source : APUR / EPA ORSA sur fond Géoportail - Carte Atelier AT - Novembre 2018 (dossier d'étude d'impact, GPA, ZAC Charenton-Bercy)

Côté Charenton, la zone dont la mutation est possible a été identifiée sur une surface d'environ 10 ha. Le projet urbain porté par la Ville de Paris concerne 70 ha.

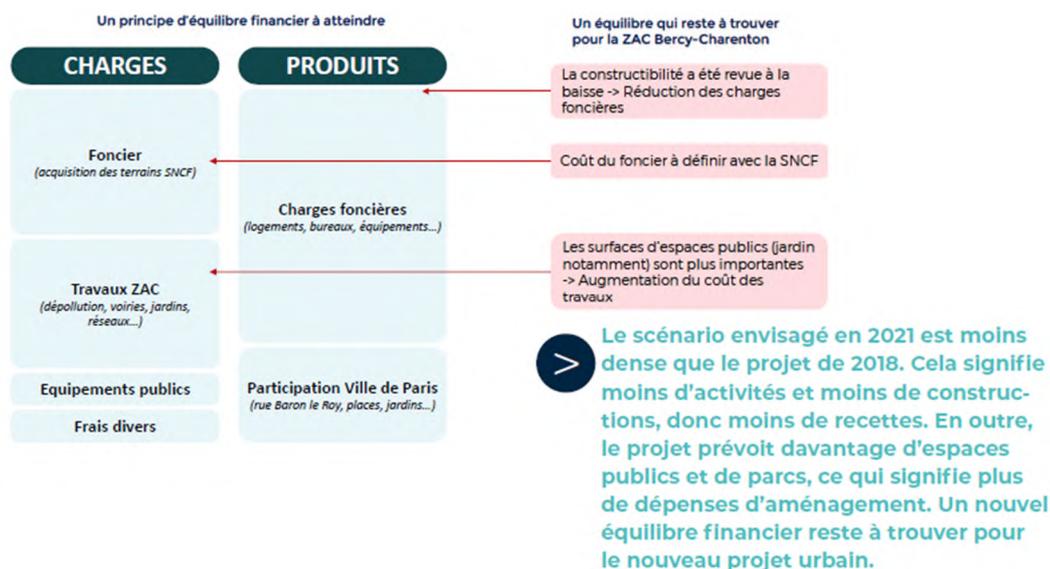
Les ZAC de Charenton-Bercy et de Bercy-Charenton auraient pu constituer une seule opération d'aménagement d'intérêt métropolitain. En effet, elles remplissent l'un des critères définis par la MGP en la matière car elles contribuent à la réduction de fractures urbaines manifestes (franchissement de réseaux ferrés, routiers). Leur point commun repose sur le prolongement de la rue Baron le Roy sous le périphérique permettant de désenclaver le quartier de Charenton-Bercy en ouvrant un cheminement vers le tramway T3 et la ligne 14 du métro.

En lieu et place de la création d'une ZAC unique, les villes de Paris et de Charenton ont signé le 7 octobre 2019 une convention de partenariat relative à la coordination des projets urbains situés sur chacune des villes. Cet accord porte essentiellement sur les mobilités : la concertation pour le bus à haute densité de service sur la voie Baron le Roy, de même que le portage d'un projet auprès de IDF Mobilité d'un projet de station du RER D. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la Ville a indiqué qu'il était en cours de renouvellement.

Le projet comprenait initialement la construction de six immeubles de grande hauteur, trois accueillant des logements et trois des immeubles de bureaux. La Ville de Paris a engagé à l'été 2022 une remise à plat de la ZAC Bercy-Charenton visant à répondre davantage aux enjeux de lutte contre les îlots de chaleur, à favoriser la végétalisation, à porter de nombreuses innovations constructives et l'inscrire dans les prescriptions du futur PLU bioclimatique. Cette remise à plat va se traduire par une forte baisse de la constructibilité.

Dans ces conditions, un nouvel équilibre financier reste à trouver : les produits de cession de charges foncières seront en effet minorés du fait de la moindre constructibilité tandis que le montant des travaux sera augmenté des nouvelles ambitions en matière d'espaces verts (voir schéma n° 2).

### Schéma n° 2 : Enjeux d'équilibre financier de la ZAC Bercy-Charenton présentés dans le bilan de concertation de février 2023



Source : Ville de Paris – bilan de concertation ZAC Bercy-Charenton

## 4.5 La création de l'allée Paris-Ivry, un nouvel axe autant qu'une nouvelle place

Au sein de la ZAC Paris Rive Gauche, le secteur Bruneseau dans lequel s'inscrit l'allée Paris Ivry, représente un territoire particulier puisqu'il est situé au niveau des anciennes fortifications qui organisaient la coupure entre la capitale et ses voisines.

Il est peu construit mais traversé par des infrastructures de transport (boulevard périphérique, échangeur d'Ivry, faisceau ferroviaire).

Depuis 2010, les objectifs assignés à ce secteur ont été régulièrement revisités et précisés pour s'établir de la façon suivante<sup>52</sup> :

- renforcer les liens avec Ivry-sur-Seine ;
- développer la mixité urbaine et sociale ;
- intégrer à l'opération une logique de développement durable ;
- conférer au site un rôle majeur pour l'emploi dans le 12<sup>ème</sup> et dans Paris ;
- affirmer un projet culturel diversifié, créer un environnement exemplaire ;
- mettre en œuvre une politique de déplacements volontariste ;
- favoriser sur le site Masséna-Bruneseau la création d'un paysage urbain répondant aux enjeux posés tant à l'échelle du grand paysage qu'à l'échelle du piéton, tout en affirmant les continuités avec les quartiers voisins constitués ou en devenir ;
- répondre aux besoins de logements et d'emplois à l'échelle de Paris et de la métropole, en contribuant au rayonnement de celle-ci et en participant à l'intensification urbaine proposée par le projet de SDRIF adopté.

<sup>52</sup> Annexe 2 du Q1 reprenant les fiches descriptives de chaque porte, communiquées par la Ville.

La reconfiguration de l'échangeur du périphérique et de ses bretelles a permis de libérer des emprises constructibles de part et d'autre de l'ouvrage, ainsi que sous ce dernier, qui permettront de créer l'allée Paris-Ivry.

Il reviendra à cette future voie, qui passera sous le boulevard périphérique, d'endosser le rôle de connexion entre les deux communes. L'objectif affiché est de créer une continuité de locaux le long de l'Allée Paris-Ivry.

Le projet comprenait la construction de 450 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, constructibilité désormais revue à la baisse, afin de constituer un front bâti entre Paris et Ivry. En effet, le foncier libéré devait permettre, selon la Ville de Paris, non seulement la création de cet axe traversant qu'est l'Allée Paris-Ivry mais également de concevoir plusieurs programmes immobiliers (bureaux, logements, résidences étudiantes, commerces, activités, écoles, crèches, PME, hôtellerie, pépinière). Le programme a depuis été modifié, la construction de logements ayant notamment été proscrite dans les îlots situés aux abords du boulevard périphérique.

Initialement, 4 îlots, aux abords immédiats du boulevard périphérique dans le secteur Bruneseau Nord, devaient accueillir des immeubles de grande hauteur (IGH). Les tours Duo ont été édifiées sur le premier de ces îlots. La Ville a renoncé aux autres projets d'IGH dans le cadre des réflexions associées à la révision du PLU, tant en termes de densité qu'en termes de santé aux abords du boulevard périphérique.

**Carte n° 17 : Constructions nouvelles (en rouge) initialement prévues dans le réaménagement de Bruneseau-Nord et de l'allée Paris-Ivry**



Source : <http://www.parisrivegauche.com/Les-quartiers-et-leurs-projets/Bruneseau-nord>

Conformément au vœu adopté par le Conseil de Paris lors de sa séance de juin 2023, une réflexion est en cours pour un nouvel aménagement du secteur compatible avec les préconisations du nouveau PLU bioclimatique : limiter la hauteur des bâtiments à construire à 37 mètres dans ce secteur, de ne pas construire au-dessus des ouvrages du boulevard périphérique et maintenir l'aménagement de l'allée Paris-Ivry comme un lieu de vie et d'animation urbaine dans le cadre d'une constructibilité réduite.

**Carte n° 18 : Futur aménagement du secteur Bruneseau et de l'allée Paris-Ivry**



Source : Ville de Paris

## ANNEXES

Annexe n° 1. Glossaire des sigles.....	55
Annexe n° 2. Programme d'investissement de la mandature 2015/2020.....	56
Annexe n° 3. Présentation synthétique de l'état d'avancement du programme de réaménagement des portes en places.....	57

## **Annexe n° 1. Glossaire des sigles**

APUR	Atelier parisien d'urbanisme
DEVE	Direction des espaces verts et de l'environnement
DU	Direction de l'urbanisme
DVD	Direction de la voirie et des déplacements
MIE	Mission d'information et d'évaluation
OAP	Opération d'aménagement et de programmation
PIM	Plan d'investissement de la mandature
RETEX	Retour d'expérience
SAGP	Service d'aménagement des grands projets
ZAC	Zone d'aménagement concerté

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

**Annexe n° 2. Programme d'investissement de la mandature 2015/2020**

Programme d'Investissement de la Mandature (PIM)		en M€
Augmenter l'offre de logement et développer la mixité sociale		2 950
Logement social, dont 850 M€ pour le Compte foncier logement		2 800
<i>Accélérer la construction de logements avec 10.000 logements supplémentaires par an, pour atteindre 25 % de logements sociaux en 2025</i>		
Plan "1000 immeubles éconobevores" et éradication de l'habitat insalubre		120
Gestion du domaine intercalaire		30
Transformer Paris en ville verte, ouverte et apaisée		1 883
Grandes opérations d'urbanisme		698
Aménagements de l'espace public, dont 185 M€ d'opérations d'aménagement (Paris Nord-Est, Paris Rive Gauche, Clichy Batignolles) et 121 M€ pour requalifier l'espace public		406
Plan d'embellissement des grandes places ( <i>Bastille, Nation, Panthéon, pl. des Fêtes, pl. d'Italie, Gambetta, Madeleine</i> )		30
Végétalisation de Paris, avec 30 ha de nouveaux espaces verts, 20.000 arbres supplémentaires en 2020, 100 ha de façades, murs et toitures végétalisés		262
Achats fonciers pour permettre la construction des équipements publics municipaux tels que les crèches, les écoles, les centres sportifs, etc.		287
Entretien de la voirie et des ouvrages d'art		199
Développer les transports publics à l'échelle du Grand Paris		900
Extension du réseau de transports collectifs (dont le bouclage du T3, l'aménagement des quais hauts en lignes à haut niveau de service (LHNS), la rocade des gares, extension de la ligne 14)		834
Expérimentation d'espaces logistiques urbains		16
Facilitation du stationnement de surface (modernisation des horodateurs)		12
Valorisation des canaux et développement de la logistique fluviale		38
Favoriser le vélo, les circulations douces et les mobilités alternatives		160
Dont Plan Vélo		100
Promouvoir la transition énergétique *		465
Rénovation thermique des bâtiments et entretien du patrimoine administratif, dont Contrat de performance énergétique dans les écoles (84 M€) et Marché de performance énergétique pour l'éclairage public (78 M€)		465
Faire de Paris un laboratoire de l'économie circulaire		40
Agriculture urbaine		8
Déchetteries et recycleries		22
Economie sociale et solidaire		10
Agir pour une ville plus propre		169
Modernisation de la collecte, du nettoyage et du tri		89
Sortie du diesel pour les engins de collecte et de nettoyage		81
Promouvoir l'attractivité de Paris		363
Développement économique, innovation et tourisme (pépinières, fonds de soutien aux entreprises innovantes, pôles de compétitivité)		100
Diversité commerciale et marchés		53
Favoriser l'émergence de réseaux intelligents		210
L'éducation à Paris : Investir dans la qualité des enseignements		905
1 <sup>er</sup> degré		433
2 <sup>nd</sup> degré		244
Enseignement supérieur, recherche et vie étudiante		228
Organiser une ville solidaire		568
Accessibilité et handicap **		74
Accueil et protection de la petite enfance, avec 5.000 places supplémentaires en crèche et de nouveaux centres de PMI		339
Insertion et solidarité		33
Jeunesse		45
Protection de l'enfance		41
Santé		23
Séniors		14
Rendre la culture accessible à tous		314
Accompagnement des industries culturelles et des métiers d'art		40
Bibliothèques et médiathèques		65
Enseignement artistique		33
Soutien à la création artistique et diffusion culturelle		175
Valoriser notre mémoire commune		182
Musées, patrimoine et mémoire		102
Plan édifices cultuels		80
Créer, rénover et moderniser les équipements sportifs pour les parisiens		377
Gymnases, TEP et autres équipements sportifs		168
Nager à Paris, avec la rénovation de notre parc de bassins et la création de nouvelles piscines		151
Stades		58
Développer une politique de prévention et de sécurité ambitieuse		100
		100
Moderniser les implantations administratives		228
		228
Budget participatif parisien***		372
		372
<b>Total</b>		<b>9 975</b>

\* Au total, avec les crédits logements mobilisés pour le plan "1000 immeubles éconobevores" et pour l'éradication de l'habitat insalubre, les crédits consacrés à la transition énergétique s'élèvent à près de 560 M€, auxquels s'ajoutent les crédits consacrés aux nouveaux bâtiments administratifs.

\*\*Au total ce sont plus de 200 M€ de crédits d'investissement répartis dans les enveloppes des politiques publiques du PIM qui seront engagés sur la mandature au titre de la mise en accessibilité des équipements municipaux.

\*\*\*Au total le budget participatif s'élèvera à 480 M€, dont 108 M€ déjà répartis dans les enveloppes des politiques publiques du PIM.

Source : Ville de Paris

**Annexe n° 3. Présentation synthétique de l'état d'avancement du programme  
de réaménagement des portes en places**

Désignation opération	État avancement			Transformation en place		Mode d'exécution*	Commentaire
	Achevée	En cours	Programmée	oui	non		
01 - Porte Maillot		X		X		Mandat de maîtrise d'ouvrage notifié à la SPL ParisSeine	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passer d'une logique de Porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de rayonnement métropolitain</li> <li>- Inscrire la porte Maillot dans l'axe majeur Etoile - Défense</li> <li>- Retrouver la relation avec le Bois de Boulogne</li> <li>- Assurer la continuité des espaces verts de la ceinture verte et leur connexion entre eux et les espaces métropolitains</li> <li>- Proposer un espace public mieux partagé, végétalisé, et à l'échelle du piéton</li> <li>- S'inscrire dans la dynamique des projets de transports en commun</li> <li>- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques</li> </ul> <p>Parallèlement, deux sites du secteur ont été intégrés fin 2014 à l'appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris », donnant lieu à la désignation en 2016 de deux projets immobiliers lauréats (Mille Arbres et Ville Multistrates), puis la signature de deux protocoles de vente. Chaque projet a obtenu un permis de construire en 2019, qui ont été annulés par le TA, puis la CAA. La Ville envisage de se pourvoir en cassation début décembre 2022.</p>
02 Porte de Clichy		X		X		Dans le cadre de la ZAC Clichy-Batignolles concédée à Paris & Métropole Aménagement	<p>Objectifs poursuivis</p> <p>L'une des ambitions du projet Clichy Batignolles, aux dimensions métropolitaines, a été de construire des liens entre Paris et Clichy. Elle s'est concrétisée, dès 2003, par la signature d'un protocole de coopération formalisant de nombreux enjeux communs à des échelles géographiques, temporelles et institutionnelles diverses, ainsi que les réponses envisagées pour les traiter à l'échelle d'un territoire intercommunal en mutation.</p> <p>Trois enjeux majeurs ont été dégagés pour cette porte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer la fluidité et le confort des déplacements</li> <li>- organiser les continuités urbaines</li> <li>- améliorer et valoriser la qualité urbaine de cette porte</li> </ul>
03 - Porte Pouchet		X		X		Dans le cadre de la ZAC Porte Pouchet en cours d'achèvement concédée à Paris & Métropole Aménagement	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les conditions de vie des habitants du quartier</li> <li>- Diversifier les usages du quartier et améliorer la vie locale</li> <li>- Prendre part au développement économique du nord-ouest parisien en synergie avec les autres opérations d'aménagement proches (Batignolles et pôle tertiaire de Clichy Saint Ouen)</li> <li>- Désenclaver et améliorer la desserte du quartier</li> <li>- Améliorer le paysage de la porte Pouchet en tirant parti de la trame verte</li> </ul>
04 - Porte de Saint-Ouen		X		X		<p>Dans le cadre du projet "17&amp;CO", lauréat de la 1ère édition de l'appel à projets métropolitain " Inventons la Métropole du Grand Paris "</p> <p>Dans le cadre du NPNRU Portes du 18ème</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apporter de la mixité fonctionnelle au quartier notamment en matière d'activités économiques</li> <li>- Diminuer l'impact des infrastructures et des superstructures routières (parking et station-service)</li> <li>- Rétablir la continuité urbaine sur l'avenue de la Porte de Saint-Ouen jusqu'au franchissement du Boulevard Périphérique</li> </ul>
05 - Porte de Montmartre	X						

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

06 - Porte de Clignancourt		X		X	<p>Dans le cadre du projet "Paris Puces", lauréat de la deuxième édition de l'appel à projet "Inventons la Métropole du Grand Paris "</p> <p>Dans le cadre d'une étude urbaine en partenariat avec la Ville de Saint-Ouen et Plaine Commune</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie quotidienne</li> <li>- Désenclaver et relier le quartier à son environnement</li> <li>- Favoriser la mixité des fonctions et le développement économique</li> <li>- Étendre la centralité de la Porte de Clignancourt du Boulevard Ney jusqu'à St Ouen</li> <li>- Requalifier les espaces publics</li> <li>- Assurer une concertation et des partenariats à l'échelle métropolitaine</li> <li>- Définir une stratégie d'urbanisme transitoire</li> <li>- Rétablir la continuité urbaine sur l'avenue de la Porte de Saint-Ouen jusqu'au franchissement du Boulevard Périphérique</li> </ul>
07- Porte de la Chapelle		X		X	<p>Dans le cadre de la ZAC Gare des Mines - Fillettes concédée à Paris &amp; Métropole Aménagement</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire de la porte de la Chapelle une place publique de rayonnement métropolitain</li> <li>- Améliorer les liaisons en transports en commun et avec les modes actifs entre Paris et Saint-Denis, améliorer la qualité et le confort des continuités piétonnes et cyclables entre Paris et Saint-Denis</li> <li>- Réduire les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de l'air dus au trafic routier</li> <li>- Rendre le site plus sûr, donner à tous envie de traverser la porte</li> <li>- Améliorer la qualité paysagère, inscrire la porte de la Chapelle dans la continuité des espaces verts de la ceinture verte du nord-est de Paris</li> <li>- Améliorer l'impact visuel de l'échangeur, créer une perspective, mettre en valeur les ouvrages d'infrastructure</li> <li>- Améliorer l'urbanité du site, aménager les espaces aujourd'hui délaissés et proposer une programmation accessible à tous</li> </ul>
08 - Porte d'Aubervilliers		X		X	<p>En régie</p> <p>Dans le cadre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes concédée à Paris &amp; Métropole Aménagement</p> <p>Dans le cadre de l'appel à projets Réinventer Paris</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <p>La transformation de la porte d'Aubervilliers est liée à l'arrivée du futur tramway T8. Un nouvel espace public emblématique assurera le lien entre plusieurs projets qui visent au réaménagement et à l'animation de cette porte (ZAC Gare des Mines - Fillettes, îlot Chanel, îlot Fertile, pole Rosa Parks). Les éléments portant sur l'opération de la ZAC Gare des Mines sont mentionnés dans la fiche portant sur la Porte de la Chapelle.</p>
09 - Porte de la Villette			X	X	<p>En cours d'études dans l'objectif de création d'une ZAC</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instaurer une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes par l'urbanisation, dans la profondeur des îlots, de part et d'autre de l'avenue de la Porte de la Villette, en cohérence avec le projet de requalification de la RD932 porté par le Département de la Seine Saint Denis, et ouvrir le nouveau quartier vers le canal Saint Denis ;</li> <li>- Transformer le rond-point routier de la place Auguste Baron et le fonctionnement viaire actuel pour apaiser la circulation routière et redonner la place nécessaire aux modes actifs en améliorant le confort du lieu pour tous les usagers ;</li> <li>- Mettre en œuvre le projet dans une démarche environnementale ambitieuse et exemplaire portant sur la réalisation de continuités de trames viaires et paysagères, supports de modes de déplacements doux et de biodiversité, donnant la priorité aux arbres et à la pleine terre, ainsi que sur la valorisation et l'ouverture du Canal Saint Denis sur le quartier par la réalisation d'un vaste parc paysager ;</li> <li>- Produire du logement pour tous les publics, ainsi que les équipements de proximité nécessaires aux nouveaux habitants, dans la logique de la ville du quart d'heure ;</li> <li>- Avoir une programmation complémentaire permettant d'assurer le métabolisme urbain (logistique, production, économie circulaire), le développement d'activités économiques en s'appuyant sur la programmation déjà en</li> </ul>

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

						place ; - Coordonner l'ensemble des réflexions urbaines menées par les collectivités associées et les partenaires (SNCF, RATP, Préfecture de Police) pour assurer la cohérence territoriale à petite et grande échelle.
10 - Porte de Pantin		X		X		<p>Dans le cadre du projet "la Cité Universelle", lauréat de l' Appel à Projets Urbains Innovants sur le site de la Marseillaise</p> <p>La Porte de Pantin a été réaménagée en 2012 suite à l'arrivée du tramway.</p> <p>Le démantèlement en 2014 de la station-service située au sud de la porte, le long de la rue de la Marseillaise, a libéré une emprise permettant d'envisager la création d'un équipement métropolitain et de parachever l'aménagement du site. Cette emprise a fait l'objet d'un appel à projets innovants dont le lauréat est "la Cité universelle".</p>
11 - Porte des Lilas		X		X		<p>Dans le cadre de la ZAC Porte des Lilas pour la partie achevée en 2011</p> <p>Dans le cadre de l'opération d'aménagement Paul Meurice, concédée à Paris &amp; Métropole Aménagement</p> <p>- Continuités urbaines avec Les Lilas et Bagnolet - Mise en valeur de la rue Paul Meurice comme axe urbain et paysager reliant le quartier des Fougères (et le square Fleury) à la place du maquis du Vercors et au jardin public - Programmation mixte et création d'équipements pour le quartier, ainsi que relogement des équipements existants (déchetterie) - Programme de bureaux venant conforter le pôle économique du cœur de quartier en faveur de l'emploi - Volumétrie des immeubles de bureaux leur permettant de constituer un écran acoustique au bruit du boulevard périphérique</p> <p>L'aménagement de la Porte est quasiment achevé, les derniers programmes doivent être livrés mi-2023.</p>
12 -Porte de Bagnolet			X	X		<p>Dans le cadre de la ZAC Python-Duvermois concédée à la SEMAPA</p> <p>Dans le cadre d'une démarche intercommunale avec Est Ensemble</p> <p>Dans le cadre du NPNRU Portes du 20ème</p> <p>Objectifs poursuivis - Concevoir la Porte de Bagnolet non comme une entrée, mais comme un point central du Grand Paris - Faire de l'un « des secteurs les plus pollués d'Europe » une réponse exemplaire à l'urgence sanitaire et au défi climatique - Viser une renaturation forte de ce secteur, en retrouvant le sens de la géographie en creux de vallon mis à mal par le dédale infrastructurel - Repenser l'échelle du local, en considérant une aire de 20 min à pied, tant pour le champ de la mobilité, du commerce, du tourisme, des loisirs, de l'activité tertiaire que de la logistique - Penser un tissu qui favorise l'intégration des quartiers en QPV de part et d'autre du boulevard périphérique (BP), en proposant un territoire (plus) inclusif, mettant en valeur la mixité sociale - Anticiper le développement de nouvelles pratiques et renforcer l'articulation entre l'arc de l'innovation et l'économie sociale et solidaire concernant notamment la logistique urbaine (dernier km), l'offre de programmes immobiliers plus adaptés aux nouvelles demandes et pratiques - S'appuyer sur la culture pour renforcer les liens intercommunaux, et s'inscrire dans l'évolution sociétale (bureaux, économie circulaire, circuit court)</p>
13 - Porte de Montreuil		X		X		<p>Dans le cadre de l'opération d'aménagement Porte de Montreuil concédée à la SEMAPA</p> <p>Dans le cadre du projet lauréat de l'appel à projet Reinventing Cities lancé par la Ville de Paris et le C40</p> <p>Dans le cadre du NPNRU Portes du 20ème</p> <p>Objectifs poursuivis - Requalifier une porte d'entrée métropolitaine pour transformer la Porte de Montreuil en Place du Grand Paris - Rétablir des continuités bâties et des liens entre Paris, Montreuil et Bagnolet - Développer les circulations douces - Proposer de nouvelles fonctions urbaines, en favorisant le rééquilibrage de l'emploi et du développement économique dans l'Est parisien, en s'appuyant sur la dynamique de l'Arc de l'Innovation, des projets en cours sur Montreuil et Bagnolet, et sur un renouvellement des puces de la Porte de Montreuil dans une logique d'économie sociale et solidaire - Valoriser le cadre de vie par une reconfiguration des espaces et la redéfinition de leur usage, en étant exemplaire en termes de ville résiliente, intelligente et durable - Mettre en valeur les atouts paysagers, récréatifs et sportifs de la ceinture verte par l'amélioration du fonctionnement et du paysage des équipements sportifs</p>

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

							<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un boulevard urbain intégrant un traitement paysager à la Porte de Montreuil permettant de mieux organiser et hiérarchiser les flux automobiles entre les Villes de Bagnolet, Montreuil et Paris</li> <li>- Organiser des interfaces à la Porte de Montreuil ayant pour objet de favoriser le déplacement des piétons et des cyclistes et la mise en place de nouveaux usages et fonctions urbaines</li> </ul>
14 - Porte de Vincennes		X		X		Dans le cadre de la ZAC Porte de Vincennes concédée à la SEMAPA	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer le cadre de vie des habitants sur le court et moyen terme</li> <li>- Réorganiser l'interface pour rétablir des continuités urbaines</li> <li>- Développer une mixité urbaine favorisant l'insertion du quartier dans la Ville</li> <li>- Réduire la place de l'automobile et développer l'offre des transports collectifs en coordination avec projet du tramway</li> <li>- Conforter la dimension métropolitaine du site</li> <li>- Par ailleurs, il est apparu évident de s'intégrer dans une réflexion de développement durable et d'inscrire l'opération de la Porte de Vincennes dans la démarche globale initiée par la Ville de Paris sur ses projets d'aménagement.</li> </ul>
15 - Prolongement de la rue Baron Le Roy			X	X		Dans le cadre de la ZAC Bercy Charenton concédée à la SEMAPA, en cours de redéfinition	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Désenclaver le territoire et inscrire son développement dans une logique métropolitaine en renforçant les liens avec le projet urbain limitrophe de Charenton-le-Pont</li> <li>- Magnifier le paysage urbain et améliorer la fonctionnalité écologique de ce territoire entre Seine et Bois de Vincennes, proche du Parc de Bercy</li> <li>- Développer un quartier urbain mixte et accueillant pour tous, riche d'une variété de fonctions, contribuant à la qualité de vie de chacun et favorisant la ville du ¼ d'heure</li> <li>- Inscrire ce territoire dans son histoire et concevoir un quartier durable, résilient et frugal</li> </ul>
16 - Allée Paris-Ivry		X		X		Dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche concédée à la SEMAPA	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les liens avec Ivry-sur-Seine</li> <li>- Développer la mixité urbaine et sociale</li> <li>- Intégrer à l'opération une logique de développement durable</li> <li>- Conférer au site un rôle majeur pour l'emploi dans le XIIIème et dans Paris</li> <li>- Affirmer un projet culturel diversifié, créer un environnement exemplaire</li> <li>- Mettre en œuvre une politique de déplacements volontariste</li> <li>- Favoriser sur le site Masséna-Bruneseau la création d'un paysage urbain répondant aux enjeux posés tant à l'échelle du grand paysage qu'à l'échelle du piéton, tout en affirmant les continuités avec les quartiers voisins constitués ou en devenir</li> <li>- Répondre aux besoins de logements et d'emplois à l'échelle de Paris et de la Métropole, en contribuant au rayonnement de celle-ci et en participant à l'intensification urbaine proposée par le projet de SDRIF adopté.</li> </ul>
17- Porte d'Ivry		X			X	<p>Dans le cadre de la ZAC Bédier-Oudiné concédée à la SEMAPA</p> <p>Dans le cadre du NPNRU Bédier Oudiné</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Désenclaver les quartiers par la création d'un nouveau maillage de voies publiques de dessertes permettant de fractionner les vastes îlots et de reconstituer des façades urbaines ouvertes favorisant l'animation, les flux et les usages</li> <li>- Renforcer la mixité sociale par la création de logements intermédiaires et/ou en accession à la propriété</li> <li>- Renforcer la mixité fonctionnelle par la création ou le repositionnement d'activités économiques et commerciales pour répondre aux besoins des habitants et usagers du quartier, travailler sur des possibilités d'emploi local, animer les rez-de-chaussée sur rue et favoriser l'articulation et les liens avec les quartiers voisins</li> <li>- Créer des continuités végétales en mettant à profit la présence de la Petite Ceinture Ferroviaire et du potentiel paysager existant de la ceinture verte</li> <li>- Renforcer les liens urbains, sociaux et fonctionnels avec le secteur d'aménagement Paris Rive Gauche et inscrire le territoire dans la dynamique de l'Arc de l'Innovation</li> </ul>

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

							<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revaloriser l'offre en équipements publics et lui donner un rôle fédérateur et structurant dans la recomposition de Bédier-Oudiné</li> <li>- Reconsidérer la place des immeubles de logement social existants et étudier les améliorations urbaines potentielles de cette offre de logements.</li> </ul>
18 - Porte de Choisy	x				X	En régie	
19 - Porte d'Italie		X			X	Dans le cadre de la ZAC Paul Bourget concédée à la SEMAPA	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Restructurer la Cité Paul Bourget pour l'intégrer dans la ville en reconstituant, au minimum, le nombre de logements existants avant l'incendie (soit 365 logements)</li> <li>- Créer de la mixité fonctionnelle</li> <li>- Désenclaver l'îlot et renforcer la continuité urbaine au-delà du boulevard périphérique</li> <li>- Réduire les nuisances sonores liées à la présence du boulevard périphérique</li> <li>- Requalifier l'avenue de la Porte d'Italie</li> <li>- Aménager un jardin public</li> <li>- Améliorer l'accessibilité et la lisibilité du parc Kellermann</li> <li>- Relier les espaces verts entre eux et améliorer leur continuité</li> <li>- Aménager les espaces publics en faveur des circulations douces</li> </ul>
20 - Porte d'Orléans		X		X		En régie	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification des liaisons douces entre la RD 920 et l'avenue de la Porte d'Orléans,</li> <li>- Mutation du terre-plein central,</li> <li>- Rationalisation/optimisation de la gare Ernest Reyer,</li> <li>- Requalification de l'avenue Paul Appell et la création d'un parvis pour la piscine Élisabeth.</li> </ul>
21 - Porte de Vanves- Porte Brancion		X	X	X		<p>Dans le cadre du projet lauréat de la 1ère édition de l'appel à projets métropolitain " Inventons la Métropole du Grand Paris " pour la porte Brancion</p> <p>Dans le cadre d'une opération d'aménagement Bartholomé Brancion en cours de définition</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la qualité de vie des habitants, par la diversification des logements et l'amélioration de leur habitabilité</li> <li>- Adapter l'offre en équipements publics aux besoins actuels et projetés, en rénovant ou reconstruisant les équipements actuels (groupe scolaire, centre Paris Anim, certains espaces sportifs), étudier une offre complémentaire en fonction des besoins qui seraient identifiés</li> <li>- Créer les conditions du développement d'un tissu associatif à même de répondre aux besoins des habitants et de créer de l'animation, vecteur de lien social</li> <li>- Renforcer les continuités écologiques, en particulier en requalifiant des espaces et équipements publics et en développant le couvert végétal et lutter ainsi contre l'îlot de chaleur urbain</li> <li>- Améliorer les continuités avec Vanves, Malakoff et le 14ème arrondissement, en particulier au niveau des deux ponts SNCF et de la petite ceinture, et reconquérir des espaces publics au profit des piétons et des modes doux</li> </ul>
22 - Porte de Versailles		X			X	En régie	
23 - Porte de Sèvres			X	X		<p>Études préalables engagées dans le cadre d'une étude urbaine commandée par la Ville de Paris</p> <p>Opération Aquaboulevard dans le cadre d'un bail à construction existant à avenanter</p>	<p>Objectifs poursuivis pour le parc Suzanne Lenglen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pérenniser cet espace vert de la plaine Vaugirard et renforcer son rôle dans la ceinture verte</li> <li>- Désenclaver, améliorer les accès et connecter le parc aux quartiers voisins</li> <li>- Apaiser et réaménager les voies de desserte existantes et encourager l'insertion de nouveaux parcours en modes actifs</li> <li>- Installer une liaison interne diagonale, positionnée entre l'entrée nord et la nouvelle entrée ouest</li> <li>- Requalifier et valoriser les accès</li> <li>- Conforter l'identité hybride du parc et l'entrelacement du paysage autour de ses équipements</li> <li>- Renforcer les équipements sportifs de proximité</li> <li>- Étendre le parc paysager, notamment sur l'emprise de l'héliport, et augmenter sa densité de plantation (strates arborée, arbustive et herbacée) selon une approche paysagère, écologique et fonctionnelle, répondant aux objectifs de renforcement de la biodiversité et de mise en relation des différents espaces et corridors verts</li> </ul>

Ville de Paris, exercices 2015 et suivants - **Rapport d'observations définitives**  
sur le réaménagement des places et des portes de Paris

						<p>Objectifs poursuivis sur les entités aux abords du parc</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Restructurer les activités de l'héliport sur une emprise foncière réduite</li> <li>- Restructurer l'ensemble immobilier de l'aquaboulevard (amélioration de l'insertion urbaine, apport de mixité fonctionnelle, ré-adressage sur les espaces publics)</li> <li>- Restructurer l'ensemble résidentiel des Frères Voisin pour le désenclaver et mieux l'intégrer dans la ville</li> <li>- Restructurer l'agencement du poste RTE Harcourt pour améliorer l'accessibilité au parc et valoriser le hall de décuivage avec une programmation sportive innovante</li> </ul>
24 - Quai d'Issy		X		X	<p>Dans le cadre du projet EDA, lauréat de la deuxième édition de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris »,</p> <p>Dans le cadre d'un projet de voirie en régie pour l'aménagement des espaces publics</p>	<p>Objectifs poursuivis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le cadre de l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 », il s'agit pour la Ville de Paris et la SNCF de céder le foncier actuellement délaissé en friche urbaine, pour la réalisation d'un projet conjoint de bureaux et de services en superstructure et d'une centrale de froid urbain Fraicheur de Paris en infrastructure.</li> <li>- Aménagement d'une piste cyclable pérenne, élargissement des trottoirs et végétalisation de l'espace public porté par la Ville de Paris</li> </ul>

**RÉPONSE DE :**

**Madame Anne Hidalgo, Maire de Paris (\*)**

*(\*) Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.*



*La Maire de Paris*



Paris, le 26 AVR. 2024

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 18 mars 2024, vous m'avez adressé le rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion des opérations d'aménagement des portes et places de la Ville de Paris pour les exercices 2015 et suivants.

Je tiens en premier lieu à vous remercier pour la qualité de ce rapport. Il restitue de manière précise les orientations de cette ambitieuse politique d'aménagement menée sur le temps long et qui traduit la volonté de la municipalité parisienne de transformer l'espace public pour créer de véritables liaisons urbaines avec les collectivités limitrophes, faire davantage de place aux modes de déplacement actifs et au végétal, adapter la ville au changement climatique et réduire notre empreinte carbone. Il tient également compte des échanges qui se sont tenus entre l'équipe de contrôle et mon premier adjoint et les services de la Ville.

Dans vos recommandations de performance, vous formulez le souhait que soient présentés en Conseil de Paris le bilan physico-financier du programme complet de réaménagement des 7 places, achevé en 2023, ainsi qu'à échéances régulières un état de suivi global des portes à réaménager et des travaux et montants des crédits afférents.

Je me permets d'indiquer que le débat budgétaire en Conseil de Paris permet de répondre à cet enjeu de communication et d'échange. Chaque séquence est en effet l'occasion pour les conseillers de Paris de disposer d'une information précise sur les opérations d'aménagement, leur avancement et les dépenses correspondantes, information sur la base de laquelle des débats peuvent s'organiser.

Enfin, je souhaiterais réagir à l'affirmation selon laquelle « la Ville de Paris a mis en place des conventions de coopération avec les collectivités limitrophes dont la portée est plus politique que juridique » (point 3.2 du rapport) en indiquant que ces conventions sont conclues de plein accord avec des collectivités exerçant la compétence aménagement et espace public, à savoir les EPT et les communes, voire les départements sur les axes routiers relevant de leur compétence.

Comme vous l'indiquez dans votre rapport, ces conventions cadrent le travail de coopération permettant d'agir de façon intercommunale, dans des domaines (voirie, entretien, végétalisation, prévention-sécurité) pour lesquels la loi n'a pas transféré, ou pas complètement, les compétences à la Métropole du Grand Paris.

Monsieur Thierry VUGHT  
Président de la CRC Île-de-France  
Chambre régionale des comptes Île-de-France  
6, cours des Roches  
Noisiel  
B.P. 187  
77315 Marne-la-Vallée Cedex 2

En cela, elles ont une portée juridique réelle, traduisent une volonté politique d'agir ensemble, et sont suivies de conventions de nature opérationnelle pour leur mise en œuvre effective.

Plutôt que de minorer la portée de ces conventions en faisant valoir leur portée plus politique que juridique, il convient au contraire de constater qu'en coopérant à un niveau politique avec ses voisins, la Ville va au-delà de ses obligations juridiques pour donner une dimension interterritoriale à une action dont nous savons que les effets dépassent les frontières de Paris.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

*Cordialement,*

*Anne Hidalgo*

Anne HIDALGO





« La société a le droit de demander compte  
à tout agent public de son administration »  
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives  
est disponible sur le site internet  
de la chambre régionale des comptes Île-de-France :  
[www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france)

**Chambre régionale des comptes Île-de-France**

6, Cours des Roches

BP 187 NOISIEL

77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2

Tél. : 01 64 80 88 88

[www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france)