

GRANDE ARMÉE

VISION 2030



GRANDE ARMÉE 2030

**FAIRE RENAÎTRE LA PLUS BELLE
PORTE D'ENTRÉE DE PARIS**

GRANDE ARMÉE 2030

FAIRE RENAITRE LA PLUS BELLE PORTE D'ENTRÉE DE PARIS

À quelques mois de la livraison de la nouvelle Porte Maillot, à un an des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 qui transformeront cette entrée de Paris en « Axe Olympique », le Comité Grande Armée dévoile **une étude qui propose de transformer radicalement la première entrée de Paris, de la Porte Maillot à l'Arc de Triomphe.**

Cette vision, produite par l'agence d'architecture PCA-STREAM, propose trois grandes pistes, à la fois ambitieuses et réalistes en termes de temporalité et de faisabilité, **pour une ville durable, inclusive et désirable, adaptée aux grands enjeux du 21^e siècle :**

— **Recréer la promenade plantée historique**, qui s'étendra au total sur plus de 6 kilomètres du Louvre à La Défense : en la végétalisant pour la rafraîchir ; en réaménageant la sortie du tunnel de l'Étoile et en la coiffant d'un belvédère ; en piétonnisant les contre-allées ; en les ponctuant de kiosques et de nouveaux usages (salons végétaux, restauration, services).

— **Reconnecter l'Avenue et le Bois de Boulogne**, en recréant une porte symbolique, en aménageant un cheminement ponctué de kiosques, de jeux pour enfants et d'un grand belvédère.

— **Créer le temple des nouvelles mobilités** qui n'existe pas à Paris, en installant une méga-station vélo sous le parvis du Palais des Congrès, une école-vélo et des services de location côté Square Parodi, et tout au long de l'Avenue, qui était il y a un siècle l'Avenue des Cycles et le lieu de la première piste cyclable de France.

L'Avenue de la Grande Armée sera ainsi le dernier segment de l'Axe majeur de Paris (dont elle est le maillon central) à engager une transformation, après les projets déjà lancés des Champs-Élysées, de la Porte Maillot, des Allées de Neuilly et du Parc de La Défense. L'étude s'inscrit dans le prolongement du projet « Réenchanter les Champs-Élysées », dont le périmètre d'étude a été étendu officiellement à l'Avenue de la Grande Armée par Anne Hidalgo en mai 2022.

La méthode est celle d'une étude portée par un groupement d'acteurs privés (grands propriétaires, locataires, utilisateurs...), avec le soutien des élus, s'appuyant sur une large consultation des parties prenantes et sur l'utilisation scientifique de données pour objectiver l'état du territoire.

L'équipe a ainsi réalisé plus de 100 entretiens auprès de différents types d'acteurs (élus et institutionnels, conseils de quartier et habitants, entreprises et investisseurs, commerçants, opérateurs) et mené plusieurs ateliers de travail collectifs, pour remonter les idées et les besoins des parties prenantes, et en synthétiser une vision qui fasse l'objet d'un consensus fort. La « Vision Grande Armée 2030 » une fois remise à la Ville de Paris, devra être étayée par des études techniques complémentaires, à l'instar de celles qui sont en cours sur les Champs-Élysées.

LE COMITÉ GRANDE ARMÉE

Le Comité Grande Armée a été lancé en avril 2022, avec le soutien des élus locaux et de la Ville. Il rassemble propriétaires, locataires et habitants de l'Avenue engagés activement dans sa future transformation.

Le Comité Grande Armée s'est donné pour objectif de faire émerger une « Vision 2030 » pour l'Avenue de la Grande Armée : à la fois un projet d'aménagement capable de rendre l'Avenue plus agréable, plus verte et plus esthétique, mais aussi une réflexion sur sa vocation et son identité. Réunir les principaux acteurs de l'Avenue (élus, riverains, institutionnels, investisseurs et utilisateurs) est l'une des conditions incontournables pour y parvenir en prenant en compte les intérêts de tous. Une méthode de co-construction innovante.

Au cours de ces 12 mois de travaux, le Comité Grande Armée s'est appuyé sur l'agence d'architecture PCA-STREAM, pour réaliser une étude architecturale et urbaine pour son futur réaménagement, basée sur la consultation d'une centaine d'acteurs de l'Avenue et sur une étude fine de son histoire et de son identité. La « Vision 2030 » présentée ici tient compte de toutes ces contributions.

Membres fondateurs

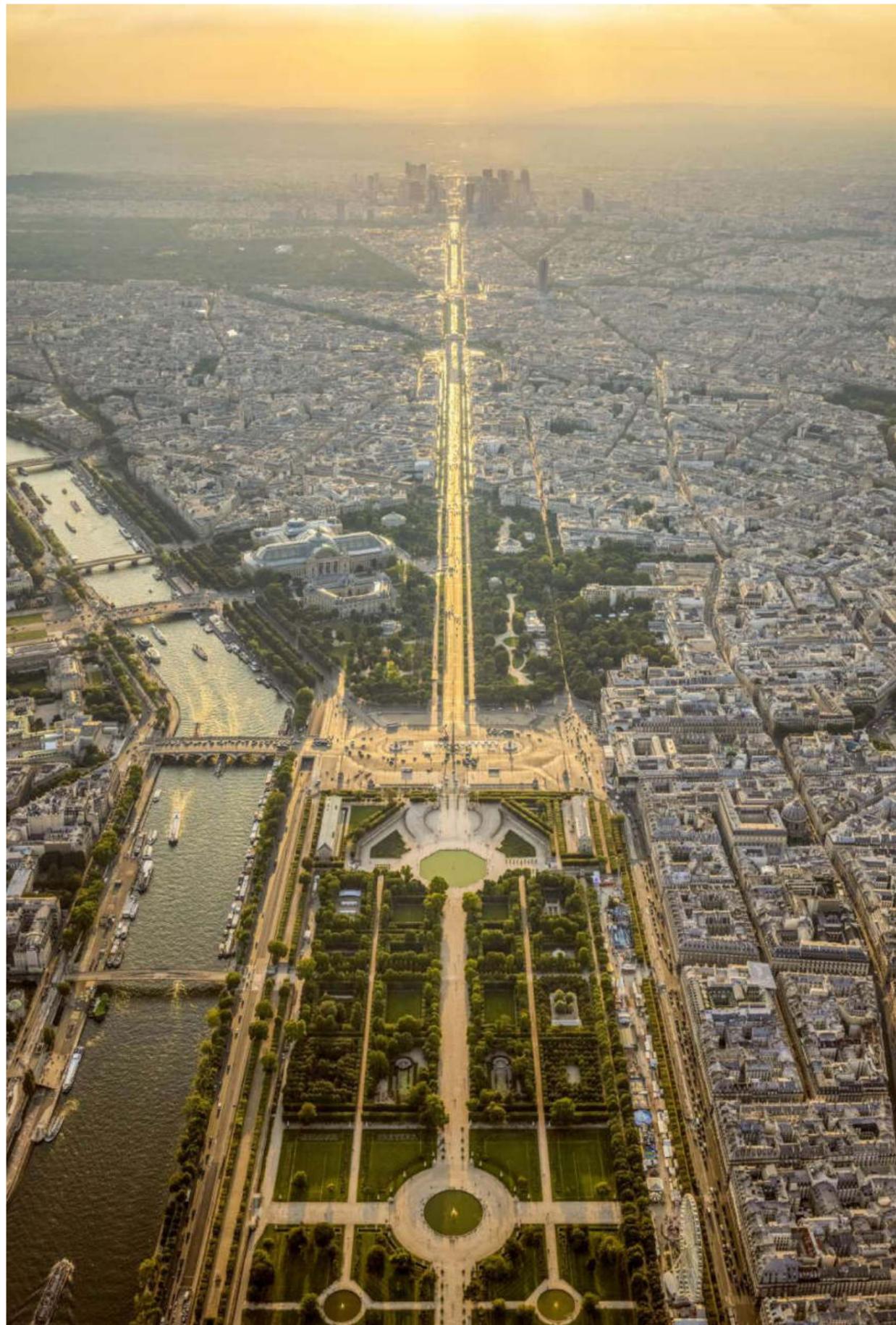
Groupama Immobilier, Gecina, BNP Paribas Cardif, Société Générale Assurances, Viparis, AG2R LA MONDIALE, Invivo, Groupe Chapat, Groupe Madar, FREO Group

Membres

Sanofi, BCG, Swiss Life AM, Tristan Vyskoc, Patrick Bosque

Membres d'honneur

Geoffroy Boulard (17^e arrondissement), Francis Szpiner (16^e arrondissement), Brigitte Kuster (ex-députée, ex-Maire du 17^e arrondissement)



LE MAILLON CENTRAL DE L'AXE MAJEUR N'A CONNU AUCUN GRAND RÉAMÉAGEMENT DEPUIS UN SIÈCLE

L'Avenue de la Grande Armée est le segment central de l'Axe majeur de Paris, une perspective continue de plus de 8 kilomètres, dessinée par André Le Nôtre en 1666, et dont le patrimoine architectural raconte les quatre derniers siècles de notre histoire. Il est rythmé aujourd'hui par une succession de monuments mythiques, du Louvre à l'Arche de La Défense en passant par l'Obélisque et l'Arc de Triomphe, tous mis en valeur par une topographie singulière (la colline de l'Étoile et la Seine aux deux extrémités).

L'Axe majeur concentre de façon exceptionnelle les lieux de rayonnement français :

— **Le rayonnement politique** : Présidence de la République, Hôtel de Ville, mairies, institutions publiques, ambassades américaines et britanniques...

— **Le rayonnement économique** : La Défense, plus grand quartier d'affaires européen, le Palais des Congrès de Paris, 40 % des sièges du CAC 40.

— **Le rayonnement culturel** : le Louvre, l'Orangerie, le Grand Palais, le Petit Palais, le Palais de la découverte, les 70 œuvres exposées en plein air à La Défense, La Paris La Défense Arena, plus grande salle de spectacle d'Europe...

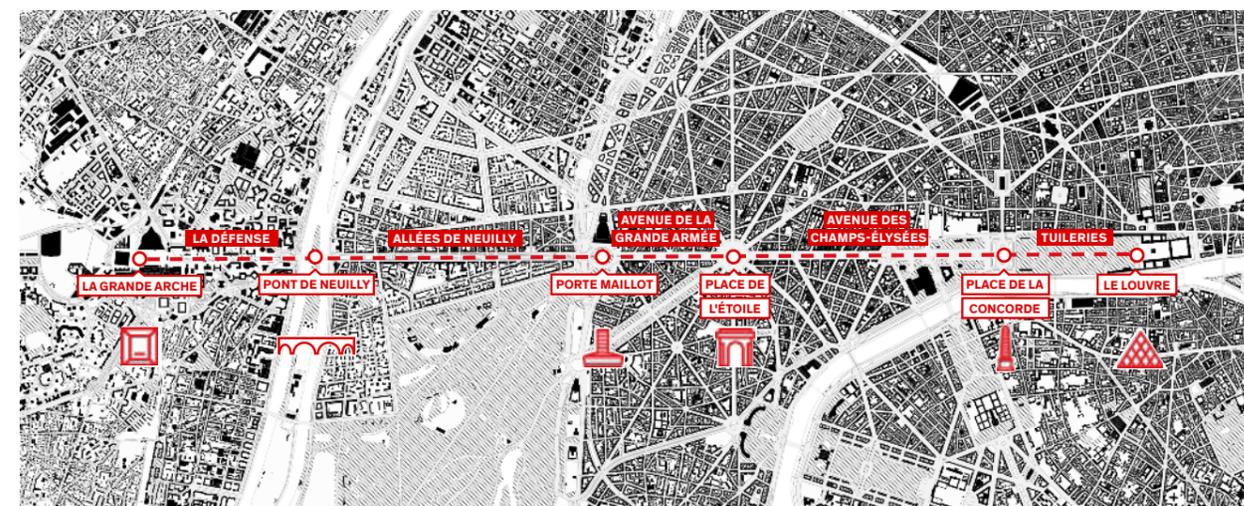
C'est enfin une infrastructure, à la fois routière (au trafic comparable à celui des Champs-Élysées), et de transports en commun (bientôt plus de 2 millions de passagers par jour, avec l'arrivée de la nouvelle gare Éole Porte Maillot).

Mais l'Axe majeur n'est plus un axe homogène et continu.

À partir des années 1960, avec l'avènement de l'automobile, il a été fractionné en cinq segments, séparés chacun par quatre « échangeurs routiers » que sont le Pont de Neuilly, la Porte Maillot, les places de l'Étoile et de la Concorde. Autant de verrous difficilement franchissables à pied.

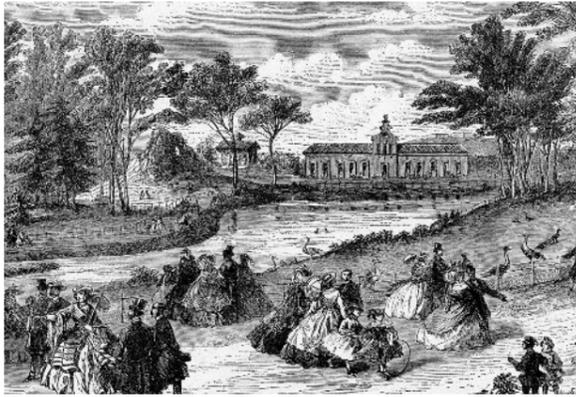
Depuis une décennie, tout change, et l'Axe connaît un bouleversement rapide, avec une densité de projets de réaménagement sans précédent. À Neuilly, d'abord, où le maire Jean-Christophe Fromantin a lancé une réflexion visionnaire sur l'Axe majeur, aidé par des architectes de renom, dont Sir Norman Foster et Renzo Piano. Un prélude à la transformation de l'Avenue Charles de Gaulle en Allées de Neuilly d'ici fin 2024, et à la reconfiguration de la Porte Maillot d'un rond-point automobile en un axe, qui a permis de retrouver la perspective historique. Paris La Défense, de son côté, a lancé un vaste réaménagement de son parvis, avec la création de nouveaux lieux de vie mixtes (Oxygen, Table Square) la transformation de l'esplanade en un parc de 5 hectares, dessiné par Michel Desvignes, attendu pour 2026. Les Champs-Élysées, eux, feront l'objet d'une transformation en deux temps, comme l'a annoncé publiquement la Maire de Paris Anne Hidalgo en mai 2022 : avant les Jeux olympiques (embellissement de l'avenue et des jardins, élargissement de l'anneau de l'Arc de Triomphe), et après les Jeux (réaménagement ambitieux du haut et du bas de l'avenue, ainsi que des jardins, et de la place de la Concorde), d'ici 2030.

Au centre de cet Axe majeur, l'Avenue de la Grande Armée est le seul segment à n'avoir connu aucun réaménagement depuis près d'un siècle.



Un topographie singulière

HISTOIRE & DIAGNOSTIC



1



2



3



4



5



6



7

1. Le jardin d'acclimatation du Bois de Boulogne à sa création en 1860
2. Écolières qui profitent du soleil devant le lac inférieur en 1898
3. Le Luna Park, inauguré en 1908 à la Porte Maillot
4. À l'angle de la Porte Maillot et de l'Avenue de la Grande Armée, l'après-midi au retour du Bois
5. Plusieurs lignes de tramway empruntaient l'Avenue
6. Inauguration de la première ligne de métro en 1900
7. La première piste cyclable de France, installée en 1897

L'AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE, EMBLÈME DE LA BELLE ÉPOQUE

Sur l'Axe majeur, l'Avenue de la Grande Armée présente une identité singulière, héritée du Second Empire, qui se distingue nettement de celle des Champs-Élysées ou de Neuilly. Son histoire épouse celle de la Belle Époque et donne de précieux indices pour entrevoir le renouveau de l'Avenue.

L'Avenue de la Grande Armée trouve son origine au milieu du 19^e siècle, entre deux bornes et deux « murs » : d'un côté l'Arc de Triomphe, achevé en 1836 sur la place de l'Étoile, où passe encore l'enceinte des fermiers généraux ; et de l'autre la Porte Maillot, transformée en bastion et en octroi par les fortifications de Paris d'Adolphe Thiers dès 1844, autour desquelles s'étend une zone « non aedificandi » où il est interdit de bâtir pour mieux prévenir d'éventuelles attaques. C'est alors la principale entrée dans Paris sur sa façade ouest. L'Avenue de la Grande Armée naît réellement quelques années plus tard, en 1864, lorsque Napoléon III la rebaptise en hommage aux campagnes militaires de son oncle Napoléon I^{er}. L'Avenue de la Grande Armée se lotit, s'aménage et se construit à la Belle Époque, selon les canons du Baron Haussmann.

L'une des promenades préférées des Parisiens

À l'époque, l'avenue de la Grande Armée est une avenue large de 70 mètres, qui a pour particularité de comporter une ample voie centrale pour la circulation des calèches, deux grandes promenades ombragées sous un quadruple alignement de 300 arbres, des contre-allées pour deux voitures à cheval et des trottoirs bordés d'immeubles de 5 ou 6 étages, de commerces, de restaurants et de limonadiers. L'animation y bat son plein, notamment parce que l'artère mène des Champs-Élysées au Bois de Boulogne, une destination qui va marquer son identité. Le réputé « Guide des plaisirs à Paris » de l'époque recommande « qu'après un après-midi au Bois de Boulogne, on se doit de finir Avenue de la Grande Armée, dans les restaurants et les music halls ».

La Porte du Bois et des loisirs modernes

Depuis la place de l'Étoile, on peut en effet rejoindre le Bois par l'Avenue de l'Impératrice (l'actuelle Avenue Foch) et par l'Avenue de la Grande Armée, plus animée. Le Bois de Boulogne est réaménagé en 1850 par Adolphe Alphand, Directeur des promenades et plantations de la préfecture de la Seine. L'ancienne réserve de chasse royale est transformée en parc à l'anglaise, sur le modèle de Hyde Park que Napoléon III a connu en exil. Un parc conçu pour la promenade et les loisirs, avec ses allées sinueuses, ses îles, ses chalets suisses et ses lacs pittoresques. Le Jardin d'Acclimatation est ensuite créé : parc à vocation éducative et scientifique où l'on expose girafes, zèbres et kangourous, et qui rencontre immédiatement un grand succès. Un petit train à vapeur y emmène les visiteurs depuis la Porte Maillot.

Le Bois de Boulogne devient rapidement un lieu autant mondain que populaire. Les Parisiens y découvrent les plaisirs et les loisirs modernes, le vélocipède, le patin à glace, les grandes fêtes. Ils viennent aussi profiter des lieux

de divertissement éphémères qui s'installent sur les terrains inconstructibles au pied des fortifications de l'enceinte de Thiers : le théâtre Columbia (1900), le Printania (1905), puis l'immense Luna Park (1908), l'un des premiers parcs d'attractions en France, qui restera en place jusqu'aux années 1950, avec ses auto-tamponneuses, ses montagnes russes et ses toboggans géants, à quelques mètres des grands immeubles.

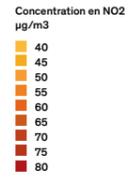
L'Avenue de la Grande Armée accueille aussi les plus grands événements du début du siècle : les premiers tours de France automobiles ont leur départ et leur arrivée à la Porte Maillot, le tour de France cycliste s'élance plusieurs fois du Luna Park. Les défilés militaires remontent l'Avenue de la Grande Armée pour passer sous l'Arc de Triomphe, jusqu'à l'installation de la tombe du Soldat inconnu en 1920.

Le temple des mobilités

Au tournant du siècle, la Porte Maillot est encore une vraie porte, avec sa grille et son octroi. Très fréquentée, elle est naturellement devenue le point de départ ou le terminus de nombreuses lignes de transports. Les compagnies de calèches y ont leurs dépôts, les tramways partent de la Porte Maillot pour rejoindre le centre de Paris, le Bois de Boulogne ou Saint-Germain. L'avenue de la Grande Armée va ainsi être le lieu de grandes premières en l'espace d'une quinzaine d'années seulement :

- Le test du tout premier tramway à accumulateurs électriques, en 1888.
- L'inauguration de la première ligne de métro parisienne Porte Maillot – Porte de Vincennes pour l'Exposition universelle de 1900.
- La démocratisation du vélo et l'installation sur l'Avenue de la Grande Armée, surnommée « L'Avenue des Cycles », des plus grandes marques comme Werner, Raleigh, Peugeot ou les Cycles Clément, mais aussi du Touring Club de France, qui promeut le cyclotourisme et comptera jusqu'à 800 000 membres.
- La création de la toute première piste cyclable de France, en 1897, sur la promenade côté 16^e de l'Avenue de la Grande Armée, obtenue de haute lutte par le Touring-Club. « Les caravanes cyclistes qui déambulent vers le Bois vont pouvoir affronter cette redoutable avenue sans avoir à compter avec le mauvais vouloir des cochers et la colère des maraîchers », raconte ainsi le journal « La Presse » le 6 avril 1897.
- L'accueil du tout premier magasin de motocyclettes des frères Werner, vers 1900. Les autres fabricants, comme Peugeot et Clément, se mettent rapidement à fabriquer des deux-roues motorisés, dont les ventes explosent, aidés par la localisation, proche des usines de Levallois ou d'Asnières, et des pistes d'essais du Bois de Boulogne. Dès 1930, les cycles, motorisés ou non, représentent la moitié des commerces de l'Avenue.

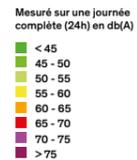
UNE AVENUE POLLUÉE
QUI DÉPASSE LA VALEUR LIMITE FIXÉE PAR L'OMS DE 40 µG/M³



Source : Airparif



UNE AVENUE BRUYANTE
LES 3/4 DE L'AVENUE SONT SUPÉRIEURS AU SEUIL DE LIMITE FIXÉ PAR L'OMS DE 65dB, ALORS MÊME QUE 48% DE L'AVENUE EST RÉSIDENIELLE



Source : Bruitparif



LE TOURNANT DE LA MODERNITÉ ET LA PERTE D'IDENTITÉ DE LA GRANDE ARMÉE

Avec l'avènement du moteur à explosion, la Porte Maillot se transforme en échangeur routier, l'Avenue de la Grande Armée perd sa promenade plantée, sa connexion au Bois de Boulogne, ses événements populaires et se monospécialise dans les deux-roues à moteur thermique.

Dès 1930, l'Avenue de la Grande Armée se transforme pour s'adapter à l'essor de l'automobile individuelle : la chaussée centrale est élargie (deux rangées d'arbres sont déplacées) les promenades ombragées pour piétons deviennent des voies de circulation et de stationnement pour les voitures, et les trottoirs latéraux sont agrandis.

Quelques années plus tard, deux concours d'architecture sont lancés pour transformer la Porte Maillot. Les projets monumentaux du Corbusier, de Sauvage ou de Viret & Marmorat ne verront pas le jour en raison de la guerre, mais leurs principes de gigantisme et de tout-automobile demeurent. La création du périphérique démarre dans les années 1950 et s'achève en 1973 à la Porte Maillot, réaménagée en un immense échangeur. Au bout de l'Axe majeur, La Défense voit le jour et la Porte Maillot invente le tourisme d'affaires, avec la création du Centre international de Paris (futur Palais des Congrès), avec ses salles de congrès, sa tour-hôtel de 1000 chambres, ses 4000 places de parking. Les grands sièges sociaux contemporains s'installent en nombre dans les années 1970 (Peugeot-Citroën, Louis-Dreyfus, L'Union Nationale des Coopératives agricoles...). Les commerces de proximité font progressivement place aux grandes enseignes, et à une monospécialisation dans les deux-roues thermiques.

Les maux dont souffrent actuellement l'Avenue de la Grande Armée résultent en grande partie de ces 60 années, qui ont conduit à la perte de la qualité urbaine et architecturale de l'Avenue.

Une autoroute urbaine : la fin de la promenade

L'esprit de promenade a disparu, l'Avenue est devenue hostile aux piétons. Des analyses de flux font apparaître de véritables « verrous » le long de l'Avenue : elle est rarement parcourue d'un bout à l'autre, et peu de piétons viennent naturellement des Champs-Élysées ou se rendent à Neuilly. Ils sont entravés par une faible allocation de l'espace sur les trottoirs, et de trop longues et trop étroites traversées de l'Avenue, rendues dangereuses par l'effet d'accélération entre les feux, et des refuges centraux peu rassurants. Les enfants, eux, semblent avoir disparu.

Il faut dire que l'Avenue de la Grande Armée, avec sa chaussée de 30 mètres de large, en 2 fois 3 voies, à la fréquentation comparable à celui des Champs-Élysées, a un gabarit et un trafic similaire à la plupart des autoroutes qui desservent Paris. En conséquence, l'Avenue est presque aussi exposée aux nuisances sonores que le périphérique (au-delà de 75 décibels, soit 15% au-dessus du seuil de pénibilité fixé par l'OMS). Elle est également l'une des artères les plus polluées de Paris, avec des niveaux de pollution aux particules fines régulièrement supérieurs au seuil de dangerosité.

Le trafic vélo peine à se faire une place sur l'ancienne « Avenue des Cycles », avec 1500 passages par jour en moyenne, contre le triple sur les Champs-Élysées, malgré de nouvelles pistes cyclables créées en 2018, encore pavées et trop proches de la circulation automobile. Le tunnel de l'Étoile, peu engageant, ne remplit pas son rôle de « pont » entre les deux avenues.

50 ans de rupture avec le Bois de Boulogne

Jusqu'en 2023, l'Avenue de la Grande Armée perd également son rôle de « porte verte » de Paris. La construction du périphérique et l'aménagement du rond-point de la Porte Maillot dans les années 1970 avaient créé une coupure de 300 mètres avec le Bois de Boulogne, dont le franchissement au-dessus du périphérique est peu engageant. Coincé entre la porte et le périphérique, le square Parodi, dont les 2 hectares font techniquement partie du Bois de Boulogne, reste vide malgré ses qualités paysagères. La suppression début 2023 du rond-point et le raccordement du square (donc au Bois) à l'Avenue de la Grande Armée, amorcent un vrai changement d'époque.

Une monospécialisation dans les deux-roues thermiques

Les commerces liés aux deux-roues motorisés représentent aujourd'hui environ la moitié de l'activité de l'Avenue, et sont indissociables de son identité. Cette monospécialisation rendait difficile la coexistence avec les autres usages : l'exposition des modèles au droit des devantures sature, par endroits, la majeure partie de l'espace public (trottoirs, stationnements), et les allées et venues des clients motorisés, mal canalisées, créent des conflits d'usage avec les piétons.



4 FAITS MAJEURS VONT SERVIR D'ACCÉLÉRATEUR À LA TRANSFORMATION

Le big bang de la Porte Maillot

La suppression du rond-point et la reconnexion du Square Parodi à l'Axe majeur marquent déjà le retour de l'axe dans l'aménagement urbain. Avec l'arrivée du RER E Éole, le tramway T3, ce sont des dizaines de milliers de voyageurs supplémentaires qui transiteront chaque jour Porte Maillot. L'Avenue de la Grande Armée deviendra la première avenue francilienne accessible par 3 lignes de RER distinctes (A, C et E), auxquelles il faut ajouter 3 lignes de métro (1, 2, 6).

Les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, pendant lesquels la Porte Maillot et l'Avenue de la Grande Armée figureront parmi les lieux les plus fréquentés : l'Avenue deviendra un « Axe Olympique » apaisé le temps des épreuves, le CIO sera installé au Hyatt, le Palais des Congrès accueillera l'accréditation des 2500 journalistes, qui raconteront pendant un mois la vie parisienne et les projets de la capitale.

Des investissements importants sont réalisés par les investisseurs privés pour transformer leurs bâtiments : le siège rénové d'Invivo et de Visa au numéro 83 (propriété de Sogecap et Invivo), le nouveau siège du BCG au 75 (propriété de Gecina), ou de Sanofi au 46-48 (BNP Paris Cardif), ainsi que ceux de grands groupes au 65 (AG2R La Mondiale) et au 85 (Sogecap) et un projet de commerce ambitieux au 10 (Freo). Autant de futurs points de destination dont les salariés et les visiteurs seront autant d'ambassadeurs d'une avenue transformée.

La révolution des mobilités électriques

Les enseignes de mobilités restent encore très présentes sur l'Avenue (encore 24 magasins aujourd'hui), mais elles mutent : elles anticipent l'interdiction à venir des moteurs thermiques en ville et l'engouement pour les mobilités actives et électriques. De nombreuses boutiques de deux-roues électriques, vélos, trottinettes ont ainsi ouvert ces dernières années, profitant d'un marché favorable, avec un accroissement de la part modale des mobilités douces et électriques, et une « unité de valeur » qui rend leur commerce viable. Ceci corrobore l'identité historique séculaire d'« Avenue des Cycles ». La position de point d'entrée vers Paris et de point de départ vers le Bois de Boulogne, en fait un terrain d'exploration ou d'essai de véhicules. La création du RER Vélo, dont l'Axe majeur constitue une des voies principales, l'achèvement de deux grandes pistes cyclables côté Neuilly viennent renforcer cet état de fait, ainsi que la présence d'un écosystème d'enseignes, de fournisseurs, d'entrepreneurs, dont certains, comme le groupe Chapat, sont actifs sur l'Avenue depuis 100 ans.



VISION 2030

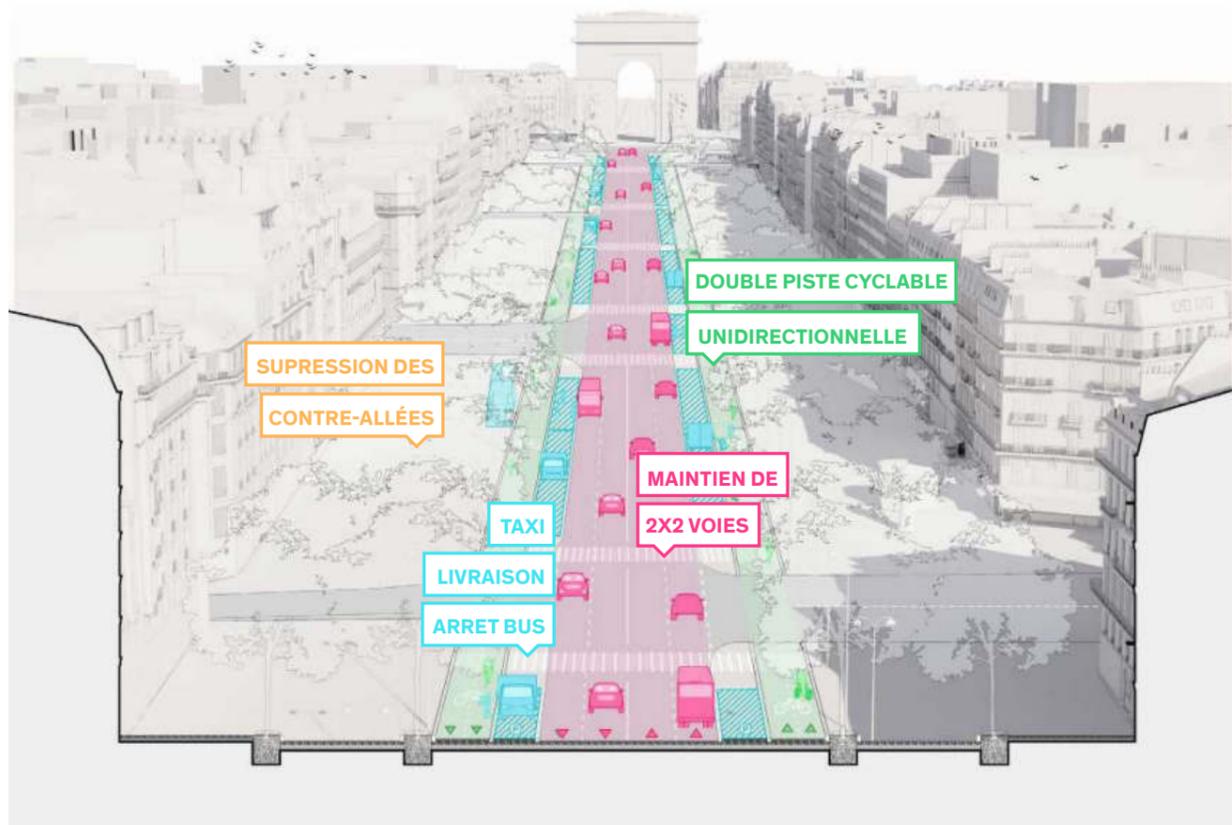
**Comment redonner sa grandeur à cette Avenue, et lui permettre de retrouver une place dans l'imaginaire collectif ?
Comment participer à la réunification de l'Axe majeur, tout en concevant collectivement le modèle d'une ville adaptée aux enjeux du 21^e siècle ?**

Cette ambition et cette méthode appliquées à la Grande Armée projettent l'Avenue dans l'avenir tout en célébrant le triptyque qui a fait son succès au siècle dernier : sa promenade plantée, son lien avec le Bois, et sa prédisposition à l'avant-garde des nouvelles mobilités.

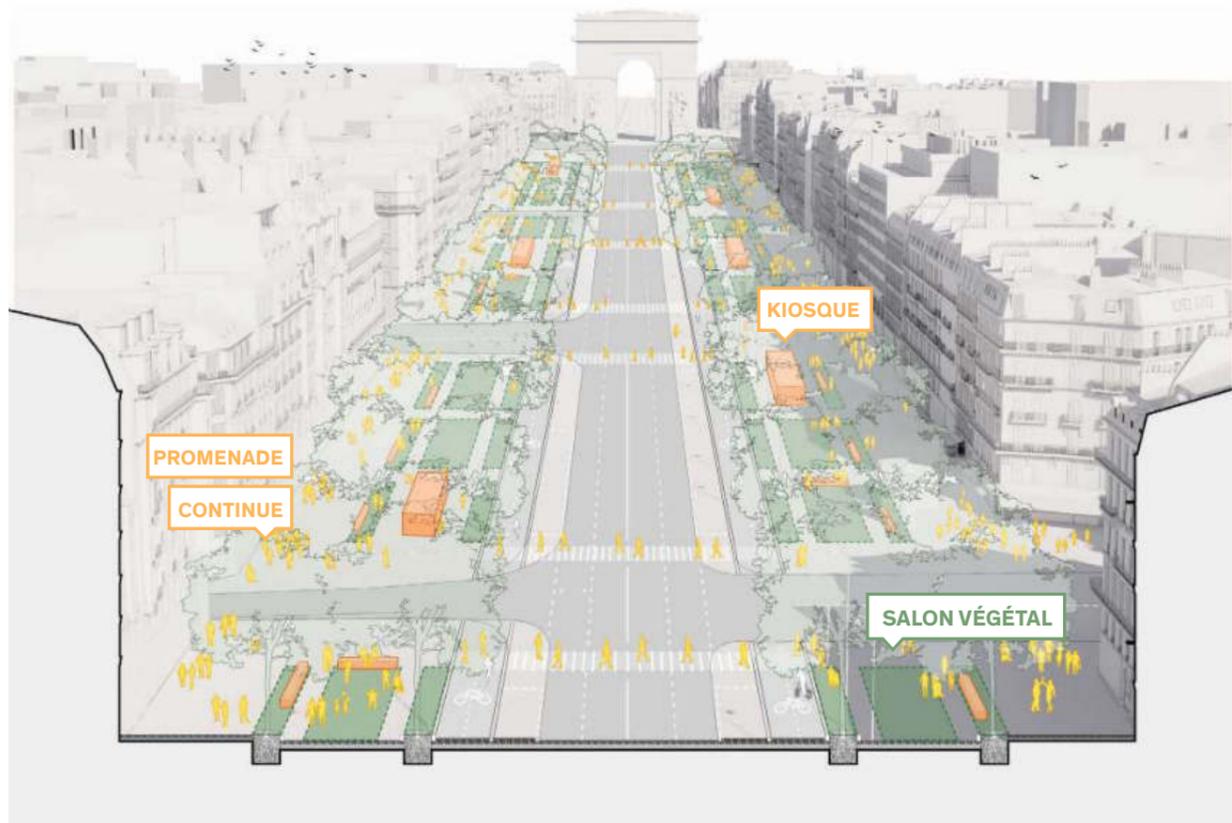
Cette « vision 2030 », sans être un projet ni une proposition formelle, offre des pistes très concrètes et réalistes de transformation, dont la mise en œuvre peut s'effectuer en un temps assez court.



L'avenue de la Grande Armée, vision 2030.



Un partage équilibré de l'espace public



Une promenade plantée retrouvée

RETROUVER L'ESPRIT DE LA PROMENADE

En 2030, l'Avenue pourrait de nouveau être l'une des promenades préférées des Parisiens. Il s'agit d'abord de retravailler le profil de l'Avenue :

- Libérer les trottoirs du stationnement non-autorisé des deux-roues, pour faciliter la circulation piétonne et valoriser les façades.
- Piétonner les contre-allées, pour recréer la promenade piétonne.
- Déminéraliser les sols et végétaliser pour rafraîchir ces nouvelles promenades.
- Créer deux véritables doubles pistes cyclables unidirectionnelles, sécurisées et continues.
- Consacrer deux voies-services pour les deux-roues, les livraisons, les déposes-taxi et les dessertes sécurisées de bus. Ces deux voies étant déjà utilisées ainsi aujourd'hui, mais de façon désorganisée.
- Supprimer les îlots centraux et élargir les passages piétons pour faciliter les traversées.
- Passer enfin à 4 voies de circulation pour les voitures et les bus.

Ce sont, en tout, deux hectares de surface qui seraient rendues aux piétons, aux riverains, aux salariés et aux familles. On retrouverait un corridor végétal continu, adapté au changement climatique et au besoin de parcours ombragé.

ÉTAT EXISTANT



- En jaune** : une promenade piétonne encombrée et combinée à une voie pompiers
- En rose** : des contre-allées dédiées à la voiture et aux deux roues thermiques, deux fois trois voies de circulation et un terre-plein central
- En vert** : une piste cyclable sous-dimensionnée
- En bleu et rose** : une voie mixte pour les bus et la circulation

VISION 2030



- En jaune** : suppression des contre-allées pour retrouver une promenade continue et plantée
- En rose** : maintien de deux fois deux voies
- En vert** : création de deux doubles pistes cyclables unidirectionnelles
- En bleu** : création d'une bande servicielle dédiée aux transports en commun, à la livraison et aux taxis



Kiosque de restauration



Kiosque à vélo



Showrom des nouvelles mobilités

Il s'agit aussi de jalonner le parcours de nouveaux usages et de programmations spécifiques pour offrir aux habitants et aux visiteurs une destination et des aménités qui leur manquent aujourd'hui.

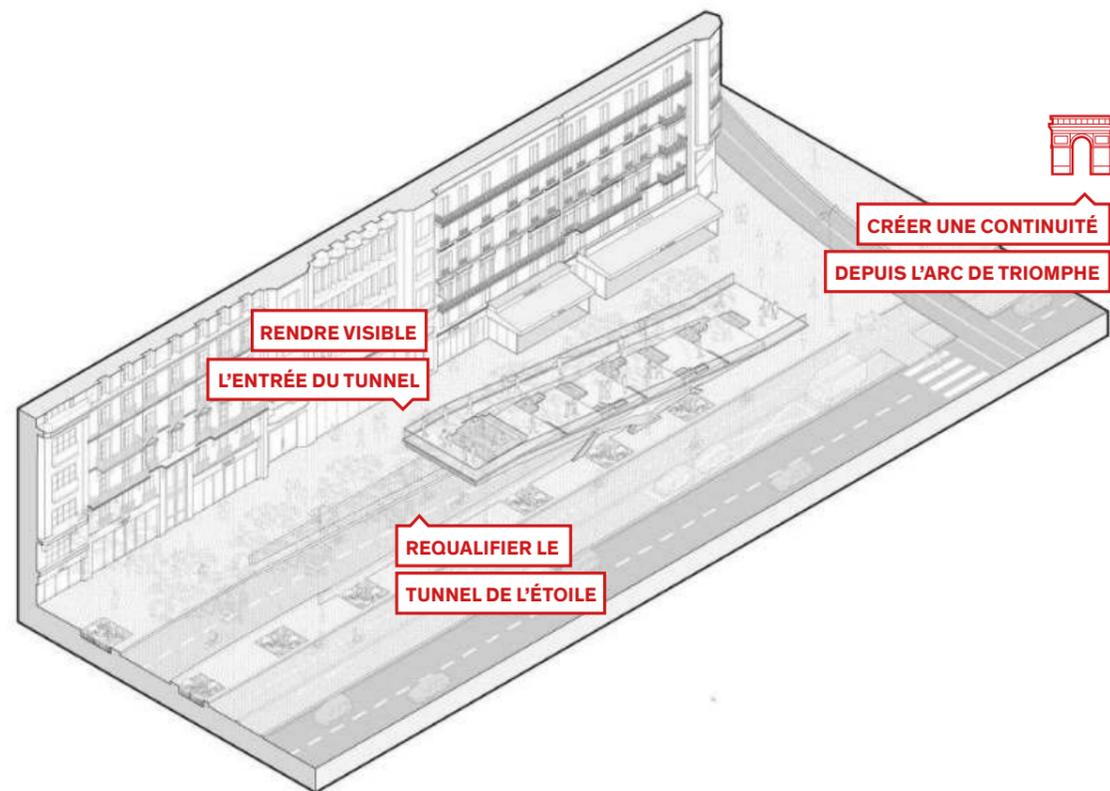
Avec :

- Des salons végétaux, essentiels au rafraîchissement de l'espace public, et propices à la pause et au délasserment.
- Des terrasses estivales et des pavillons qui pourront accueillir des espaces de restauration, avec une homogénéité dans le traitement esthétique et de mobilier.
- Des espaces réservés aux mobilités douces, de réparation, de vente, ou simplement d'espace de stationnement.
- Des showrooms qui pourront servir de lieux d'exposition.

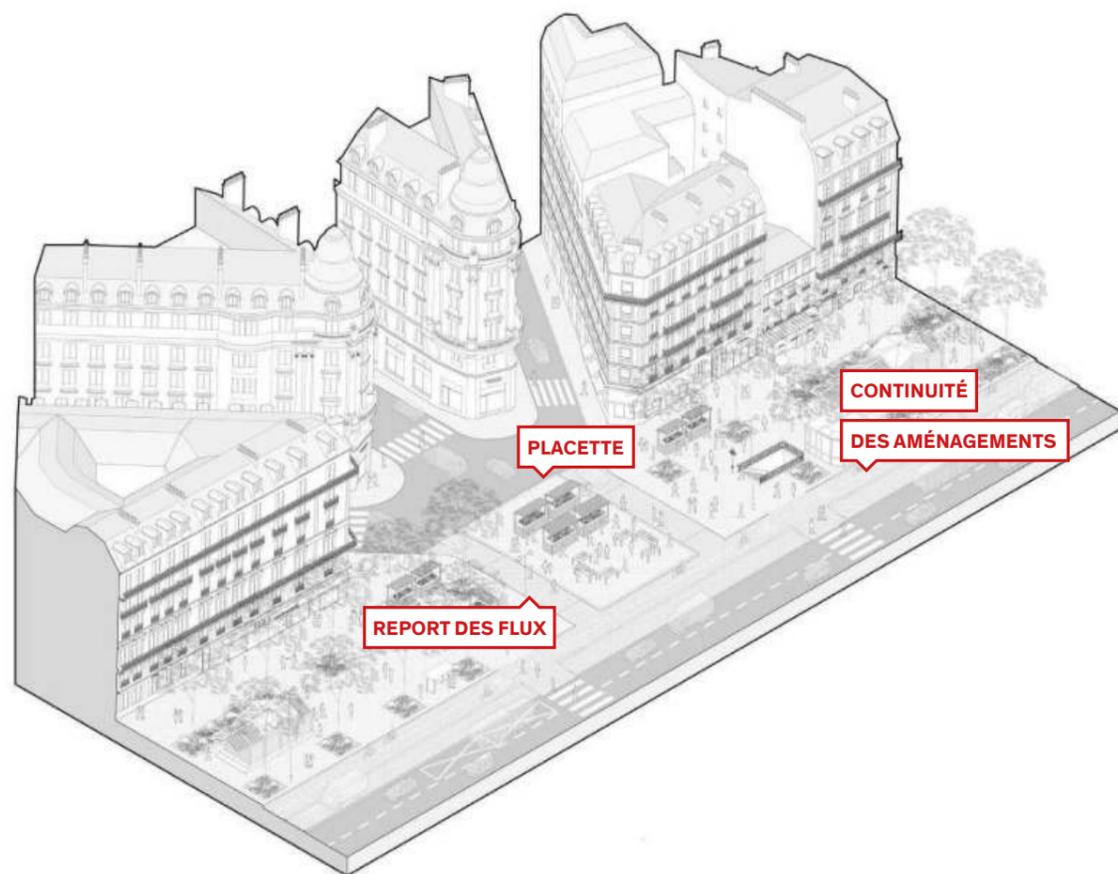
Ces pavillons devront être conçus pour être démontables, modulables, tout en transparence pour conserver l'effet de perspective des promenades. Leur design pourra s'inspirer de l'esthétique parisienne et du mobilier urbain de la Belle Époque, par exemple des gloriottes ou des « vacheries anglaises », ces anciens abris de marché du milieu du 19^e siècle, installés dans les jardins des Champs-Élysées ou du Bois de Boulogne.



Salon végétal



En haut de l'Avenue : la plateforme



En milieu de l'Avenue : la place du village

Cette promenade sera agréable si elle est rythmée en suivant les « quartiers » de l'Avenue de la Grande Armée, qui ont chacun leur identité propre.

En haut de l'Avenue, le quartier de l'Étoile, spectaculaire, est tourné vers l'Arc de Triomphe

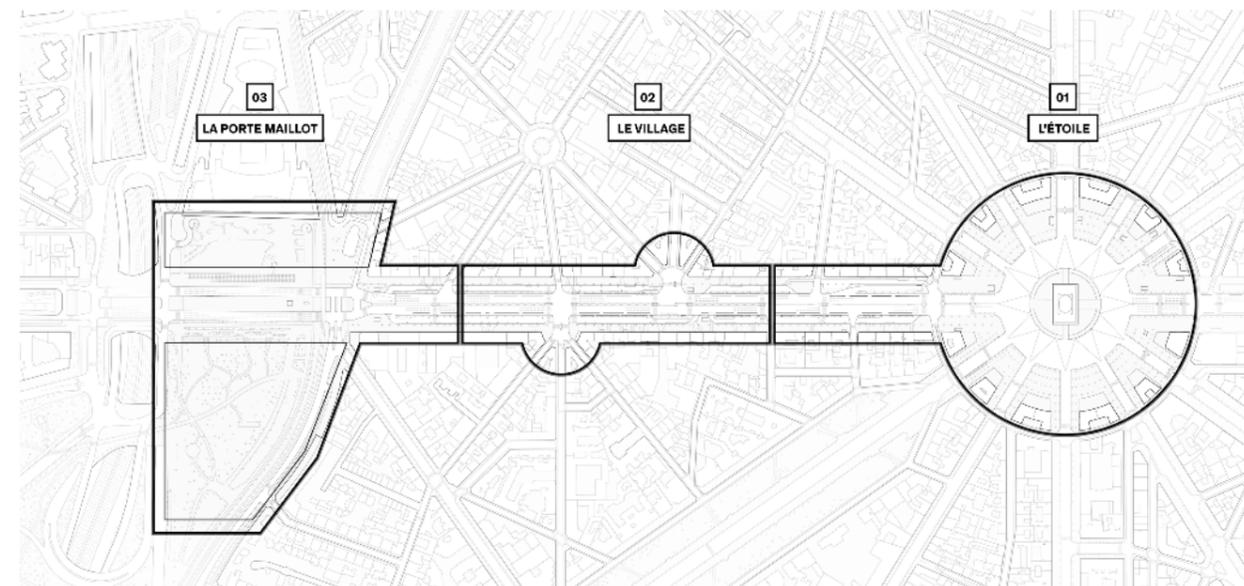
Au-dessus du tunnel de l'Étoile, un belvédère servira de point haut pour admirer d'un côté l'Arc de Triomphe et de l'autre l'Avenue et la perspective vers La Défense. Un lieu pour se prendre en photo, se reposer ou manger un sandwich, mais aussi un gradin pour admirer un spectacle. Loin d'être un geste gratuit, cette plateforme vient rééquilibrer la relation avec les Champs-Élysées, créer un contrepoint qui donne une raison aux visiteurs de traverser la place de l'Étoile. Sous le belvédère, une entrée du tunnel repensée pour donner envie aux cyclistes de s'y engager, y compris le soir, avec un traitement lumineux et un design beaucoup plus chaleureux. On peut imaginer à terme que le tunnel lui-même devienne un lieu événementiel, supports de créations artistiques.

Au milieu de l'Avenue, « le village »

C'est une séquence importante, qui fait l'âme de la Grande Armée : avec ses deux places en demi-lune, de part et d'autre de l'avenue, c'est là « que le 16^e et le 17^e s'embrassent », avec des traversées piétonnes plus importantes, et un niveau sonore plus faible. Elle est animée par des commerces de proximité. Sur les places Yvon et Claire Morandat (côté 17^e) et du Général Patton (côté 16^e), il serait par exemple possible de créer une continuité de la piste cyclable et de la bande de services ; de réhausser le niveau de la chaussée pour ralentir et canaliser les voitures sur les côtés, et créer ainsi une petite place centrale, un signal, qui pourrait accueillir ainsi les étals d'un marché, des services variés, des spectacles de rue...

En bas de l'Avenue, la porte du Bois

Créer une promenade plus végétale, pour une continuité verte avec l'avancée du Bois. Une porte tournée vers les mobilités douces, connectée au nouveau hub de la Porte Maillot.





Salon végétal



Kiosque de restauration avec espace extérieur de terrasse



La plateforme



La sortie du tunnel de l'Étoile



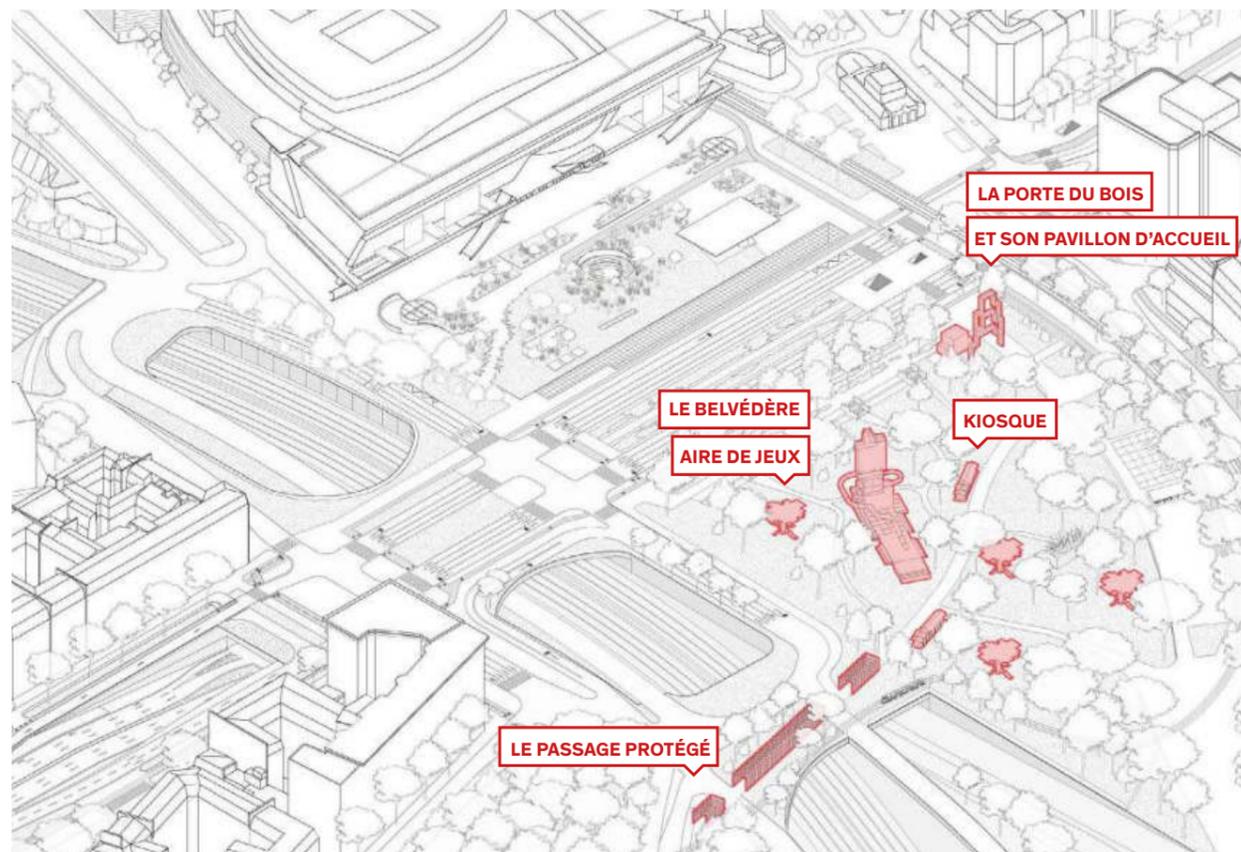
La plateforme



La plateforme



La place du village un jour de marché



Aménagement du Square Parodi

RENOUER AVEC LE BOIS ET LES LOISIRS

Il s'agit de retrouver la qualité d'usage et l'attractivité que l'Avenue avait du temps de la « Belle époque », lorsqu'elle était à la fois la porte verte de Paris, la porte des plaisirs, l'accès aux loisirs, aux fêtes, à l'émerveillement.

D'abord, redonner un traitement ambitieux à cette « porte du Bois ». Une structure symbolique, tout en bois, viendrait ainsi créer un appel et rendre très explicite la nouvelle vocation de ce site renaturé venu remplacer l'ancien rond-point automobile. Un kiosque d'accueil, reprenant l'esprit des pavillons qui ornent un certain nombre d'autres entrées du Bois de Boulogne, viendrait l'épauler, comme une invitation à découvrir le Bois, en proposant un plan des sites d'intérêts, des parcours de promenades, une billetterie pour le Jardin d'Acclimatation...

Le parcours paysager du square Parodi devra être ponctué de points d'intérêt, avec l'ajout de gloriettes, de pavillons, de mobilier récréatif ou d'assises pour se reposer et contempler la nature.

Un spectaculaire belvédère viendrait signaler cette porte du Bois, à la fois point haut accessible gratuitement, d'où l'on pourrait contempler la cime des arbres, Paris et l'Axe majeur (il n'en existe aucun aujourd'hui), et **aire de jeux géante pour enfants.** Ce belvédère en bois, proposant des plateformes élevées accessibles par des marches ou un ascenseur PMR, deviendrait une attraction prisée des Parisiens comme des touristes et referait du site une destination populaire comme à ses plus belles heures. Il servirait de support à une aire de jeu, hommage à l'histoire du lieu et au Luna Park. Celle qui est proposée ici a été conçue avec Playgones, un spécialiste des aménagements ludiques, pour concilier ambition et réalisme : un toboggan spectaculaire, un bloc d'escalade, un trampoline, des aménagements pour les parents avec assises, espace buvette et coin restauration pour les familles.

Une mise en scène du passage au-dessus du périphérique permettrait enfin d'accompagner le promeneur jusqu'au Bois lui-même : un passage protégé, à la fois aéré mais protecteur, atténuerait la frontière que constitue le boulevard périphérique.



Le belvédère et l'aire de jeux



Le haut de l'avenue : hub de mobilités et connexion avec le Bois de Boulogne



La porte du Bois de Boulogne, côté square Parodi



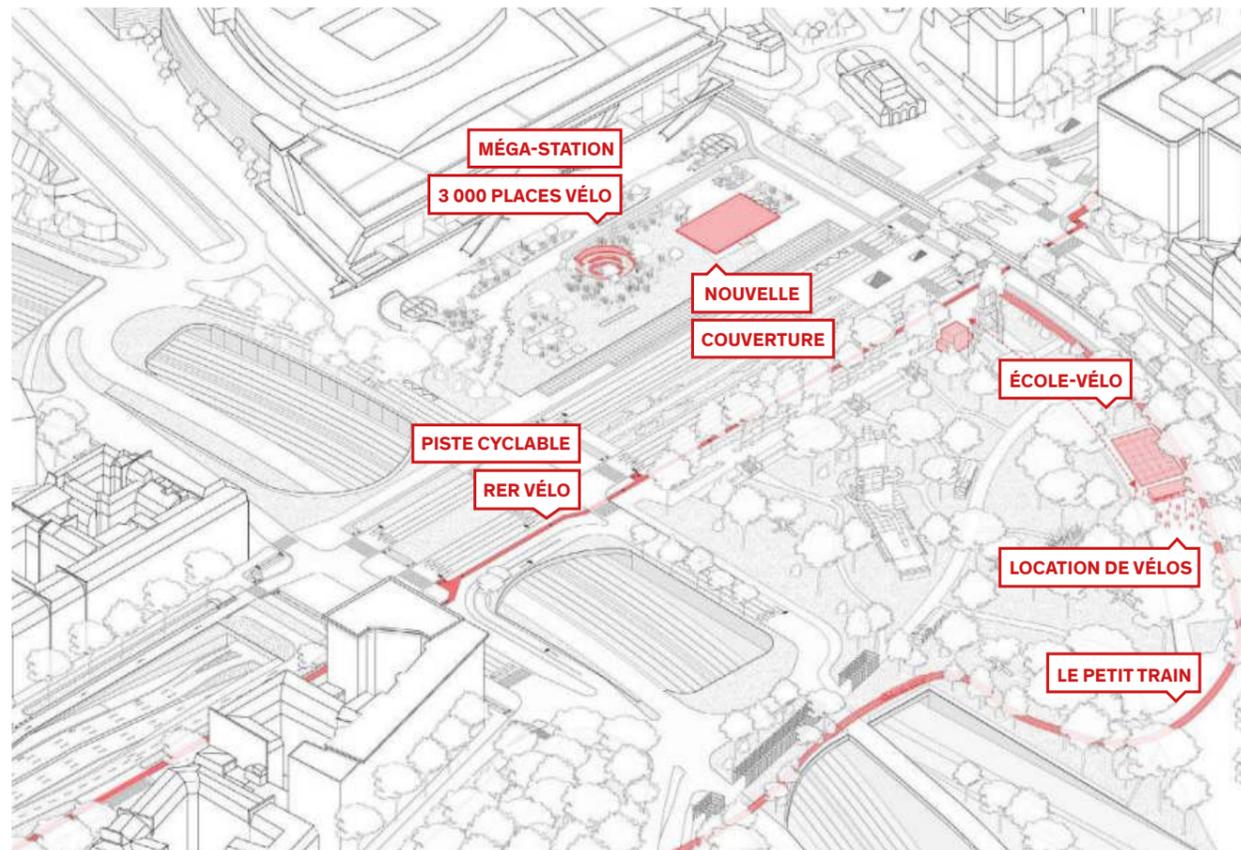
Kiosque de restauration, dans le square Parodi



Le belvédère et l'aire de jeux



Passage protégé, au-dessus du boulevard périphérique, vers le Bois de Boulogne



Le Temple des mobilités

LA VITRINE DES NOUVELLES MOBILITÉS

Tout converge pour que l'Avenue de la Grande Armée (re)devienne la vitrine et le démonstrateur de la révolution des mobilités urbaines : sa position géographique, son identité historique, la fin annoncée du moteur thermique, son écosystème, la part modale croissante des mobilités douces et électriques, la création du RER Vélo, et l'arrivée d'Éole. Tout l'enjeu est d'adapter l'aménagement urbain et la programmation de ce territoire.

Côté porte Maillot, il s'agit de créer la première « méga-station » de mobilités douces. Elle prendrait place sous le parvis, une possibilité vérifiée techniquement, avec un accès direct circulaire en pente douce depuis le parvis, grâce à un percement en milieu de dalle. Cette station offrirait des possibilités de stationnement pour ceux qui arrivent ou partent de la gare, mais proposerait aussi des flottes partagées, des services de location, de vente, de réparation etc. Imaginons également, un site d'apprentissage décernant des permis-vélo aux écoliers, un besoin réel et en phase avec le plan vélo de la Ville de Paris. À proximité, le parc pourrait aussi proposer des services de location de vélos, de draisennes ou de vélo-cargos, pour permettre aux familles de partir explorer le Bois de Boulogne, une offre aujourd'hui étonnamment inexistante.

Tout au long de l'Avenue, deux pistes cyclables sécurisées unidirectionnelles, relieraient l'Avenue de la Grande Armée avec l'Axe majeur, avec la perspective de créer un parcours enchanteur de la Concorde à la Défense. Sur les contre-allées, des mini stations-vélos pourraient être installées, proposant des places de stationnement et des services annexes. Un « kilomètre zéro » bien identifiable au croisement de la Grande armée et de la rue de Presbourg, rendrait hommage au point de départ de la première piste cyclable historique.

Le haut de l'Avenue pourra demeurer un espace événementiel, avec des kiosques qui pourraient servir de vitrines-showrooms, pour offrir un cadre d'exposition plus qualitatif aux enseignes de nouvelles mobilités. Ces espaces seraient prioritairement destinés aux marques proposant les concepts ou les expériences les plus innovantes – une façon concrète d'attirer sur l'Avenue les marques les plus pointues. Des lancements de nouveaux modèles, des démonstrations de freestyle, une conférence mondiale sur les « mobilités du futur » pourraient être imaginées sur ce segment bénéficiant d'un triple avantage comparatif : l'accessibilité (7 lignes de RER, tramway et métro), la jauge capacitaire (70 mètres de façade à façade), et le décor (vue sur l'Arc de Triomphe).

L'ensemble de ces propositions auraient un effet d'entraînement puissant. L'Avenue de la Grande Armée deviendrait ainsi le temple des nouvelles mobilités, attirant les marques les plus innovantes, et les événements cycles les plus médiatiques. Un positionnement facilement extensible au sport, au bien-être, aux vêtements techniques, etc.



La méga-station : un hub des mobilités



Tout au long de l'Avenue, deux pistes cyclables sécurisées unidirectionnelles et des stations vélos

LES ACTEURS DU PROJET

PCA-STREAM

Portée par une dynamique articulant recherche et action, l'agence PCA-STREAM s'organise autour de deux hémisphères. PCA, l'agence d'architecture et d'urbanisme, en charge de projets concrets d'envergure, rassemble une équipe de 100 architectes, urbanistes, designers, ingénieurs, chercheurs, capables de comprendre et répondre aux enjeux d'un monde complexe. STREAM, le programme de recherche transdisciplinaire, instaure une réflexivité par rapport à la pratique de l'agence, et examine les enjeux contemporains majeurs au travers de contributions issues de différents champs disciplinaires et pratiques créatives pour appréhender de manière transversale et collective les questions qui fondent l'architecture et l'urbanisme de demain.

ÉVIDENCE

ÉVIDENCE est un cabinet de conseil en stratégie et communication, dédié à l'immobilier, la ville et les territoires. Il accompagne entreprises, institutions, dirigeants et collectivités, en particulier dans leurs grands projets en tant qu'AMO parties prenantes. Le cabinet compte une vingtaine de consultants, spécialistes du conseil, de l'urbanisme, du monde politique, des contenus et des médias.



CONTACTS MÉDIA

ÉVIDENCE

Carla Winiarski

tél. +33 (0)6 33 52 62 79

carla.winiarski@evidenceparis.fr

Grégoire Silly

tél. +33 (0)6 99 10 78 99

gregoire.silly@evidenceparis.fr

PCA-STREAM

Pauline Rieuf

tél. +33 (0)6 79 57 22 34

prieuf@pca-stream.com

Tiphaine Riva

triva@pca-stream.com

tél. +33 (0)1 44 93 90 00