

LES SEUILS DE PARIS : ÉTUDE DE L'INTERFACE PARIS-BANLIEUE

Le boulevard périphérique a créé tout autour de Paris une barrière drainant avec elle toutes les nuisances et pollutions. Ce n'est pas la première enceinte qui est venue entourer la capitale, c'est sans doute celle qui sera la plus difficile à abattre. Les premiers plans d'urbanisme sont dressés.

La construction du boulevard périphérique, entreprise entre 1957 et 1973, a créé une coupure urbaine profonde entre Paris et les communes périphériques.

A cette époque, une ceinture verte de plus de 30 km était en cours d'aménagement autour de la capitale. Elle devait être agrémentée d'équipements nombreux et importants qui allaient apporter au centre de l'agglomération, dense et fortement construit, les jardins et les grands équipements qu'il était si difficile d'y réaliser.

L'ouvrage autoroutier avec le million de voitures qui l'emprunte chaque jour est venu remettre profondément en cause ce projet en coupant les quartiers en deux et en dégradant leur qualité de vie par de fortes nuisances.

La question est maintenant posée aux urbanistes parisiens : comment en finir avec cette insupportable barrière ? On trouvera ci-après les premières réflexions de l'Apur.

Aéroports, gares, stations du R.E.R. : voilà les vraies portes de Paris

Au cours de l'histoire, les enceintes successives de Paris ont toujours su disparaître, ménageant là où il y avait des portes, des places qui sont devenues des espaces remarquables et, là où il y avait des murailles, des boulevards, des rues ou des constructions nouvelles qui ont permis aux quartiers séparés de se retrouver. La place des Victoires, la place de la République ont été des portes de l'enceinte de Charles V. La Concorde était la porte des « Fossés Jaunes » sous Louis XIII. La place de l'Étoile, de la même façon, a été une porte de l'enceinte des Fermiers Généraux. On peut faire le pari que forcément la barrière que constitue le

boulevard périphérique sera comblée dans les prochaines décennies : tous les riverains le souhaitent, la volonté des élus est affichée, les premiers plans d'ensemble ont été préparés et déjà des financements ont été dégagés.

Aujourd'hui les « portes » de Paris situées aux abords du boulevard périphérique ont d'ores et déjà un statut tout à fait particulier. Elles n'ont plus de « portes » que le nom. Les nouvelles portes de la ville sont les aéroports, les gares, les grandes stations de R.E.R.... Ces portes ne sont souvent plus rien d'autre que de vastes carrefours autoroutiers, en liaison directe ou indirecte avec le



Il faut en finir avec l'assourdissant et irrespirable mur automobile du boulevard périphérique qui rend certaines franges de Paris invivables et coupe la capitale des villes voisines.

boulevard périphérique. Les quartiers traversés ont presque toujours des allures de « quartiers hors la ville », pourtant l'architecture y est souvent intéressante, les équipements publics nombreux et la vie de quartier souvent riche.

Une réflexion à l'échelle de l'agglomération

Ces quartiers sont situés en limite de Paris et ils sont longés ou traversés par le boulevard périphérique, qui est l'une des principales voies régionales. C'est donc à l'échelle du centre de l'agglomération que les urbanistes poursuivent leur réflexion.

Les objectifs sont bien identifiés :

1. Ouvrir Paris sur son agglomération en lui permettant de « dépasser » la barrière artificielle que forme le boulevard périphérique : soit en recouvrant progressivement l'ouvrage, soit en le dissimulant ou en l'isolant, en attendant que des travaux plus importants puissent être financés.
2. Maîtriser la circulation automobile dans les quartiers pour y diminuer le bruit, la pollution, les encombrements automobiles : en réservant une plus grande place aux piétons et aux cyclistes, en examinant de près la question du stationnement enfin, en favorisant systématiquement le développement des transports en commun, avec le prolongement des lignes de métro, le développement du tramway, la mise en site propre des lignes de bus actuelles et en aménageant mieux les stations de taxis.
3. Embellir les espaces de jonction, les valoriser en réaménageant les espaces publics : en élargissant les trottoirs, en suscitant partout où c'est possible la création de nouveaux lieux d'échanges économiques, sociaux et culturels.
4. Enfin, restructurer le paysage des quartiers : en régénérant l'ancienne ceinture verte et en redonnant ainsi à terme à tout le centre de l'agglomération de grands espaces publics.

Quatre études

Les architectes de l'Apur se sont efforcés de développer leur réflexion en s'appuyant sur quatre exemples concrets, chacun représentant un cas typique :

A. La porte de Vanves est l'exemple d'une « porte » qui n'a pas d'existence en tant que telle. Il faut ici se donner les moyens d'opérer une « suture » qui effacera les traces de l'ancienne barrière.

B. La porte de Montreuil est l'exemple d'une porte qui peut devenir une vraie place urbaine au centre de l'agglomération. A l'inverse de la porte de Vanves, le projet doit reposer sur une remise en valeur de la porte actuelle pour en faire une place réunissant les quartiers voisins de Paris et de Montreuil.

C. La porte de Clignancourt, avec le marché aux Puces, se présente comme un des espaces majeurs du centre de l'agglomération. Elle est un pôle touristique régional très important. Elle accueille de nombreux établissements scolaires et est située dans un quartier très animé. Cette porte a vocation à devenir l'un des premiers centres d'activités et d'animation du centre de l'agglomération.

D. La porte d'Orléans bénéficie, aujourd'hui déjà, d'une belle composition architecturale. Elle est cependant mal mise en valeur et très difficile à traverser pour les piétons. L'articulation avec Montrouge, dans l'axe de l'église Saint-Pierre de Montrouge -située sur le territoire parisien- doit être repensée en étroite concertation entre les deux municipalités.

Le projet : créer les conditions des retrouvailles entre Paris et les communes riveraines

Dans le cadre de cette réflexion émerge une problématique globale sur les quatre anneaux successifs qui enferment Paris : la Petite Ceinture, les Maréchaux, la Ceinture Verte et Sportive et le boulevard périphérique.



La petite ceinture devient une nouvelle promenade. Actuellement, les quartiers qu'elle traverse sont dominés par le bruit, la pollution, la circulation automobile. Le site de l'ancienne petite ceinture ferroviaire est à l'écart et bien protégé. On peut y aménager une promenade d'une qualité exceptionnelle, dans un site calme et à l'abri.

Les boulevards des Maréchaux et leur paysage sont remis en valeur à l'occasion de l'arrivée du tramway. Ce grand chantier offre l'occasion de réaménager les espaces publics du boulevard et les trottoirs, de réexaminer l'utilité des passages souterrains, de revoir le gabarit des carrefours, les plantations et l'animation en général. C'est ce qui a pu être fait ailleurs pour les Champs-Élysées, le boulevard Richard Lenoir, le boulevard Saint-Michel ou les Grands Boulevards.

Les HBM font l'objet d'un renouvellement urbain et deviennent des cités-jardins modernes. La ceinture verte est revitalisée et vient fédérer les cités des HBM et les rives des communes voisines. Le centre de l'agglomération retrouve ainsi de grands jardins accueillant des équipements et des espaces publics à dimension régionale.

Le boulevard périphérique enfin est couvert lorsque c'est possible. Les sections couvertes peuvent alors former un cours en terrasse, ouvert sur la couronne et accueillant des activités conviviales. Les seuils de la capitale deviennent ainsi des espaces de convivialité, cours, mails, promenades, comme sur les « grands boulevards » de Paris.

Au travers de ce projet d'ensemble, il ne s'agit pas seulement de recoudre le tissu urbain, il faut retrouver les fondements de la ville, repenser les déplacements, répondre aux besoins en matière d'équipements publics. La revalorisation doit être à la fois architecturale, paysagère et sociale. Le défi est multiple et essentiel pour Paris et l'Ile-de-France. C'est un défi technique d'abord : faire disparaître le bruit ; un défi urbain ensuite : créer des liaisons paysagères et sociales entre des quartiers qui depuis des années sont éloi-

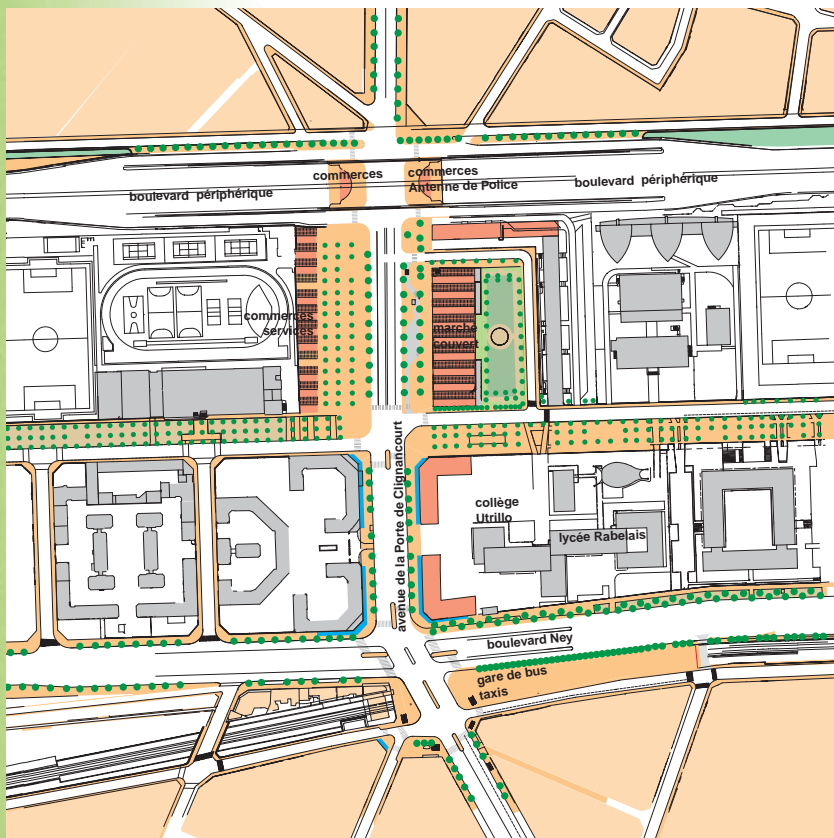


La porte d'Orléans est aujourd'hui déjà une très belle composition architecturale. Elle doit être repensée en étroite concertation entre les communes de Montrouge et de Paris.



La porte de Montreuil est l'exemple même de la porte qui peut devenir un pôle important de la vie urbaine au centre de l'agglomération parisienne.



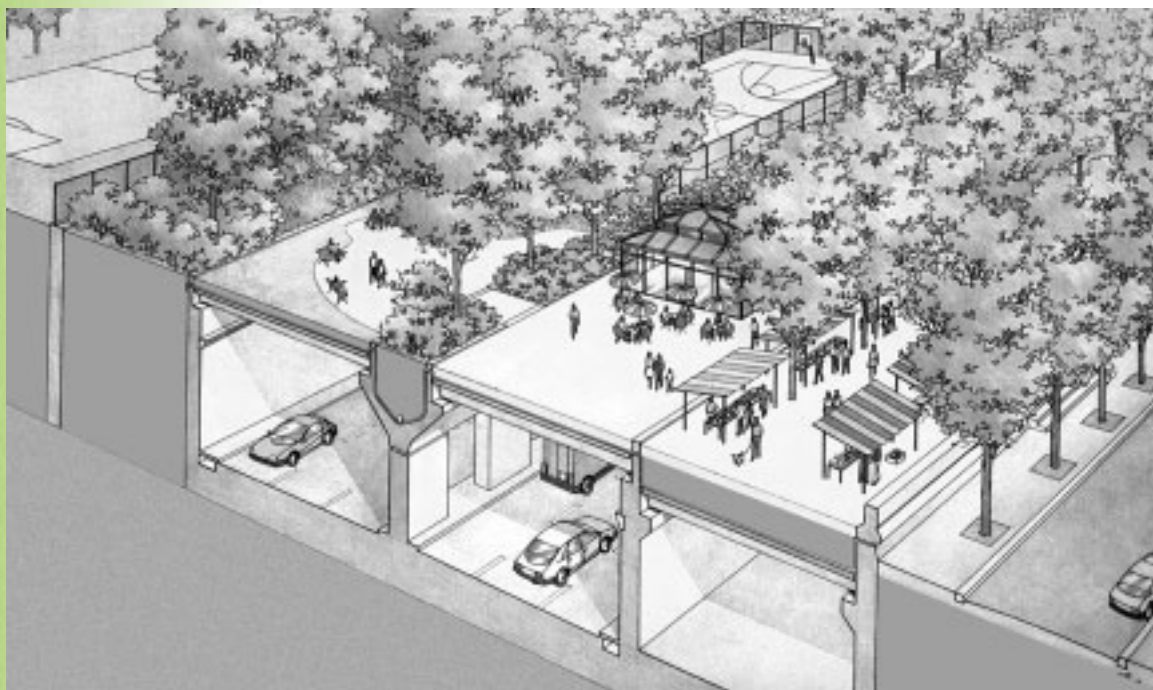


La Porte de Clignancourt et le marché aux Puces réclament à l'évidence un plan d'urbanisme de grande qualité.

gnés ; un défi architectural enfin : revaloriser des quartiers au bâti de qualité inégal. Plus qu'un nouvel urbanisme, c'est l'urbanité toute entière du centre de l'agglomération parisienne qui est ici en jeu.

Les premiers financements sont là

Le 18 mai 2000, le Préfet et le Président de la Région Ile-de-France ont signé le Contrat de Plan. Est prévue une enveloppe financière de 1140 MF pour la couverture, d'ici 2006, du boulevard périphérique aux portes de Vanves, des Ternes, de Champerret et des Lilas. Un budget de 1,215 milliard est par ailleurs inscrit pour la réalisation d'un tramway entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Dans cette enveloppe la Ville de Paris a réservé 245 MF pour la transformation des boulevards des maréchaux en boulevard urbain. Fin janvier 2001, le Conseil de Paris a approuvé le lancement de la concertation avec les élus, les associations et les habitants. Dans les prochains mois, la concertation est donc appelée à se développer pour faire, de ce grand projet, le projet de tous les habitants du centre de l'agglomération parisienne. ■



La couverture du boulevard périphérique pourra prendre l'apparence d'un « cours », Le « cours des fortifs ». La nouvelle promenade pourrait être ponctuée de pôles d'activités fédérateurs, comme des marchés aux Puces, des cafés, des guinguettes, des parcs pour les enfants... Elle se prolongera côté Paris par les jardins et les espaces publics de l'ancienne ceinture verte qui pourraient, à cette occasion, être remis en valeur.

L'Apur est une association entre la Ville de Paris, l'Etat, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et la Chambre de Métiers de Paris, régie par la loi de 1901. L'Apur a pour mission de participer à la définition d'une politique d'urbanisme cohérente pour Paris. Ses statuts lui donnent pour vocation « d'effectuer toutes études d'urbanisme intéressant la capitale française ».

Directeur de la publication : Jean-Baptiste Vaquin. Étude et rédaction de ce numéro : J.M. Millieux, A.M. Bourlon, Y. Beltrando, P. Hussonnois, F. L'Henaff, B. Le Boudec, P. Mathieux, B. Drossart, C. Vincent, O. Richard. Conception : Atelier parisien d'urbanisme. Contact et vente : Apur / Communication 17, boulevard Morland 75004 Paris. Téléphone : 01 42 71 28 14. Impression : Janjac. Prix : 10F