



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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction :

L'Histoire de Paris démontre que notre ville a toujours su se défaire de ses frontières administratives comme physiques afin de s'étendre et poursuivre son renouvellement urbanistique. Aussi, au fur et à mesure de cette évolution concentrique, ont été aménagées en lieu et place des portes des enceintes successives de la capitale de véritables lieux de vie, devenues aujourd'hui pour beaucoup des espaces emblématiques. La Place de la République et la Place des Victoires ont été des portes de l'enceinte de Charles V rasée dans les années 1670. La Concorde était la porte des « *Fossés Jaunes* » au sein de l'enceinte de Louis XIII. La Place de l'Etoile était une porte de l'enceinte des Fermiers Généraux. Tant d'exemples de murailles tombées ayant permis, d'une part, la réunion de quartiers séparés et, d'autre part, la revitalisation de lieux négligés de la capitale.

Dans un contexte d'intégration métropolitaine croissante, il serait ainsi cohérent que les trente-huit Portes de Paris actuelles, issues de l'enceinte de Thiers, embrassent une vocation d'espaces de vie et d'échange pour les habitants du Grand Paris. Le lancement du GPRU (Grand Projet de Renouvellement Urbain) de la couronne de Paris en 2001 portait justement en lui cette vocation. Un rapport de l'APUR relatif à l'interface Paris-Banlieue énonçait aussi d'autre part dès Mars 2001 : « *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....* ».

Pourtant, l'existence d'une frontière physique ceinturant Paris reste toujours d'actualité et, avec elle, la subsistance d'espaces oubliés coupés des territoires limitrophes. Si la capitale est entourée de quatre anneaux successifs, à savoir la Petite Ceinture, les Maréchaux, la Ceinture Verte et Sportive et le Boulevard Périphérique, c'est bel et bien surtout ce dernier qui incarne ce rôle d'enceinte moderne de Paris et conditionne les qualités de vie et d'usage des Portes. L'apaisement de la fracture urbaine qu'il constitue avait d'ailleurs longuement été envisagé tant dans le cadre de la Mission d'Information et d'Évaluation dédiée au devenir de cette voie que dans la réflexion engagée par le Forum Métropolitain du Grand Paris à son sujet. Dans ce cadre, il convient ainsi désormais d'accompagner les évolutions proposées en initiant un plan global et coordonné de réaménagement des Portes de Paris en espaces de vie d'ampleur métropolitaine de part et d'autre du Boulevard.

Les Portes restent pour l'heure des espaces précarisés notamment du fait de la difficile combinaison de leurs deux fonctions :

- Par nature, elles servent de point d'entrée aux automobilistes souhaitant se rendre dans la capitale, ce qui leur donne une importance première dans les réseaux magistraux de la Métropole et de la Région ;
- Mais elles sont aussi des lieux de résidence, de travail et de vie pour de nombreux Parisiens et habitants de la banlieue parisienne.

Un effort coordonné de réaménagement des Portes de Paris devra en conséquence concilier les objectifs de qualité de vie des habitants et de fluidité du trafic automobile dans une logique de mitigation des nuisances inhérentes à ce dernier (pollution sonore, pollution de l'air, vibrations, etc...). Il s'agira aussi de gommer la triple fracture urbaine que subissent ces espaces :

- Entre Paris et la petite Couronne, du fait du Boulevard Périphérique, comme évoqué précédemment;
- Entre espaces périphériques et centraux de la capitale ;
- Mais aussi, entre les différentes Portes elles-mêmes.

Enfin, il faudra aussi concilier les compétences et les opérations des différents acteurs institutionnels impactés et susceptibles de participer à cet effort de réaménagement (État, ANRU, Région Ile-de-France, IDF Mobilités, Métropole du Grand Paris, Communes et Départements adjacents).

1/ Historique des efforts de réaménagements des Portes de Paris :

Si les actuelles Portes de Paris sont des vestiges de l'enceinte de Thiers détruite entre 1919 et 1929, leur place dans le tissu urbain parisien fut largement modifiée par la construction, entre 1956 et 1973, du Boulevard Périphérique. Ce dernier affecte et définit désormais les conditions de vie et d'usage de ces espaces. Aussi, afin de les libérer de l'influence de la circulation et des fractures urbaines, les opérations urbaines se sont très vite multipliées de part et d'autre de la voie, la première d'entre elles ayant pour objet, dès 1975, la création sur dalle du square Léon-Frapié (20^{ème} arrondissement). Au total, plus de 60 projets sont actuellement en cours de réalisation ou de conception aux abords du Boulevard.

➤ Projets largement terminés :

Parmi les projets terminés ou largement terminés, nous pouvons tout d'abord compter quelques opérations emblématiques de couverture de tronçons du Boulevard Périphérique, à commencer par celles de la Porte des Lilas ou de la Porte de Vanves. L'objectif de ces opérations fut de réduire les nuisances sonores pour les riverains, de rétablir une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes permettant et ainsi de dynamiser les quartiers concernés.

Des opérations de requalification urbanistique, de réaménagement de l'espace public et de renforcement de l'attractivité économique font également partie de ces projets. Parmi celles-ci, on compte notamment :

- La création de la ZAC Claude Bernard entre portes de la Villette et Aubervilliers (19^{ème} arrondissement) ;
- Les réaménagements des espaces publics des Portes de Vitry et d'Ivry ;
- Ou encore l'extension du Parc des Expositions de la Porte de Versailles.

➤ Opérations en phase d'exécution :

Un certain nombre d'opérations urbaines ont directement trait à la transformation de Portes en elles-mêmes. Parmi celles-ci, nous pouvons noter les projets de la Porte de Choisy, de la Porte de Vincennes, de la Porte Pouchet ou encore de la Porte Maillot.

Pour autant, 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. À ce titre, nous pouvons mentionner les projets en cours de la ZAC Clichy-Batignolles (aux abords de la Porte de Clichy – 17^{ème} arrondissement), de la ZAC Paul Bourget (aux abords de la Porte d'Italie – 13^{ème} arrondissement) ou de la ZAC PRG (aux abords de la Porte de France - 13^{ème} arrondissement).

➤ Opérations dont la définition est largement engagée :

Parmi les projets conçus, on compte notamment de grandes zones d'aménagement, telles que :

- **La ZAC Bercy-Charenton (12^{ème} arrondissement)** : son objet est la création d'une nouvelle liaison Paris/Ivry via un prolongement de la rue Baron-Le-Roy, l'aménagement des Portes de Charenton et de Bercy et une réévaluation de la place de l'échangeur et des rapports de cet espace avec le Boulevard Périphérique.
- **La Porte de Montreuil (20^{ème} arrondissement)**, où l'opération urbaine, actuellement objet du jury de *Reinventing Cities*, vient en complémentarité du projet de restructuration des espaces publics ;
- **La ZAC de la Gare des Mines (Porte d'Aubervilliers – 18^{ème} arrondissement)** dans le cadre du GPRU Paris Nord-Est ;
- **La ZAC Python-Duvernois (Porte de Bagnole - 20^{ème} arrondissement)** et l'éventuel aménagement d'un nouvel échangeur A3/Boulevard Périphérique aux abords de cet espace.

Enfin, notons que, du fait de leur statut de points de jonctions avec le Grand Paris, les Portes doivent répondre à un impératif de rayonnement métropolitain. En ce sens, elles sont des espaces privilégiés pour l'implantation de bâtiments signaux, tels que le Tribunal de Grande Instance de Paris (Porte de Clichy -17^{ème} arrondissement), la Tour Triangle (Porte de Versailles - 15^{ème} arrondissement) ou encore le projet Milles Arbres (Porte maillot - 17^{ème} arrondissement).

➤ Opérations envisagées dans un futur plus ou moins proche :

L'opportunité de certains réaménagements fait actuellement l'objet d'études. Parmi ces projets, on compte notamment :

- La création d'une ZAC Porte de la Villette (19^{ème} arrondissement) ;
- Le réaménagement de l'espace public de la Porte d'Orléans (14^{ème} arrondissement) ;
- Le réaménagement de l'espace public de la Porte Poissonniers (18^{ème} arrondissement) ;
- Le réaménagement des abords du Parc des Princes – Porte de St Cloud (16^{ème} arrondissement) ;
- Ou encore le réaménagement des abords de l'héliport - Porte de Sèvres (15^{ème} arrondissement).

2/ Des espaces de vie minés par leur double fonction :

A. Les Portes de Paris, de nécessaires points d'entrées dans la capitale

Les Portes de Paris sont des espaces conditionnés par leur proximité immédiate du Boulevard Périphérique et par leur rôle de points d'entrée exclusifs de la capitale.

Le Boulevard, vecteur de déplacements Paris/Banlieue, Banlieue/Banlieue ou encore Ile-de-France/Province, est l'axe majeur du réseau magistral régional. Au sein de ce système concentrique, il prend en charge 1,1 million de déplacements quotidiens, soit 35 à 45 % de la circulation automobile parisienne. À ce titre, la place des Portes dans le réseau magistral francilien est fondamentale, car une part non-négligeable de ces déplacements se déverse sur la voirie de Paris intra-muros tandis qu'une autre fait usage des 6 échangeurs parisiens (Chapelle (A1), Bagnole (A3), Bercy (A4), Orléans (A6a), Italie (A6b), Auteuil (A13)). Celles-ci souffrent en clair d'un effet de concentration des déplacements.

Ainsi, si le Boulevard lui-même souffre d'un effet de saturation important (ouvrage saturé en moyenne plus 12 heures / jour), cet état de fait s'étend aux Portes et aux bretelles menant jusqu'à elles. Selon les chiffres des capteurs routiers de la Ville de Paris, les bretelles de la Porte de Bercy sont en 2019 les voies les plus encombrées de la capitale avec des taux d'occupations allant jusqu'à 61,8% (moyenne de 6h à 22h, hors Week-end). Les autres Portes ne sont pas non plus en reste, le taux d'occupation de la Porte d'Issy étant par exemple de 41%, celui de la Porte de Sèvres de 38,5% ou encore celui de la Porte Maillot de 32,9%. En somme, sur bon nombre de Portes, le trafic ne se relâche jamais en journée, ce qui y rend les déplacements de tous types extrêmement complexes et les nuisances nombreuses et intenses. L'enjeu de fluidification est donc au cœur des problématiques de ces espaces et devra s'appréhender au regard des conditions d'usage de ces pans de la voirie non seulement pour les automobilistes de tous types (types de véhicule (automobile, deux-roues, véhicule utilitaire, camions, ...), trajets personnels ou professionnels, parisiens ou extra-parisien, ...) mais aussi pour les habitants et des usagers piétons.

Enfin, la solution à cette problématique ne saurait exclusivement passer par une restriction de la place de la voiture. Les jonctions entre Paris et sa banlieue que sont les Portes de Paris doit rester des espaces d'ouverture et aussi il sera nécessaire de développer leur vocation de plateformes intermodales au service aussi des Franciliens. En effet, 86 % des actifs des territoires les plus reculés de la Région Ile-de-France utilisent leur voiture à des fins professionnelles. Aussi, Il conviendra d'apporter une réponse urbanistique à cet enjeu, actant un meilleur partage de l'espace public, efficace et respectueux des territoires avoisinants et de leur population.

- **B. Les Portes de Paris, des espaces aux conditions de résidence, de vie et d'usage difficiles**

125 000 personnes vivent dans les 65 000 logements situés entre les Boulevards des Maréchaux et la limite administrative de la capitale, un espace au sein duquel les Portes de Paris sont tant des étapes du tissu urbain que des incarnations de sa fragmentation ou des points d'ancrage pour sa population.

Les abords des Portes de Paris, du fait de leur localisation dans la ceinture verte, sont également des lieux d'implantation privilégiés de services urbains et d'équipements à usage du public, à commencer par 80 % des terrains de grands jeux de la capitale (Par ex : Stade Jacques Ladoumègue à Porte de Pantin, Stade des Fillettes à Porte de la Chapelle, Stade Élisabeth à Porte d'Orléans, Stade Léo Lagrange à Porte de Charenton, ...).

En somme, les Portes de Paris constituent aussi des espaces de résidence, de vie et d'usage. Pourtant, une accumulation de facteurs, découlant tous plus ou moins directement de leur proximité immédiate du Boulevard Périphérique, viennent en aggraver les conditions.

➤ Un enjeu de santé publique : les nuisances issues du Boulevard Périphérique

Un rapport de Greenpeace publié en 2018 place Paris parmi les villes les plus polluées d'Europe (12^{ème} ville étudiée sur 13). Il pointe une exposition aux particules PM10 dépassant toujours les normes réglementaires pour 80 000 Parisiens, notamment concentrés aux abords du Boulevard Périphérique. Concernant maintenant le dioxyde d'azote, des niveaux très élevés ont été constatés dans les quartiers périphériques de la capitale. Ainsi, des niveaux deux fois supérieurs à la valeur limite à respecter au niveau annuel (40 microgrammes par m³) sont régulièrement observés au niveau des Portes. A Paris, le Boulevard Périphérique génère en effet à lui seul 17% de la pollution au dioxyde d'azote, mais aussi 35 % des émissions de particules fines et 37% de celles d'oxyde d'azote. Paradoxalement, car l'air y circule et que la pollution n'y reste pas figée, le Périphérique ne la subit pas de plein fouet. Elle est ainsi bien plus forte au niveau des constructions érigées sur l'ancienne enceinte de Thiers. En effet, de nombreux immeubles sociaux des années 1960 longent très directement la voie (6 000 logements sociaux) et sont construits suivant un schéma fermé avec une courette centrale qui, cloisonnée, constitue une zone de surpollution. En moyenne, les habitants et usagers des quartiers les plus périphériques sont ainsi exposés à des niveaux de pollution trois fois supérieurs à ceux des autres Parisiens (Airparif). À titre d'exemple, la Porte de Bagnolet détient, selon la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, le record parisien de taux de benzène dans l'air.

Si cette pollution de l'air est la cause d'une vraie souffrance pour les habitants et usagers des Portes de Paris, elle s'ajoute aussi à un niveau de pollution sonore inédit dans la capitale. Le Boulevard Périphérique génère en effet jusqu'à 20 mètres de ses voies un bruit routier moyen supérieur à 80 dB(A), seuil à partir duquel l'ouïe se trouve durablement impactée en cas d'exposition prolongée (supérieure à 8h/jour) et dépassant très largement en tout état de cause les recommandations de l'OMS (fixées à 53 dB(A)). Si une réponse a été apportée à cette problématique via l'installation d'écrans anti-bruit, celle-ci n'est que partiellement efficace. Ces protections, du fait de leur taille, n'offre une atténuation du bruit qu'aux bâtiments bas ou aux étages inférieurs. Or, dans des espaces notamment caractérisés par des immeubles typiques d'un urbanisme en hauteur, le nombre de logements et bureaux non-protégés reste important. Ces édifices présentent également pour beaucoup des défauts d'insonorisation et de résistance aux vibrations.

Ces enjeux de santé publique caractérisant les espaces jouxtant le Périphérique - et a fortiori les Portes de Paris - sont particulièrement cruciaux du fait de la sensibilité à ceux-ci d'une part non-négligeable de la population impactée. Celle-ci compte en effet 37 000 enfants et jeunes de moins de 18 ans et 21 000 personnes de plus de 65 ans, deux publics particulièrement sensibles aux pollutions susmentionnées.

Néanmoins, si les enjeux des pollutions doivent occuper une place majeure dans toute réflexion portant sur un réaménagement global des Portes de Paris, il ne serait pas pertinent d'adopter une logique uniquement protectrice par rapport aux nuisances routières. Il convient en effet d'envisager l'ensemble des problématiques de ces espaces afin de mieux mettre à terme en évidence leurs réelles potentialités, là où se joue le lien entre Paris et l'agglomération.

➤ Un enjeu environnemental : des lieux souvent trop minéraux et sous-entretenus

Comparé au reste du tissu urbain de la capitale, très dense et majoritairement continu, le paysage bâti des Portes de Paris, notamment de celles ouvertes sur la ceinture verte, se caractérise par sa faible emprise au sol et une discontinuité du tissu urbain. Si cette organisation libre du bâti a l'avantage d'apporter une porosité importante à ce paysage et donc de faire de ses bâtiments des points de repère qui marquent le parcours de l'automobiliste, elle génère, sur certaines Portes, une impression d'espace inhabituel, de discontinuité dans l'activité et donc un sentiment de négligence pour les piétons.

Pour autant, cette relégation apparente des environnements des Portes de Paris ne s'explique pas seulement par des choix urbanistiques conscients. En effet, comme cela est aussi observé près des autres infrastructures du réseau magistral régional, de nombreuses décharges sauvages s'installent aux abords du Boulevard Périphérique, jusqu'à atteindre les espaces parisiens le jouxtant. Les Portes, du fait de leur ouverture relative, sont ainsi particulièrement touchées. Ce type de privatisations de l'espace public, qui vise à trouver un substitut sauvage aux déchetteries, a un effet déculpabilisateur et participe en conséquence à renforcer la malpropreté dans ces lieux de manière exponentielle. Il ajoute donc aux pollutions visuelles, voire olfactives, que subissent les habitants et usagers des Portes en instillant un sentiment de sous-entretien.

Enfin, notons le besoin d'accroissement de la végétalisation des Portes de Paris, notamment des moins intégrées à la ceinture verte (Par ex : Porte de Vitry, Porte d'Issy). En réalité, à l'exception des abords des bois de Boulogne et de Vincennes, l'espace parisien périphérique nécessite urgemment d'être verdi. À titre d'exemple, seuls 252 arbres sur les 17 216 du 15^{ème} arrondissement se trouvent à proximité du Boulevard Périphérique. L'APUR pointait également, en 2013, la qualité inégale de la végétalisation des espaces parisiens les plus excentrés. Dans ceux du Nord-Est et du Sud de Paris, notamment, l'Atelier mettait en évidence le défaut d'espaces verts qualitatifs à l'aide de trois critères (présence végétale, richesse des plantations / diversité des strates végétales, perméabilité du sol). Pourtant, il s'agit là d'un levier environnemental majeur afin de lutter contre les nuisances automobiles (dissimulation de murs anti-bruit, dépollution de l'air), d'esthétiser ces espaces, d'y augmenter la qualité de vie et de renforcer, pour peu que l'effort d'implantation soit coordonné, la cohérence urbaine du territoire parisien.

➤ Un enjeu de transports : une lente adaptation aux mobilités douces

Les espaces périphériques, et notamment les Portes de Paris, ont longtemps été dominés exclusivement par la voiture et les infrastructures du fait de leur proximité immédiate du Boulevard Périphérique, des traversées des faisceaux ferrés et des interconnexions autoroutières. Pourtant, si la circulation automobile et ses problématiques continuent aujourd'hui d'occuper une place centrale, l'accessibilité et les conditions d'usage des modes de transports alternatifs se sont grandement améliorées, ne serait-ce que grâce à l'installation du T3, la redéfinition du réseau de bus et la création de passerelles au-dessus du Boulevard (même si celles-ci restent pour l'heure loin des Portes, encore trop saturées en voitures/ ex : passerelle de la ZAC Claude Bernard posée en 2015). De même, sous l'impulsion de la stratégie parisienne pour les piétons, la place de ces derniers aura également vocation à être réévaluée au sein de certaines Portes ciblées (Porte d'Italie, Porte d'Aubervilliers, Porte de Montreuil), mais

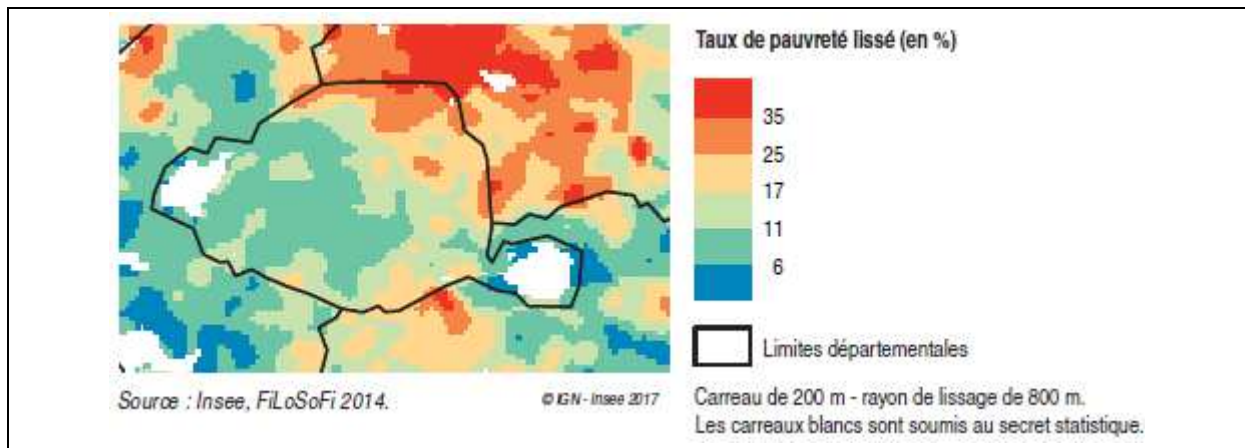
beaucoup reste à faire, notamment dans la mesure où plus de 50% des usagers du Tramway s'y rendent à pied.

Dans un espace public parisien où la voiture ne représente que 13% de l'ensemble des déplacements, les Portes représentent effectivement une anomalie en raison de leur statut d'espaces hostiles aux piétons : parcours latéraux indirects et peu confortables, trottoirs trop étroits (représentant souvent moins de 30% de la surface), signalisation insuffisante des traversées piétonnes, insécurité routière, ... Cette problématique s'étend également aux cyclistes (voire aux conducteurs d'Engins de Déplacement Personnel). En effet, au-delà même des problèmes causés par la voiture, le réseau de pistes cyclables contribue à isoler les espaces des Portes, celles-ci n'étant pas reliées de manière satisfaisante avec le cœur de la capitale. Par ailleurs, même avec l'existence d'une piste faisant le tour des Boulevards des Maréchaux (segment Porte Maillot – Porte de la Chapelle en cours de réalisation), la circulation entre les Portes y demeure difficile du fait de nombreuses coupures urbaines. À noter aussi la pénurie constante de Vélib' dans les espaces périphériques de la capitale, les vélos disponibles étant emmenés vers des points plus centraux sans être ramenés (problématique similaire pour les trottinettes électriques d'opérateurs privés).

Enfin, du fait de leur vocation de points d'entrée automobile de la capitale et de leur efficace mais perfectible couverture en transports en commun (23 Portes sur 38 disposant d'une station de Métro notamment), les Portes de Paris auront à l'avenir vocation à servir de plateformes intermodales et devront donc jouer un rôle majeur dans la décarbonisation des déplacements parisiens. Ceci nécessitera ainsi un large renforcement des efforts de création de parkings-relais déjà engagés (1 200 emplacements créés au niveau des Portes), que seul un réaménagement coordonné important de ces espaces sera à même de soutenir efficacement.

➤ Un enjeu économique : une attractivité potentielle qui peine à se concrétiser

L'étude du projet du GPRU prévoyait en 2001, dans le cadre de la redynamisation des quartiers de la couronne de Paris, la création de nouveaux pôles d'emplois et d'animation économique. Cette volonté s'est notamment concrétisée au niveau des Portes (Ex : Porte Pouchet, Porte de Saint-Ouen, Porte de Montmartre, Porte de Clignancourt, Porte des Lilas, ...) par des projets relevant du développement du secteur des nouvelles technologies de l'information de Paris nord-est sous la houlette entre autres du programme d'Arc de l'Innovation (Près de 300 000 m2 seront créés d'ici à 2021 et 25 millions € seront investis entre 2015 et 2020 par la Ville) et du Secteur recherche de Paris sud-est. Si ces efforts sont indéniablement couronnés de succès, il n'en reste pas moins que les espaces périphériques comptent toujours parmi les plus précarisés de la capitale, y compris dans les arrondissements plus aisés (15^{ème} et 17^{ème} arrondissements notamment).



La faute incombe principalement, d'une part, à leur manque de mixité sociale due à l'explosion du prix du logement parisien et au nombre important de logements sociaux construits aux abords du Boulevard périphérique et, d'autre, à un clair défaut d'attractivité commerciale. En effet, la vitalité commerciale d'un espace est corrélée à la bonne visibilité et accessibilité de ses pôles attracteurs (restaurants, cafés, commerces de proximité, jardins et squares, etc...) et repose donc ainsi sur la possibilité offerte à tout un chacun d'accéder à pied à ces lieux. Or, comme mentionné précédemment, les Portes de Paris restent des zones largement inadaptées aux piétons et, en conséquence, l'implantation de commerces n'y représente pas un investissement viable. De ce fait, sur l'ensemble de la ceinture de Paris, pourtant plus attractif que les seules Portes, on dénombre seulement 1 320 commerces, soit 2 % du nombre de commerces de Paris pour 6 % de sa population ou 8 % sa superficie.

- Un enjeu de sécurité : des conditions propices à l'émergence d'un sentiment d'insécurité

Si d'évidence l'enjeu sécuritaire des Portes de Paris doit d'abord se comprendre à travers le prisme de l'insécurité routière (vitesse excessive, comportements dangereux pour les piétons, ...), il convient aussi d'en envisager une lecture environnementale, au sein de laquelle la place prépondérante de la voiture et ses problématiques ne sont qu'un facteur parmi d'autres. En effet, un espace relégué, à savoir sale, isolé, précarisé économiquement et subissant des nuisances quotidiennes de tous ordres, sera toujours un quartier inquiétant dans lequel se développera un sentiment d'insécurité, qui servira de terreau à l'incivilité et à l'insécurité réelle. Cette combinaison de facteurs se retrouve notamment dans les espaces des Portes du Nord et de l'Est parisiens.

La Porte de la Chapelle, espace miné par les ventes à la sauvette, par les trafics ou par de multiples formes de privatisation de l'espace public reste le meilleur exemple de l'enjeu sécuritaire que représentent les Portes de Paris, mais elle n'en est cependant pas le seul. Aussi, cette insécurité étant notamment le produit de causes environnementales, un plan urbanistique coordonné sur l'ensemble des Portes sera nécessaire afin de la résorber tout en réduisant au maximum les reports fonctionnels comme géographiques de la délinquance des deux côtés du Périphérique.

Enfin, une évolution du Plan de Vidéosurveillance Parisien passant par une augmentation du nombre de caméras concentrée sur les espaces périphériques pourrait être à même de réduire à terme les

faits de délinquance en identifiant et permettant l'inculpation des auteurs, ainsi qu'en désorganisant les trafics. À titre d'exemple, la Porte de la Chapelle et la Porte de Clichy ne comptent respectivement que 4 caméras, la Porte d'Aubervilliers et la Porte de St-Ouen 3.

3/ Des espaces caractérisés par une triple fracture urbaine :

- A. Portes de Paris et Boulevard Périphérique, incarnations de la rupture Paris/Petite Couronne

La création au 1^{er} janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris a été la suite logique de coopérations entre Paris et les autres collectivités d'Ile-de-France, communes, intercommunalités, départements ou Région. Le but de la Métropole est ainsi de permettre des actions coordonnées dans des domaines aussi fondamentaux que le logement, l'hébergement d'urgence, la lutte contre le changement climatique, le développement économique, mais aussi l'urbanisme. Pourtant, sur ce dernier point, alors que l'enjeu d'intégration métropolitaine n'a jamais été aussi central, Paris reste séparée de ses voisins par la fracture urbaine géante que constitue le Boulevard Périphérique. Cette rupture s'est notamment accrue durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle où elle a servi à justifier, des deux côtés de la voie, l'absence de traitement qualitatif des problématiques urbanistiques des espaces longeant la voie, créant une zone supposément indésirable. Les Portes ne feraient en somme qu'acter la segmentation de celle-ci.

S'il ne sera évidemment pas question ici de proposer de supprimer le Boulevard périphérique, les Portes de Paris constituent les quelques espaces d'ouverture de la capitale vers sa banlieue et, en conséquence, devraient plus que jouer un rôle de points d'entrée, mais aussi être des espaces de rencontre et d'échange. Pourtant, cette vocation à s'ancrer dans le tissu urbain métropolitain se heurte, d'une part, à des franchissements difficiles en voiture ou bus, quasi-inexistants à pied ou à vélo (malgré des évolutions positives telles que l'implantation de passerelles et la couverture de segments du Boulevard au niveau de certaines portes (ex : Porte de Vanves)) et, d'autre part, aux conditions d'usage de ces espaces. En effet, les Portes constituent des points durs inscrits au PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France), car ces difficultés complexifient non seulement l'entrée dans Paris mais aussi les rabattements vers le T3 ou le métro.

En revanche, toutes ne sont évidemment pas à mettre sur le même plan. Par exemple, du fait de sa confidentialité et de sa relative tranquillité, la Porte Pouchet permet des continuités à pied et à vélo assez aisées. Il en va de même pour les Portes de Vincennes, de Lagny, de Saint-Mandé et Dorée. A l'inverse, la rupture de la continuité urbaine est plus prégnante au Nord-Est de Paris, du fait de l'implantation d'activités qui ne participeraient pas à l'attractivité des quartiers centraux de la capitale (Ex : projet de funérarium à la Porte de La Villette, déchèterie à la Porte de La Chapelle).

Enfin, il faut noter que les grands projets urbanistiques qui se multiplient au niveau des Portes des deux côtés du Boulevard Périphérique permettent peu à peu de résorber ces fractures du territoire métropolitain (ex : Bercy-Charenton et Charenton-Bercy). Pour autant, une réflexion multipartite doit être engagée afin de faire de la continuité Paris-Petite couronne au niveau des Portes la norme et non plus l'exception.

- **B. Les Portes de Paris, des espaces largement coupés du tissu urbain parisien**

Si le Boulevard périphérique coupe très directement les Portes de Paris de la Petite Couronne, son impact sur les conditions de vie et d'usage de ces espaces les isole indirectement du reste du territoire parisien. S'il n'existe bien sûr pas à Paris de ghettos socialement et ethniquement homogènes comme on en trouve dans d'autres métropoles (ex : New-York), la mixité résidentielle y varie fortement selon les quartiers et a tendance à se déliter sous l'effet de la gentrification des arrondissements centraux et de la hausse globale des prix de l'immobilier parisien. Cet effet de polarisation sociale entre centre et périphérie au sein de la capitale se répercute dans tous les domaines, que ce soit l'attractivité économique et commerciale, la sécurité, les transports, etc... (cf Partie 1 – B)

Cette coupure reste également sensible à une échelle réduite, l'espace d'une Porte étant souvent le reflet exacerbé des problématiques de son arrondissement.

- **C. Le nécessaire renforcement de la continuité urbaine entre les différentes Portes**

L'urbanisation des abords du Boulevard Périphérique - et donc a fortiori des Portes de Paris - est typique des conceptions urbanistiques du milieu du XX^{ème} siècle. Le paysage urbanisé se déroule effectivement de manière relativement uniforme et porte peu d'attention aux territoires traversés et au contexte qui environne les ouvrages. De fait, contrairement à l'urbanisme traditionnel où l'imbrication crée une certaine richesse, les fonctions se juxtaposent sans qu'une réelle cohésion d'ensemble n'ait été pensée. Ainsi, une multitude d'emprises monofonctionnelles, séparées et clôturées ont vu le jour dans la ceinture de Paris.

L'aspect composite de cet espace est renforcé par la diversité des occupations logistiques. En effet, si certaines d'entre elles offrent somme toute des lieux relativement agréables (ex : squares), d'autres participent à dégrader le paysage (ex : dépôts de voirie, déchèteries ou fourrières). Toutes occupent néanmoins de larges emprises difficilement franchissables, qui s'additionnent donc à la rupture du Boulevard Périphérique. Cet état de fait explique l'isolement durable des espaces de certaines Portes de Paris, non seulement du reste du territoire municipal, mais aussi du tissu urbain de la ceinture.

Le territoire de la ceinture de Paris ainsi séquencé, chaque Porte se distingue de fait des autres par une conjonction de caractéristiques urbanistiques et topologiques :

- Les facteurs naturels (Ex : vallée de la Seine)
- La structure du boulevard périphérique (tranchée, à niveau, couvert ou sur ouvrage d'art),
- L'intégration de la Porte dans la voie (intégration directe ou espacement)
- Et les usages (bureaux, tourisme, infrastructures (échangeurs, voies ferrées), etc...)

Malgré cette diversité issue de l'Histoire de la capitale et constituant un frein à une intégration renforcée des Portes de Paris entre elles, certains éléments urbains constituent néanmoins des pistes d'évolution.

En premier lieu et quand bien même elle n'est plus le système homogène et structurant initialement imaginé (du fait d'un développement urbain qui a perturbé sa lisibilité), la ceinture verte affiche des spécificités

sociales, foncières ou paysagères fortes. Un projet coordonné de réaménagement des Portes aurait donc aussi pour but de capitaliser sur celles-ci pour faire émerger une identité commune, propre et positive au sein de cet espace.

De même, l'implantation du Tramway T3 transforme une partie de la Couronne et participe justement à ce renouveau de la ceinture verte. Le tramway porte de fait une logique de cohésion urbaine et son éventuel bouclage entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano finirait de faire de cette infrastructure un élément d'unification de la ceinture et de continuité réelle entre les Portes.

4/ La transformation des Portes en espaces de vie métropolitains : une approche mêlant les enjeux de mobilité, d'insertion urbaine, de qualité de vie et d'urgence environnementale :

Afin que les Portes de Paris puissent à nouveau être des espaces de vie, il convient de poser les enjeux qui encadreront notre réflexion. Ils sont les suivants :

1. Ouvrir Paris sur la Métropole : s'affranchir de la barrière du Boulevard Périphérique et recréer le tissu urbain séparant Paris des territoires limitrophes doit être le premier de nos objectifs. Il s'agit là d'assurer tant un meilleur traitement des problématiques partagées des deux côtés de la voie qu'une intégration métropolitaine accrue au service de chacun.
2. Intégrer les Portes dans le tissu urbain de la capitale : il convient de poursuivre les efforts d'apaisement de la rupture entre le cœur de la capitale et ses espaces excentrés via le renforcement des offres de transports, le développement économique, etc... Cette volonté d'intégration urbaine s'inscrit dans une logique de mixité sociale, mais aussi de développement d'une ville multipolaire.
3. Maîtriser et fluidifier la circulation automobile : les Portes de Paris sont aujourd'hui des espaces largement dédiés à la voiture, qui pourtant ne réussissent pas à diffuser convenablement ces flux. Il est donc devenu impératif d'apporter une réponse urbanistique aux problématiques de déplacement de ces espaces afin d'y fluidifier le trafic, d'y réduire les nuisances et d'y renforcer la place des modes actifs.
4. Faire des Portes des espaces de vie multifonctionnels : il convient que les Portes de Paris s'élèvent au-delà de leur fonction de carrefour et embrasse pleinement leur vocation à être des espaces de vie. Pour cela, il faudra s'appuyer sur les forces de ces espaces (ceinture verte, équipements publics, ...), en renforcer l'accessibilité et bâtir autour d'elles les conditions nécessaires afin de « faire ville » (commerces, propreté, sécurité, ...).
5. Associer à la définition du projet toutes les échelles de décision : du citoyen aux collectivités extra-parisiennes : Si l'ampleur métropolitaine du présent projet appelle à une participation des collectivités potentiellement impactées (État, Région Ile-de-France, Métropole du Grand Paris, Communes et Départements limitrophes) pour en établir les contours, la vocation du citoyen à prendre part à la redéfinition de son espace de vie ne peut être niée. Ainsi, la recherche de consensualité devra motiver toute opération à chaque étape de sa mise en œuvre et à chaque échelle de décision.

6. Coordonner les opérations de réaménagements des Portes dans une logique globale : Il conviendra enfin d'éviter les reports des problématiques des Portes vers les espaces voisins de part et d'autre du Boulevard Périphérique. Aussi, tout projet de réaménagement de Porte devra s'inscrire dans une vue d'ensemble de revitalisation des entrées de Paris.

5/ Les propositions du groupe Parisiens Progressistes, Constructifs et Indépendants :

Le groupe *Parisiens Progressistes, Constructifs et Indépendants* propose donc afin de répondre à ces enjeux d'engager un plan global 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.

Les objectifs poursuivis par les opérations qui s'inscriront dans ce plan seront 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 ;
- Et bien évidemment végétaliser les Portes et le Boulevard Périphérique.

À noter que les évolutions portées par ces opérations urbaines auront également vocation à être approfondies par un programme de suivi en matière notamment de revitalisation économique, d'émulation culturelle ou de politique événementielle.

Sur le modèle de *Réinventons nos Places*, chaque aménagement de Porte donnera lieu à une concertation extensive préalable des riverains, des associations et entreprises locales et des Conseils Consultatifs de Quartiers. Par la suite, un collectif pluridisciplinaire (architectes, paysagistes, programmistes, urbanistes, chefs d'entreprise, ...) sera désigné afin de définir avec plus de précision les grandes orientations du projet et d'en mesurer l'impact.

En parallèle, un comité de suivi de ce plan global se réunira semestriellement afin notamment de faire le bilan des avancées, de discuter ses prochaines étapes et encore d'encadrer les conditions de consultation. Cette instance sera composée de la / du Maire de Paris, des Adjointes concernés, des Maires des arrondissements impactés par les projets en cours, des représentants des groupes au Conseil de Paris, des représentants des services de la Ville de Paris, mais aussi, du fait de l'inscription métropolitaine de chaque opération, des différents acteurs institutionnels impactés et susceptibles de participer à cet effort de réaménagement (État, Région Ile-de-France, IDF Mobilités, Métropole du Grand Paris, Communes et Départements limitrophes).

Chaque opération initiée par la Ville de Paris pourra faire l'objet d'un partenariat avec les communes limitrophes à la Porte visée, afin d'intégrer celle-ci au mieux dans le tissu urbain du Grand Paris et apaiser la fracture urbaine du Périphérique. De même, tout projet porté en marge du Boulevard, à proximité d'une Porte, par une collectivité autre que la Ville de Paris pourra bénéficier, selon les faits de l'espèce, d'un soutien logistique de celle-ci.



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

PROJET DE DÉLIBÉRÉ

Le Conseil de Paris,

Vu le *Code général des Collectivités Territoriales* ;

Vu le *Code de l'Urbanisme* ;

Vu le *Code de l'Environnement* ;

Vu la proposition de délibération par laquelle le groupe *Parisiens Progressistes, Constructifs et Indépendants* (PPCI) propose un plan coordonné de réaménagement des Portes de Paris et d'atténuation des fractures urbaines ;

Délibère :

Article 1^{er} – I : La Ville de Paris initie 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.

Les objectifs poursuivis par les opérations qui s'inscriront dans ce plan seront 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 ;
- Et bien évidemment végétaliser les Portes et le Boulevard Périphérique.

Auront vocation à s'inscrire dans ce plan :

- Toutes les opérations de réaménagement des Portes de Paris engagées, prévues ou futures ;
- Et, sous réserve de l'accord des collectivités compétentes, les opérations en marge du territoire parisien engagées, prévues ou futures qui participeraient à renforcer l'intégration des Portes de Paris dans le tissu urbain métropolitain.

Seront ainsi, le cas échéant, invités à la définition du projet les différents acteurs institutionnels impactés et susceptibles de participer à cet effort de réaménagement (État, Région Ile-de-France, IDF Mobilités, Métropole du Grand Paris, Communes et Départements limitrophes).

Article 1er – II : Une fois le réaménagement urbanistique d'une Porte achevé, l'effort de transformation en espaces de vie se poursuivra par un suivi en matière notamment de revitalisation économique, d'émulation culturelle ou de politique événementielle, sous les formes les plus adaptées aux espaces visés.

Seront associés à ce suivi les acteurs économiques, commerciaux, culturels et citoyens du territoire, ainsi que, selon les besoins spécifiques du territoire, la SEMAEST, à des fins de développement économique plus poussées, et la Préfecture de Police, en cas de défaut en matière de sécurité.

Article 2 : Chaque opération initiée par la Ville de Paris devra faire l'objet d'une démarche volontaire de celle-ci afin d'établir, si possible, un partenariat avec les collectivités limitrophes à la Porte visée. Ce partenariat portera sur la mise en œuvre éventuelle d'un projet d'aménagement concerté des deux côtés du Boulevard Périphérique.

De même, tout projet porté par une autre collectivité en marge du Boulevard pourra bénéficier d'une inscription dans le plan global et d'un soutien logistique voire financier de la Ville de Paris après demande étayée de ladite collectivité et s'il est établi selon les faits de l'espèce :

- que l'opération participe à renforcer l'intégration des Portes dans le tissu urbain métropolitain ;
- et que cet objectif ne pourra être atteint de manière satisfaisante qu'avec un soutien effectif de la Ville de Paris.

Article 3 : Sur le modèle de *Réinventons nos Places*, chaque aménagement s'inscrivant dans ce plan donnera lieu à une concertation extensive préalable des riverains, des associations et entreprises locales et des Conseils Consultatifs de Quartiers. Dans un second temps, un collectif pluridisciplinaire (architectes, paysagistes, programmistes, urbanistes, chefs d'entreprise, ...) sera désigné afin de définir avec plus de précision les grandes orientations de l'opération et d'en mesurer l'impact.

Article 4 : Un comité de suivi du plan global de réaménagement des Portes de Paris sera mis en place.

Celui-ci sera composé de la / du Maire de Paris, des Adjoints concernés, des Maires des arrondissements impactés par les projets en cours, des représentants des groupes au Conseil de Paris, des services de la Ville de Paris et des autres collectivités territoriales prenant part au plan.

Ses missions seront notamment mais pas exclusivement de faire le bilan des avancées du plan, de discuter ses prochaines étapes, d'encadrer les conditions des consultations posées à l'Article 3 et d'en entériner les conclusions.

Cette instance se réunira sur une base semestrielle.