



# PARIS XVII<sup>e</sup> dans 10 ans

Dossier réalisé par Benjamin Peyrel



# XVII<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

**L**e XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris cache bien son jeu. Ceux qui n'en connaissent que la plaine Monceau, la porte Maillot et les abords de l'avenue des Ternes pourraient avoir l'image d'un quartier achevé : vastes avenues haussmanniennes arborées, immeubles bourgeois soigneusement alignés, pierre de taille à tous les étages... Bref, aucune raison apparente de se lancer dans de longs et dispendieux travaux d'aménagement. Ce serait méconnaître la profonde hétérogénéité de cet arrondissement, « un secteur de Paris aussi résidentiel qu'industriel, aussi bourgeois que populaire, mêlant quartiers huppés et populaires », comme le souligne son maire (UMP), Brigitte Kuster. Dans les années à venir, ce sont justement ces franges les plus excentrées et les moins favorisées du XVII<sup>e</sup> qui vont connaître le plus profond bouleversement. La construction du quartier des Batignolles sur d'anciennes friches ferroviaires de la SNCF, la réhabilitation du secteur de la porte Pouchet ou l'implantation du tribunal de grande instance vont profondément modifier le paysage du nord de l'arrondissement, tandis que la rénovation de la place de Clichy et la prolongation de la ligne 14 du métro modifieront durablement les modes de vie de ses habitants. Bref, dans dix ans, le XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris ne sera ni tout à fait le même, ni tout à fait un autre. L'Express vous propose cette semaine d'explorer la ville de demain. ●



FRANKLIN AZZI ARCHITECTE

## CLICHY-BATIGNOLLES

Ce vaste secteur va accueillir 3 500 logements et 132 000 m<sup>2</sup> de bureaux, sans oublier la cité judiciaire de 100 000 m<sup>2</sup>.

**GRANDE-ARMÉE** Des trottoirs plus larges, un rond-point de la porte Maillot disparu, la RN 13 sous terre... Le projet est séduisant, mais très incertain.



MAIRIE DE NEUILLY



# DE GRANDS CHANTIERS

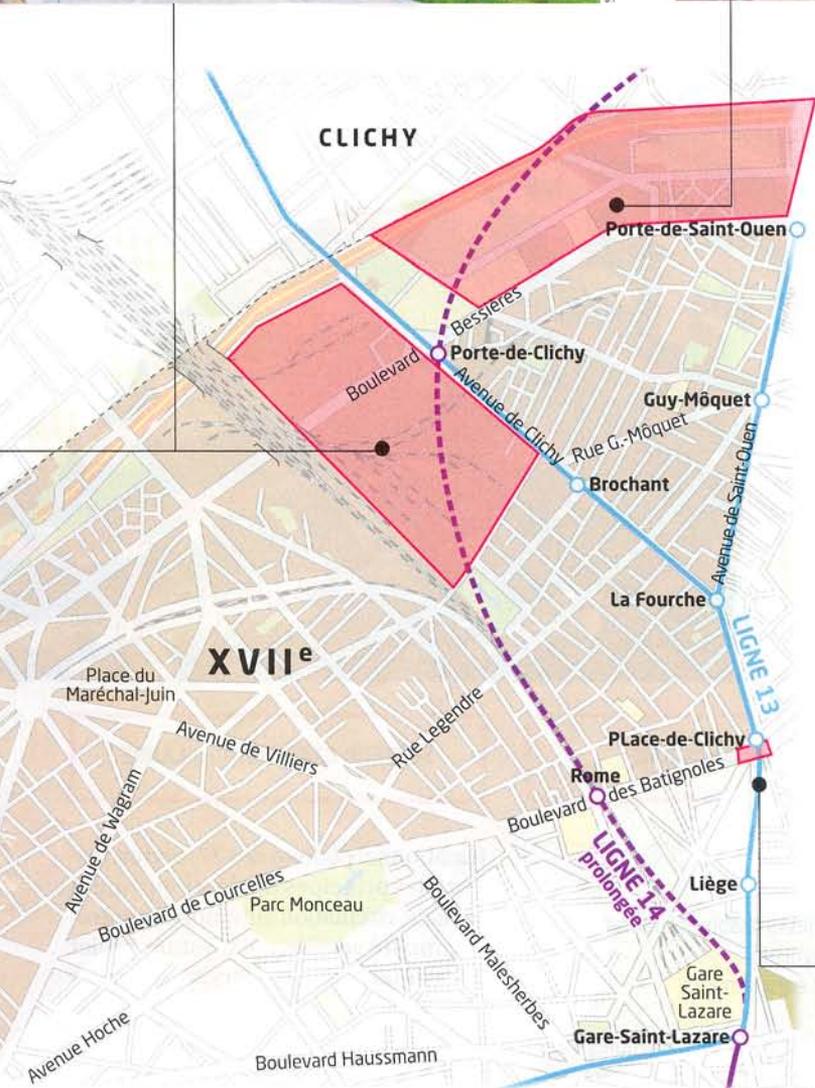


SEMAMPI/CABINET FRANÇOIS GRETHIER



SEMAMPI

**PORTE POUCHET** Le nouveau quartier devrait offrir un visage plus accueillant.



## MAIS AUSSI

- L'épineuse question des transports.
- Le pari architectural de la rue Pierre-Rebière.
- La ligne 14 au secours de la ligne 13.
- Un nouveau conservatoire rue de Courcelles.



CLAIRE PRODEL

**PLACE DE CLICHY** Après un lifting très attendu, ce carrefour infernal s'annonce plus civilisé.

# CLICHY-BATIGNOLLES LE 81<sup>e</sup> QUARTIER

Occupé par des installations ferroviaires et industrielles depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, le site des Batignolles aurait pu devenir, l'espace de quelques semaines, le cœur de la planète sportive internationale... Mais qu'importe finalement que Paris ait échoué, face à Londres, à attirer les JO de 2012. Aujourd'hui, le fantôme du village olympique a définitivement rejoint les limbes urbanistiques et, plus qu'à une simple opération d'aménagement, c'est à la création d'un véritable quartier qu'assistent les habitants du XVII<sup>e</sup> arrondissement. A cet égard, les chiffres sont éloquentes : près de 50 hectares, plus de 400 000 m<sup>2</sup> de constructions, dont 132 000 m<sup>2</sup> de bureaux, une cité judiciaire de 100 000 m<sup>2</sup>, 3 500 logements, dont la moitié à vocation sociale, 13 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services, des équipements publics, le tout ancré autour d'un parc de 10 hectares... N'en jetez plus, le chantier promet d'être titanesque.

## L'une des dernières grandes zones urbanisables

Pour l'équipe de Bertrand Delanoë, l'enjeu est de taille : confrontée à une pénurie de foncier dans l'une des villes les plus denses du monde, elle dispose là de l'une des dernières vastes emprises urbanisables. Occasion unique de remodeler le paysage urbain de cette partie de la capitale, cette opération permet également à la municipalité de mettre en pratique les principes de sa politique : immeubles dépassant le

SECTEUR CLICHY-BATIGNOLLES



SECTEUR SAUSSURE

SECTEUR CARDINET-CHALABRE

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL

**2009-2010** Premières constructions dans le secteur Cardinet-Chalabre, démarrage de la construction d'une dalle pour couvrir les activités ferroviaires.

**2011** Début des constructions de logements, commerces et équipements à l'est du parc et dans le secteur Saussure.

**2012-2015** Réalisation de la seconde tranche du parc, construction des immeubles de logements et de bureaux entre le parc et les voies ferrées de la gare Saint-Lazare, construction du TGI.

traditionnel plafond des 37 mètres, respect des principes du développement durable, circulation automobile contrôlée, mixité sociale... « C'est un projet emblématique à travers lequel nous souhaitons promouvoir le dynamisme parisien, confirme Anne Hidalgo, première adjointe (PS) au maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture. Même bâti autour d'un parc,

# DE PARIS

## Une tour pour la cité judiciaire ?

**ZONE TECHNIQUE REGROUPEANT  
UNE PLATE-FORME DE FRET  
ET UN CENTRE DE TRAITEMENT DE DÉCHETS**



SEMANTIC/CABINET FRANÇOIS GRETHIER

**L'HYPOTHÉTIQUE TOUR DU TRIBUNAL  
DE GRANDE INSTANCE**

ce secteur sera très dense et nous porterons une attention particulière à la qualité architecturale de l'ensemble. » Comme le montrent ces images, le futur quartier affichera effectivement une forte densité : au total, 8 000 habitants et plusieurs milliers de salariés se presseront dans ses rues. De quoi faire battre le cœur d'un nouveau quartier de Paris. ●

Il a suffi de sept mots ! Sept mots pour changer la physionomie du futur quartier. Sept mots pour que les Batignolles deviennent la terre d'accueil d'une de ces tours dont la municipalité parisienne veut percer le ciel de la capitale. Sept mots pour mettre fin au débat qui opposait depuis des années la mairie et le ministère de la Justice sur l'implantation du tribunal de grande instance, donné partant de l'île de la Cité. Ces sept mots, ils sont sortis de la bouche de Nicolas Sarkozy, le 29 avril dernier, lors de son discours consacré au Grand Paris : « La cité judiciaire s'installera aux Batignolles. » Bertrand Delanoë ne s'opposant pas au projet, le sort en était jeté. En 2015, le nouveau quartier des Batignolles deviendra donc le siège du TGI de Paris (la cour d'appel et la Cour de cassation resteront dans l'enceinte historique du Palais de justice, dans l'île de la Cité) et de la police judiciaire. Pour accueillir les deux institutions, un bâtiment de grande hauteur devrait s'élever, raide

comme la justice, dans la partie nord de la ZAC, entre le boulevard Berthier et le périphérique. Prendra-t-il la forme d'une tour dépassant la centaine de mètres de hauteur ? « Peut-être, mais ce n'est pas une certitude, affirme-t-on du côté de la Semavip, l'aménageur du quartier. Les bâtiments dépasseront certainement les 50 mètres, mais nous ne connaissons pas encore leur hauteur exacte. » Une chose est sûre : pour des raisons techniques, le futur tribunal ne pourra dépasser 130 mètres. Une taille largement suffisante pour accueillir les 88 000 m<sup>2</sup> de bureaux des juges, « parquetiers » et fonctionnaires de justice. Quant aux salles d'audience, elles pourraient trouver place dans un bâtiment constituant le socle de l'édifice. Enfin, d'autres immeubles devraient également crever le ciel pour abriter, sur 30 000 m<sup>2</sup>, les brigades d'élite de la police (PJ, criminelle, antigang et répression du banditisme), hébergées jusqu'ici au célèbre 36, quai des Orfèvres. ●

**Livraison prévue : 2015.  
Coût estimé : de 800 millions à 1 milliard d'euros.**

### UNE OPÉRATION À VOCATION ÉCOLOGIQUE

C'est une première dans l'histoire de l'urbanisme parisien : la ZAC Clichy-Batignolles répondra aux normes environnementales les plus exigeantes. Comme toute bonne première, l'opération se doit d'être réussie. « Nous visons l'exemplarité, notamment en matière énergétique », affirme Anne Hidalgo. Pour relever ce pari, urbanistes et architectes ont déployé tout l'arsenal connu en matière de construction écologique : panneaux photovoltaïques pour produire une électricité verte, toitures végétalisées pour une meilleure isolation, récupération des eaux de pluie pour l'arrosage du parc, production de chauffage par géothermie... Rien n'a été oublié. Pas même la gestion des déchets, dont l'évacuation sera assurée par un système original : collectées dans ou devant chaque immeuble, les ordures rejoindront ensuite un

réseau pneumatique souterrain, où elles seront propulsées jusqu'au centre de tri situé dans la partie nord du quartier. Déjà utilisé à Barcelone, le système permet de faire disparaître des rues les poubelles malodorantes et les encombrants camions de collecte. « Mais l'investissement est lourd, les coûts de fonctionnement, élevés, et le système, gourmand en énergie, glisse Sophie Gobillard, présidente des Amis de l'écoZAC des Batignolles. Cela tient plus du gadget que de l'écologie. » De fait, la construction du réseau coûtera au minimum 12 millions d'euros et son fonctionnement, près de 200 000 € par an. « C'est un choix politique, justifie-t-on à la mairie de Paris. La circulation des camions-bennes est l'une des principales nuisances ressenties par les Parisiens. » Le jeu en vaut peut-être la chandelle. ■

# Une naissance en plusieurs phases

Divisé en trois zones distinctes, le quartier Clichy-Batignolles verra le jour progressivement. Revue de détail, secteur par secteur.



SEMAMPI/CABINET FRANÇOIS GRETHIER

## LE SECTEUR CARDINET-CHALABRE

Située à l'est du futur quartier, c'est, à l'heure actuelle, la partie la plus avancée du projet : enfants et flâneurs foulent déjà les 4,7 hectares d'allées et de pelouses du parc Martin-Luther-King (les 5 hectares restants ne seront aménagés qu'à partir de 2012), et les démolitions ont débuté. D'ici à quelques années, seuls resteront quelques immeubles situés le long de l'avenue de Clichy et l'imposant hôtel Ibis. Qu'on se rassure, sa silhouette grisâtre et sans charme devrait être dissimulée aux yeux des promeneurs derrière des bâtiments flambant neufs (*voir ci-dessus*), abritant 300 logements, une école, une crèche, ainsi que quelques commerces, le long de la rue Cardinet et de l'impasse Chalabre prolongée. Enfin, un parking de 600 places, dont la construction commencera au début de l'année prochaine, verra également le jour. ●



SEMAMPI/CABINET FRANÇOIS GRETHIER

**CONSTRUCTIONS** En haut, les deux premiers bâtiments qui sortiront de terre dans le secteur Cardinet-Chalabre. Ci-dessus, l'impasse Chalabre. Transformée en rue, elle mènera au parc Martin-Luther-King.

## L'épineuse question des transports

Dans ce domaine, rien n'est encore réglé. Certes, l'annonce du prolongement de la ligne 14 (voir page X) devrait améliorer la desserte du secteur Clichy-Batignolles. Mais, tous les acteurs en sont conscients, elle ne suffira pas. Car il ne s'agit pas simplement de faire entrer et sortir du nouveau quartier ses 8 000 habitants. Il faudra également subvenir aux besoins en transport des milliers de Parisiens et de Franciliens qui viendront travailler dans les nombreux immeubles de bureaux implantés sur le site.

Alors certes, la RATP a d'ores et déjà décidé d'accroître la fréquence de ses lignes de bus. Bien sûr, la SNCF augmentera le nombre de trains desservant la gare de Pont-Cardinet, toute proche. Mais, là encore, cela risque de ne pas suffire. Consciente du problème, la Ville compte sur l'éventuelle prolongation du tramway depuis la porte de La Chapelle jusqu'à la porte d'Asnières pour éviter l'engorgement. Pour le moment, le dossier bloque sur des questions financières. Si la Région et la Ville de Paris ont annoncé, depuis longtemps, le montant de leur engagement, l'État renâcle toujours à mettre la main au portefeuille. Mais l'arrivée du TGI pourrait tout changer. « Dans le protocole signé avec la capitale pour l'installation du TGI, l'État s'est engagé à participer à son financement, confie Annick Lepetit, adjointe (PS) au maire de Paris, chargée des déplacements et député du XVII<sup>e</sup> arrondissement. Nous allons maintenant le mettre face à ses responsabilités. » ■



**NOUVELLE RUE** Bordée d'immeubles de bureaux et d'habitation, riche en commerces, elle traversera le secteur Clichy-Batignolles du sud au nord.

### LE SECTEUR CLICHY-BATIGNOLLES

C'est la phase la plus importante de l'opération. A lui seul, ce secteur représente 80 % de la surface du nouveau quartier. L'essentiel des constructions se concentrera à l'ouest, entre le parc et l'emprise ferroviaire. Près de 90 000 m<sup>2</sup> de bureaux seront ainsi installés le long des voies ferrées, protégeant le quartier des nuisances sonores générées par le passage des trains. De l'autre côté d'une rue nouvellement créée (voir ci-dessus), se trouveront les immeubles d'habitation, dont une demi-douzaine devrait dépasser la barre des 37 mètres pour culminer jusqu'à 50 mètres. A leur pied, s'installeront des commerces (12 000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble du quartier), ainsi qu'une école et une crèche.

Au centre, en contrebas du parc, à la lisière du boulevard Berthier, les bâtiments du XIX<sup>e</sup> siècle ne seront pas détruits. Reste néanmoins à leur trouver un usage. Occupés actuellement par les décors de l'Opéra de Paris, ils pourraient être réhabilités et utilisés, en partie, pour des activités culturelles. Quant à la seconde partie du parc, son aménagement devrait commencer en 2012, pour une livraison prévue fin 2013.

Enfin, au nord, dans un espace coïncé entre le boulevard Berthier et le périphérique s'implanteront une zone de fret de la SNCF, un centre de tri des déchets et, surtout, la tour de la future cité judiciaire voulue par Nicolas Sarkozy (voir page V). « C'est une chance extraordinaire pour le quartier, martèle Brigitte Kuster. Cela va lui donner une véritable identité visuelle et sociologique. »

Si elle réjouit la maire (UMP) du

XVII<sup>e</sup> arrondissement, cette décision présidentielle ne déplaît pas non plus à l'Hôtel de Ville. Certes, elle l'a obligé à revoir entièrement son projet, mais elle lui a permis de clore enfin l'épineux dossier du déménagement du TGI qui empoisonnait ses relations avec l'Etat depuis plusieurs années. Du côté des associations, en revanche, la nouvelle a fait grincer des dents. « Cela remet en cause la vocation écologique du quartier, explique Sophie Gobillard, présidente de l'association Les Amis de l'écoZAC des Batignolles. On ne sait pas construire de tour de cette hauteur qui ne soit pas énergivore. »

C'est néanmoins chez les aménageurs que cette annonce bouleverse le plus de choses. « Il y a six mois, nous savions précisément comment s'organiserait le quartier, glisse un responsable de la Société d'économie mixte d'aménagement de la Ville de Paris (Semavip). Mais l'implantation du TGI a bouleversé les choses. » Le futur tribunal occupant désormais un espace auparavant dévolu à d'autres équipements, urbanistes et architectes ont été contraints de remettre leur ouvrage sur le métier. Il leur a fallu faire une croix sur 400 des logements prévus et trouver une autre place pour le gymnase, l'école et la crèche qui devaient initialement voir le jour dans la partie nord du site.

### LE SECTEUR SAUSSURE

Situé de l'autre côté des voies ferrées, le secteur Saussure sera relié au reste du quartier par deux passerelles (l'une réservée aux piétons, l'autre aux voitures). Contrairement aux deux autres secteurs, confiés à la Semavip, celui-ci est aménagé par la Snef, une filiale

de la SNCF. Pour autant, les principes urbanistiques restent les mêmes : situés le long des voies, les immeubles de bureaux serviront d'écran acoustique aux 500 logements construits le long de la rue de Saussure, ainsi qu'à la crèche et au collège installés non loin. ●

# LA RÉHABILITATION DE LA PORTE POUCHET

Coincés entre le boulevard Bessières, le périphérique et le cimetière des Batignolles, les 15 hectares du quartier de la porte Pouchet ont longtemps fait figure de parents pauvres de l'urbanisme parisien. Assailli par les nuisances sonores et olfactives du grand tourniquet parisien, privé de commerces et de services de proximité, à peine animé par l'activité de la préfouillère et de quelques services municipaux, le sec-

teur avait besoin d'un sérieux coup de neuf. Ce sera chose faite, en 2015, une fois achevés les travaux de réhabilitation menés par la Semavip et Paris Habitat (ex-Opac), dans le cadre d'un grand projet de renouvellement urbain (Gpru). Le chantier promet d'être titanesque : création de nouvelles rues et d'une vaste place pour améliorer les liaisons avec les communes limitrophes de Clichy et de Saint-Ouen, démolition ou réhabilitation de certains immeubles, déplacement des services techniques de la mairie, construction d'environ 300 logements, d'un hôtel, d'une crèche et de commerces... Plus qu'un lifting, de la chirurgie réparatrice.



**RUE PIERRE-REBIÈRE** Le long du cimetière, 18 nouveaux immeubles vont être bâtis.

## Les détails du projet

Le long du périphérique, en lieu et place de la tour et d'une partie de la barre Borrel démolies, plusieurs immeubles de bureaux sortiront de terre, isolant le quartier des nuisances du périphérique. Dans une rue nouvelle, reliant Saint-Ouen au boulevard Bois-le-Prêtre réhabilité, un hôtel et des com-

merces verront le jour. Plus loin, le garage des transports automobiles municipaux et la caserne des pompiers seront déplacés et installés sous le stade rénové et rehaussé au niveau de la rue Bréchet. Contrainte, elle aussi, au déménagement, la préfouillère s'installera sous le périphérique, à l'arrière du cimetière. L'espace ainsi libéré servira à aménager une nouvelle et vaste place sur laquelle il est prévu d'ouvrir un équipement socio-culturel. ●

**Livraison prévue : 2015, pour les derniers équipements.**



DRUOT, LACATON ET VASSAL

## La tour Bois-le-Prêtre transformée

Coincé entre le périphérique et les boulevards des maréchaux, ce vestige de l'urbanisme des années 1960 va bientôt troquer sa silhouette massive et fatiguée pour des atours plus attrayants. L'idée des architectes Druot, Lacaton & Vassal est simple : ajouter des jardins d'hiver aux murs de chaque appartement. Légères et transparentes, ces structures

s'accrocheront à la façade et feront gagner 20 m<sup>2</sup> à chaque logement tout en leur apportant lumière et vue exceptionnelle. En outre, elles agiront comme une double façade, permettant de couper les logements des bruits de la rue. L'ensemble de l'immeuble bénéficiera également d'une rénovation complète qui provoquera une substantielle augmentation des loyers. Le prix du confort... ●

**RÉNOVATION** De larges terrasses vont redonner de l'attrait à cette triste tour.

**Livraison prévue : fin 2011. Coût estimé : 15 millions d'euros.**

## DIVERSITÉ ARCHITECTURALE POUR LA RUE PIERRE-REBIÈRE

Voici sans doute la partie la plus spectaculaire de cette gigantesque opération de renouvellement urbain. D'ici à quelques années, la rue Pierre-Rebière va passer du statut peu envié de « no man's land urbain » dévolu à la prostitution, à celui de vitrine parisienne pour jeunes talents de l'architecture mondiale. La métamorphose promet d'être totale et radicale. Ici, pas de parallélépipèdes à la façade uniformément blanche et lisse comme dans tant de rues parisiennes. Abritant au total 190 logements (dont 150 à caractère social), chacun des 18 immeubles qui sortiront de terre le long du cimetière des Batignolles sera signé par un cabinet d'architectes différent. Fatalement, la rue aura du mal à ne pas ressembler à une « galerie d'architecture ». Mais Véronique Barry Delonchamps, directrice de l'aménagement et du renouvellement urbain de Paris Habitat (ex-Opac), souligne : « Nous avons essayé d'obtenir un ensemble composé, plutôt que simplement juxtaposé. » Un pari osé, dont on ne pourra juger de l'issue qu'à la livraison de l'ensemble, fin 2012. ■



ARCHITECTE FANTASTIC (MAUPIN + HUGON) / DAVO / INGENIERIE

AMIRON ET CLOUET

SCALUP

**AUDACIEUX** La rue Pierre-Rebière devrait bientôt passionner tous les amateurs d'architecture : chaque immeuble sera en effet signé d'un cabinet différent. Rendez-vous fin 2012 pour découvrir l'ensemble, qui comptera au total 190 logements.

# TRANSPORTS

## La ligne 14 vient au secours de la ligne 13

Rames bondées, attente interminable, quais noirs de monde, crises de panique, évanouissements... Le métro de Pékin à l'ouverture des soldes ? Non : le calvaire quotidien des usagers de la ligne 13 du métro parisien. Dénoncée depuis plusieurs années, la saturation de cet axe majeur du transport francilien (dont le taux d'occupation atteint aujourd'hui 110 %) devrait être résorbée d'ici à dix ans. C'est du moins ce qu'affirmait Jean-Paul Huchon en annonçant, le 8 avril dernier, le vote du prolongement de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la mairie de Saint-Ouen. Selon le patron (PS) du conseil régional et président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), cette nouvelle portion de la ligne automatique (5,2 kilomètres de voies) devrait faire diminuer la fréquentation

de la ligne 13 de 25 %. Et permettre aux voyageurs qui l'empruntent de respirer un peu.

Préférée au dédoublement de la ligne 13, qui aurait entraîné une longue interruption du trafic, cette solution est loin d'être une panacée. Certes, elle permettra de desservir des quartiers jusque-là ignorés par le métro. Bien sûr, elle assurera de meilleures correspondances avec le RER C. Mais elle ne suffira sans doute pas à désengorger la ligne 13. Au mieux, l'ouverture des nouvelles stations de la ligne 14 ne sera effective que dans huit ans. D'ici là, le nombre de voyageurs de la ligne 13 devrait continuer de grimper d'environ 3 % par an. Pire : la création du quartier des Docks, à Saint-Ouen (10 000 habitants supplémentaires d'ici à 2025) et de celui des Batignolles (8 000 habitants à l'ho-

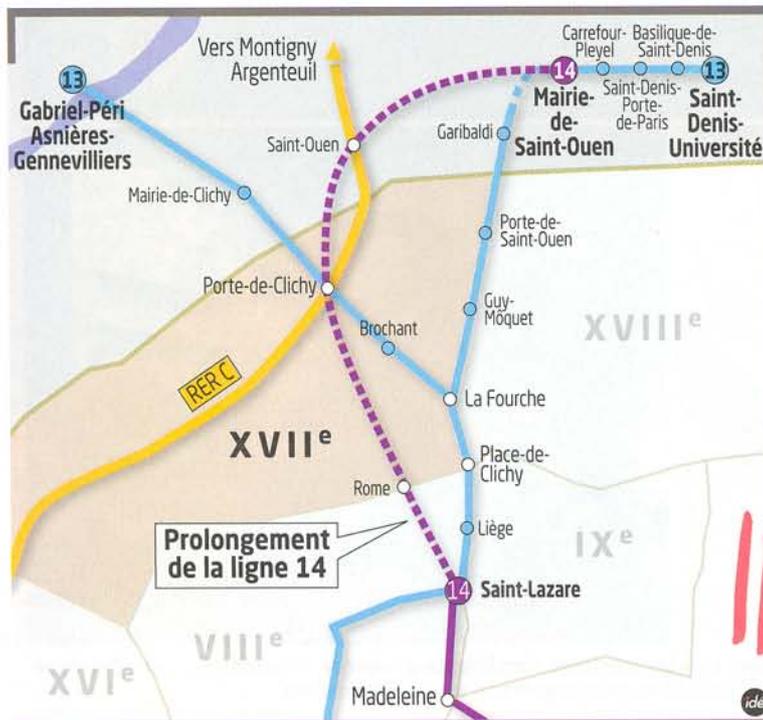
### Un bus de quartier pour le XVII<sup>e</sup>

C'est la quatrième ligne de ce type à voir le jour à Paris. D'ici à 2010, la « traverse 17-18 » reliera les deux arrondissements, en « comblant les trous existants entre les réseaux de bus et de métro », selon l'expression d'Annick Lepetit, adjointe (PS) au maire de Paris chargée des déplacements. Si le tracé n'est pas encore définitif, cette ligne de minibus devrait néanmoins relier les quartiers Batignolles, Epinettes et Grandes-Carrières.

**Mise en service : fin 2010.**  
**Coût estimé : 1 million d'euros par an, à la charge de la ville.**

rizon 2013) accroîtra encore sa fréquentation. Mathématiquement, les effets du prolongement de la ligne 14 sur la partie nord de la ligne 13 seront donc quasi nuls lors de sa mise en service. Pour les usagers, la galère risque de continuer encore longtemps. ●

**Livraison prévue : 2017. Coût estimé : 1,3 milliard d'euros (achat des rames inclus).**



### PEUT-ÊTRE TROIS NOUVELLES STATIONS À PROXIMITÉ DU XVII<sup>e</sup>

#### PORTE-DE-CLICHY

**Correspondances avec la ligne 13 (branche Asnières-Gennevilliers) et le RER C**  
Située à son extrémité nord-est, cette station desservira le futur quartier des Batignolles, ainsi que le futur tribunal de grande instance.

#### CLICHY-SAINT-OUEN

**Correspondance avec le RER C**  
Non loin de Paris, à la lisière des communes de Clichy et de Saint-Ouen, elle permettra aux habitants de la porte Pouchet d'accéder rapidement au centre de Paris.

#### ROME OU PONT-CARDINET ?

**Le Stif étudie la possibilité d'établir une correspondance entre les lignes 2 et 14, à la station Rome.**  
Une idée qui ne satisfait pas la maire du XVII<sup>e</sup> arrondissement, Brigitte Kuster, qui milite pour que cet arrêt supplémentaire soit porté à la hauteur de la station Pont-Cardinet, afin de mieux desservir la ZAC Clichy-Batignolles et la future cité judiciaire.

ET AUSSI...

## La Grande-Armée rendue aux piétons

Les images ont de quoi faire rêver. Et pour cause : elles relèvent encore de la pure illusion. Ce que l'on y découvre ? Rien de moins que la « plus belle avenue du monde », selon l'expression du maire (divers droite) de Neuilly-sur-Seine, Jean-Christophe Fromantin. En clair : un « Axe majeur » – c'est le nom du projet – reliant la place

de l'Etoile à la Défense, en passant par l'avenue de la Grande-Armée, la porte Maillot et l'avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly.

L'idée est séduisante et ambitieuse. Séduisante, car elle promet de doubler la surface des trottoirs sur l'avenue de la Grande-Armée, de réduire de moitié la circulation automobile et même de transformer radicalement la porte Maillot en supprimant son infernal rond-point (*voir ci-dessus*). Ambitieuse, car en imaginant ce projet, Jean-Christophe Fromantin crée un axe structurant du Grand Paris, reliant son quartier d'affaires à ses joyaux touristiques (Champs-Élysées, Tuileries, Louvre) et noie dans un projet plus vaste



**UN RÊVE** Disparu, le rond-point de la porte-Maillot ? Le projet demeure hautement hypothétique, tant son coût est important.

l'enfouissement de la RN 13 qui coupe actuellement Neuilly en deux et dont le financement (1 milliard d'euros) est difficile à trouver et à justifier.

Quelques mois à peine après avoir été dévoilée, cette piste de réflexion a reçu le soutien de principe d'Anne Hidalgo (PS) et de Pierre Mansat (PCF), deux adjoints de Bertrand Delanoë, ainsi

que celui des maires UMP des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> arrondissements de la capitale, Claude Goasguen et Brigitte Kuster. Reste cependant à obtenir l'assentiment de Nicolas Sarkozy. Et ce ne sera pas simple : pressé de voir enfouie la RN 13, l'ancien maire de Neuilly s'agacerait déjà de voir son projet ralenti par les desseins grandioses de son successeur. ●

**Livraison prévue : indéterminée. Coût estimé : 1 milliard d'euros pour le simple enfouissement de la RN 13 à Neuilly. Bien plus pour le projet global (études en cours).**

## Un nouveau conservatoire

Implanté dans le nord-est de l'arrondissement, rue de Courcelles, entre le périphérique et Levallois-Perret, ce nouvel équipement n'aura pas pour simple vocation d'accueillir les artistes en herbe. « Nous sommes à la limite de deux villes, sur un territoire parsemé d'objets architecturaux hétéroclites, confie Olivier Landrin, l'un des architectes du nouveau conservatoire. Il s'agit donc de tisser des liens entre ces différents espaces et d'amener un peu de cohérence urbaine. » Plus concrètement, ce nouveau bâtiment de 3 000 m<sup>2</sup> offrira des espaces consacrés à l'enseignement de la musique, de la danse et de l'art dramatique, ainsi qu'une salle de spectacle de 300 places. Bref, rien de très original



**ASPECT CONTESTÉ** L'acier à la teinte mordanée qui recouvrira le bâtiment fait débat.

pour un conservatoire... Son aspect extérieur, en revanche, devrait soulever plus de débats. Élégant bâtiment aux reflets cuivrés pour ses défenseurs, gros bloc de rouille à l'aspect lourd et massif pour ses détracteurs. Une chose est sûre, le futur conservatoire du XVII<sup>e</sup> ar-

rondissement fera parler de lui. D'autant que l'acier Corten, dont il sera recouvert et qui lui conférera cette teinte mordanée, ne trouvera sa couleur définitive qu'au bout de quatre ans. De quoi alimenter la polémique bien après la livraison du bâtiment, en 2012. ●

**Livraison prévue : 2012. Coût : non communiqué.**

## ET AUSSI... (suite)



**CIVILISÉE**  
Une promenade arborée et une placette devraient rendre la place de Clichy plus agréable.

## Le renouveau de la place de Clichy

Des voitures enchevêtrées dans un inextricable Tetris routier, des bus et des taxis bloqués dans un concert de klaxons, quelques deux-roues slalomant entre ces véhicules et des piétons appelant sur eux la protection divine avant de s'engager sur les passages cloutés... Voilà l'aspect actuel de la place de Clichy. A cheval sur quatre arrondissements (VIII<sup>e</sup>, IX<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup>), ce carrefour complexe et mal conçu frôle à chaque instant la saturation. En moyenne, 4 000 véhicules s'y pressent toutes les heures, transformant l'ancienne barrière d'octroi du mur des Fermiers généraux en l'une des places les plus polluées et congestionnées de Paris. Mais tout devrait bientôt changer. Après quatre ans d'études, de débats techniques et de tergiversations, le projet de réaménagement de ce rond-point stratégique a enfin été entériné. « Il s'agit de civiliser la place en partageant plus harmonieusement l'espace », confie Annick Lepetit, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public.

Concrètement, ce sont les piétons qui devraient bénéficier le plus du nouvel aménagement. Devenu parking sauvage pour motos et scooters, le terre-plein central de l'avenue de Clichy sera élargi et transformé en promenade arborée. Côté boulevard des Batignolles, une placette remplacera l'actuel rond-point et servira de sas de transit entre les passages piétons menant vers les rues Biot et d'Amsterdam. Enfin, la plupart des trottoirs bordant la place seront, eux aussi, élargis. Que les automobilistes se rassurent : élargissement des trottoirs ne rime pas forcément avec diminution de l'espace réservé à leur chère auto. En l'occurrence, le nombre de files de circulation sera maintenu et la seule modification notable concernera les conducteurs venant de la rue de Douai et habitués à tourner à gauche dans le boulevard des Batignolles. Cette possibilité – cause aujourd'hui de nombreux embouteillages – sera purement et simplement supprimée. Enfin, la station de taxis sera déplacée de part et d'autre du boulevard des Batignolles.

## UN LIFTING POUR L'AVENUE DE CLICHY ?

Le projet est dans les limbes depuis bientôt dix ans, mais le chantier de la ZAC Clichy-Batignolles, comme la réhabilitation de la place de Clichy, devrait accélérer les choses. Au nord, le tronçon compris entre la porte de Clichy et la rue Cardinet profitera bientôt de l'aménagement du quartier pour être rénové. Au sud, la partie de l'avenue comprise entre la place de Clichy et La Fourche bénéficiera d'un réaménagement sur lequel planchent les services municipaux. « Les travaux devraient commencer d'ici à la fin de la mandature, confie Annick Lepetit. Avec comme priorités la disparition des bouchons et le respect des couloirs de bus. » Une première étape avant, peut-être, la réalisation d'une des idées de l'adjointe au maire de Paris : le passage à sens unique des avenues de Clichy et de Saint-Ouen au niveau de La Fourche, l'une permettant d'entrer dans Paris, l'autre d'en sortir. ■

Un point qui, à coup sûr, fera grincer les dents des chauffeurs, pas ravis de se voir ainsi relégués aux confins de la place. ●

**Livraison prévue : octobre 2010. Coût estimé : 4,1 millions d'euros.**