

D'UNE VILLE À L'AUTRE EN RECONQUÉRANT LA « ZONE ». RÉIMAGINER L'ARTICULATION ENTRE PARIS ET IVRY-SUR-SEINE À L'AUNE DES GRANDES INFRASTRUCTURES URBAINES.

mobilités, infrastructures, enclaves, modernité, mutations urbaines, dynamiques métropolitaines

Porte de la Gare.

Un lieu à la fois situé et diffus, pratiquement inhabité et pourtant extrêmement fréquenté. Un échangeur complet, à la jonction entre Paris et Ivry-sur-Seine. Un « espèce d'espace »¹ limotrophe entre le 13^e arrondissement et la proche banlieue, à deux pas de l'incinérateur d'Ivry/Paris XIII et dominé par les dernières nées de Jean Nouvel : les Tours Duo (2022). Un haut lieu de transformation et d'activités industrielles, qui cristallise aussi les enjeux environnementaux des infrastructures urbaines : pollutions, nuisances sonores, conflits d'usages, concentration et congestion, etc.

Cette ouverture, interface visible mais encore peu lisible, devait bientôt accueillir la réponse à un appel à projets urbains innovants (APUI), né dans le cadre de la démarche « Réinventer Paris », à l'initiative de la SEMAPA et de la Ville de Paris. Là, sur et sous le diffuseur Quai d'Ivry, dans la ZAC Paris Rive Gauche, dans une logique de reconquête des franges urbaines, il était prévu de densifier tout en hybridant les usages et fonctions des futurs bâtiments, de grandes tours culminant à des centaines de mètres de hauteur. L'ensemble devait par là permettre d'ouvrir un axe pour améliorer la continuité entre Paris et Ivry. Abandonné dans sa forme initiale par rétropédalage de la Ville de Paris suite à la pression des élu.e.s écologistes, ce projet, dont le nom renvoie à son quartier, « Inventer Bruneseau », posait certes la question de ce qui fait la définition territoriale de la capitale dans son agglomération, mais sans nécessairement interroger la valeur du déjà-là, que ce soit la friche actuelle ou le statut et l'usage de l'infrastructure qui la surplombe de toute sa hauteur : le Périph'.

Le Périph', ce n'est pas une entité unique, mais un ensemble de séquences, rythmé par des portes et des tronçons. Un axe de concentration d'échelles diverses qui détermine et est influencé par une multitude de paysages et de réalités urbaines et usagères. Un territoire en soi.

Le Périph', c'est une autoroute urbaine, un boulevard qui ne porte le nom d'aucun général, aucune bataille, aucun homme célèbre. Son nom, c'est d'abord et avant tout sa fonction : boulevard périphérique. Son tracé, c'est le visage de Paris, ce qui fait qu'on reconnaît la ville sur une carte.

Le Périph', c'est aussi le symbole de « l'outre-ville »² utopisée, de la ville de la circulation habitable, où les plateformes multimodales et les infrastructures de déplacement font centralité et rebattent les cartes des identités locales individuelles. C'est le legs de la Modernité, de l'ère de la vitesse et des Trente Glorieuses.

Le Périph', c'est un monde frontal hybride, mi-fracture assumée entre Paris et sa banlieue, mi-porosité ; un lieu non-lieu qui relie autant qu'il sépare. Une marge au cœur des dynamiques métropolitaines, marque d'une ancienne zone *non aedificandi* devenue *aedificandi*,

principalement transitée, mais également habitée. 35,04 Km de long, 90 Km de réseau si on compte les échangeurs, diffuseurs et bretelles, plus d'1,5 million de m² de béton et jusqu'à 250 000 véhicules par jour³.

Le Périph', c'est un monstre, un monument, un mythe, un symbole, un paysage en mouvement, une matérialité qui se ressent à la verticale autant, voire plus, notamment à ses portes, qu'à l'horizontale, un point de vue sur la ville *intra-muros* et hors-les-murs.

A une époque où les ambitions du Grand Paris tendent à redéfinir la place de ce géant dans les fonctionnements politiques et socio-économiques de la ville et de ses mobilités (projet Grand Paris Express) et à l'ère de la conscientisation grandissante de l'urgence climatique, les questionnements sont nombreux sur l'avenir d'une telle infrastructure. Faut-il la garder ou la détruire ? Changer les modes de déplacement qui y ont cours ? Repenser son tracé en tenant compte de l'expansion de l'agglomération parisienne ? Réinvestir son histoire pour retrouver son statut d'exception urbaine et décrypter l'ambivalence des représentations que l'on s'en fait ? Lui donner un rôle majeur dans la stratégie liée au Plan Climat de Paris ? Et si mutations profondes il doit y avoir, qui doit les porter et comment peuvent-elles inspirer d'autres mutations infrastructurelles ?

S'intéresser à cette couture en particulier, à ce point de passage entre Paris et Ivry, c'est essayer de comprendre ce que cette globalité permet d'articuler dans ce quartier spécifique donné et à venir. C'est retrouver la « zone » pour la laisser s'exprimer dans la ville.

Est-il donc bien novateur, en 2023, de construire des tours en bordure du Périph' ? De souligner davantage la démarcation Paris-banlieue par des repères trop visibles, parfois dans le mépris des identités locales ? Ivry, ancienne ville ouvrière également marquée par une immigration significative⁴, doit-elle subir dans cette logique du Grand Paris et de l'inflation immobilière qui en découle, le même sort que de nombreux autres "quartiers" de la capitale, marqués par la gentrification ? Ne peut-on penser de nouvelles manières d'habiter et de parcourir cette interface, sans confondre continuité et homogénéisation ?

Dans cet espace majoritairement dédié au commerce et à l'industrie, transition à parcourir entre deux quartiers habités, le rapport au Périph' et aux autres infrastructures majeures environnantes pourra permettre de se poser la question de ce qui fait espace public quand on a été éloigné des centralités.

Du rythme de vie que l'on peut proposer à un lieu de lien comme de distance et de la forme que peuvent prendre ici, à une ère de remise en cause de l'autosolisme et de la propriété privée, la mobilité et l'habitat de demain.

De ce que signifie le terme de « paysage » dans un quartier saturé de langage architectural et infrastructurel et où la moindre respiration semble destinée à être comblée.

1. Georges Perec, *Espèce d'espace*, 1974.

2. Un concept cher à Paul Virilio. Cf le tome 410 de la revue *Etudes*, sous le nom « L'ère de la vitesse et des grandes migrations, Entretien avec Paul Virilio », 2009.

3. *Périphérique, Terre promise, Babel Photo (2013) + enquête du bureau de recherche 6t, « Analyses des usages et des usagers du boulevard périphérique parisien », pour la Ville de Paris (2021).*

4. 30,4% de la population d'Ivry est de nationalité étrangère (données Insee 2020, tableau IMG1A).