

L'aménagement de la porte de la Chapelle au cœur de Paris Nord-Est

Contribution d'ASA PNE à la concertation sur le projet (26 octobre/29 novembre 2020).

1) Contexte urbain :

Dans la typologie des portes de Paris, **la porte de la Chapelle a le statut de "porte métropolitaine"** symbolisée par l'importance d'infrastructures routières et ferroviaires. Le caractère routier de la porte est incarné par un énorme échangeur de 4,5km de voies de raccordement où s'entrecroisent sur trois niveaux et sur une surface de huit hectares, l'arrivée de l'autoroute A1 et les bretelles d'accès au boulevard périphérique. Cette infrastructure stratégique en termes de flux automobiles constitue une barrière urbaine en matière de franchissement, aux cheminements complexes, hostiles aux piétons et mobilités douces. Ces flux de circulation automobile entraînent des niveaux de pollutions atmosphériques et sonores très importants. Sur le plan ferroviaire, la porte de la Chapelle est à proximité des voies de chemin de fer de la gare du Nord, traversée par deux ponts rails reliant les deux faisceaux des gares de l'Est et du Nord. Il se trouve que depuis une quinzaine d'années, la porte de la Chapelle est au cœur d'un grand projet de renouvellement urbain appelé "**Paris Nord-Est**". Ainsi les alentours de la porte constituées d'anciennes emprises industrielles et ferroviaires font l'objet de plusieurs opérations urbaines en cours ou à l'étude (Chapelle International, Chapelle Charbon, Campus Condorcet, Gare des Mines-Fillettes avec l'équipement olympique de l'Arena 2, gare Dubois). Enfin, la porte de la Chapelle a été marquée ces dernières années par la présence et la concentration de personnes en grande précarité sur son espace public (campements de rom, usagers de drogues et arrivée massive de migrants en 2015).

2) Quel(s) périmètre(s) d'aménagement ?

Cela fait plusieurs années que notre association se préoccupe de la porte de la Chapelle dans le cadre des opérations urbaines de Paris Nord-Est. En novembre 2017, nous avons écrit au Maire du 18^e, Monsieur Eric Lejoindre, pour lui demander de lancer une concertation sur la réhabilitation de la porte. Une demande restée sans réponse ! <http://asa-pne.over-blog.com/2017/11/a-quand-le-projet-de-rehabilitation-du-secteur-de-la-porte-de-la-chapelle.html>. En janvier 2020, en annonçant sa candidature aux élections municipales, Madame Hidalgo, Maire de Paris, a indiqué que le réaménagement de la porte de la Chapelle serait le grand projet de la prochaine mandature avec l'ambition d'en faire à terme "*une future place du Grand Paris*".

Aujourd'hui, il nous est présenté le diagnostic d'un projet d'aménagement nettement moins ambitieux qui va du carrefour de la porte jusqu'aux sous-faces de l'échangeur avec trois priorités : "*améliorer la qualité des continuités piétonnes et cyclables entre Paris et Saint-Denis, végétaliser plus et mieux la Porte de la Chapelle et réduire l'impact visuel et fonctionnel de l'échangeur*". L'objectif principal étant de préparer en matière de voirie et de végétalisation l'arrivée en 2023 de deux équipements emblématiques sur le secteur que sont le Campus Condorcet et l'Arena 2 dans la perspective des JO de Paris 2024. **Pour nous, ce projet ne doit être qu'une étape précédant une requalification de la porte beaucoup plus large incluant d'une part, un réaménagement de l'axe compris entre la porte et le rond-point de la Chapelle et, d'autre part, la mutation de l'échangeur permettant de limiter l'accès automobile tout en favorisant une meilleure relation urbaine avec Saint-Denis.**

Ainsi, nous devons avoir une ambition plus vaste concernant l'aménagement de la porte pour "*faire de ce lieu de passage, un véritable lieu de vie apaisé, végétalisé et attractif*" (dossier de presse "*porte de la Chapelle – 13 janvier 2020*) en lui conférant une perspective paysagère digne d'une entrée dans Paris.

C'est pourquoi nous considérons que l'axe allant de la porte au rond-point de la Chapelle est une priorité sur le plan de la requalification urbaine en raison de son aspect délabré et des mésusages récurrents observés depuis plus de 10 ans (taxis clandestins, forte concentration d'un public désœuvré...). Sur cet axe, il faut réaménager les contre-allées, proposer de nouveaux cheminements végétalisés, intervenir sur le bâti et mettre en place des dispositifs d'attractivité commerciale. Cette portion de la rue de la Chapelle ne peut pas rester en l'état alors que tout autour s'opère une mutation urbaine de grande ampleur

(voir annexe à la contribution – point n° 1).

S'agissant de l'échangeur, il faut dès à présent s'interroger sur son usage futur à un moment où la rue de la Chapelle devient interdite à la circulation automobile dans le sens Province-Paris. Le projet présenté par la Maire de Paris en janvier 2020 prévoit la végétalisation de l'une des bretelles d'accès et l'aménagement d'une "place à vivre", réunissant les deux parvis de Condorcet et de l'Arena 2 "pour permettre à chacun de s'y promener, se détendre, étudier, pique-niquer" (dossier de presse "porte de la Chapelle – 13 janvier 2020). A l'horizon 2030/2035, peut-on envisager que la porte de la Chapelle ne sera plus une porte d'accès dans Paris que ce soit à travers l'autoroute A1 ou le périphérique ? Alors, ne faut-il pas considérer que cette infrastructure qui constitue une frontière physique d'un autre âge doit être démantelée ou pour le moins, reconfigurée pour assurer une continuité urbaine et paysagère avec Saint-Denis ? Il faudra répondre à ces questions très rapidement car elles conditionnent l'avenir et l'ampleur du projet. De notre point de vue, il y a lieu préalablement de réaliser une étude sur les besoins en raccordement d'accessibilité routière à cet endroit stratégique du périphérique et de l'arrivée de l'autoroute A1.

3) Attentes et idées sur le périmètre d'intervention pour 2024

Mobilité/Espace public :

Avec des parcours discontinus, en arrivant à la porte de la Chapelle en tant que piéton, cycliste ou automobiliste, l'utilisateur se confronte aux difficultés de circulation entre les différents modes de transport suscitant des sentiments d'insécurité et d'inconfort.

Il y a donc urgence à régler les "conflits d'usages" en réalisant des aménagements de voirie pour sécuriser les trajets en protégeant les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes qui sont les plus exposés :

- 1) Il est donc proposé un cheminement sécurisé continu tout le long du parcours entre le carrefour et l'entrée de St Denis dans les deux sens et l'élargissement des trottoirs.
- 2) Il faut une meilleure signalisation facilitant le partage de l'espace public entre les différentes mobilités.
- 3) Il faut envisager ces aménagements dans la perspective d'une augmentation du flux des usagers en 2023/2024 induits par l'ouverture de deux grands équipements de destination que sont le pôle universitaire Condorcet et la salle omnisport Arena 2.
- 4) Il y a lieu de créer des cheminements permettant de mieux relier à pied les nouvelles opérations urbaines en cours. A titre d'exemple, une réflexion pourrait être menée concernant le prolongement ouest de la contre-allée sud du bd Ney jusqu'à la rue de la Chapelle, la couverture de la Petite Ceinture et la suppression de la galerie couverte d'accès à l'ancien centre de tri postal, ce qui offrirait un large accès au parc de Chapelle Charbon.

Avec le développement des habitants et usagers de ce secteur, il est à craindre que la ligne 12 du métro ne soit saturée d'ici 2 à 3 ans car les nouvelles rames ne seront pas opérationnelles avant 2027 ! Des bus électriques de type "traverse" pourraient être déployés afin de rendre la situation des transports publics moins tendue à l'horizon 2023/2024.

Enfin, les aménagements de voirie et de l'espace public dépendront dans une certaine mesure d'un autre chantier, le CDG Express, qui va impacter considérablement le secteur de la porte de la Chapelle dans les trois prochaines années. A ce jour, ce chantier est interrompu par décision de justice. Toute la question est de savoir si cette interruption sera temporaire ou définitive car selon telle ou telle issue, les conditions d'aménagement de la porte en seront différentes.

Mobilier urbain :

La question du mobilier urbain est importante dans cette étape de requalification de la porte. Cela concerne les terre-pleins du carrefour qui ont été considérablement réduits avec l'arrivée du Tram T3. Cette question devra faire l'objet d'une attention toute particulière concernant les parvis de Condorcet et de l'Arena 2 qui, de notre point de vue, implique le lancement d'une consultation de maîtrise d'œuvre.

Par ailleurs, comme nous avons pu le rappeler au cours de nos échanges dans le cadre de la concertation de novembre, nous demandons que soient réinstallés les deux buffets de fontaines art déco qui ont été enlevés au début des années 2000 pour le chantier du tramway (*voir annexe à la contribution – point n° 2*).

Végétalisation :

Comme l'indique le diagnostic, les espaces verts autour de la porte de la Chapelle sont "épars, pas toujours en bon état" avec un sol bien souvent meurtri au niveau des talus de l'échangeur par des occupations humaines qui se sont produites ces dernières années.

Dans les propositions, nous rejoignons la contribution "pour une nouvelle perspective paysagère et végétale" qui est intéressante et qui nous semble aller dans le bon sens (parvis semi végétalisés et plantés côté Arena et côté Campus Condorcet, Création d'une esplanade enherbée de chaque côté de l'avenue de la porte de la chapelle : élargissement des trottoirs et création d'espaces enherbés mis en valeur par des alignements d'arbres). Puis la proposition de requalification du rond-point de la Chapelle est aussi intéressante en permettant d'anticiper un réaménagement plus global de tout l'axe depuis la porte éponyme. Cette végétalisation de l'espace public doit être bien pensée en amont afin qu'elle remplisse pleinement son rôle d'îlot de fraîcheur dans un secteur particulièrement dense, dans le contexte du dérèglement climatique. A ce sujet, il faut aussi imaginer la plantation d'arbres et d'arbustes ainsi que des trames vertes, sorte de continuum végétal, permettant de relier en mode "piéton" les nouveaux aménagements autour de la porte (ex : liaison avec Chapelle Charbon, point 4 du chapitre Mobilité/Espace public). Là aussi pour la reconquête végétale du lieu, il nous semble important de lancer une consultation de maîtrise d'œuvre paysagère pour imaginer le projet dans son ensemble et travailler sur plusieurs scénarios d'aménagement.

Sous-faces de l'échangeur :

Les sous-faces de l'échangeur qui sont des délaissés urbains (fonds de parcelles, arrières repoussants...) représentent néanmoins un potentiel de surfaces (6 000 m²) qui peuvent être exploitées dans le cadre de l'aménagement. Compte tenu du caractère rude de ces surfaces, nous n'imaginons pas des usages destinés à la jeunesse, au sport ou encore à la culture. Cependant, comme la place de la voiture est amenée à être réduite et que l'Arena en tant que lieu de destination sportif et culturel générera un flux de d'usagers venant de l'extérieur de Paris, pourquoi ne pas aménager les sous-faces de l'échangeur en services dédiés à la mobilité (petite gare routière, parking, services d'autopartage et de covoiturage, garage multimodal pour mobilités douces...) ? Ces espaces seraient reliés aux parvis de l'Arena et de Condorcet par des passerelles piétons éclairées et sécurisées. Les structures en béton qui supportent l'édifice devront être ravalés de façon pérenne et esthétique en continuité d'espaces végétalisés libérés sous les franchissements en évitant l'habillage artistique de faible tenue dans le temps et d'entretien difficile. L'évolution de la technologie permet des éclairages basse consommation alimentés par l'intégration de LED sous l'édifice. Des dispositifs contre le bruit sont également à prévoir dans ce secteur très exposé aux nuisances sonores. Sur le plan visuel et environnemental, les talus de l'échangeur en état de friche et d'abandon pourraient être réinvestis par la plantation d'arbres et des projets d'agriculture urbaine à l'instar, par exemple, du projet Eco Factor à Chicago. https://www.maxisciences.com/serre/une-autoroute-reamenagee-en-espace-vert-decouvrez-les-images_art9960.html. La philosophie générale étant de créer un écosystème dense au niveau de cet échangeur pour diminuer l'impact polluant et sonore du périphérique.

Située au cœur du grand triangle de Paris Nord-Est (600 ha), **la porte de la Chapelle représente un enjeu stratégique d'aménagement du territoire. C'est pourquoi nous considérons que la requalification urbaine et paysagère de la porte doit concerner *in fine* tout le périmètre allant de l'échangeur au rond-point de la Chapelle pour lui conférer toute sa dimension métropolitaine en faisant le lien avec l'ensemble des secteurs en cours d'aménagement.** Ainsi, un phasage très précis de l'aménagement de la porte doit être précisé dans les prochaines semaines afin de répondre à l'engagement de la Maire de Paris de janvier 2020 fixant l'objectif d'en faire "*une future place du Grand Paris*".

Pour mieux associer les habitants et usagers à cette mutation, il y a lieu de renforcer les dispositifs de la concertation pour que la participation citoyenne puisse s'exercer pleinement. Ainsi, il nous semble important d'installer sur le site une « **maison des projets** » qui serait un point de rencontres et d'échanges sur l'opération proprement dite et les différents secteurs d'aménagement de Paris Nord-Est.

ASA PNE (Association pour le Suive de l'Aménagement Paris Nord-Est).

Contact : Olivier ANSART

@mail : asa.pne18@laposte.net

blog : <http://asa-pne.over-blog.com/>

Annexe à suivre