Bastille-Vincennes: visite de la Promenade Plantée

Sébastien Marot

▶ **To cite this version:**

Sébastien Marot. Bastille-Vincennes: visite de la Promenade Plantée. Le visiteur, 1996, 2, pp.6-49. hal-03505987

HAL Id: hal-03505987
https://hal.science/hal-03505987

Submitted on 11 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Sébastien Marot 6
Bastille - Vincennes
visite de la promenade plantée

Jacques Réda 50
On dirait qu'elles ont bougé

Manuel Delluc 64
De quelques manières d'être un architecte moderne

Jacques Vanarsky 77
Projet de redressement du cours de la Seine
à sa traversée de Paris

le visiteur

ville, territoire, paysage, architecture

Donatella Calabi 82
Marcel Poëte, un militant de l'histoire urbaine

Pierre Pinon 112
Pierre Lavedan, de l'histoire de l'art
à l'architecture urbaine

Jean-Louis Cohen 134
Le « nouvel urbanisme » de Gaston Bardet

Revue de critique des situations construites éditée par la Société française des architectes

numéro 2, printemps 1996

le visiteur

numéro 2, printemps 1996

Éditorial 4
Sébastien Marot

Bastille - Vincennes, visite de la promenade plantée 6
Sébastien Marot

On dirait qu'elles ont bougé 50
Jacques Réda

De quelques manières d'être un architecte moderne 64
Manuel Delluc

Projet de redressement du cours de la seine à sa traversée de Paris 77
Jack Vanarsky

PORTRAITS : de l'histoire à la critique de l'urbanisme, trois figures

Marcel Poëte, un militant de l'histoire urbaine 82
Donatella Calabi

Une vie de cité par l'image 106
Marcel Poëte

Pierre Lavedan, de l'histoire de l'art à l'architecture urbaine 112
Pierre Pinon

L'évolution des villes, la position du problème 128
Pierre Lavedan

Le « nouvel urbanisme » de Gaston Bardet 134
Jean-Louis Cohen

Le dilemme de Neutra 148
Gaston Bardet

Éditorial

On nous avait prévenus. Le deuxième *visiteur* serait le plus douloureux, le plus difficile. Au premier l'effet de surprise, au second la charge de la preuve, avec l'inconfort de se savoir attendu.

Bâti sur le même principe que le précédent, le sommaire de ce numéro se divise en deux parties qui répondent pour l'essentiel aux deux tâches que le visiteur s'est assignées : 1. produire de nouvelles critiques et de nouveaux témoignages sur les situations construites, sans préjugé « d'actualité », 2. rendre les débats sur l'aménagement et sur le projet davantage conscients de leurs enjeux et de leurs cultures, en publiant notamment le meilleur des conférences données à la Tribune d'histoire et d'actualité de la Société française des architectes.

Les quatre textes que l'on trouvera réunis dans la première partie, volontairement athématique, diffèrent tant par le sujet que par le genre. La contribution d'un écrivain qui n'en est pas à sa première visite et celle d'un artiste assez optimiste pour rectifier le cours de la Seine à Paris sont ainsi rapprochées de deux essais qui témoignent eux-mêmes de tentatives critiques sensiblement différentes l'une de l'autre. Avec ce deuxième numéro, l'heure n'était plus seulement à la défense et illustration d'un programme, mais à son exploration, et aux expériences auxquelles l'intention de visiter peut effectivement donner lieu. Au lecteur d'apprécier si elles dessinent ensemble les contours d'un projet ou d'une conversation possibles.

Dans la seconde partie, elle tout à fait thématique, nous avons cette fois choisi d'attirer l'attention sur une certaine famille d'historiens et de critiques de l'urbanisme, que notre époque, qui les connaît de nom, a curieusement

oublié de rééditer, sans d'ailleurs que l'on sache très bien quels remplaçants elle leur a trouvés. C'est ainsi que ni *Une vie de cité, Paris de sa naissance à nos jours*, de Marcel Poëte, ni la monumentale *Histoire de l'urbanisme* de Pierre Lavedan, ni *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, de Gaston Bardet ne sont aujourd'hui disponibles en librairie. Mis en balance avec l'ampleur de vue et la stimulante imagination historique de ces trois auteurs, les quelques erreurs ou préjugés qui « datent » leurs ouvrages nous paraissent loin de justifier pareil rancart. Nous serions donc heureux si les trois portraits critiques que nous donnons ici, augmentés d'extraits et de bibliographies, pouvaient encourager l'édition française à republier enfin ces indispensables vade-mecum de la visite.

Du rapprochement de tous les textes que nous livrons ici, il semble que Paris soit nettement le terrain privilégié de ce second *visiteur*. Le hasard n'est sans doute pas seul en cause, et nous souhaitons que des correspondants s'improvisent un peu partout.

Le visiteur remercie enfin ses abonnés (que nous n'osions pas attendre si nombreux dès le premier numéro) pour la confiance qu'ils lui ont témoignée en ne venant pas s'inquiéter tous les jours d'un « trimestriel » qui ne paraît encore que tous les huit mois. Il fallait choisir entre contenu et ponctualité ; nous espérons aujourd'hui que ce second numéro dédommagera le lecteur de son attente en lui donnant de quoi patienter jusqu'au troisième.

S. M.

Bastille - Vincennes
visite de la promenade plantée

Sébastien Marot

pour Aimée Ravaute

C'est par un dimanche d'avril, l'année dernière, que j'ai découvert la promenade plantée, quelques jours à peine avant l'ouverture au public de sa séquence la plus remarquée. Mal informé — comme beaucoup de gens qui continuent de confondre la fameuse « coulée verte » avec sa seule section aérienne sur le viaduc ferroviaire de l'avenue Daumesnil —, j'ignorais jusqu'alors que les autres tronçons du parcours, entre Reuilly et le Périphérique, avaient été progressivement livrés aux promeneurs depuis 1989. Il est vrai que l'occasion de se rendre dans les lointaines profondeurs du XII^e^ arrondissement ne se présente pas forcément tous les jours, et que la nature même de la coulée verte, à savoir d'être un parcours alternatif aux réseaux de déplacement quotidien, l'exposait à cet incognito. Enfin, la reconversion d'une friche ferroviaire en promenade relève *a priori* de ces opérations discrètes qui sont surtout sensibles à leurs riverains immédiats.

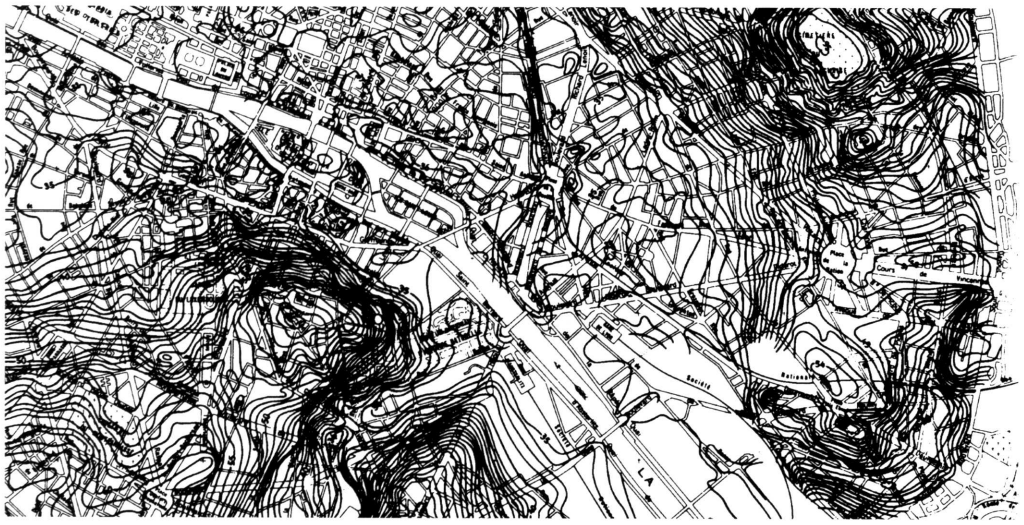
C'est peut être ce qui explique que cette promenade, à l'exception de la restauration du viaduc, ait été relativement peu remarquée pour elle-même par la critique professionnelle, tandis que plusieurs opérations d'architecture ou d'urbanisme situées sur le parcours, et contemporaines de son aménagement, ont été, elles, abondamment commentées[1].

Sébastien Marot, a créé et anime depuis 1987 la Tribune d'histoire et d'actualité de la Société française des architectes.

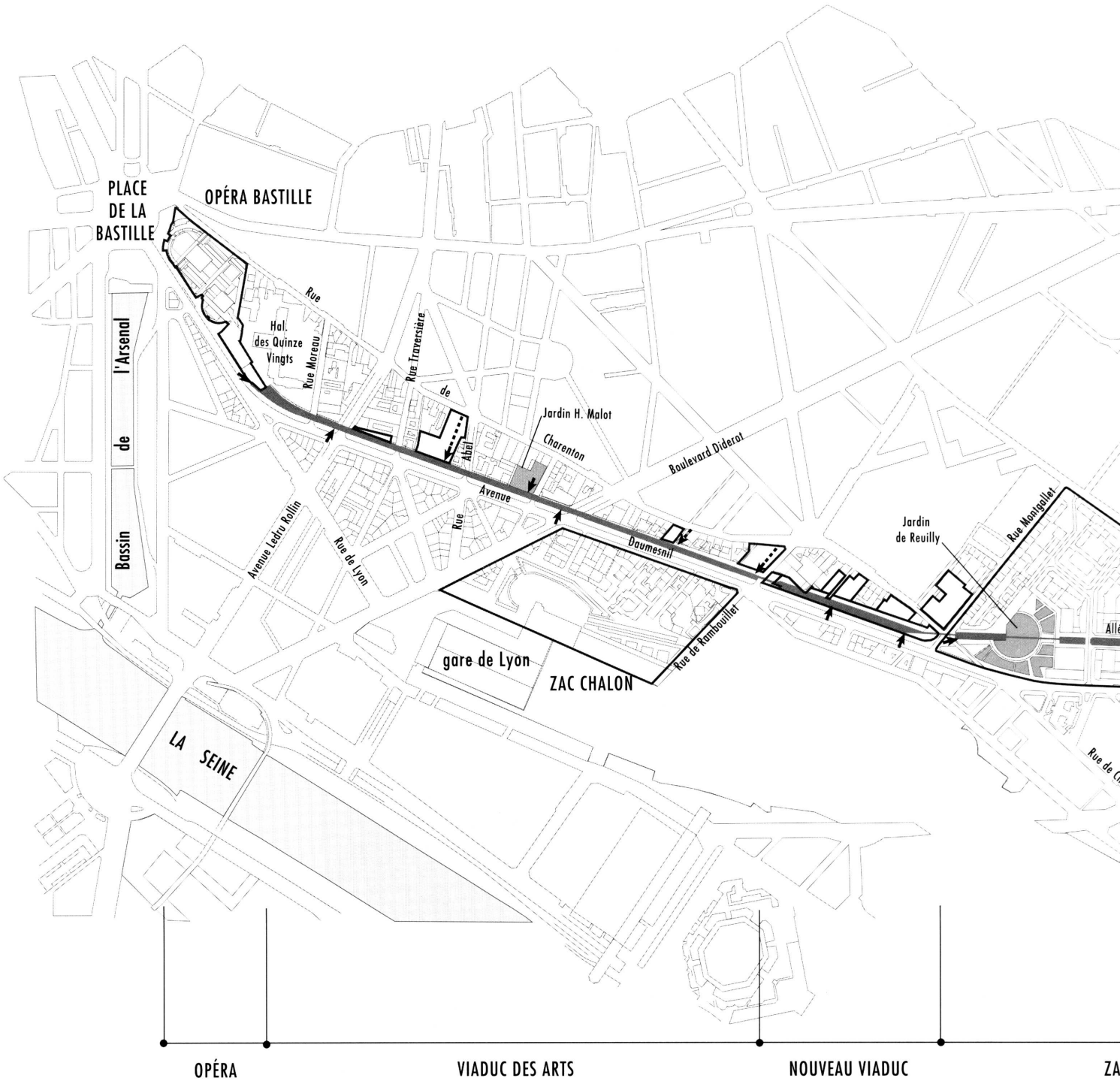
L'omission n'en est pas moins curieuse. Certes, le projet a surtout consisté à rendre accessibles et promenables des infrastructures ferroviaires déjà là, et par endroit déjà « plantées » : il a donc, par ses aménagements propres, assez peu modifié le paysage urbain traversé. En revanche, en permettant cette traversée, il a considérablement renouvelé l'*expérience* de ce paysage, ses pratiques, ses usages ainsi que les conditions de son évolution ou de sa fabrication. De ce point de vue, il nous semble que la « promenade plantée », tant par sa nature que par ses enjeux, est clairement l'un des plus ambitieux projets que Paris ait connu depuis Alphand. Les critiques que nous allons être amené à formuler au cours de cet article ne devraient induire à cet égard aucun malentendu.

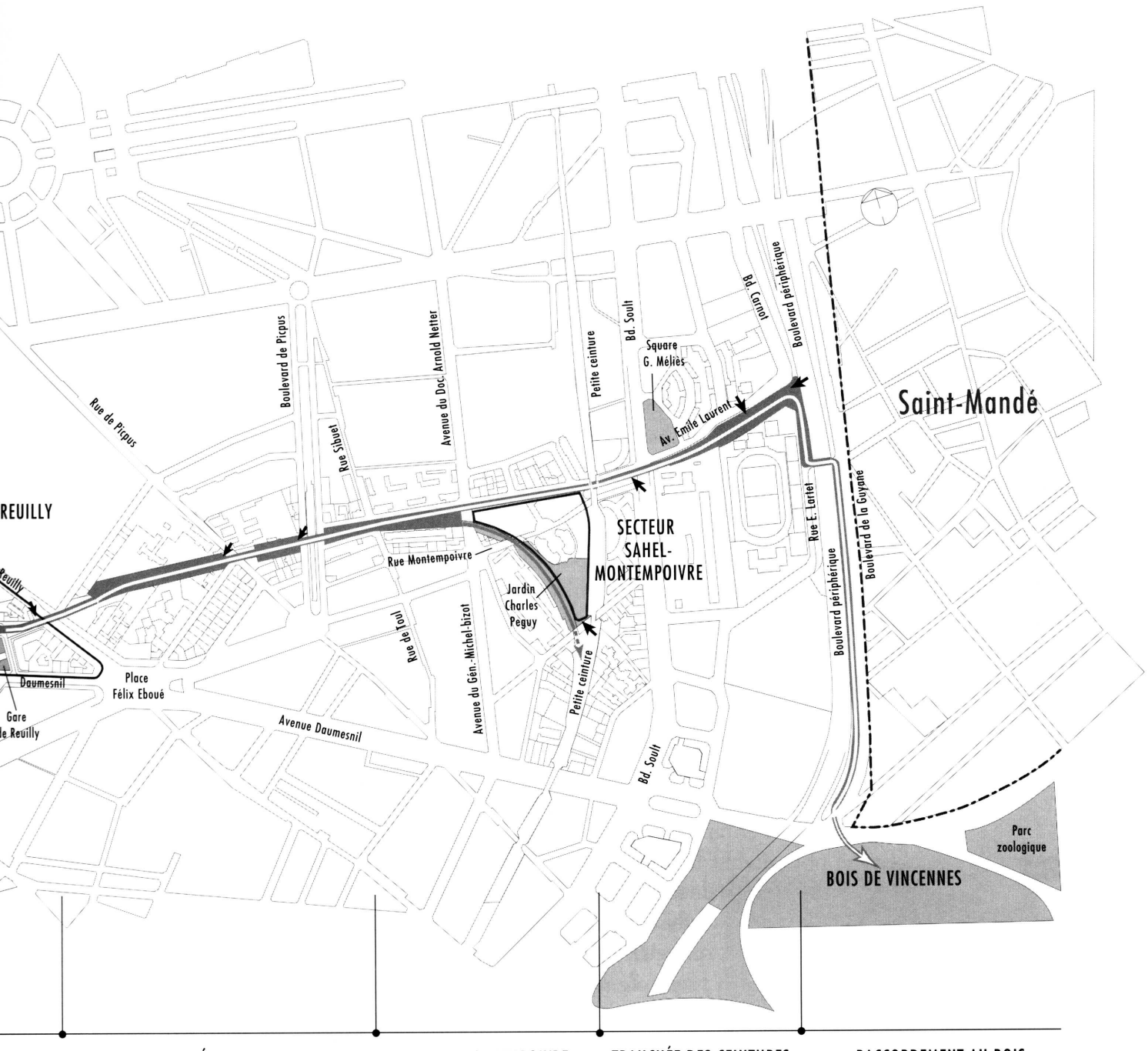
Nous avons donc pensé qu'il pouvait être utile de témoigner de cette nouvelle expérience que la promenade permet. D'une part pour apprécier la façon dont les concepteurs du projet ont su ou non la favoriser par leurs aménagements. D'autre part pour discuter la façon dont le parcours a été négocié sur les séquences qui faisaient l'objet d'opérations concomitantes (voire concurrentes), et pour examiner si ces dernières ont su à leur tour non seulement reconnaître l'identité de la promenade, mais aussi s'en inspirer ou s'appuyer sur elle comme sur une ressource pour fabriquer la ville.

C'est l'objet de la visite que nous proposons ici, dont nous n'avons pas cherché à gommer le caractère parfois personnel ou affectif. Elle voudrait, par son exemple, inviter nos lecteurs, s'ils ne l'ont déjà fait, à se livrer d'abord par eux-mêmes à l'expérience de cette promenade. La critique d'architecture ou d'urbanisme, du moins telle que nous essayons de la défendre ici, a ceci de commun avec la critique cinématographique qu'elle présente peu d'intérêt si l'on n'a pas vu le film, et strictement aucun si l'on n'a pas l'intention d'y aller[2].



« Croquis orographique de Paris, d'après les cartes du Service de l'inspection générale des carrières » ; cadrage sur l'est parisien, extrait de Bernard Rouleau, *Le Tracé des rues de Paris,* Presses du CNRS, 1988.


PLACE
DE LA
BASTILLE
OPÉRA BASTILLE
Bassin de l'Arsenal
Rue
Hal.
des Quinze
Vingts
Rue Moreau
Rue Traversière
de
Abel
Jardin H. Malot
Charenton
Boulevard Diderot
Avenue
Rue
Avenue Ledru Rollin
Rue de Lyon
Daumesnil
Jardin
de Reuilly
Rue Montgallet
Rue de Rambouillet
gare de Lyon
ZAC CHALON
LA SEINE
OPÉRA
VIADUC DES ARTS
NOUVEAU VIADUC
0
100
200m
Promenade
Promenade avec piste cyclable



Plan de la promenade plantée Bastille - bois de Vincennes
d'après un plan original de l'Atelier parisien d'urbanisme.

UN VOYAGE DANS L'ATELIER DE LA VILLE

Avant de commencer, nous résumerons ici, en quelques arguments classés par ordre d'importance croissante, les raisons pour lesquelles la promenade plantée, réalisée discrètement, nous paraît mériter non seulement le détour, mais aussi la plus vive attention. Elles nous amèneront à préciser le point de vue sur lequel nous avons choisi de fonder notre critique.

1 — *4 km 500 de promenade plantée en site propre,* c'est-à-dire sans interférences, ou presque, avec le réseau automobile. Cette seule qualité mérite en soi une certaine considération. Je ne vois guère d'exemples comparables dans Paris sinon les berges de la Seine entre le Pont-Royal et le quai de la Gare, plus monumentales, mais essentiellement minérales et moins variées en coupe, car continuellement encaissées sous le niveau des rues et des quartiers riverains.

Parcours Bastille - Vincennes 1 : une rame s'engage sur le viaduc entre le faubourg Saint-Antoine et l'avenue Daumesnil, 1964.

2 — *Tout un arrondissement faubourien traversé de part en part,* depuis sa limite intérieure située au niveau de l'enceinte de Charles V, jusqu'au Périphérique et au delà. Notons que le XII[e] arrondissement est celui qui s'étend sur la plus longue distance entre ces deux limites historiques de l'urbanisation parisienne. Ainsi la promenade plantée permet-elle, depuis la Bastille jusqu'au bois de Vincennes, de traverser en un seul parcours l'extraordinaire variété des tissus urbains que la ville a sécrétés ou superposés au cours de son extension et de ses diverses périodes de rénovation.

3 — *Une coupe dans la géographie de l'est parisien.* La promenade plantée a été aménagée sur le tracé de l'ancienne ligne du chemin de fer de Vincennes (Paris-Bastille – Verneuil-l'Étang) qui, entrée en service en 1859, fut abandonnée en 1969, ses voies étant alors reprises à partir de Vincennes par la ligne A du RER. La Ville ayant progressivement racheté à la SNCF les emprises ferroviaires désaffectées, la « coulée verte », réalisée par tronçons à partir de 1988, a pu hériter des divers ouvrages (viaducs, remblais, tranchées...) construits pour établir la nécessaire planéité de la ligne dans un relief accidenté[3]. Le parcours enchaîne ainsi une série de points de vue surprenants, où le promeneur est tantôt au-dessus de la ville (viaducs, remblais, ponts), tantôt en dessous (tranchées, tunnels), et rarement, par transition, au niveau du sol.

Parcours Bastille - Vincennes 2 : devant les immeubles du faubourg, 1964.

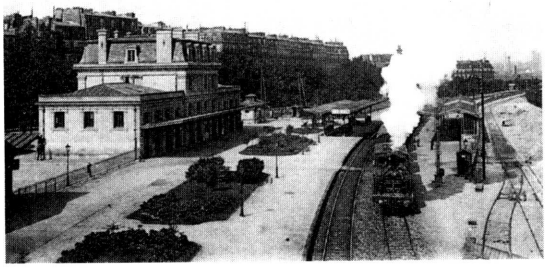
4 — *Un projet de mise en relation des paysages parisiens et l'amorce d'un réseau alternatif.* Les perspectives ouvertes par la désaffectation de la ligne de Vincennes s'étendaient, au-delà de l'emprise même de la promenade, à la restructuration des terrains des gares (Bastille, Reuilly, Bel-Air), ainsi qu'au réaménagement d'un certain nombre d'îlots riverains du parcours et particulièrement concernés par sa mutation. La manière dont la relation de la « coulée verte » avec la ville a été ménagée dans ces opérations contemporaines de sa

réalisation, la façon dont on a su lui « agrafer » ainsi une série de nouveaux espaces publics, méritent une attention particulière. D'autres opportunités analogues pouvant surgir un peu partout — le sort de la Petite Ceinture parisienne n'est d'ailleurs pas encore joué ! —, il y va de la renaissance possible d'une belle idée : celle du « système des parcs ».

Ces dernières « raisons » nous ont conduit, dans la visite critique qui va suivre, à privilégier deux questions qui nous ont paru exprimer les deux principaux enjeux du projet.

Tout d'abord, la promenade n'est pas simplement un itinéraire intéressant dans la diversité des paysages de Paris, que l'on aurait balisé par des plantations, une ligne de sol, de mobilier, etc. C'est, on l'a vu, l'héritage d'une infrastructure ferroviaire séculaire qui a profondément marqué la géographie et l'histoire urbaine de tout un faubourg parisien, l'un des plus anciens de la ville. Traversant l'arrondissement dans toute sa longueur (comme la rue de Charenton et l'avenue Daumesnil), la ligne de chemin de fer et ses ouvrages ont constitué, par leur rapport contrasté avec les reliefs variés de cette région faubourienne, un moyen d'en apprécier la géographie, un repère paysager dont la valeur n'a cessé d'augmenter à mesure que l'occupation urbaine se densifiait de part et d'autre, rendant de moins en moins perceptibles les qualités du site et des situations. Ainsi, ce qui a d'abord constitué une forme de coupure ou d'écran (une épaisseur) dans la continuité du paysage et des tissus urbains préexistants a en même temps acquis la valeur d'une coupe extraordinaire dans ce paysage, une coupe dont les habitants et les promeneurs ne pouvaient pas apprécier vraiment la qualité, réservée aux seuls usagers furtifs du train. En maints endroits, la ville s'était donc adossée à l'infrastructure, s'en détournant pour ainsi dire comme d'une arrière-cour honteuse, une nuisance, un envers du décor. Ensuite, l'abandon de la ligne avait sans doute permis un début de réconciliation, amorçant le devenir-jardin ou le devenir-monument de cette friche : une ruine qui s'ensauvageait. L'enjeu de la promenade plantée était d'achever ce processus de retournement et, en rendant le parcours aux citadins, de transformer décidément l'expérience de la coupure en jouissance de la coupe.

Parcours Bastille - Vincennes 3 : le franchissement de la rue de Rambouillet, 1964.



Parcours Bastille - Vincennes 4 : en station de Reuilly au début du siècle.
Suite du parcours page 30.

Mais ce n'est pas tout : la ligne et ses ouvrages, comme tels, n'ont pas constitué seulement un corps étranger ou une hétérotopie dans le paysage de la ville... Traversant ce paysage, y dessinant une ligne de séparation, une frontière, ils l'ont également produit en évoluant avec lui. La rencontre entre les quartiers adjacents et l'épaisseur de la ligne (en plein ou

en creux) a été urbanogène, génératrice de situations. D'une part la ligne a façonné dans la ville des espaces et des édifices liés à son activité, que la ville a peu a peu appropriés à son paysage, comme les arches du viaduc, le plateau remblayé de l'ancienne gare de marchandises, la petite station de Reuilly... D'autre part la croissance et l'évolution des quartiers environnants se sont largement faites en fonction de la présence du chemin de fer et des « motifs » dessinés par ses ouvrages. En les regardant ou même en leur tournant le dos, la ville s'est appuyée sur (ou contre) ces motifs, les a investis, chargés de sens, « augmentés ». Ainsi les ouvrages du chemin de fer ne forment-ils pas vraiment une ligne abstraite qui trancherait dans la continuité urbaine, mais une frontière structurelle, une ligne de partage significative dans le plan du Paris d'aujourd'hui, qui distingue des quartiers et des modes d'urbanisation différents, lesquels lui présentent selon les situations (et selon l'époque de la construction) leur dos, leur profil, ou leur façade... Tant que la ligne et les emprises ferroviaires étaient en fonction, cette ligne de partage restait condamnée à jouer surtout un rôle de séparateur ou d'écran entre les ambiances et les paysages urbains qu'elle distinguait, et dont elle avait plus ou moins contribué à façonner les différences. En la rendant intégralement à la promenade et aux pratiques de la ville, il s'agissait, tout en respectant le tracé et l'esprit de cette ligne de partage, de révéler la variété des paysages urbains qui se sont appuyés sur elle et de rendre perceptible ce rôle urbanogène du chemin de fer et de ses ouvrages. En somme, l'enjeu du projet était, en héritant du puissant patrimoine de l'infrastructure dans son corps à corps avec la ville, d'offrir aux promeneurs une aventure passionnante à travers les décors variés de la « fabrique » parisienne.

Ces considérations préliminaires expliquent le parti que nous avons pris de nous intéresser tout particulièrement à la façon dont les différents moments de la promenade ont su ou non s'appuyer sur les ressources majeures qui leur étaient offertes, à savoir l'épaisseur de l'infrastructure, et sa qualité d'entre-deux.

C'est d'ailleurs sur les variations de ces deux paramètres que nous nous sommes fondés pour diviser notre visite du parcours, depuis la place de la Bastille jusqu'au bois de Vincennes, en huit séquences distinctes : 1) la coulisse de l'Opéra ; 2 et 2 bis) le viaduc de Daumesnil et sa digue ; 3) l'ancien remblai transformé en pseudo-viaduc ; 4) la traversée de la ZAC sur le terre-plein ferroviaire de Reuilly ; 5) la tranchée de Picpus ; 6) le talus de Bel-Air dans la vallée de Fécamp ; 7) la tranchée des « ceintures » ; 8) enfin le raccordement au bois de Vincennes par le boulevard de la Guyane, entre le Périphérique et la limite de Saint-Mandé.

L'ancienne gare de la Bastille en 1982, juste avant sa démolition, vue dans l'axe de la rue de Lyon.

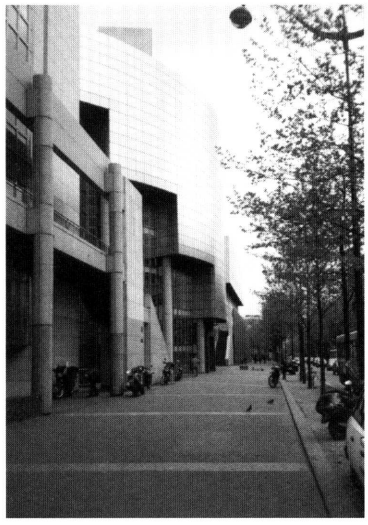
1 — LA COULISSE DE L'OPÉRA

Qui considère aujourd'hui l'Opéra populaire depuis la place de la Bastille, avec son monumental escalier, a toutes les raisons d'ignorer qu'il n'est pas en face d'un équipement univoque mais bien d'un dispositif mixte censé articuler deux fonctions au moins : celle de la grande salle que l'État entendait construire dans sa capitale, et celle d'un terminus pour les arrivées et les départs de la promenade plantée voulue par la Ville. Averti, l'observateur constatera que l'escalier joue en effet ce double rôle d'accès majestueux à l'édifice et d'amorce d'une pauvre coursive qui court sur sa façade vers la rue de Lyon. On a suffisamment critiqué le projet, son programme, ses vicissitudes et son architecture pour que nous n'y revenions pas en détail ici. Qui pouvait prévoir, à l'époque où le concours fut lancé, que cette velléité de promenade dans l'envers du décor parisien parviendrait bel et bien à frayer son chemin et que, si discrète soit-elle, son enchantement opérerait plus vite et mieux qu'un grand équipement culturel déclaré populaire par principe ? Aux nombreux sujets que l'on a de se plaindre de l'architecture et de l'inscription urbaine de l'Opéra national, s'ajoute rétrospectivement un motif plus grave qui finira par avoir raison de l'édifice, ou au moins de sa façade. Comment ne pas regretter en effet que le programme de l'opération n'ait pas su apprécier à sa mesure l'enjeu que représentait cette amorce de la promenade, ni par conséquent tirer un vrai parti — en se fondant sur lui — du mariage de ces deux balcons, sur la scène et sur la ville. Au lieu d'un quai sur la place, qui aurait perpétué là l'es-

L'Opéra de la Bastille et sa « coulisse », Carlos Ott, architecte ; montage panoramique.

prit de la gare détruite, au lieu d'une vraie terrasse d'où la coulée verte aurait pu méditer sa mutation en « coulée bleue » (et se raccorder par le canal aux berges de la Seine ou aux écluses de Saint-Martin), on a cette étroite et grise coulisse collée au vitrage d'un bâtiment plein de lui-même.

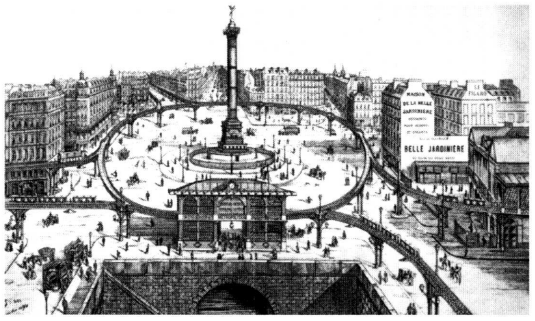
Si l'on s'approche à présent de l'Opéra pour longer sa façade sur la rue de Lyon, les preuves s'accumulent du peu de cas que l'on a fait de la logique urbaine de la promenade plantée, dont l'édifice aurait pu profiter par contamination au lieu de ne s'acquitter de la connexion au viaduc que comme d'une servitude. Nous en relèverons trois : 1) la place et l'axe de l'escalier ignorent sa fonction d'accès à la promenade au profit d'une monumentalisation de la seule entrée de l'Opéra ; 2) le retour de la coursive sur la façade principale, imposé par cette situation de l'escalier en amont sur la place, contredit l'orientation des voies de l'ancienne gare du chemin de fer de Vincennes, dont la promenade est l'héritière ; 3) la rupture du balcon aérien sur la rue de Lyon, causée par l'excroissance ventrue de la salle modulable, achève de ruiner le principe poétique de la promenade, en la privant ici de sa continuité et en décourageant le flâneur par la visite obligée et fastidieuse d'un non-lieu architectural.



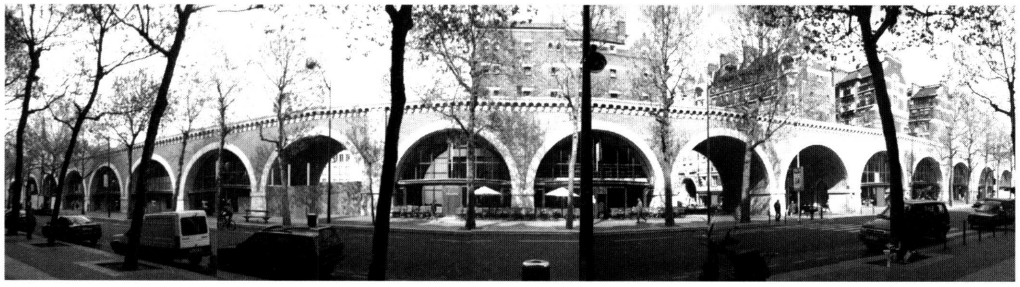
L'interruption du balcon au droit de la salle modulable.

Il se pourrait d'ailleurs qu'on attende longtemps l'ouverture au public de cette première séquence du parcours, qui est aussi la première à avoir été achevée. À ce jour en effet, le programme qui établirait la jonction avec la suite de la promenade n'a pas encore été défini, et fait toujours l'objet de négociations entre la Ville, l'État, et l'hôpital des Quinze-Vingts, riverain. Entre le pignon arrière de l'Opéra et les premières arches non restaurées de l'ancien viaduc, s'ouvre une friche, laissée vague depuis l'abandon du programme annexe de l'Opéra. Et l'on peut se demander si la négociation architecturale de ce chaînon manquant, qui pourrait accélérer l'achèvement de la restauration du viaduc sur le segment voisin, ne devra pas s'étendre aussi à une reprise ou une restructuration de toute cette coulisse. Voyez en effet comme les gros piliers qui rythment et soutiennent son parcours ploient déjà, tordus sous leur

propre poids d'invraisemblance matérialisé par un lourd bandeau de marbre. Imaginons-la ruinée avant ouverture... On n'aurait plus qu'à faire de nécessité vertu et travailler à réussir après coup ce rendez-vous manqué entre urbanisme et architecture, dehors et dedans, infrastructure et bâtiment, va-et-vient de la promenade et recueil du spectacle. Mission impossible ? Attendra-t-on que l'Opéra ait atteint l'âge respectable du Palais des congrès ? Il faudra bien qu'un jour on donne à l'accès de la promenade l'épaisseur et l'esprit d'entre-deux qui enchantent ailleurs son itinéraire, et que, du même coup, l'on invente enfin à l'Opéra le juste programme qui n'a pas présidé à sa construction. La Bastille attend son grand projet... « Français, encore un effort... »



Projet de métro aérien autour de la place de la Bastille, 1890.

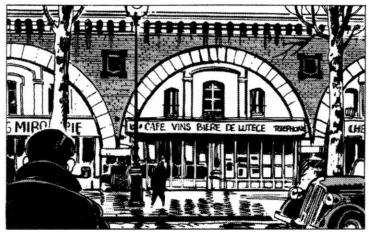


Le viaduc restauré et les HBM de la rue Abel ; montage panoramique.

2 — LE VIADUC DES ARTS

En parfait contraste avec cette première section décevante du parcours, que l'esprit de la promenade n'a pas encore su inspirer, la longue séquence restructurée de l'ancien viaduc ferroviaire (qui est aussi la dernière à avoir été réalisée et ouverte, en mai 1995) nous paraît, pour l'essentiel, exemplaire. On nous dira bien sûr que le pari était moins risqué et que sa réussite repose largement sur le déjà-là d'une infrastructure séculaire d'une rare et simple élégance, qui offrait au désir de promenade un balcon naturel dans le décor parisien, un tapis volant qu'il suffisait de rendre accessible. Mais c'est justement la grande intelligence de cette opération que d'avoir su se conduire, du programme jusqu'à sa réussite architecturale et sa gestion, comme un processus d'éclaircissement d'une situation extrêmement attentif à dégager les qualités et les atouts exceptionnels de l'ouvrage dont il s'agissait de tirer parti : l'épaisseur d'un viaduc qui articule la linéarité d'une surface au rythme d'une sous-face accueillante, et l'entre-deux d'un parcours donnant d'une part sur la façade régulière d'une avenue et de l'autre sur le chahut élaboré des fonds de parcelles d'un faubourg.

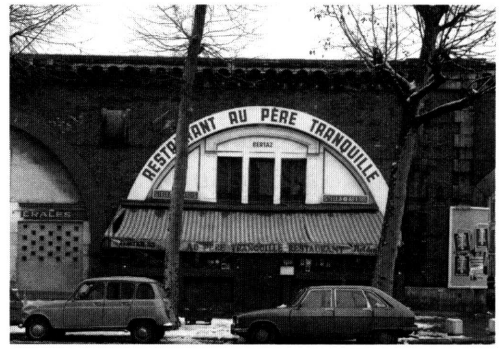
Les quelques arches non restaurées, sur la courte section qui appartient à l'État et où sont situés les accès au parking de l'Opéra, permettent de mesurer, par comparaison, la justesse de la relecture dont l'ouvrage a fait l'objet plus loin. Sur cette section curviligne où il quitte la rue de Lyon pour longer l'avenue Daumesnil, on voit le viaduc dans l'état qui était le sien il n'y a pas trois ans : ses arches occultées par des façades composites masquant toutes sortes d'échoppes et d'ateliers sans âge engrottés sous l'ouvrage. Une étonnante association de matériaux simples, que le temps avait peinte et gravée de nuances : un bon kilomètre de Braque animé par les platanes de l'avenue. La restructuration du viaduc, loin de se définir par la seule ambition de permettre à la promenade de jouir du contraste des deux rives urbaines entre lesquelles elle se glisse, a consisté à reprendre et restaurer cette épaisseur (sa structure, ses matériaux, les usages qui l'avaient investie) en sorte que la sous-face voûtée soit rendue au paysage de la ville et que les arches, aérées, permettent à nouveau une certaine transparence de rive à rive.



Les vieilles arches du « Viaduc de Paris » vues par Tardi, in *120, rue de la Gare*, Casterman, 1988.

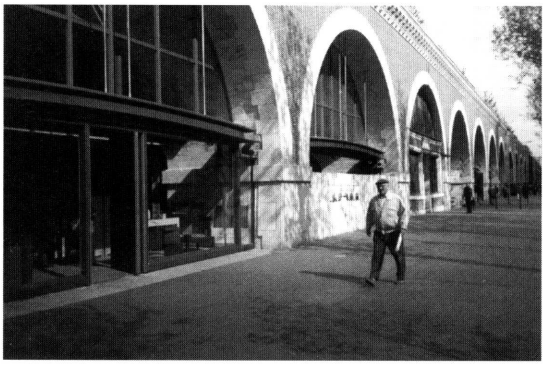
On trouve cette intention de réaliser une forme d'articulation entre la disparité du faubourg Saint-Antoine et la continuité haussmannienne de l'avenue Daumesnil dès le programme de l'opération, dans l'idée du « Viaduc des arts » de distribuer sous les arches, et de mettre en vitrine sur l'avenue, comme « métiers d'art », la diversité des activités qui ont construit l'identité du faubourg et qui y périclitent aujourd'hui. D'une galerie de meubles à un atelier de peinture sur porcelaine, d'un ébéniste à un réparateur de linges anciens, toutes les activités qui s'ouvrent désormais sous le viaduc — et qui tiennent plus ou moins simultanément de la boutique et de l'atelier — ont animé de flâneurs la façade nord d'une avenue peu fréquentée jusqu'ici, et la frontière sud d'un faubourg qui lui montrait le dos.

Mais le vrai succès, c'est que cette idée d'interface entre les savoir-faire du faubourg et le décor homogène d'une avenue, ait su être traduite et mise en œuvre dans une restauration qui est tout entière un hommage modeste et cultivé à la très belle architecture d'un viaduc dont l'homogénéité dissimule



Les arches du viaduc en 1978 et aujourd'hui.

une subtile adaptation au site, perceptible dans la hauteur et la largeur différentes des arches. Se contentant de dégager le gros œuvre et de remplacer le parement de brique, l'architecte a conçu un mode d'occupation qui rend la transparence et la beauté continue des voûtes au promeneur de l'avenue, tout en permettant aux activités locataires d'exprimer leur variété à travers un principe homogène d'installation et de devanture. Protégé du remplissage par un strict cahier des charges, ce dispositif minimal offre un sol uni, augmenté d'une mezzanine suspendue dans la profondeur et la tectonique des arches, derrière la savante légèreté des façades. À bien observer ces dernières, on sera frappé par le nombre et la justesse des raisons qui semblent avoir été accueillies, articulées et mises en œuvre dans leur conception : leur situation en léger retrait sous les voûtes (plus fort pour le tympan, moins pour la devanture basse) qui restaure la perception de celles-ci depuis l'avenue et ménage un seuil minéral devant chaque commerce, la fine menuiserie qui rythme le vitrage de tympans tous semblables et de devantures variables à l'intérieur d'un cadre ainsi prédéfini, la hiérarchie et l'échelle introduites par le cintre surbaissé qui distingue leurs parties hautes et basses en indiquant du même coup le principe des mezzanines, les fonctions d'auvent et d'écoulement des eaux de pluies assumées conjointement par ce dispositif cintré, la discrétion des points d'ancrage et de suspente dans les arches, qui souligne le caractère locataire et simplement ajusté de ces façades, enfin le talent avec lequel l'architecte a su produire ici, à travers le choix et la mise en œuvre de quelques matériaux simples (pin, verre, acier), une subtile mais remarquable diversité.

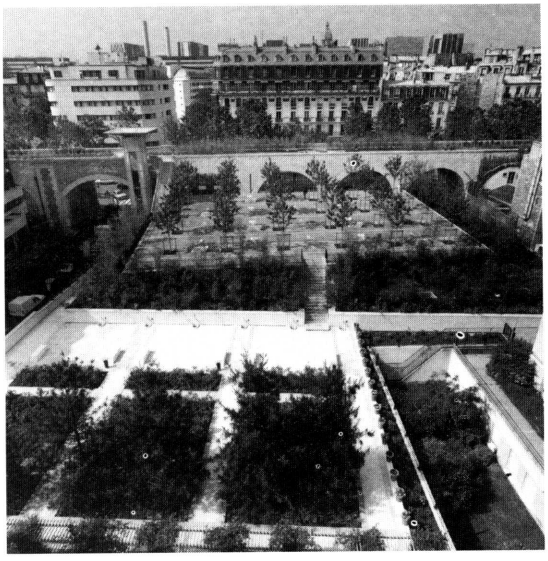


Détail de la restauration et des façades ; Patrick Berger, architecte.

Toutes ces dispositions, que l'aménageur fait respecter en imposant des règles sur l'affichage, la signalétique et les aménagements des commerces locataires, démontrent une grande intelligence de la situation. En les rapportant toutes à ce principe d'évidement de la sous-face du viaduc, l'architecte, qui n'était pas chargé de la promenade plantée en surface, mais qui en a conçu les accès dans les culées des ponts, l'a rendue plus aérienne, plus inouïe, plus désirable. En échange, et cela résume peut-être son mérite, il a fait retomber un peu de sa magie sur le pavé de l'avenue.

2^bis — LA DIGUE MERVEILLEUSE

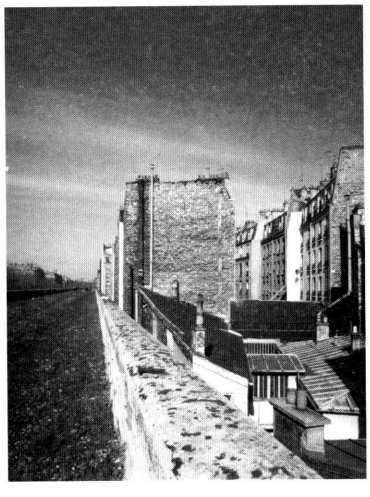
Pour accéder à la surface du viaduc et découvrir enfin la promenade qu'on a ménagée là, huit mètres au dessus de l'asphalte, sur cette digue étroite où grincèrent un siècle d'essieux, on a le choix : soit s'introduire dans les culées des ponts de l'avenue Ledru-Rollin ou du boulevard Diderot par ces discrètes trémies que l'architecte y a percées — on émerge alors directement sur l'ou-



Les terrasses du jardin Hector-Malot ; Andreas Christo-Foroux, architecte ; la façade « arrière » du viaduc et les immeubles de l'avenue Daumesnil.

vrage —, soit s'engager de quelques pas dans le faubourg par la rue Hector-Malot et, de là, y monter progressivement grâce aux deux terrasses arborées qui transforment en jardin public la couverture d'un nouveau parking. L'articulation des fonctions, dans cette opération contemporaine de la restauration du viaduc (à la fois espace public et toiture technique, accès à l'ouvrage et point de vue unique sur sa façade faubourienne), la façon avec laquelle des attendus complexes ont été ici résolus et mariés en un dispositif clair, font du jardin Hector-Malot une introduction exemplaire à la problématique de la promenade : celle d'une infrastructure interprétée en jardin. On s'attarderait volontiers sur la brique de cette terrasse intermédiaire, flottant à mi-hauteur dans son îlot et comme appontée au viaduc, tant on y profite d'un point de vue unique sur l'épaisseur et la transparence restaurée de l'ouvrage, dont notre regard traverse les arches pour plonger sur les trottoirs de Daumesnil. Mais l'inconfort froid de ses bancs en pierre et sans dossier, tout juste bons à vous flanquer un rhume dans le derrière, nous dissuadera d'y paresser trop longtemps.

Ainsi conduits par degrés, nous sommes enfin parvenus au niveau de la promenade elle-même, qui, rectiligne de la rue Moreau à la rue de Rambouillet, vous suspend neuf cents mètres durant entre le fleuve de l'avenue et la forêt du faubourg. On pourrait toujours invoquer le Peyrou de Montpellier, la terrasse haute des Tuileries, ou tous ces remparts de villes débordés par des siècles d'extensions. On ne rendrait pas compte pour autant de cette lisière aérienne et du paysage qu'elle permet de découvrir. D'un côté la scène classique d'un axe de Paris, alignant sa longue étagère de façades bien rangées, reliées, parfois agrémentées de dômes en ardoises — Léon-Paul Fargue disait qu'on « feuillette l'album d'une avenue ». De l'autre, presque à touche-touche avec l'ouvrage, une brocante intime et pittoresque de bâtisses et de courettes, alternant la brique et l'enduit, le zinc et la tuile, le HBM et la bicoque. Le tout scandé par l'enfilade en canyons de quelques voies transversales, creusant ici dans l'épaisseur du faubourg, et courant là-bas vers les horizons du PLM et de la Seine.



La surface du viaduc et sa rive faubourienne en 1978.

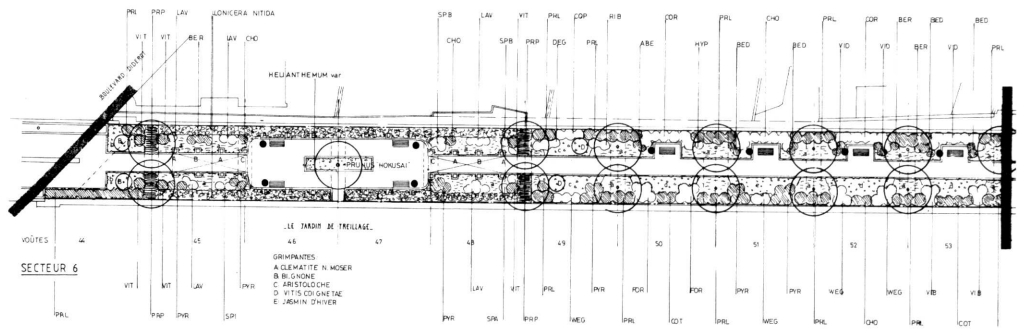
L'attrait de cette longue séquence tient tellement à ce vis-à-vis entre un décor et son envers, entre le public et l'intime de la ville, il est si lié au va-et-vient entre vision lointaine et vues plongeantes que le promeneur y tend naturellement à zigzaguer d'un bord à l'autre. Ne fallait-il pas d'abord ménager cette liberté ? Les concepteurs de la coulée verte ont au contraire pris le parti de canaliser les curieux au centre du viaduc, et de leur interdire, sauf en quelques endroits assignés, de s'accouder aux parapets. Deux larges bandes

Sur le viaduc : vues de la promenade dans l'axe des parapets et de l'allée centrale, en hiver.

latérales de terre, plantées d'arbres au droit des piles de l'ouvrage, et d'une végétation plus basse au-dessus des voûtes, délimitent une allée centrale d'asphalte blanc qui s'évase régulièrement en petits «jardins clos» signalés par des « portes végétales ». Il nous faut ici ravaler un petit scrupule. Comment en effet ne pas se sentir un peu retenu au moment de critiquer un aménagement aussi simple d'apparence, si plein d'attentions et de petites bontés, si soucieux de nous jardiner l'existence en nous accommodant cette « douce ballade »? Ainsi fagotée, la promenade, comme on l'a très justement écrit, « semble étirer en longueur le cliché idéal d'un square parisien, dérouler en symétrie les images de référence des espaces verts traditionnels, revus et corrigés par des jardiniers aux extraordinaires moyens de plantation et d'entretien[4] ». L'ennui, c'est que toute cette gentillesse, tout cet attirail trop sucré de treilles, kiosques et autres pergolaneries, est ici déplacé. Imaginez que votre hôte, dans l'empressement de sa générosité, au lieu d'une sauce finement apprêtée, vous verse directement sa crème anglaise (façon grand-mère) sur le somptueux filet de bœuf dont il vous fait honneur. Qu'avait-on besoin d'aller napper de plates-bandes cette voie dont l'accessibilité transforme déjà la ville en jardin ? En alignant ces fragiles écrans végétaux entre la promenade et le spectacle trop puissant qui fait son charme, on s'exposait à changer en autant d'Attila les piétons les plus délicats. On ne canalise pas les promeneurs comme les automobiles. Or le défaut de cet aménagement, c'est en somme de paysager l'infrastructure comme une autoroute pour piétons, avec ses portiques, ses aires de repos thématiques et ses talus symétriques qu'on respectera bientôt comme des murs antibruit. Rançon du succès : on y bouchonne déjà les week-end dans des embouteillages de poussettes.

Comme pour l'analyse de la sous-face et des arches, nous résumerons notre critique en deux arguments fondés sur les deux grandes qualités spécifiques du viaduc : sa situation d'entre-deux (la symétrie) et son épaisseur (le sol).

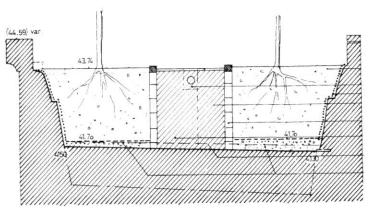
1 — *Symétrie* : le caractère le plus convenu de l'aménagement tient sans doute à l'équivalence qu'il établit tout du long entre les deux rives du viaduc.

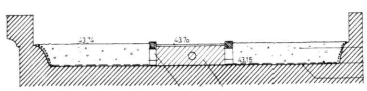


Plantations et équipements de la promenade sur le viaduc aux abords du bd Diderot ; Philippe Mathieux, architecte et Jacques Vergely, paysagiste.

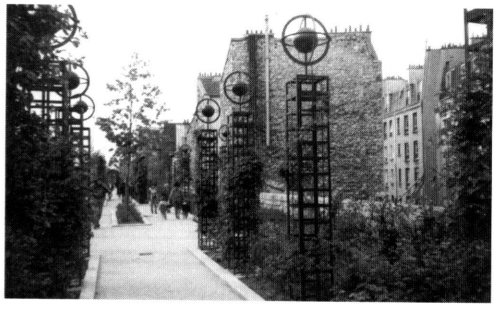
L'idée de planter des arbres au dessus des piles, en profitant des profondeurs de terre permises là, paraît juste et naturelle. Elle permet de transposer sur la promenade l'ordre structurel qui régit la façade de l'ouvrage sur l'avenue. Mais pourquoi avoir adopté le même principe sur les deux côtés du viaduc ? Pourquoi n'avoir pas plutôt cherché à qualifier l'aménagement de la largeur de ce dernier en fonction des relations fort différentes qu'il entretient d'une part avec le paysage de l'avenue (plus sonore), et de l'autre avec celui du faubourg (plus curieux) ? Un usage plus discret des plantations et du mobilier, attentif à ne pas trop faire écran, en tout cas côté faubourg), aurait pu servir à favoriser la perception de cette différence.

2 — *Sol* : le traitement de la surface du viaduc ne nous dit rien sur la nature suspendue de ce parcours ni sur son artifice. En lieu et place des deux voies ferrées et du ballast, on a rapporté tout ce dispositif préconçu d'allée de jardin encadrée par ses deux haies végétales. Il en résulte un double inconvénient : d'une part celui d'un aménagement lourd qui voudrait se fondre dans la structure de l'ouvrage préexistant, et qui n'en permet pas une lecture distincte, d'autre part une affectation trop rigide des espaces de la promenade qui précontraint les usages et qui rend difficile *a priori* toute évolution dans le temps : asphalte ici, terre végétale là, parapet interdit ici, accessible là… En pensant à la terrasse des érables du jardin Hector-Malot, comme indépendante et décollée des couches de terre végétale diposées en dessous, en pensant aussi aux nouvelles façades simplement ajustées des commerces installés sous les arches, on peut regretter qu'un dispositif à la fois plus libre et symboliquement plus léger n'ait pas été adopté ici. Une surface entièrement promenable, que l'œil et les pieds eussent été mieux capables de distinguer de l'architecture du viaduc et de ses beaux parapets, aurait pu à la fois être traversée à loisir par des plantations aux racines profondes, et servir de support à une disposition libre de mobilier ou de plantations hors sol. Je n'en voudrai pour preuve que la saine respiration qui vous regonfle sur les ponts de Diderot et de Ledru-Rollin, et la danse qu'inspire leur libre platelage d'azobé.





Coupes en travers des aménagements de la promenade au dessus des piles et au dessus des voûtes ; Mathieux -Vergely.



Un « jardin clos » et le pont sur le boulevard Diderot.

Il n'empêche, et le nombre des curieux nous le dit : telle quelle, lactée de bitume, cultivée de plates-bandes, empergolée dans « un abécédaire de mobilier de jardin (...) trop lourdement dessiné pour atteindre à la naïveté des archétypes[5] », la promenade du viaduc reste un merveilleux tapis volant. Et si sa végétation en souffre, c'est que l'on fait aussi de la critique sans le savoir, avec ses pieds, par distraction.

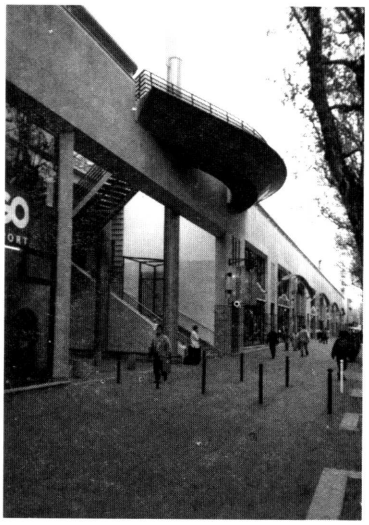
3 — DU REMBLAI À LA DALLE : LE PSEUDO-VIADUC

Ainsi baguenaudant, nous voici parvenus au bout de l'ancien viaduc qui s'interrompt net au droit de la rue de Rambouillet. Au lieu du pont ferroviaire qui la franchissait pour rejoindre une nouvelle section en remblai, longue de 350 mètres, une étroite passerelle, légèrement désaxée, vise une faille dans la blancheur d'un immeuble de logements neufs. Quelque-chose dans l'air environnant annonçait ce changement de séquence... Presque rien sur la façade toujours équanime de l'avenue, sinon ce curieux boléro d'esclaves michelangelesques dont on a couronné un commissariat de police. Mais davantage côté faubourg, où l'espace et les volumes se dilatent nettement à l'approche de la rue de Rambouillet, faisant jaillir au-dessus du tissu brique et plâtre une savane très soixante-dix de tours et d'immeubles-barres. Ici, le pincement de la promenade entre les deux parois de l'immeuble de logements signale l'entrée dans une section entièrement neuve du parcours, toujours parallèle à l'avenue, mais plus large et marquée à son autre extrémité par un second bâtiment-porte qui, de la même façon, contribue à isoler cette séquence de ses voisines.

Entre l'ancien et le nouveau viaduc, un immeuble-faille que la promenade traverse ; Vladimir Mitrofanoff, architecte.

Comme l'ensemble de cette nouvelle section construite sur l'emprise de l'ancien remblai a fait l'objet d'une seule et même maîtrise d'œuvre, il convient de s'en donner d'abord une idée générale depuis l'avenue. Le profil en long que l'on découvre alors présente une organisation relativement symétrique : au centre et prolongeant le viaduc dont il imite les formes, un long bâtiment

saumon qui sert de soubassement à la promenade ; aux deux extrémités, les hautes façades blanches des deux immeubles-porte appuyés sur le trottoir par une série de colonnes grises ; enfin d'étroites passerelles biaises qui appontent l'ensemble d'un côté au viaduc et de l'autre à la plate-forme de Reuilly. Deux accès à la promenade ont été aménagés ici, dont le principal ouvre, dans la façade opaque de ce pseudo-viaduc, un vide « architecturé » par toute une retape de signes.

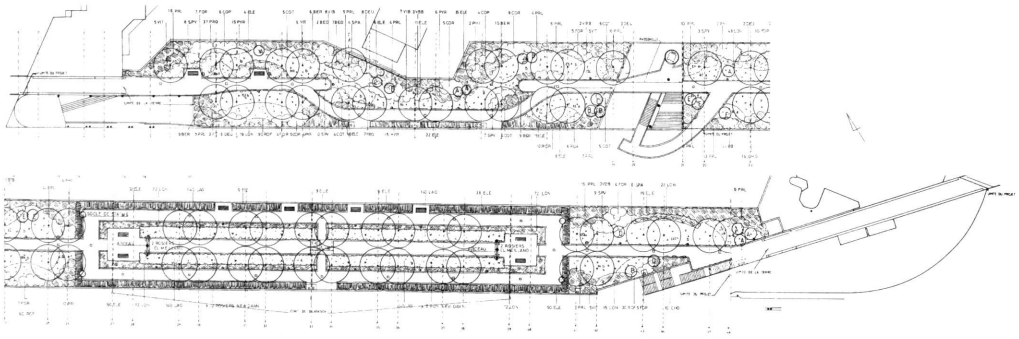


La façade du nouveau bâtiment sur l'avenue Daumesnil au niveau du vide de l'escalier d'accès à la promenade ; Vladimir Mitrofanoff, architecte.

Il est d'ailleurs assez plaisant de penser que c'est de son aspect « massif et aveugle » que la Ville a argumenté pour araser le long remblai qui s'étendait là et le remplacer par ce pastiche moderne du viaduc voisin. Vous aidant ou non de votre mémoire, imaginez là un long mur de meulière, analogue à ceux qui bordent plus loin la plate-forme de Reuilly, et retenant une levée de terre talutée côté faubourg. Était-il vraiment impossible de tirer parti de cet ouvrage ? Ne pouvait-on profiter autrement de sa largeur et de sa masse, et qualifier précisément sa différence avec le viaduc ? Ne s'agissait-il pas enfin d'établir un autre système de transparence, un autre rythme d'ouvertures, mieux adapté à l'épaisseur disponible (double de celle du viaduc) ainsi qu'aux grandes surfaces commerciales qui ont investi cette séquence ? Après l'immeuble-porte de la rue de Rambouillet, assez juste dans son idée d'agrafer sur l'avenue un bâtiment voisin, la promenade serait entrée dans une séquence radicalement nouvelle sans cesser de jouir de l'histoire et des raisons qui expliquent ici sa surélévation. Surtout, elle se serait établie dans un juste rapport, plus fort, avec la dilatation voisine de l'îlot Saint-Éloi qui détermine ici son paysage. On invoquera les vicissitudes d'un programme censé abriter au départ un « Centre des métiers d'art » et prolonger ainsi la logique d'animation artisanale de la séquence précédente. La nature et l'activité du faubourg rénové se prêtaient-elles à la poursuite de ce principe ? Il y a des idées justes qui deviennent fausses quelques mètres plus loin. La continuité ne doit-elle pas alors chercher ailleurs ses arguments et ses motifs ?

La promenade plantée en surface : une dalle jardinée qui a deux fois la largeur du viaduc : les contorsions de l'allée et le pédiluve.

On nous dira bien sûr qu'une reconversion du remblai était financièrement ou techniquement impossible. Ne pouvait-on alors imaginer un autre dispositif, éventuellement très différent, mais qui aurait eu la même vertu de comprendre et de « tenir » la situation ? Au lieu de cela, tout se passe comme si la conception de cette séquence, depuis son programme jusqu'à sa réalisation, avait constamment non pas reconnu mais subi la dilatation environnante. À cette dernière, qui la contamine d'autant mieux qu'elle semble ignorée, l'architecture ne sait opposer qu'une juxtaposition d'intentions faibles qui vont se rembourser dans un expressionnisme de pur signe, où toutes les performances réelles du viaduc se trouvent ravalées en façade à l'état de symboles : des vitrines-écran au lieu de la claire profondeur des arches ; de maigres

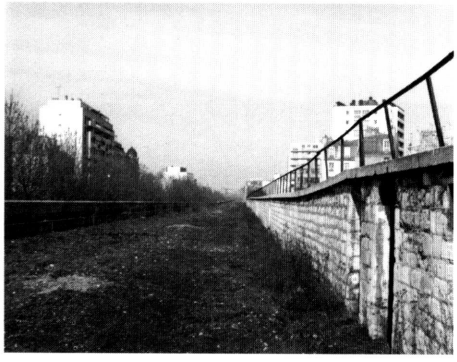


Plantations et équipements de la promenade sur le nouveau viaduc ; Philippe Mathieux, architecte, et Jacques Vergely, paysagiste.

auvents agrafés en façade pour l'ampleur des voûtes ; de monumentaux triglyphes gravés sur de faux piliers pour la fine modénature du parapet ; des plaques de pierre saumonée pour le parement de brique, etc.

On pouvait penser, dans l'abstrait, que l'ambition de prolonger la promenade du viaduc en lui donnant ici une surface plus généreuse, justifierait de toutes façons le parti de construire uniment toute l'emprise de l'ancien remblai, talus compris. Sur place, malheureusement, on a le sentiment que cet élargissement de la promenade, tel qu'il a été conçu, amoindrit le double effet d'entre-deux et de surélévation qui l'enchantait sur le viaduc. À dire vrai, on ne sait plus très bien où l'on est sur cette dalle, ni où l'on va. Et les efforts que l'architecte semble avoir déployés après coup pour nous orienter n'arrangent rien : le vide compliqué de l'accès principal, la courte saillie d'une coursive en belvédère sur l'avenue Daumesnil, enfin ces trois colonnes-signal qui jaillissent d'en bas, toutes fières d'indiquer la direction d'une impasse planquée dans le tissu du faubourg, mais qu'une opération voisine fera bientôt déboucher sur l'avenue. À nouveau ce design « contextualiste » : les mots pour les choses. Quand il n'est plus possible de montrer la lune, on exhibe le doigt qui l'indique.

Un absurde coude dans la continuité du parapet, causé par l'angle en redan d'un bâtiment voisin (cf. plan ci-dessus), dénonce à lui seul le caractère pure-



La surface de l'ancien remblai en 1978, et une vue prise approximativement au même endroit aujourd'hui : on voit ici comment le nouveau viaduc s'est élargi côté faubourg sur toute l'emprise du talus ferroviaire.

ment quantitatif de l'élargissement de la promenade sur cette séquence. Aussi revenait-il à son aménagement paysager d'essayer de qualifier cette largeur à travers un projet qui lui invente une légitimité... sachant que les matériaux vivants du jardin ne se dilatent pas comme du béton. Au lieu de cela — mais la tâche n'était pas facile —, les concepteurs ont été surtout préoccupés de réduire la surface plus grande qu'on leur avait imprudemment offerte, en exagérant et en multipliant les dispositifs d'écrans plantés pour mieux canaliser encore les promeneurs et leur masquer les chameaux de la situation. D'où un aménagement qui exacerbe certains défauts de la section précédente en les multipliant par ceux de la discontinuité : de droite et centrale sur le viaduc, l'allée de bitume blanc est soudain saisie de contorsions, avant de distribuer les promeneurs de part et d'autre d'un long pédiluve gardé par des parterres de lavandes. En occupant la dalle par cet étalage d'emprunts au vocabulaire jardiniste, qui répercute en surface le *pseudo* de la façade, il semble qu'on ait voulu, là encore, induire le parcours, le flécher, le distraire... De quoi ? Peut-être de sa tendance qui est, ici, de dérailler.

À l'autre extrémité du nouveau viaduc, un second immeuble-faille qui annonce un désaxement ; Vladimir Mitrofanoff, architecte.

Parvenu au bout de la dalle, il faut en effet considérer la disposition en entonnoir de l'immeuble-porte qui boucle la séquence en lui masquant le paysage de la suivante. Malgré la symétrie ou le parallèle qu'il suggère avec le premier, la fonction de ce bâtiment est très différente. Elle n'est pas de profiter d'une opportunité fournie par le contexte, mais au contraire d'amortir la décision prise ici de s'affranchir des ressources qu'offrait le contexte. Tout l'objet de cette solution de continuité est de digérer un désaxement préparé par l'élargissement précédent, et imposé plus loin par le plan du nouveau quartier de Reuilly. Dans sa traversée, les aménageurs ont en effet cru bon de faire sortir la coulée verte de ses rails pour assujettir son tracé à une autre logique... qu'il va s'agir maintenant d'apprécier.

Le débouché de la promenade sur la ZAC de Reuilly. À droite, la culée du pont démoli de la ligne voyageur et la place de la mairie du XII[e].

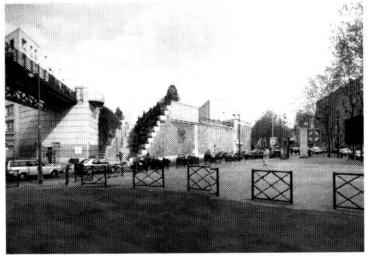
4 — LE DÉRAILLEMENT DE LA ZAC

Lorsque nous débouchons sur la passerelle qui enjambe les rues de Charenton et Montgallet pour rejoindre la plate-forme de Reuilly, le socle de l'ancien terre-plein ferroviaire se dresse sous nos yeux, défini, sur cet angle arrondi et le long de l'avenue, par un épais mur de meulière analogue à celui dont on a fait table rase dans la séquence précédente, mais ici ajouré de talus obliques en contrescarpe qui assurent une forme de transition entre la place de la mairie d'arrondissement et l'espace public surélevé de la ZAC. Au seuil de cette nouvelle séquence, on aperçoit des gens qui gravissent les marches d'un escalier que la Ville a échancré dans le talus, et qu'elle a nommé « rue Jacques-Hillairet » d'après l'un des plus savants guides et historiens du dédale parisien.

C'est en haut de cet escalier au nom prometteur, ce dimanche d'avril 1995, que je suis moi-même entré pour la première fois dans l'itinéraire de la promenade plantée, mais sans très bien comprendre alors si le vaste jardin de quartier que je découvrais en faisait vraiment partie. Ne paraissait-il pas être plutôt le terme ou l'aboutissement de la « coulée verte » du viaduc, dont les jeunes tilleuls, aperçus depuis l'avenue, semblaient indiquer l'ouverture prochaine ?

J'avais un souvenir vague d'avoir traîné quelques heures autrefois sur cette plate-forme au tout début du chantier. Un hiver pisse et brume, et derrière les programmes engagés sur l'équerre Reuilly-Montgallet, une vaste étendue boueuse (que j'imagine l'été, ferrailles et coquelicots), griffée par un mikado de rails et d'aiguillages démantelés, et fermée au sud-est, sur l'avenue Daumesnil, par une longue barre des années soixante où des retraités de la SNCF étaient restés en gare.

Aujourd'hui, l'endroit que l'on découvre, transformé par des années de travaux, est évidemment tout autre : une grande assiette, sculptée dans le plateau ferroviaire autrefois gagné sur la pente qui coule de Picpus à la Seine, déploie l'espace public très composé d'un quartier régulier, exemplaire des efforts que la Ville a dépensés ces derniers temps pour assujettir la « modernité » à une idée de forme urbaine renouvelée de l'haussmannisme : aligne-

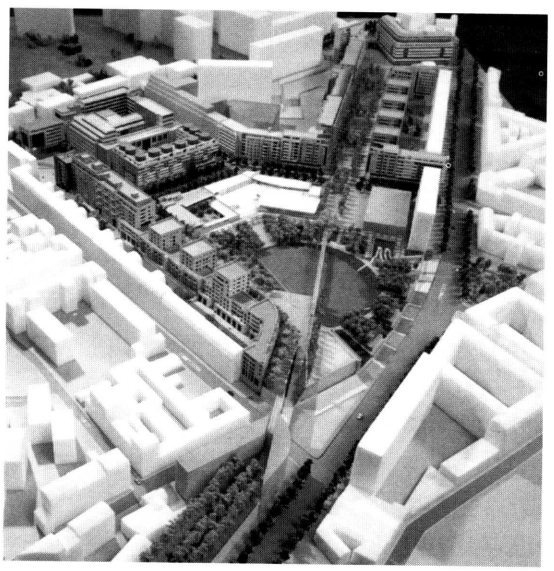


L'escalier Jacques-Hillairet, montage panoramique.

Le plateau ferroviaire avant les travaux.

La pelouse du jardin de Reuilly (Pierre Colboc, architecte ; Louf - Mousquet - Thomas, paysagistes), traversée par la promenade dans l'axe de l'allée Vivaldi. À droite, un autre parcours que les statues semblent avoir préféré ; montage panoramique.

ments, rythmes, gabarits, prospects... Abordant la plate-forme sur cette passerelle piétonne qui le désaxe par rapport à l'avenue Daumesnil, le promeneur qui arrive du viaduc pénètre ainsi dans une vaste clairière auréolée d'équipements et d'espaces spécialisés. Au centre, une grande arène circulaire — dont la pelouse inclinée a manifestement été conçue pour retrouver la pente du terrain naturel — est à son tour enjambée par une passerelle arquée que prolonge une monumentale allée résidentielle assaisonnée de pelouses et d'alignements. La taille de ce nouveau jardin, le point de vue panoptique que sa longue passerelle offre sur les ardeurs qui se prélassent dans cette bassine verdoyante, enfin la portion congrue réservée aux deux contre-allées automobiles de part et d'autre du mail de l'allée, toutes ces dispositions sont des aménités dont on aurait mauvaise grâce de se plaindre, si ce n'est qu'elles n'ont rien à voir avec l'identité de la promenade plantée, ni avec les nouvelles ressources d'épaisseur et d'entre-deux que le site offrait ici à son prolongement.



Maquette de la ZAC de Reuilly (Roland Schweitzer, architecte-coordinateur) ; vue prise dans l'axe de la promenade, depuis le nouveau viaduc en bas jusqu'au tunnel en haut.

Tout le plan du nouveau quartier et de ses espaces publics, rayonnant à partir du jardin et traversé par cet axe rectiligne auquel on a assujetti la promenade, sent très fort sa recette de composition : d'une analyse sommaire des grandes lignes du site et du programme, et d'un répertoire de leurs contraintes, déduisez une trame géométrique que vous appliquerez ensuite sur la réalité. De ce recoupement naîtront une série de «chutes» sur lesquelles vous distribuerez les données annexes du programme : un espace de jeu pour les enfants, une grotte, une fontaine, un bassin en triangle, etc. Quel que soit le talent que l'on met à la développer, cette méthode, qui ne procède pas d'abord d'une reconnaissance des ressources de la situation et de son altérité, s'interdit de rien « trouver » dans ce qui est déjà là, et reste dès lors prisonnière de son répertoire et de ses *a priori,* qu'ils soient « formalistes », « modernistes », « contextualistes » ou un peu de chaque.

Au bout de l'allée Vivaldi, l'arrivée de la promenade plantée sur le tunnel Reuilly-Picpus.

La longue « allée Vivaldi », ce morceau d'avenue résidentielle qui semble surtout soucieux de masquer au promeneur la brutalité des immeubles plus anciens situés derrière est un exemple assez frappant des résultats de cette attitude. Il n'est d'ailleurs pas rare, en urbanisme, qu'un cliché dans le nom révèle un cliché dans la chose. Que l'on pense aux « agoras », « piazzas », « loggias », « patios » et autres vivaldismes. En l'occurrence, tout se passe comme si, voulant conjuguer les avantages respectifs de deux références parisiennes en matière de promenade (la rue de Rivoli et l'avenue de Breteuil), on avait planté là un décor de capitale bananière, dont le final est un « cul de ZAC » où une fontaine qui fait sous elle pourrait mourir de gêne dans son rond point

minéral, encaissé entre le surplomb de la rue de Reuilly et la bête façade réfléchissante d'un immeuble de bureaux.

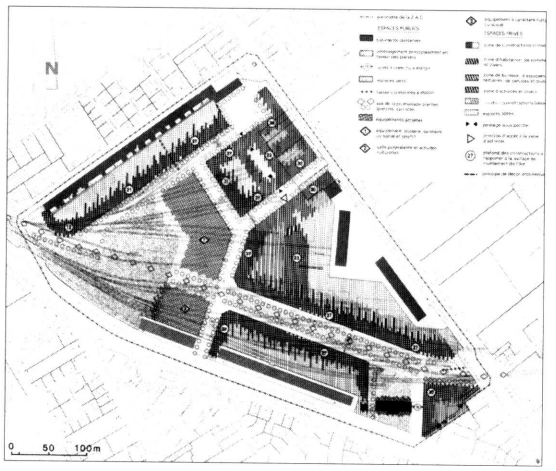
D'ici, la gueule noire du tunnel ferroviaire qui file vers Bel-Air, n'a rien de particulièrement attrayant ; et l'on aura tôt fait de s'extraire vers la rue par l'escalier, ou de rebrousser chemin, si l'attention n'est pas piquée, à droite, par la « réaction poétique » de l'ancienne gare de Reuilly, reléguée derrière sa grille dans l'écrin d'un banal jardin public. Un à un, les wagons se raccrochent alors dans l'esprit du promeneur... et ses pas se laissent distraire, aimantés par le souvenir de la ligne disparue. Il l'ignore peut-être, mais ses pieds cherchent les rails. En s'approchant de la grille du jardinet pour contempler ce petit monument ferroviaire dont le repère lui était jusqu'à présent volé par les nouveaux immeubles de l'allée Vivaldi, il s'est légèrement désaxé du mail de la ZAC pour frayer avec une autre perspective. Une petite lumière s'allume dans le coin de son œil. Il tourne la tête, et c'est la surprise. Dans le canon du tunnel où flottent des silhouettes, le crissement de roue d'un landau, tout au bout s'éclaire le paysage d'une tranchée verdoyante qui va se perdre encore Dieu sait où, peuplée de flâneurs ravis.

L'ancienne gare de Reuilly, telle qu'on la découvre en haut de l'allée Vivaldi.

Ce qui s'est passé, c'est que notre promeneur, retrouvant ici la promenade, vient de prendre conscience d'une réalité que les concepteurs de la ZAC ont peut-être voulu conjurer : à savoir que nous ne sommes qu'à la moitié du chemin.

Ainsi, malgré ce qu'affirme un peu rapidement le récent *Guide des 400 jardins publics de Paris*, où l'on nous apprend que le jardin de Reuilly « s'intègre harmonieusement au parcours de la promenade plantée », c'est plutôt le contraire qui nous frappe à présent : le sentiment qu'en la faisant dérailler pour traverser le jardin, c'est la promenade qu'on a voulu intégrer à la trame de ce nouveau quartier et non l'inverse, avec ce résultat qu'on l'a, en somme, désintégrée. Car le segment de droite auquel est assujettie la promenade dans toute la traversée de cette séquence est une pure virtualité du plan, à laquelle on n'a

Les trois ponts ferroviaires qui débouchaient de l'ancien remblai, vus en 1978 depuis la plate-forme de Reuilly et depuis la place de la Mairie, avec le pont de la ligne voyageurs au premier plan.



Plan masse du projet de la ZAC en 1987 avec le tracé des voies ferroviaires préexistantes, in *Paris-Projet* n° 27-28, 1987.

pu donner en réalité aucune épaisseur, ni aucune qualité d'entre-deux. Les concepteurs n'auraient-il pas été mieux inspirés d'écouter plus simplement ce que l'histoire et la configuration de ce plateau ferroviaire racontaient d'elles-mêmes ?

Autrefois, lorsque la ligne de Vincennes et sa gare de marchandises étaient en service, deux ponts ferroviaires franchissaient la rue de Charenton pour relier l'ancien remblai à la plate-forme : un double pont au sud, dans l'axe du viaduc, et que la ligne « voyageurs » empruntait pour filer ensuite sur la lisière du terre-plein (en surplomb sur la place de la mairie), desservir la station de Reuilly à l'autre bout, et s'engouffrer enfin dans son tunnel ; et un autre pont au nord, légèrement désaxé, qui distribuait un faisceau plus ouvert de voies de triage. On conviendra que la décision adoptée d'aiguiller la promenade sur ce dernier pont, dont la passerelle hérite l'orientation, n'était pas anodine et qu'il fallait avoir de très sérieuses raisons pour la prendre. Était-ce pour dégager l'espace résiduel du carrefour en contrebas ? Mais qu'espère-t-on faire pousser d'autre que des panneaux et des feux rouges sur cette grosse langue d'enrobé ?

De la passerelle, on aperçoit la culée en souffrance du pont démoli, aujourd'hui veuve de la ligne qu'elle ajustait si bien dans sa mire, et l'on comprend décidément mal pourquoi les aménageurs de la ZAC n'ont pas plutôt choisi d'adopter pour la promenade ce tracé limitrophe de la ligne voyageur qui expliquait la configuration de tout le plateau ferroviaire. D'ailleurs, une fois entrés dans le jardin, les pas du promeneur, qui réfléchissent tout seuls, le réorientent assez naturellement vers cette lisière sud du remblai, pour y goûter le surplomb sur l'avenue ainsi que les répliques que lui donnent, chacun à leur manière, le beffroi en pagode de la mairie et le porche d'un colossal HBM. Comment s'étonner que cette frange solide, en double balcon sur la ZAC et sur la ville, soit incontestablement la plus intéressante de tout le jardin, avec cette alternance de talus jardinés et de contreforts massifs traités en terrasses arborées, et qu'un cheminement secondaire explore à mi-hauteur ? Ne pouvait-on maintenir la promenade sur ce rebord, où elle aurait pu jouir du spectacle de sa propre épaisseur sans cesser de courir dans l'intermédiaire de la ville ? Dès lors, les concepteurs n'avaient plus qu'à se poser la question de savoir comment « intégrer harmonieusement » le jardin à son parcours, et l'urbanisme de la ZAC par la même occasion.

Le jardin de Reuilly sur la frange du terre-plein ferroviaire, que longeait autrefois la ligne voyageur. À l'arrière-plan, l'immeuble de la Sablière.

Contre cette possibilité, les planificateurs de la ZAC n'auront pas de mal à faire valoir auprès du visiteur l'argument massue de leur tracé : si l'on n'a pas maintenu la promenade sur ses rails dans la traversée de Reuilly, c'est, tout simplement, parce qu'elle serait alors venue frôler la barre de la Sablière qui

l'aurait écrasée de son profil en long et de son ombre portée. Il faut bien reconnaître que l'objection est de taille (11 étages sur 300 mètres, plein sud). Pourquoi, en effet, en appeler toujours à une illusoire vérité de la promenade, à un idéal qui serait celui de « la » ligne de chemin de fer et des ouvrages qui ont établi son tracé ? N'y a t-il pas là une sorte de religion du site, de l'état préexistant, que nous prêcherions au détriment d'une plus sereine méditation des usages au service d'une dynamique de projet ? Les promeneurs et les riverains ont-ils davantage besoin de cette mémoire morte que d'air, d'arbres et de lumière ? Probablement pas. En matière d'urbanisme, tous les coups sont permis, pourvu qu'ils concourent à optimiser non pas tant le site en soi que la situation qu'il contribue à définir. Et c'est justement le problème, qui mérite une petite halte théorique.

Une situation — et son site en particulier — est une configuration de raisons juxtaposées, entremêlées, qui peuvent toutes être lues, découvertes et interprétées plus ou moins — selon le point de vue et la force des joueurs — soit comme des ressources, soit comme des contraintes. Nous proposerons donc à la critique cette définition du bon projet (urbain, architectural, paysager...) comme celui qui est « optimiste » en ceci qu'il adresse, révèle ou exploite les raisons de la situation comme des ressources plutôt que comme des contraintes. Et du mauvais projet comme celui qui, en se déterminant surtout par rapport à la menace ou à l'intimidation d'une raison d'abord perçue comme contraignante, déraille en amont et en aval d'atouts manifestes dont il n'était pourtant pas si difficile d'hériter.

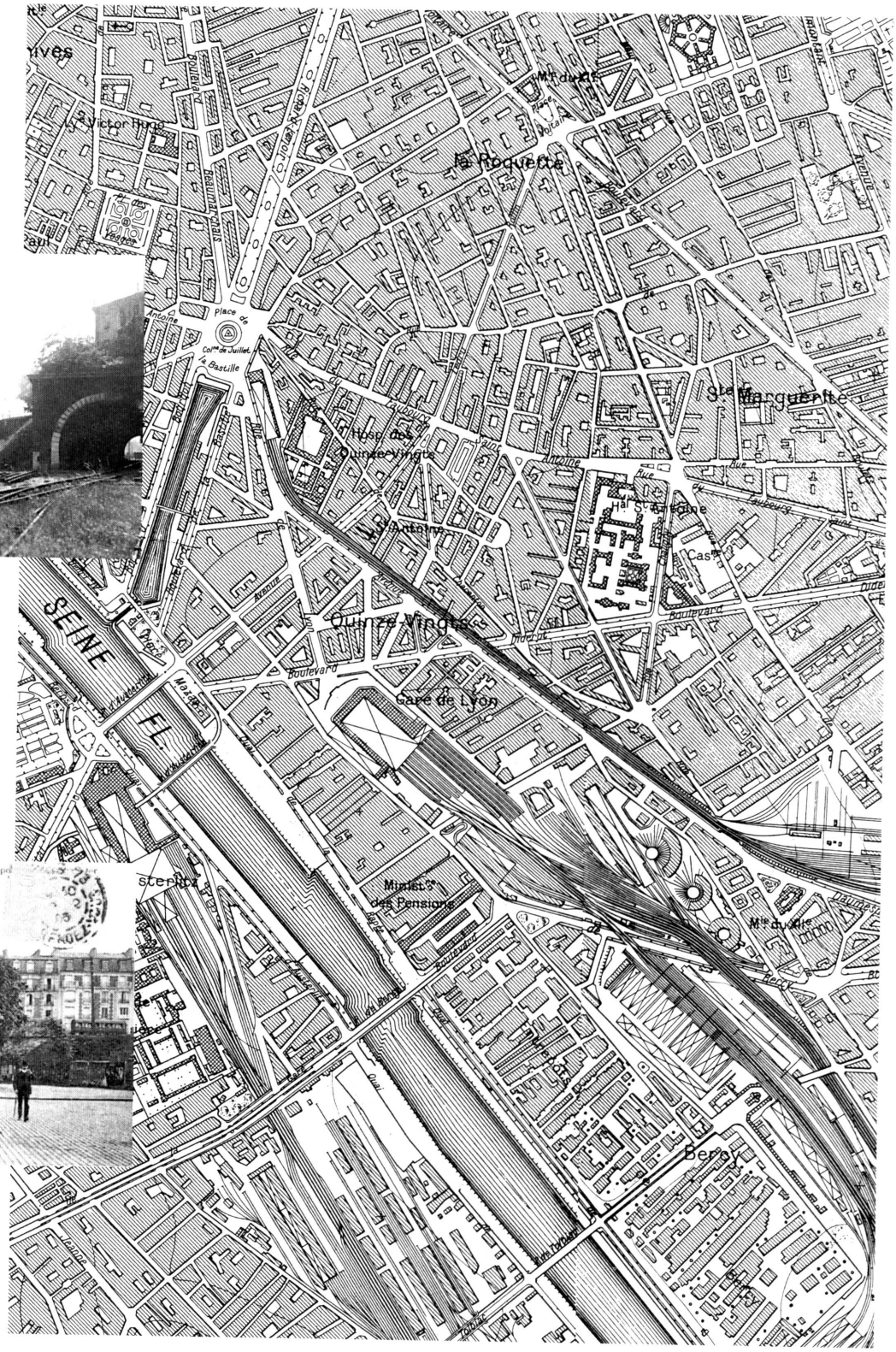
La gare de Reuilly vue de la rue de Reuilly, en 1968 et aujourd'hui.

Était-il vraiment inconcevable de tirer un parti de promenade de l'étroit voisinage de la ligne voyageur avec cette immense barre de logements construite autrefois par la SNCF ? Avant d'oublier définitivement le spectre ombreux de cette réalité jugée impossible, il faut le comparer aux agréments convenus de la rectiligne allée Vivaldi, et à toutes les conséquences du tracé importé auquel on a cru bon de contraindre ici la promenade : le déraillement du pseudo-viaduc, le veuvage de toutes ces infrastructures que la ligne fédérait dans sa courbe, l'épaisseur désintégrée, l'entre-deux envolé, la perte du repère de l'ancienne gare, enfin le désaxement d'un tunnel ainsi transformé en repoussant « point noir ». Car la négligence de toutes ces ressources se paye au prix fort d'une rupture qui divise désormais la promenade en deux tronçons de part et d'autre de la ZAC.

Lorsque l'on a résolu de faire dérailler leur train, il est assez plaisant d'accueillir les visiteurs d'un côté par un cadran solaire et de l'autre par un rond-point. Est-ce une malice des urbanistes ? Ou s'agit-il d'un repentir, bien dans la note du 1 % artistique, si bien fait pour nous consoler des 99 autres.

Parcours Bastille - Vincennes 5 :
un train débouchant du tunnel de Reuilly dans la tranchée de Picpus.

Parcours Bastille - Vincennes 6 :
les ponts de la ligne et de son raccordement à la Petite Ceinture vus depuis l'avenue du Général-Michel-Bizot.



Extrait réduit du « Plan au 1/10 000e de la Région de Paris » dressé par le Service géographique de l'armée en 1937, fonds IGN.

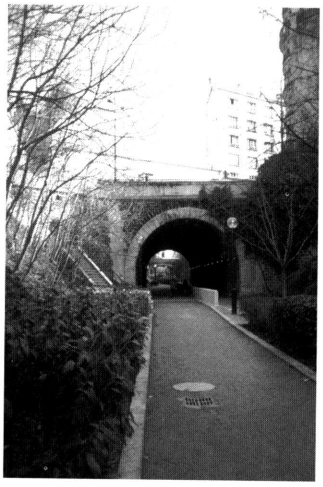
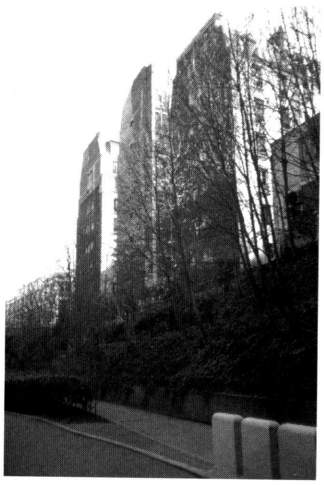
Parcours Bastille - Vincennes 7 : la station de Bel-Air et la rue du Sahel, vues depuis la gare de Ceinture en 1957.

Parcours Bastille - Vincennes 8 : le passage des voies sous la station de correspondance Bel-Air - Ceinture.
Suite du parcours page 42.

5 — LA TRANCHÉE DE PICPUS

Mais vous êtes à présent dans le tunnel, et de grotesques fontaines — elles accommodent en pissotières des parois qui n'y auraient pas coupé — vous chuchotent de plus en plus clairement que le pire est derrière vous. Situé à mi-parcours de la promenade, ce long souterrain marque une double transition : d'abord entre un parcours surélevé et un parcours en tranchée, entaillé dans le coteau de Reuilly, mais aussi entre une situation de bordure frontalière, de ligne de partage dans le paysage urbain, et un parcours plus nettement traversant. Une fois engagé dans le tunnel, vous échappez cette fois décidément à la parallèle de l'avenue Daumesnil et à cette situation particulière d'entre-deux qui caractérisait la ligne depuis la Bastille, pour vous immerger dans le sous-sol d'une des provinces suburbaines les plus anciennement annexées par la capitale. Non plus l'industrieux Saint-Antoine, maintenant derrière nous, mais le dominical Picpus. Ne fallait-il pas l'obscurité d'un long trait d'union pour passer ainsi de la fête au songe ?

Au bout du tunnel, on débouche dans une séquence qui est comme le négatif du viaduc et de l'ancien remblai : où la voie est en bas et la ville au-dessus, où l'épaisseur de l'ouvrage est ce vide délimité par deux profonds talus, eux-mêmes surédifiés de murs et de bâtisses... Ici, c'est la promenade qui devient à elle-même son propre paysage, étirant une façon de Bièvre artificielle et verdoyante où les regards s'élèvent. Ainsi béant aux corneilles, vous ne serez pas long à voir que les deux rives urbaines de la tranchée, ainsi que les deux talus qu'elles surmontent, n'ont pas tout à fait la même qualité ni la même nature. À droite, une falaise plus raide, plus verticale, plus ombreuse aussi, matérialisée après le tunnel de la rue de Picpus par les noirs pignons qui ferment les fonds de parcelles d'îlots résidentiels. À gauche, un talus de déblai plus avenant, exposé au soleil, et que viennent ourler les murs des institutions

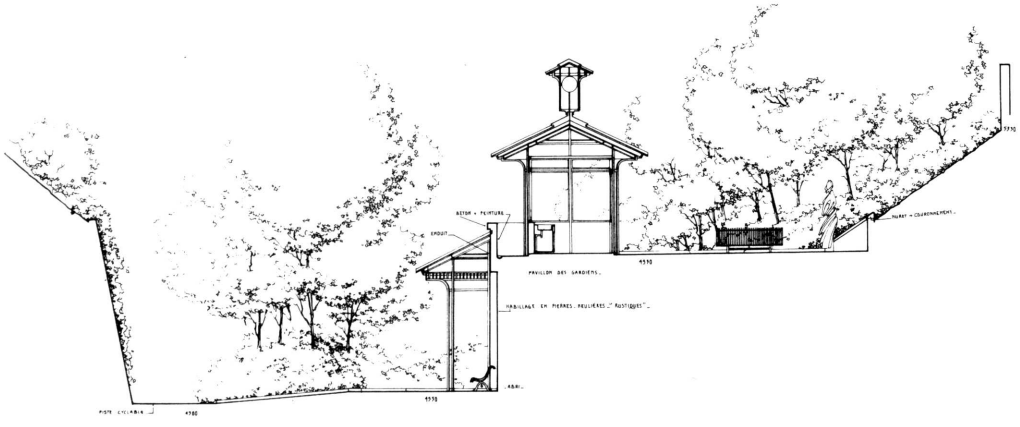



Trois aperçus hivernaux de la tranchée de Picpus et de ses deux rives urbaines, en direction de Vincennes.

caritatives du faubourg (Maison de retraite de la Fondation Rothschild, Foyer des Petites Sœurs des pauvres) closes sur les mystères plus champêtres de leurs vastes emprises. À nouveau cet entre-deux frémissant de la promenade, frayant ici entre les étagements fin-de-siècle de la petite bourgeoisie et ce bocage immémorial — mi-ghetto, mi-Contre-Réforme — où les heures sombres de l'histoire sont allées faucher.

Le plus grand mérite des concepteurs de la promenade dans cette séquence est d'avoir su s'appuyer sur cette différence pour mieux l'établir à travers leur parti général d'aménagement. Se contentant pour l'essentiel d'entretenir et de renforcer la végétation qui s'était naturellement développée sur les deux talus ferroviaires, ils n'ont cependant pas réservé le même statut à l'un et à l'autre, partageant le fond de la tranchée, où deux voies filaient autrefois, en deux cheminements distincts. À droite, une piste cyclable traitée en asphalte et qui court linéairement au pied du talus ombragé ; à gauche, une allée piétonne en stabilisé, plus sinueuse, et jouant plus librement avec la frange du talus ensoleillé. Ce traitement différencié de la tranchée a l'avantage d'en favoriser une perception ambivalente. Tandis que le versant raide et sombre, souligné au sol par la blancheur nette de la piste cyclable, dit franchement la profondeur de l'ouvrage et la continuité sans lézards qu'il établissait, l'autre, de plusieurs manières, raconte la belle idée de sa domestication : d'abord par quelques édicules saillants meublant l'emprise de la voie de raccordement du tunnel annexe, ici une chaire dominant un labyrinthe de charmes, là le socle épais d'un promontoire surélevant la guérite du gardien. Ensuite par des élargissements de l'allée, sculptés dans le pied du talus, et qui ménagent des haltes sur le parcours. Enfin par un jeu bien intégré d'allées hautes, de rampes et d'escaliers, lesquels, explorant l'épaisseur ensoleillée du

Les travaux d'aménagement de la promenade dans la tranchée de Picpus en 1990 ; au fond, le passage en tunnel sous la rue de Picpus.



Coupe sur la tranchée de Picpus au niveau de la guérite du gardien, vue en direction de la Bastille ; Mathieux - Vergely.

L'allée haute de la tranchée de Picpus contre le mur de l'hospice Rotschild ; vue depuis l'entrée de la promenade située sur le pont de la rue de Picpus.

remblai, relient la promenade encaissée aux ponts et chaussées respectifs de la rue et du boulevard de Picpus.

La simple justesse de ces dispositions générales nous distraira d'aller « chercher la petite bête » et de stigmatiser dans les aménagements lourds, dans le mobilier d'éclairage ou dans le schéma de plantation du terre-plein central, tel ou tel détail un peu épais pour notre goût. Tout bien pesé, l'on ne voit guère à livrer au bras armé de la critique que les « séparateurs » absurdes dont on a meublé les tunnels.

Adossé au talus ou marchant dans l'allée haute, le promeneur a la tête traversée de souvenirs fanés. Il guette son anxiété au moment d'émerger dans la rue de Picpus.

C'est qu'il y a, à déboucher dans le plan de Paris par en dessous, un effet de dépaysement saisissant que n'offre pas le métro à cause du mimétisme de son réseau, qui reproduit celui de la ville. Vous débarquez ici dans un village pris dans son halo. La sensation est aussi forte et néanmoins inverse de celle qui consiste, pour quelqu'un qui y a ses habitudes, à survoler d'avion son propre quartier. Ici, on remonte par les racines, par cette mémoire du sol à laquelle tout lieu reste inconsciemment accroché. La ville que vous découvrez ainsi est très différente de celle que vous traversez pour vous rendre d'un endroit à un autre, ou plutôt : elle n'est « ni tout à fait la même, ni tout à fait une autre », étrange et familière à la fois.

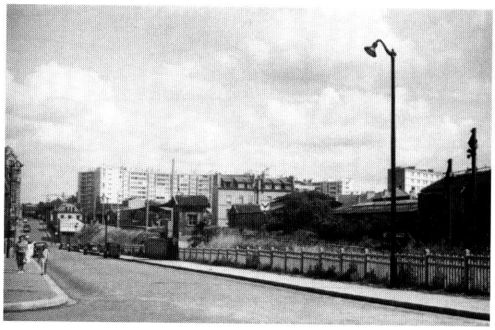
Des ponts de la rue et du boulevard de Picpus — tous deux situés sur des avant-postes successifs de l'extension de Paris au XVIII[e] siècle —, je comprends un peu mieux, contemplant la promenade en contrebas, ce qui fait ici le

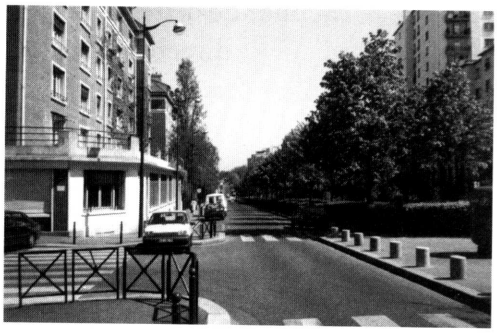
mystère particulier de cette « coulée verte ». N'est-elle pas comme une rivière profonde qui aurait directement creusé son lit entre deux mitoyens, dans l'intimité de la ville ? Les parapets de ces ponts surchargés — l'un par l'impressionnant amas de tôles d'un garage et l'autre par la station du métro Bel-Air — sont en tous cas les seuls espaces publics d'où la tranchée soit visible. Et il n'y passe d'ailleurs, sinon dans de furtives voitures, personne, là, sur ces chaussées suspendues dans le « coma profond des dimanches ». Du reste, on ne voit pas très bien ce qui motiverait des allées et venues entre des rives si étrangères, ni si elles pourront jamais rien partager d'autre, après le silence épais d'une voie sans trains, que les bavardages de la rivière qu'on y a coulée. Pour un peu, on penserait que la métamorphose est passée ici inaperçue, ou dans l'indifférence. Ce serait ignorer que pour être une promenade, la tranchée n'en est pas moins devenue aussi un jardin public, c'est-à-dire l'une des seules *aménités* où la vieillesse et l'enfance peuvent encore trouver à se parler, ou seulement à s'envisager. Mais puisque je vais de l'une à l'autre sur le pont du boulevard, je tombe là sur autre chose que je voudrais vous montrer : derrière la porte qu'il trouve sur le trottoir, c'est un étroit sentier privé, insinué entre le mur pignon d'un immeuble auquel il appartient peut-être, et la pente du talus ferroviaire dont il est séparé par une haie d'arbustes et de fleurs artificielles. Entrée de service, banale servitude ? Le curieux, c'est que ce long passage, dont la terre est recouverte d'un treillis de plastique, ait été arrangé par son « habitant-paysagiste » en une espèce d'infrastructure routière, alignant bas-côté, glissières de sécurité, bornes kilométriques... le tout bricolé dans la récup et jalonné de mini-panneaux indicateurs (« National 7 », « 06 », « Bâtiment »...). Comment s'empêcher de lire dans ce rébus un commentaire ou une réflexion sur la métamorphose voisine ? Mais aussi, comment l'interpréter ? L'exil d'un entrepreneur niçois ? « Ceci (la voiture) tuera cela (le train) » ? Une tentative pour conserver à la tranchée un air de voyage qu'elle aurait perdu ? Pour ma part, alors que j'y suis redescendu, j'hésite encore entre l'amertume d'un ancêtre qui jouait au petit train et la nostalgie future d'un enfant à naître qui, un jour, se souviendra des autoroutes.

« Un étroit sentier privé » longeant le talus de la tranchée, vu depuis le bd de Picpus.

Mais poursuivons à présent notre promenade et, passant sous le boulevard, quittons ce Paris de l'octroi dont nous n'étions toujours pas sortis. À l'autre bout du tunnel, soudain prise en cortège par deux chaussées jumelles longeant ses talus qui s'évanouissent, la dernière partie de la tranchée n'est qu'un rapide « aérissage » dans une tout autre séquence. Quelques mètres, portail de square, sculpture ludique acclimatant les joies du tourniquet de métro... et vous voici de plain-pied dans le Paris de l'annexion.

Après le tunnel du bd de Picpus, la promenade dans le dernier tronçon de la tranchée.

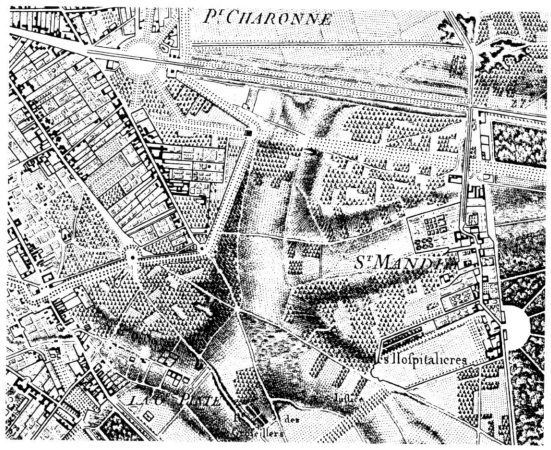




La rue du Sahel et son remblai ferroviaire traversant la vallée de Fécamp vus depuis le carrefour de la rue Sibuet en 1958 et aujourd'hui.

6 — SAHEL-MONTEMPOIVRE : LA POÉSIE DE L'AIGUILLAGE

Que s'est-il passé ? D'un coup, tout le paysage riverain, passant soudain de l'envers à l'endroit, s'est retourné comme un gant. Au lieu du dos des bâtiments et mitoyens qui surplombaient la tranchée dans le coteau de Picpus, ce sont maintenant les façades sagement alignées de la rue du Sahel qui accueillent le parcours dans ses retrouvailles avec le niveau de la ville. Cette complète métamorphose, qui affecte simultanément l'épaisseur de la promenade et la scénographie de l'espace public urbain dans lequel elle se glisse, a une raison géographique dont la mémoire devrait être rappelée : promeneurs qui débouchez du coteau, sachez que vous entrez dans la vallée de Fécamp ! Cette dépression, bien qu'elle n'ait pas eu la même fortune littéraire que sa cousine Bièvre, explique sans doute que le Paris des fermiers généraux soit venu se chercher si loin à l'est une limite significative que les fortifications de Thiers, cinquante ans après, se contenteront d'annexer. Prélude à une mutation hygiéniste de cette ancienne *suburbia* où le « ru de Montreuil », qui s'y jetait naguère un peu plus bas pour rejoindre la Seine à Bercy, serait bientôt transformé en égout. C'est donc le bassin amont de cette vallée de Fécamp que franchit la rue du Sahel dont le tracé, très exactement défini par les deux enceintes successives entre lesquelles la couronne annexée est ici pincée, a manifestement été composé pour et par le passage découvert de la voie ferrée.

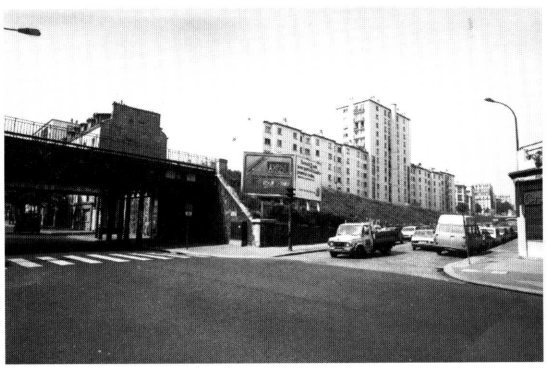


La Vallée de Fécamp d'après la « Carte des Chasses du Roi » révisée en 1785 ; traversant la vallée depuis le bd de Picpus : le sentier de Montempoivre.

Située au fond du vallon, l'avenue Michel-Bizot signale la rupture de pente et partage en deux versants à peu près égaux le parcours de la promenade sur cette séquence. Auparavant, le chemin de fer, une fois sorti de la tranchée de Picpus au niveau de la rue de Toul, traversait toute cette cuvette sur un talus qui s'évasait progressivement pour permettre la bifurcation d'une voie de raccordement à la Petite Ceinture. Au bout de ce remblai, deux ponts franchissaient donc l'avenue : à gauche celui de la ligne de Vincennes proprement dite, à droite celui de la voie de raccordement. Tandis que cette dernière s'écartait ensuite en une ample courbe pour venir se fondre

avec la Petite Ceinture après la rue de Rottembourg, la ligne de Vincennes, restant parallèle à la rue du Sahel, desservait d'abord la petite gare de Bel-Air, où était ménagée une correspondance voyageurs avec la ligne de ceinture (Bel-Air - Ceinture), puis s'encaissait à nouveau dans le coteau pour passer sous la ligne circulaire et le boulevard Soult. Passé l'avenue Michel-Bizot, les deux voies divergentes délimitaient donc, avec la Ceinture à l'est, une vaste emprise ferroviaire en remblai, que la rue Montempoivre, bordée de petites constructions disparates, creusait et divisait en deux morceaux[6].

Comme à Reuilly, quoiqu'à une échelle moindre, l'enjeu ouvert par la récupération des friches de la SNCF ne se réduisait pas ici à la seule ambition de poursuivre la promenade, mais se doublait d'une autre opportunité : celle de restructurer tout ce «secteur Sahel-Montempoivre» pour compléter le quartier en logements, en équipements et en espaces publics. D'autre part, la divergence des deux voies posait la grave question du tracé même de la promenade et, incidemment, celle de sa correspondance future avec une Petite Ceinture dont on ne sait toujours pas bien, aujourd'hui, à quelle sauce elle sera mangée.



Le talus et les deux ponts ferroviaires vus depuis le carrefour Sahel - Michel-Bizot en 1980 et aujourd'hui : la chaussée de la rue du Sahel a été réduite et le pont principal de la ligne de Vincennes a disparu.

1 — *Toul-Michel-Bizot* : notons que le parti adopté par les concepteurs de la promenade sur ce tronçon, qui est d'ailleurs le premier du parcours à avoir été réalisé, en 1989, dépendait étroitement de l'arbitrage de toutes ces questions sur le secteur suivant de Montempoivre. L'aménagement de ce talus, sans doute relativement économique en terrassements, a consisté à y tracer un faisceau de cheminements légèrement divergents : au nord une double allée arborée (piétonne et cyclable), gagnée sur le trottoir élargi de la rue du Sahel, et qui colle au dénivelé de celle-ci ; au sud, une allée haute qui s'élève pour franchir l'avenue en héritant du tracé de la voie de raccordement ; enfin entre les deux et à mi-niveau constant, sur l'axe approximatif de l'ancienne ligne de Vincennes, une façon de square linéaire, touffu, fleuri, et borné au droit de l'avenue par un kiosque végétal. Du pont qui signalait aux voyageurs l'arrivée en gare de Bel-Air, et de cette station elle-même, plus trace. Mais nous allons y venir.

En soi, l'agencement de ce faisceau de cheminements en dégradé progressif, et qui permet d'établir une forme de continuité entre l'espace public de la rue du Sahel et l'épaisseur sculptée du talus, est plutôt sensé, même s'il atténue la nette rupture de niveau du talus avec la rue, qui révélait le relief de la vallée. En proposant un choix de parcours qui offrent chacun des points de vue fort différents sur l'espace du quartier, et qui sont autant de manière de traverser

la ville, cet aménagement hérite à bon escient de la poésie de l'aiguillage qui faisait tout le caractère de ce tronçon. Enfin il tire un juste parti des deux façades opposées entre lesquelles le talus est ici glissé : offrant un premier plan verdoyant à la masse opaque de la cité Messidor qui barre le paysage en aval, la promenade invite les regards à couler en amont, vers la claire architecture d'un quinconce de HBM dignement plantés dans un jardin où l'esprit de la vallée s'est tout entier réfugié[7].

D'ailleurs, la contiguïté de la promenade avec la voirie alentour nous encouragera à explorer cette étrange région où la trame haussmannienne qui s'y est superposée (Michel-Bizot, Sahel) révèle par contraste la géographie d'un site ainsi que la complexité d'un vieux parcellaire ensuite conquis et remembré par morceaux. On dirait que tous les registres programmatiques et constructifs imaginés par notre siècle pour lotir les confins urbains se sont donné rendez-vous dans ce vallon, expliquant un climat d'import-export d'architecture perceptible dans une toponymie où l'exotisme colonial (Sahel, Taïti, Gabon...) se mêle au régional (Toul) et au local (sentier de Montempoivre).

En 1975, la ligne de Vincennes et sa voie de raccordement à la Petite Ceinture se séparant sur le remblai de la rue du Sahel à l'approche de la gare de Bel-Air... et le même endroit aujourd'hui, vu dans l'axe de l'allée haute qui hérite du tracé de la voie de raccordement.

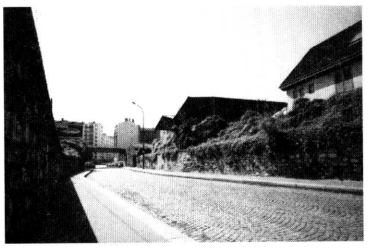
2 — *Secteur Montempoivre* : au-delà de l'avenue Michel-Bizot, il faut faire un effort pour imaginer ce qu'était le vaste terre-plein ferroviaire délimité par les trois voies et creusé par le sillon de la rue Montempoivre : un socle de rouille, hangars, bicoques et mauvaise herbe, flottant à mi-niveau entre trois idées de ville distinctes par l'échelle, par l'ordre et par l'époque : au nord la façade urbaine éclectique et continue de la rue du Sahel, à l'est le colossal hémicycle de la résidence Bel-Air, sorte d'écho tardif de l'enceinte militaire, enfin au sud-ouest un réseau d'immeubles-barre sans grand caractère atterris là dans les années soixante. On conçoit aisément que la libération soudaine de ces trois hectares ouvrait la chance de développer là une opération de logements et d'équipements qui puisse, en l'organisant, profiter des ressources particulières de ce vis-à-vis. Tout le problème, complexe et passionnant, était d'articuler cette légitime opportunité avec l'ambition, non seulement de pour-

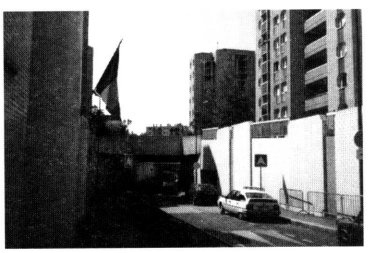
suivre la promenade sur ce tronçon, mais de lui réserver la possibilité de nouveaux prolongements et de correspondances futures.

À cet égard, la première chose à remarquer, c'est qu'entre les deux itinéraires possibles qu'offraient respectivement la ligne de Vincennes et la voie de raccordement, les concepteurs ont opportunément choisi... les deux. Ou plutôt presque les deux, c'est-à-dire : autant qu'il était possible après que les cartes eussent été déjà distribuées, l'architecte de l'opération choisi, et son projet pratiquement ficelé.

Il serait cruel de s'attarder sur l'architecture de cet ensemble de logements qu'on a bêtement installé dans l'axe même de la ligne et qui, avec l'intention discutable de constituer l'autre façade de la rue du Sahel, efface tout souvenir du remblai où tintait la cloche de Bel-Air. Ce qui est déconcertant dans ce mini-grand ensemble, c'est sa surdité aux « prises » qu'offrait ce site original, et l'espèce de tranquillité avec laquelle il y déraisonne en souverain, plaquant sur le site un axe improbable tout droit hérité des villes nouvelles. On appréciera le caractère superposé de l'opération, et en particulier de cet axe édifiant qui la structure jusque dans le jardin, à la façon dont la rue Montempoivre s'en est sortie, transformée en une espèce de tunnel et d'entrée de parking. Remarquons en passant que l'épouvantable carrelage dont on a tapissé les parois de cet ex-rue — sans doute pour « l'éclairer » — vérifie une fois de plus un « *pattern*[8] » qui devrait avoir aujourd'hui valeur d'axiome : qu'en étant ainsi habillé, l'espace public évoque moins la propreté qu'on acquiert dans les salles de bain que la crasse dont on s'y débarrasse.

Il faut néanmoins reconnaître à ce nouveau secteur Montempoivre une qualité adventice indépendante du détail de son architecture, et qui devient surtout sensible lorsque l'on parvient au jardin Charles-Péguy, aménagé sur l'extrémité du terre-plein. On éprouve en effet, à déboucher dans ce petit jardin public au bout du surprenant itinéraire aérien de la voie de raccordement, un agrément qui tient pour partie à l'intimité de ce square exhaussé mais





La rue Montempoivre en 1980, bordée par les deux parties du talus ferroviaire, avec au bout le pont de la voie de raccordement à la Petite Ceinture... et le même endroit aujourd'hui.

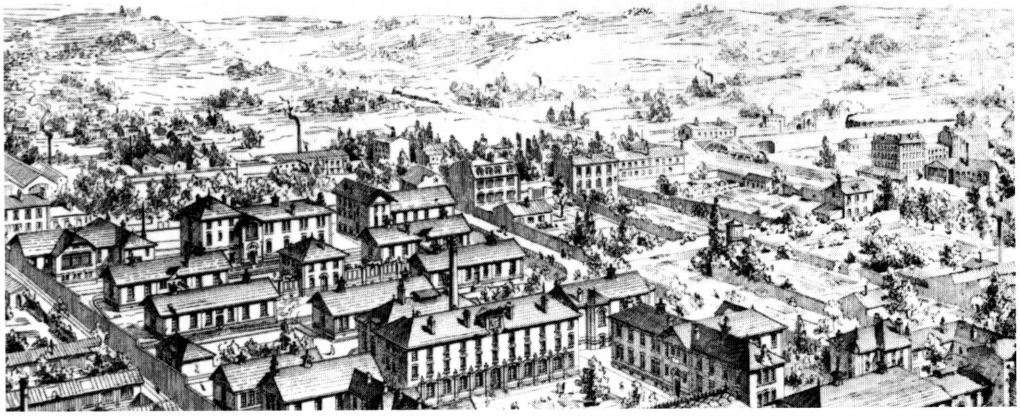
Le jardin Charles-Péguy ; au fond le passage de la Petite Ceinture au-dessus de la rue de Rottembourg ; montage panoramique.

aussi, me semble-t-il, au dépaysement quasi suburbain qui résulte de cette nouvelle confrontation d'architectures. Aux divers exemples des Trente Glorieuses qui définissaient déjà le paysage à cet endroit, c'est comme si l'on s'était contenté, avec dix ans de retard, de juxtaposer une autre référence jusqu'alors absente des environs : ce postmodernisme, mi-pop mi-néo-urbain, qui a tellement marqué nos villes nouvelles. À tout prendre, je préfère cette conversation vaguement autiste, où chacun se donne pour ce qu'il est, à la « rectification » de Reuilly.

C'est dans ce jardin Charles-Péguy qu'aboutiront naturellement la plupart des promeneurs, avant de rebrousser chemin ou de s'évader dans la ville à la recherche d'un métro, comme je fis moi-même lors de ma première visite, éberlué qu'on soit déjà parvenu à articuler tant de situations si différentes sur le chemin d'une unique balade. D'ailleurs, tout conduit *a priori* à penser que ce jardin est le terme provisoire de la promenade plantée. D'une part la voie de raccordement qui nous aiguille sur lui est la seule à hériter de l'épaisseur du talus ferroviaire ; et d'autre part la friche encore en attente de la Petite Ceinture paraît être le motif évident d'un immense projet dont la promenade réalisée ne serait que l'amorce. Buttes-Chaumont, Père-Lachaise, Montsouris... On resterait des heures contre la simple grille qui sépare ici le jardin de la Petite Ceinture, à énumérer les correspondances magiques que permettra peut-être, un jour, cette inestimable ressource.

En attendant, et bien qu'il soit déjà prévu de prolonger le parcours sur le dernier tronçon de la voie de raccordement — jusqu'à la rue du Colonel-Oudot —, c'est ailleurs, rue du Sahel, que la promenade poursuit aujourd'hui son aventure. À défaut du remblai, ici préempté par le construit, tout ce que les concepteurs de la promenade ont pu obtenir de ce côté, c'est que l'architecte recule un peu sa façade pour laisser passer, sur le trottoir ainsi élargi, la double allée piétonne et cyclable. Nous reconnaîtrons volontiers que cette « pis-allée » plantée, sans épaisseur, est toujours mieux que rien. Il n'empêche que privée du talus qui l'accompagnait encore jusqu'à l'avenue Michel-Bizot, elle perd beaucoup de son identité. Avec l'allée Vivaldi, aucune autre section du parcours ne démontre mieux, par défaut, combien l'esprit de la promenade tenait à davantage qu'au simple fait d'être « plantée ». On regrettera donc que la priorité donnée ici à une opération de construction elle-même fort peu regardante ait contraint les concepteurs à cette solution de continuité. Ainsi dévoyée, l'aventure ne retrouve vraiment ses marques qu'en haut de la rue du Sahel lorsque, s'engouffrant dans une nouvelle tranchée, elle quitte la vallée de Fécamp[9].

Le mail de la promenade plantée sur le trottoir élargi de la rue du Sahel, en bordure des immeubles du nouveau secteur Montempoivre.



Vue approximative de la porte Montempoivre avec l'hôpital Trousseau au premier plan, d'après un dessin du début du siècle.

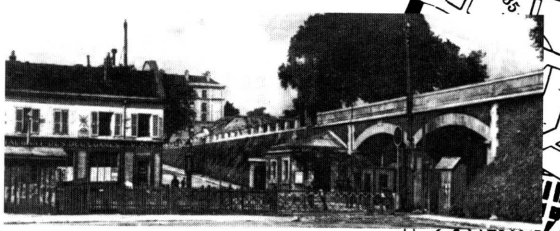
7 — LA TRANCHÉE DES CEINTURES

Qu'un unique jardin nous ait déjà conduit si loin à travers les paysages successifs de la géographie et de l'histoire de Paris est trop étonnant pour que le promeneur, sentant venir une frontière plus définitive, ne commence à s'inquiéter de la fin de l'aventure. Nouvelle surprise, donc, que ce petit col échancré dans le relief, et que le sentier de Montempoivre désignait d'avance comme une porte à l'enceinte fortifiée qui devait fixer la limite du Paris de l'annexion. En l'empruntant à son tour, le chemin de fer de Vincennes ne faisait sans doute que mettre les pas dans les pas, et reconnaître l'évidence d'une entrée de service dans la capitale du XIX^e^ siècle, dont il deviendrait bientôt l'unique usager.

À partir de la Petite Ceinture, tout le paysage urbain bascule donc pour s'organiser entièrement en fonction des dispositifs annulaires qui ont progressivement refaçonné l'emprise des fortifications et de la zone *non ædificandi.* Composé d'une unique tranchée d'abord enténébrée sous quelques infrastructures, mais qui s'épanche ensuite en un vallon verdoyant, le dernier tronçon de la ligne sur le territoire de Paris offrait l'occasion d'une coupe à travers les « ceintures » réelles ou mythiques qui se sont partagées l'épaisseur de cette frontière urbaine : « Boulevards de ceinture », « Ceinture rouge » ou rose des Habitations à bon marché, « Ceinture verte »... et jusqu'à la ceinture grise du Périphérique qui a rendu plus franche que jamais la coupure entre la ville et sa couronne suburbaine.

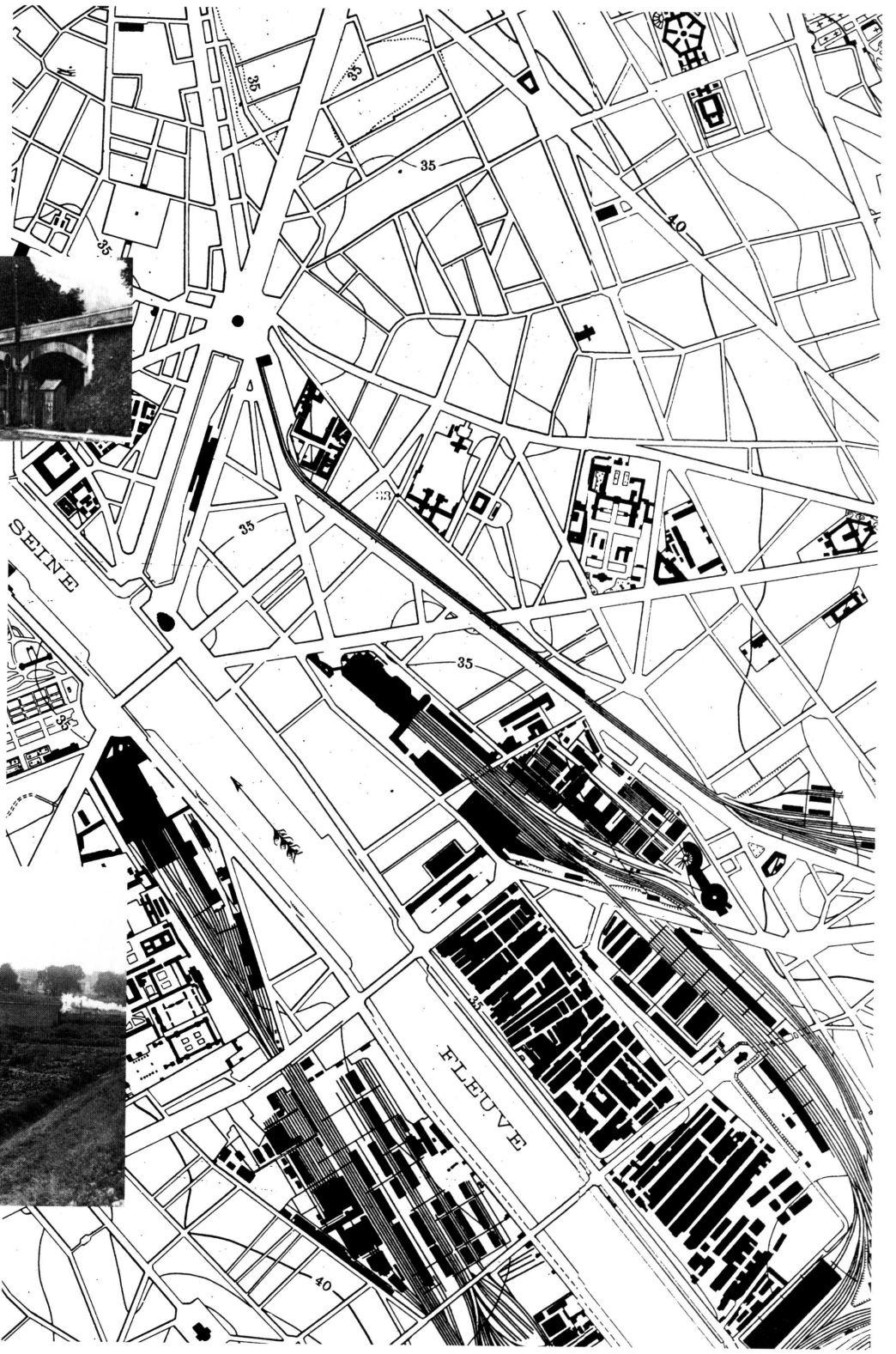
L'amorce de la seconde tranchée et le passage en tunnel sous le bd Soult.

En prolongeant ici la promenade, on a donc réinventé cette « porte Montempoivre » dont le souvenir ne s'accrochait plus qu'à quelques indices. Ainsi l'arrondi des deux grands immeubles d'angle qui accueillent les rues du Sahel et de Montempoivre à leur débouché sur le boulevard Soult, et qui accompagnent la plongée du parcours sous cette chaussée

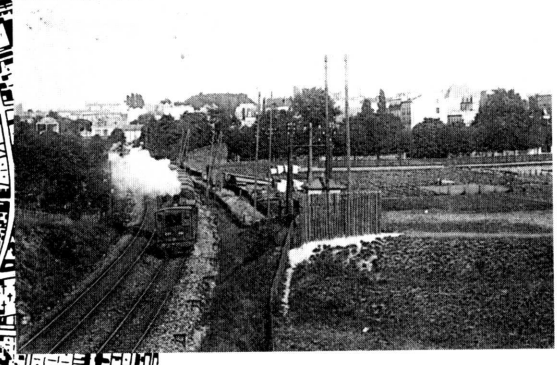


Parcours Bastille - Vincennes 9 :
le passage sous les fortifications
à la porte de Montempoivre,
ici côté Paris.

Parcours Bastille - Vincennes 10 :
un train sortant de la porte Montem-
poivre, vue en 1919 depuis la zone
non ædificandi avec son fossé de
jardins maraîchers.



Extrait réduit du « Plan au 1/10 000e de la Région de Paris » dressé par le Service géographique de l'armée en 1875 et révisé en 1898, fonds IGN.



Parcours Bastille - Vincennes 11 : un train en provenance de Saint-Mandé traverse la zone avant de franchir la poterne ; vue prise des fortifications.

Parcours Bastille - Vincennes 12 : le passage à niveau du bd Carnot à la limite de Paris et de Saint-Mandé. Le bd périphérique passe aujourd'hui à cet endroit.

des Maréchaux. Ainsi surtout, après ce premier souterrain, l'arche de la vieille porte proprement dite, creusée dans un morceau de bastion qui est, avec la Poterne des Peupliers, l'un des rares vestiges de l'enceinte. Il est amusant de penser que ce vieux reste a pu reprendre aujourd'hui du service pour protéger des bruits du boulevard la belle tranchée ouverte qui traverse la zone jusqu'à l'écran du Périphérique.

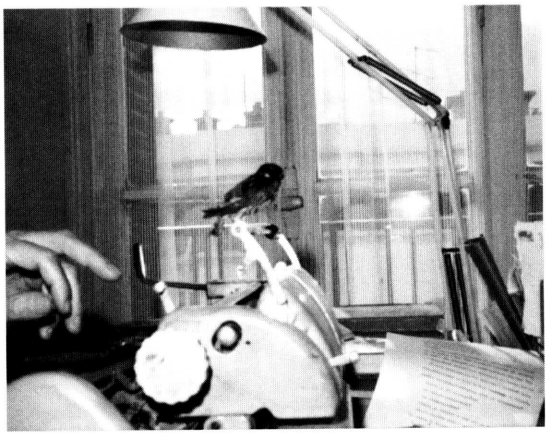
La tranchée à travers la zone *non ædificandi* en 1981 et aujourd'hui. Au fond la porte Montempoivre entre la cité Bel-Air et les HLM du bd Soult.

Pour la reconversion de toute cette section, contemporaine de celle de Picpus, les mêmes dispositions de bon sens ont guidé les concepteurs : simple affermissement des talus de déblai par des fascines, et renforcement de la végétation à partir des essences déjà présentes sur place... Heureuse continuité dans l'aménagement qui a pour effet de permettre à la différence naturelle des deux tranchées et de leurs situations respectives de s'exprimer d'autant mieux. Autant la profonde saignée de Picpus semblait taillée dans un coteau surédifié d'îlots, autant celle-ci a un faux air de campagne, comme si on l'avait juste tracée du doigt dans une terre meuble. Une simple grille de jardin dressée en haut des talus sépare ce large sillon baigné de soleil des imaginaires urbains relativement distincts qui ont investi le territoire zonier de part et d'autre : au sud un succédané de la ceinture verte défini par les vastes emprises du lycée Paul-Valéry et d'un terrain de sport ; au nord et derrière l'avenue Émile-Laurent qui couronne un talus plus haut, un précipité d'équipements — dominé par le mât et la structure tendue de la piscine Roger-le-Gall — serré entre le Périphérique et une muraille de HLM. En somme un territoire surtout modelé entre les années cinquante et soixante-dix, où les rares « rues » — en fait de simples voies de desserte et de désenclavement — ne sont pas dessinées par la situation des bâtiments, mais sont plutôt définies par les jeux de déblai-remblai consécutifs à leurs chantiers juxtaposés.

Vue transversale de la promenade depuis l'avenue Émile-Laurent, vers le terrain de sport au sud.

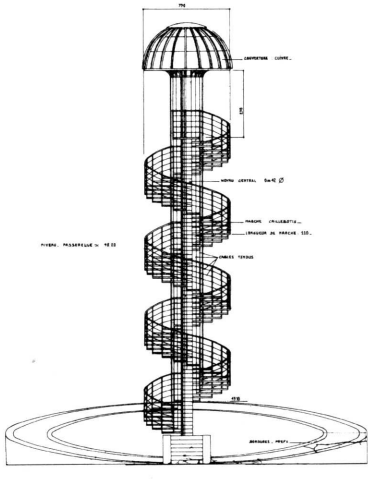
Parcourant les deux cheminements de la tranchée, ainsi que toutes les rampes qui permettent d'y entrer et d'en sortir, je trouve émouvant que toute cette région-limite, et en particulier ce morceau de ceinture rouge, soient

aujourd'hui inclus dans le décor de la plus parisienne des promenades. Il se trouve que j'allais souvent — il y a plus de dix ans maintenant — rendre visite à un ami dans l'un de ces immeubles, avant qu'il en soit chassé par de triviales circonstances. Il occupait là, au dernier étage, un appartement plein de livres, de pierres peintes et de souvenirs, tout un bestiaire accumulé en quarante ans de dérives variées, et qui lui servait à tisser d'étranges histoires diffusées par pans entiers dans l'abondante correspondance qu'il entretenait avec ses proches. Au total un passionnant polygraphe et le meilleur des amis. J'ai gardé un vif souvenir des conversations que nous avions alors dans les bistrots du quartier, sur un chemin qui nous menait invariablement au Bois ou au musée des Arts africains. Entre autres talents de raconteur, mon ami avait, avec l'accent du Vaucluse, celui d'évoquer aussi bien les lieux qu'il connaissait parfaitement que les contrées lointaines où il n'avait jamais mis les pieds, mais où ses extravagantes lectures — mêlées à des récits qu'il tenait de toutes sortes d'amis savants et voyageurs — lui permettaient de nous balader comme dans les maquis du Ventoux. Dix fois nous dûmes passer devant la tranchée à l'abandon tandis que nous descendions les fleuves impossibles du Rhône ou du Congo. Dix fois elle se peupla pour moi des fantômes qui composaient l'étrange société de mon ami, où les figures du Paris de la Libération se télescopaient avec celles de Thermidor. Mais alors que nous en longions la grille, savais-je seulement ce qu'était cette friche envahie d'arbustes ? Lui l'avait certainement connue en fonction. Forcément, il avait pris la ligne quelquefois, à Bel-Air ou ailleurs. Quant à tous les équipements voisins, il avait dû les voir se construire un par un, après que les derniers baraquements zoniers, que peut-être il se rappelait encore, eurent été dégagés. Ainsi je l'imagine sur le chemin du bois, patientant avec d'autres au passage à niveau du boulevard Carnot, avant que tout ce bout de la tranchée, en limite de Saint-Mandé, ne soit bouleversé par le passage supérieur du Périphérique. Ce que mon ami ne devait pas voir, c'est comment Saint-Mandé finirait par souder sa frontière en bouchant par d'arrogantes résidences le sillon qui se continuait sur son territoire, comme pour tuer dans l'œuf toute velléité de poursuivre un jour la promenade hors les murs, vers Vincennes et le chemin des guinguettes.



La main d'André, la machine à écrire et l'hirondelle Amélie au 14, rue Albert Malet en 1984 (cliché Aimée Ravaute).

Le curieux totem que les concepteurs de la « coulée verte » ont fiché devant le tunnel condamné, cette ultime folie de métal qui grimpe en vrille pour chercher l'horizon au-dessus de la ronde des voitures, c'est ainsi que je l'interprète : comme un point d'interrogation planté au bout de la grande question que notre siècle aura ici ressassée, et qu'il nous lègue à présent, neuve, entière, passionnante. Comment, dans le contexte de la ville-territoire, parviendrons-



L'escalier hélicoïdal dressé au bout de la tranchée, devant le boulevard périphérique ; Philippe Mathieux, architecte.

En sortant de la tranchée, le bd périphérique vu depuis la rue Édouard-Lartet.

nous ici et là à rendre aux espaces urbains l'évidence de leurs sites et de leurs situations ? Quels efforts et quelle attention sommes-nous prêts à investir pour refonder progressivement nos villes et nos territoires sur d'autres géographies que sur celle, hégémonique, des réseaux de transports rapides, ou sur celle, féodale, des limites de souveraineté politiques ou techniques ? Quelles opportunités saurons-nous saisir enfin pour inventer, entre architecture et nature, des dialectiques alternatives au vis-à-vis largement compromis de la ville et de la campagne ? En réactualisant jusqu'à l'idée du « Système des parcs », que certains rêvèrent de réaliser autrefois à partir des terrains de la zone, ce sont tous ces problèmes, ruminés par les traditions suburbanistes, que la « coulée verte » réenchante. Et c'est à suggérer cet enchantement que nous aimerions nous employer pour finir, en parcourant les derniers mètres qui nous séparent du Bois.

« VOUS ICI ! JE VOUS CROYAIS AU ZOO »

Au-delà du Périphérique, comme nous l'avons vu, la tranchée comblée de Saint-Mandé, qui aurait permis d'atteindre le bois de Vincennes sans dérailler — il est vrai, au prix d'un très long passage en tunnel — n'était plus disponible pour la promenade. Faute d'intercommunalité, c'est donc un itinéraire riverain au Périphérique, perpendiculaire à l'axe de la ligne, qui a été choisi, et sur lequel les concepteurs de la promenade ont d'ores et déjà entrepris de la poursuivre : la rue Édouard-Lartet a été plantée jusqu'au point bas où elle permet de passer sous l'ouvrage, et un mur de protection a été dressé entre le Périphérique et le boulevard de la Guyane, prélude à une réduction de la chaussée censée permettre ici l'aménagement d'une façon de *parkway* final qui conduira les promeneurs, pour entrer dans le Bois sur le site de l'Exposition coloniale, à retrouver l'avenue Daumesnil... et à la traverser.

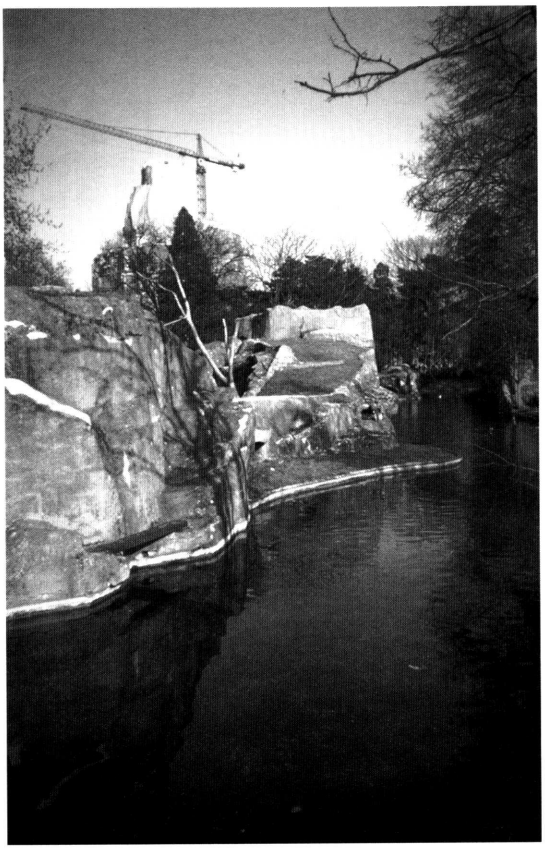
Derrière le périphérique, le bd de la Guyane et les premiers immeubles de Saint-Mandé.

On entend déjà les plaintes et les sarcasmes : la force des choses et la gravitation annulaire de la Ceinture ont finalement eu raison de la promenade, elles l'ont emportée dans leur mouvement et déroutée dans les marges d'un relief que la voiture a entièrement remodelé... C'est vrai. Et pourtant, malgré son côté virtuel, ce dernier raccord ne me déplaît pas, ne serait-ce que parce qu'il oblige à mesurer l'imagination qu'il faudra effectivement déployer pour digérer les infrastructures routières dans des paysages rendus à leur richesse et à leur variété. Ne peut-on considérer cette dernière séquence comme la discrète amorce d'une autre ceinture verte ? Je vois d'ailleurs à cet

itinéraire deux ressources au moins, qui balancent à mes yeux la contrainte qui a motivé son choix. C'est tout d'abord le charme enclavé de ce boulevard de la Guyane, avec son long panorama de villas suburbaines qui pourraient sortir d'un Tardi et dont il est poétique d'imaginer qu'une vieille négociation en haut lieu a partagé les pièces d'habitation entre Paris et Saint-Mandé. Elles manquaient à la promenade, et la promenade leur manquait.

Mais le plus plaisant dans le hasard de ce raccordement au Bois, c'est qu'il nous conduit précisément où nous voulions en venir : c'est-à-dire au Parc zoologique.

Il existe en effet, entre ce parc et la promenade plantée, une profonde connivence qui ne devrait échapper à personne, et qui permet de les identifier l'un et l'autre comme des moments historiques, comme les étapes laboratoires d'un même grand projet d'acclimatation qui réclame aujourd'hui leur synthèse. Grâce à l'invention d'une microgéographie fictive qui sut à sa façon exploiter les ressources de l'épaisseur et de l'entre-deux (faux rochers, fossés, saut-de-loup...), les concepteurs du zoo ménagèrent l'illusion vraie d'une convivialité entre l'homme des villes et les animaux du monde. De son côté, la promenade plantée nous montre que l'héritage d'un ouvrage artificiel, vecteur de coupure dans la densité des tissus urbanisés, peut être l'occasion de conquérir une nouvelle expérience de la ville, et de la dépayser tout en lui rendant la jouissance de ses sites.



Au Parc zoologique : l'île des gibbons et le « rocher des singes » ; Letrosne, architecte, 1934.

Certes il est déjà beau que la « coulée verte » permette aujourd'hui de redécouvrir Paris en se rendant au zoo. Mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin, quand il ne faudrait que quelques mètres de travaux supplémentaires pour franchir d'un coup l'étape ultime de la décolonisation ? Renoncera-t-on pour si peu à écrire un nouveau chapitre du « droit à la ville » ? Car nos amies les bêtes, je le vois bien, commencent à trouver le temps long, et le zoo aussi, qui s'effrite dans l'attente. Avec l'ombre de mon vieux camarade, nous en sommes tombé d'accord : on n'appréciera vraiment tout l'intérêt de la promenade qu'une fois les fosses connectées aux tranchées, quand on verra le chameau passer rue du Sahel, les girafes dans l'avenue Vivaldi, et les merveilleux gibbons sillonner la ville d'arbre en arbre, de squares en jardins, comme le Baron perché, sans jamais toucher terre.

S. M.

« Premier jour du printemps. Premier jour de la vie... », Tardi, ***Ici Même,*** Casterman, 1979.

GÉNÉRIQUE

Outre les rôles majeurs joués tout au long du projet par monsieur Paul Pernin, maire du XII[e] arrondissement, et par l'Atelier parisien d'urbanisme, investi d'une mission de conseil et de suivi, nous noterons sur chacune des séquences les renseignements suivants :

1 — *La coulisse de l'Opéra*

Opéra de la Bastille : Carlos Ott, architecte, 1985

2 — *Le Viaduc des arts*

Réhabilitation des voûtes : Patrick Berger, architecte ; SEMAEST, maître d'ouvrage ; coût : 90 millions de francs.

2[bis] — *La digue merveilleuse*

Jardin Hector-Malot : 2 400 m² ; Andréas Christo-Foroux, architecte ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : 1[er] trimestre 1995.

Promenade : 10 000 m² ; longueur : 1 km ; largeur : 9 m ; hauteur : 8 m ; Philippe Mathieux, architecte, et Jacques Vergely, paysagiste ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : mai 1995.

3 — *Du remblai à la dalle*

Nouveau viaduc : longueur : 350 m ; largeur : 20 m ; hauteur, 8 m ; Vladimir Mitrofanoff, architecte ; SORIF, maître d'ouvrage ; SEMAEST, aménageur.

Promenade : 5 000 m² ; Philippe Mathieux, architecte, et Jacques Vergely, paysagiste ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : mai 1995.

4 — *ZAC Reuilly*

Jardin de Reuilly : 15 200 m² ; Pierre Colboc, architecte, et Atelier des paysages ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : mai 1992.

Mail Vivaldi : maître d'œuvre : Jacques Vergely et Thierry Louf, paysagistes ; Direction de la voirie, maître d'ouvrage ; ouverture : 1992.

ZAC : 1 020 logements et 75 000 m² de bureaux ; Roland Schweitzer, architecte coordinateur ; réalisation 1990-1994.

5 — *Tranchée de Picpus*

Promenade : 19 900 m² ; hauteur : – 7 m ; Philippe Mathieux et Jacques Vergely, maîtres d'œuvre ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : 1989 (rue de Picpus - rue de Toul) et avril 1990 (tunnel de Reuilly - rue de Picpus)

6 — *Sahel - Montempoivre*

Promenade rue de Toul - avenue du Général-Michel-Bizot : Philippe Mathieux et Jacques Vergely, maîtres d'œuvre ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : 1989.

Mail de la rue du Sahel : Philippe Mathieux et Jacques Vergely, maîtres d'œuvre ; Direction de la voirie, maître d'ouvrage ; ouverture : 1991.

Jardin Charles-Péguy : 15 000 m² ; Alain Gilot, architecte, et Liliane Grünig-Tribel, paysagiste ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : 1988-1989.

7 — *Tranchée des ceintures*

Promenade : Philippe Mathieux et Jacques Vergely, maîtres d'œuvre ; DPJEV, maître d'ouvrage ; ouverture : 1991.

8 — *Boulevard de la Guyane*

Promenade : projet en attente.

NOTES

1. La seule présentation globale du projet que nous ayons pu trouver dans la presse spécialisée, écrite par les concepteurs de la promenade, a été publiée dans les *Cahiers de l'Iaurif* n° 111, novembre 1995. Dix ans après le numéro spécial de *Paris-Projet* qui faisait état des opérations lancées dans le cadre du Plan-Programme de l'Est parisien, elle propose à la fois un historique et un exposé complet des différentes séquences réalisées de la Promenade. À part cette précieuse mise au point, fort peu de critiques, à notre connaissance, ont été consacrées à la «promenade plantée», et aucune à l'ensemble de son parcours. Parmi les premières, nous signalerons l'intéressant point de vue de Marie-Christine Loriers sur le jardin Hector-Malot et la promenade du viaduc (« Superstructures vertes », *Techniques et Architecture* n° 421, septembre 1995), et celui, assez mal renseigné à notre avis, de Jean-François Vilar (« Paris Désolé », in *Paris perdu*, Carré, 1995, pp. 214-216).

2. Nous souhaiterions remercier ici toutes les personnes qui ont accepté de nous recevoir au cours de la préparation de cet article : à l'Atelier parisien d'urbanisme, MM. Nathan Starkmann et Michel Cougougliene, ainsi que M. Philippe Mathieux, architecte, à la Direction des parcs, jardins et espaces verts, M. Michel Casanova, enfin au Pavillon de l'Arsenal, Mme Antonella Casaletto. Il n'aurait pas été possible d'illustrer convenablement cet article sans l'importante documentation originale qu'elles ont eue l'amabilité de mettre à notre disposition.

3. « Le relief accidenté du sol dans Paris et dans la banlieue, la traversée des fortifications et les voies nombreuses de communication coupées presque toujours suivant des biais qu'il est impossible de rectifier suite aux exigences des services publics ont nécessité des terrassements considérables et plus de cinquante ouvrages d'art de construction délicate. » Extrait d'un procès-verbal du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est en 1857, cité par Daniel Combrexelle et Claude Braschi dans *Paris-Bastille - Verneuil-L'Étang à toute vapeur*, éditions du Cabri, 1989. Nous recommandons au lecteur cet ouvrage très documenté auquel nous avons emprunté de nombreuses illustrations pour cet article.

4. Marie-Christine Loriers, art. cit., *Techniques et Architecture* n° 421, septembre 1995, p. 46.

5. Marie-Christine Loriers, *ibid.*

6. « Ce dimanche 17 juin, nous avions suivi la Petite Ceinture à travers le XII[e] arrondissement. Non sans mal. Vers la rue de Montempoivre, elle se raccorde avec le chemin de fer de Vincennes et nous finissions par nous y embrouiller. Au bout de trois heures, étourdis par ce dédale ferroviaire, nous prîmes la décision de rentrer à la maison en empruntant le métro. Mon père paraissait mécontent de son après-midi. D'habitude, quand nous revenions de nos expéditions, il était d'excellente humeur et me montrait ses notes. Il allait bientôt constituer — m'expliquait-il — un dossier "sérieux" sur la Petite Ceinture et le transmettre aux pouvoirs publics. » Patrick Modiano, *Les Boulevards de ceinture*, Gallimard, 1972, pp. 106-107.

7. 13-21, rue du Sahel : ces très beaux immeubles HLM de l'OPAC de Paris ont été construits par l'architecte Gustave Maline en 1951.

8. Profitons de l'occasion pour saluer l'heureuse idée qu'a eue la revue *Dépliant* de traduire dans son dernier numéro (n° 5, 1996) quelques-uns des chapitres du volumineux livre de Christopher Alexander : *A Pattern Language*, Oxford University Press,
New York, 1977.

9. À propos de toute cette séquence, la critique d'humeur émise par Jean-François Vilar (« Paris désolé », cf. supra note 1) nous semble outrée : « Là où le rythme du parcours a été trahi, modifié, aménagé avec toute l'arrogante bêtise qui sied, c'est l'horreur. Disons, du côté de la rue du Sahel. Là, c'est le saccage. Ce qui s'appelle "promenade plantée" n'est qu'un vilain square-alibi, tout en longueur, déjà pelé. Autour, en lieu et place du viaduc (sic), c'est une prolifération d'immeuble petitement laids. D'une laideur tellement insignifiante, pas même rusée... » Cette critique, au moment même où elle dénonce, nous paraît plutôt renoncer à l'attention qui motive et justifie normalement la critique.