

proposition pour paris

aménagement de la seine

Déjà impraticable à l'heure actuelle en surface, dans le cadre du plan d'aménagement de la région parisienne proposé ci-dessus, le noyau historique parisien requiert une desserte souterraine. Cette voie existe déjà, c'est le lit de la Seine.

D'une façon plus générale, le développement et l'équipement de Paris exigent la création de nouveaux et nombreux services publics et privés, ainsi que de nouvelles voies de communications. Ces ensembles nécessitent de telles superficies qu'aucune solution d'ensemble ne peut être trouvée sur le sol de Paris ou en sous-sol. Il existe pourtant en plein Paris une ressource considérable immédiatement utilisable et qui appartient à l'Etat : le lit de la Seine.

En aménageant le sous-sol du lit de la Seine, il pourrait être créé entre le Pont-Neuf et l'ancien Viaduc d'Auteuil, une surface nouvelle de 3 000 ha c'est-à-dire la moitié de la superficie du Paris intra-muros actuel.

La technique envisagée ne soulève pas de difficultés particulières. En effet, il s'agit de travaux connus à ciel ouvert, réalisés grâce à la méthode des batardeaux.

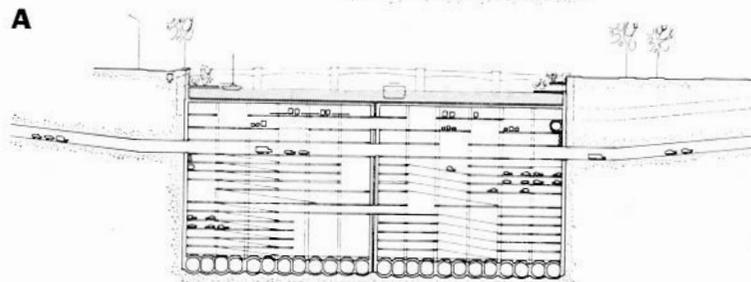
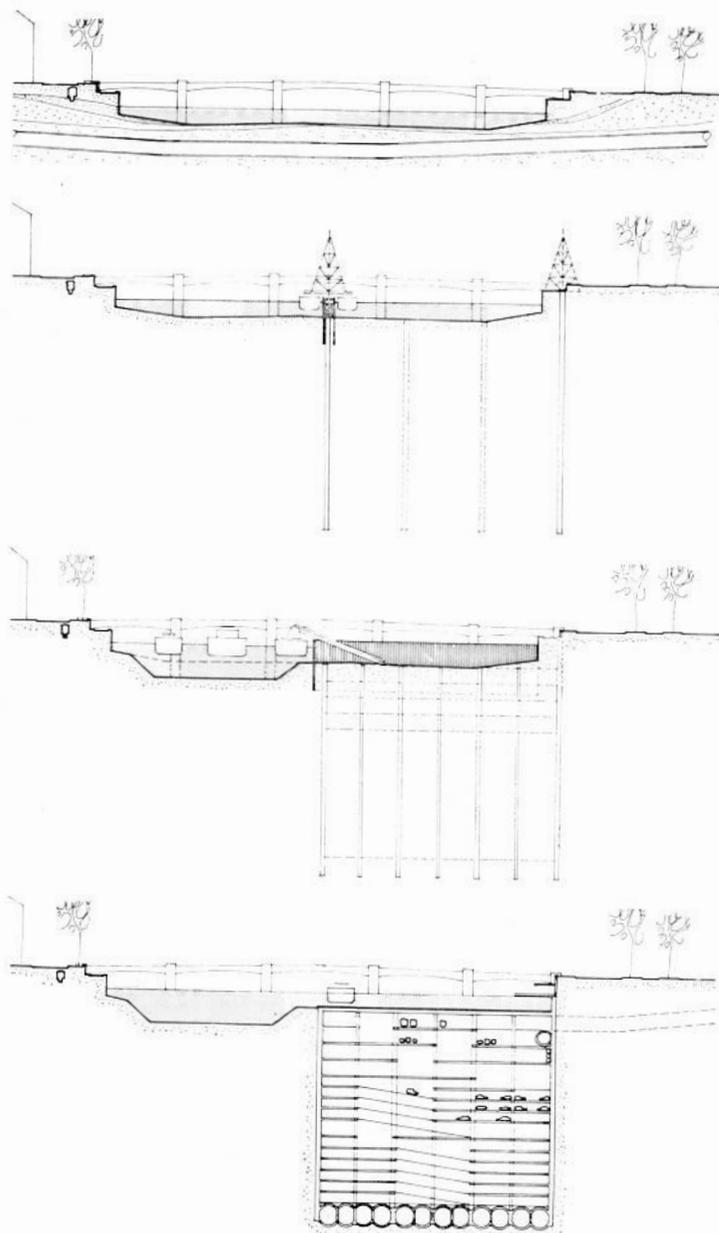
Le projet pourrait être réalisé **progressivement** en retenant à l'origine deux sections dont la réalisation semble s'imposer : le bras de Seine de l'île aux Cygnes, le bras de Seine de l'île de la Cité.

Cette vaste surface ainsi disponible deviendrait l'épine dorsale de Paris, la Seine reprendrait sa vocation de grand axe de circulation en reliant l'autoroute de l'Est à celui de l'Ouest par une nouvelle autoroute à 14 voies.

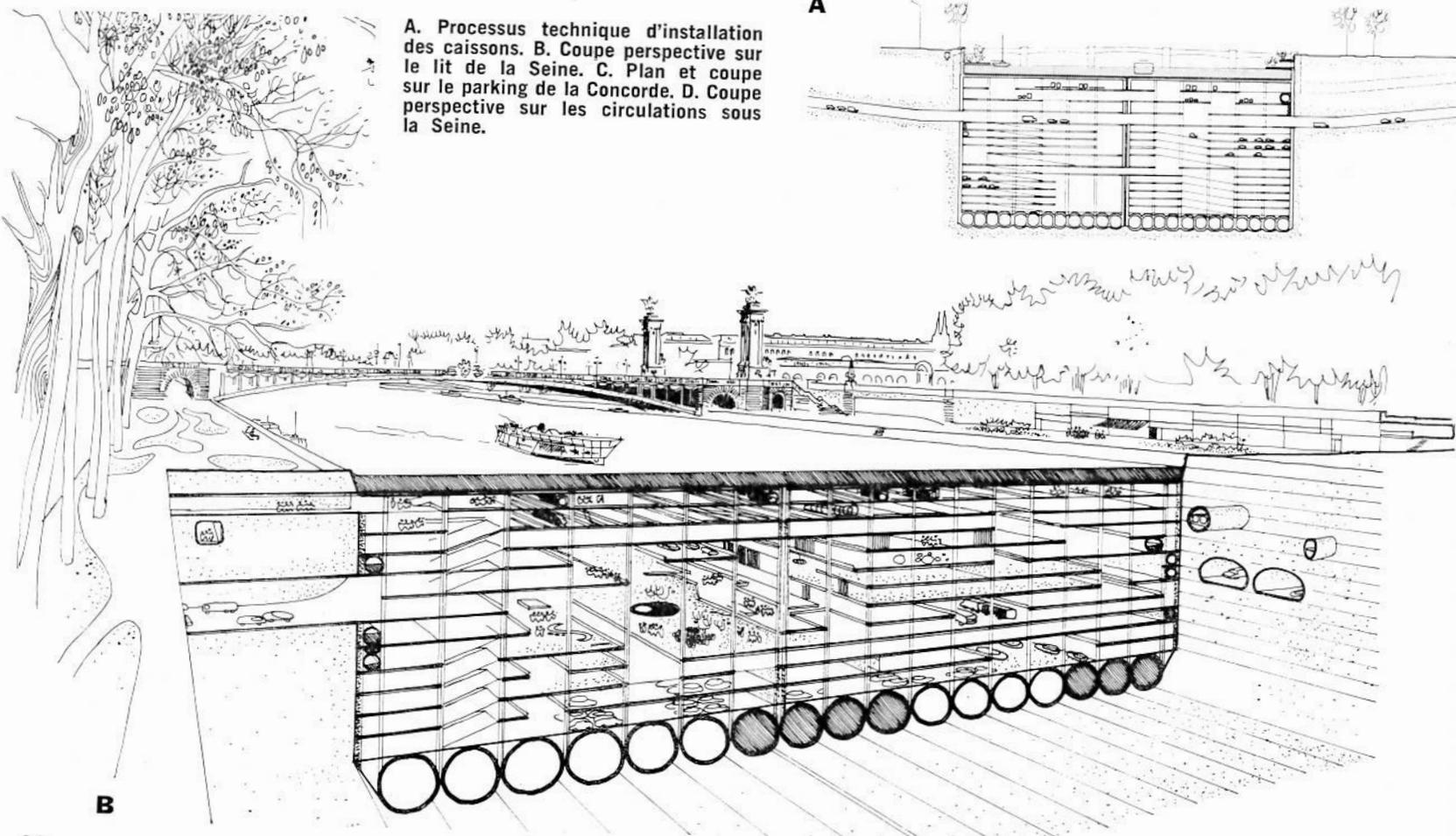
Dans les divers niveaux situés sous l'autoroute, on envisagerait la création d'un parking pour 500 000 voitures. A intervalles rapprochés se trouveraient des branchements permettant de se rendre rapidement au centre des principaux quartiers. Ces rues souterraines seraient doublées de transports mécaniques rapides. Ce parking serait raccordé à toutes les portes de Paris et aux grands boulevards.

L'ouvrage proposé se situe immédiatement sous le lit de la Seine à 3 ou 4 mètres de profondeur. Il est construit sur une épaisseur d'environ 60 mètres. Paul Maymont envisage d'abord de rendre le niveau du fleuve constant, pour 3 mètres de tirant d'eau. Ces 3 mètres suffisent au passage des plus grosses péniches. Or, le niveau actuel du fleuve est de 5 à 6 mètres. Il s'agit de canaliser le surplus de l'eau par d'immenses tubes dont la section sera calculée pour dévier les débits correspondants aux plus grandes crues connues (1910, par exemple). Ces tubes permettront de rendre le niveau de la Seine constant par un captage en amont.

D'autre part, toutes les terres enlevées pour la construction de cette ouvrage seront amenées par péniches, dans cette plaine maraîchère de Montesson où elles permettront de créer des collines artificielles et une dique de terre alentour. La plaine étant inondée par les eaux expédiées depuis Paris au centre, sur le relief artificiel,



A. Processus technique d'installation des caissons. B. Coupe perspective sur le lit de la Seine. C. Plan et coupe sur le parking de la Concorde. D. Coupe perspective sur les circulations sous la Seine.



on pourra construire une nouvelle Venise, reliée par un autostrade aérien au grand axe de Le Nôtre. La récupération des terres et de l'eau permettront de créer, non seulement, une nouvelle Venise mais encore un grand lac de 200 hectares, ce plan d'eau qui manque tant à Paris.

Dans cette immense surface récupérée sous la Seine, trouveront place des fonctions aujourd'hui trop à l'étroit dans leurs murs. La Maison de la Radio, déjà trop petite, pourra s'y développer en salles souterraines, le Musée du Louvre pourra s'étendre considérablement; que la Préfecture de Police, le Palais de Justice, l'Hôtel de Ville devenus trop exiguës pourront être agrandis sous le fleuve; que l'Université même, dans la région avoisinant le quartier latin y trouvera la place de construire un nombre considérable d'amphithéâtres, de salles de travail, et de bibliothèques. La bibliothèque nationale, elle, y installera ses réserves. Les bureaux de poste, les centraux téléphoniques, les casernes de pompiers, les postes de police, les hôpitaux de première urgence, la bourse, les halles, les marchés, les dépôts, les réserves de toute nature en carburants matériaux, etc., se trouveront fort bien sous la Seine.

La première moitié du fleuve une fois aménagée, le débit de l'eau passant sur l'ouvrage déjà réalisé, la seconde moitié serait construite. Ces travaux auront lieu sans apporter de gêne à quiconque puisque tous les matériaux peuvent être amenés ou évacués par péniches. L'on pourra utiliser des éléments préfabriqués de 50 à 100 tonnes alors que dans Paris on ne peut, pour des raisons d'encombrement, dépasser des charges de 5 à 10 tonnes. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, l'opération serait rentabilisée puisque l'on pourra mettre en service parkings, magasins, etc.

A l'échelle où se situe l'ouvrage, les inconvénients qui peuvent naître par exemple du fait que le métro passe sous la Seine sont minimes, le métro est un tube de 5 mètres de diamètre dans un ouvrage de 60 mètres de hauteur.

Dans le cadre d'un projet de ville technique sous la Seine, Paul Maymont envisage de créer un plan d'eau à la place de l'actuel parvis, dont le sol serait abaissé d'environ 10 mètres.

Des galeries se développent sous les rues qui bordent la place et entourent ce bassin sous forme d'un cloître.

Sous les portiques, en deux niveaux, sont aménagés des cafés, des commerces de haut luxe, des cercles d'études sur cette petite « Place Saint-Marc » réservée aux piétons.

Un jardin, relié par de larges passerelles, aux quais à gradins, occuperait le centre de la composition. Les importantes découvertes archéologiques de l'île de la Cité, y sont mises en valeur.

Les visiteurs laissent leurs voitures et leurs cars dans l'immense parkings sous Seine... On accède au jardin par le fond du côté de la Préfecture de Police. Les galeries redonnent la notion de l'échelle, la façade de la cathédrale se reflète dans le miroir d'eau puis de grands emmarchements font découvrir un parvis ramené à ses proportions primitives. Un passage souterrain supprime toute circulation devant le monument et réserve aux seuls piétons et cortèges officiels l'accès du parvis.

Un rideau de grands arbres masque l'Hôtel Dieu et la Préfecture de Police qu'il serait souhaitable de voir remplacer par un immense parc.

P. M.

