

INTRODUCTION

Contexte historique

Michel Moussard



Concepteur du logo CANOPEE

M^r Florian LADJIMI,
étudiant en génie urbain - UPEM



Paris et les chemins de fer au 19^{ème} Siècle

« La loi du 11 juin 1842 organise le réseau des chemins de fer français (...) la Chambre adopte le système de réseau étoilé avec Paris comme centre de toutes les lignes (...) Paris, capitale économique encore régionale, se transforme en capitale économique à l'échelon national. Les pouvoirs publics ont très vite conscience de l'importance cruciale que revêt l'implantation des gares dans Paris. Deux points de vue s'affrontent : les compagnies veulent concentrer tout le trafic parisien dans deux gares : Austerlitz sur la rive gauche et St Lazare sur la rive droite; les frères Péreire proposent même la centralisation de toutes les gares parisiennes en une gare unique au Nord-Ouest de Paris. Peu enclins (...) à prendre des décisions qui pourraient bouleverser la géographie urbaine de Paris (...) le 29 juin 1844 le Conseil Municipal prend parti pour la multiplicité des gares et demande que celles-ci soient situées le plus près possible du fleuve. De cette répartition équilibrée des gares le Conseil escompte le développement harmonieux des quartiers(...) En 1846 toutes les gares de grandes lignes sont construites... »

(Evolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue au XIX^{ème} Siècle – Maurice Daumas et Jacques Payen – CHDT/CNAM – Paris 1976)

Paris et les chemins de fer au 19^{ème} Siècle

«(...) Paris est sillonné, **structuré**, remodelé par les réseaux et les grandes percées qui ouvrent dans la cité de profondes tranchées. **Ces coupures - qui sont aussi des blessures** – constituent des **liaisons** en même temps qu’elles créent des **obstacles** entre les différents quartiers de la ville. A l’extrémité des lignes, les gares, qui remplacent les embarcadères, ne cessent de se transformer et de changer de place(...) Ces gares, ces voies, les ponts qui les franchissent, les feux et les convois forment **d’admirables paysages urbains** – celui que l’on découvre du Pont de l’Europe, celui regardant de la Rue Lafayette vers la Gare de l’Est – qui tout autant que l’Opéra Garnier, les parcs et les squares, les alignements Haussmanniens, font de Paris « la capitale du XIX^{ème} siècle »! Ne les considérons donc pas comme **des plaies honteuses** qui demandent à être pansées – couvrir les voies, installer d’aimables « espaces verts » - mais magnifions les comme **un des plus beaux et glorieux et poétiques héritages de la civilisation industrielle ... »**

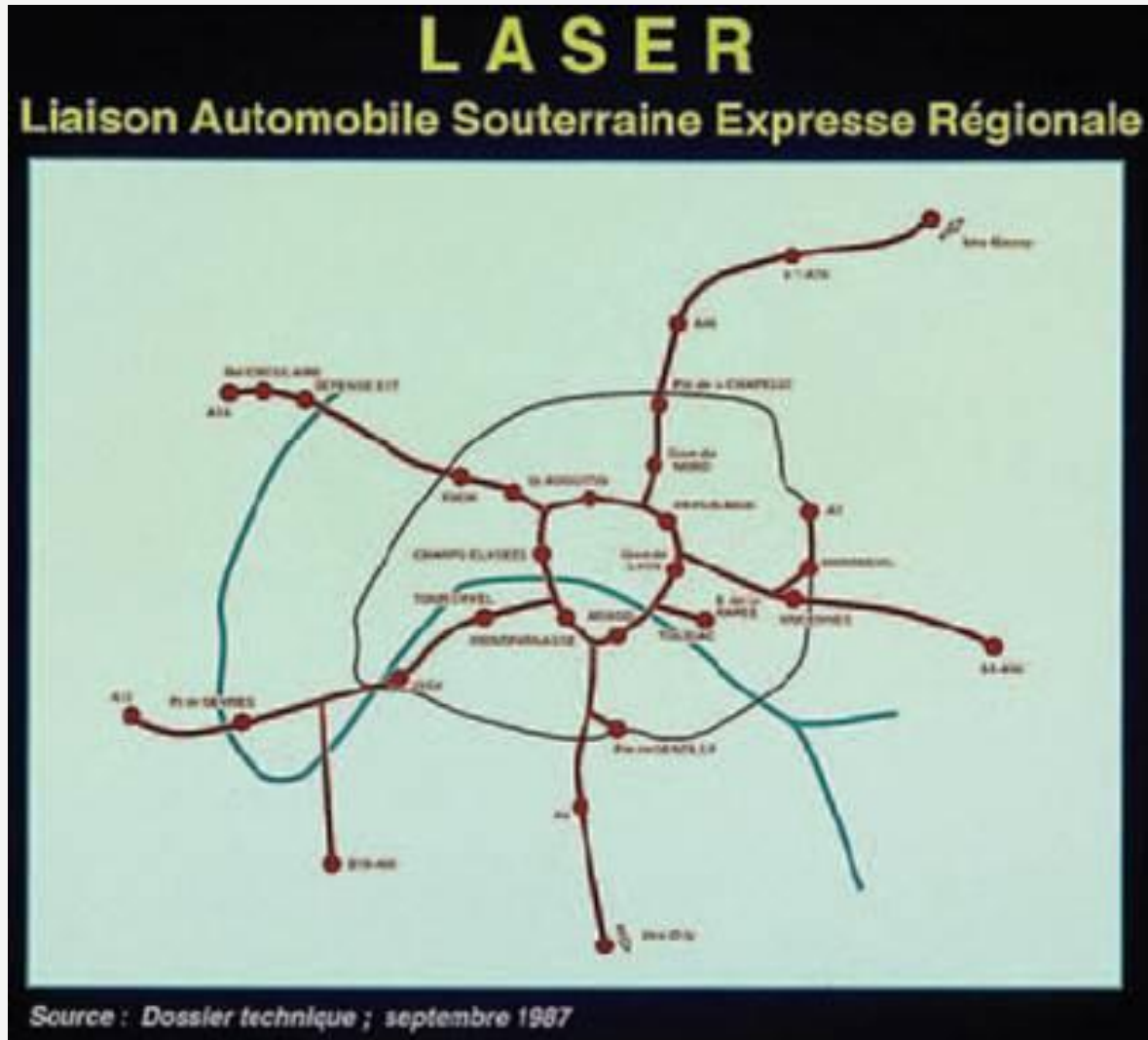
(Henri Loyrette, introduction à « Paris et ses chemins de fer », sous la direction de Karen Bowie et Simon Texier. Ed Action Artistique de la Ville de Paris, 2003)

Paris et les autoroutes au 20^{ème} siècle

- **Construction du Boulevard Périphérique entre 1956 et 1973, sur l'emplacement de l'enceinte de Thiers**
- **Construction de la voie Georges Pompidou entre 1966 et 1976**
- **Plan autoroutier pour Paris (1960)**



Paris et les autoroutes au 20^{ème} siècle





CANOPEE - 28 et 29 septembre 2015 - Paris