

DOSSIER DE PRESSE

Nicolas Beyret, Jean-Rémy Dostes, Paul Jaquet | Clément Blanchet
Alexandre Bouton | Guy Burgel | Michel Desvigne | Christian Devillers
Anne Durand | Mathieu Flonneau | Yannick Gourvil | Éric Hazan
Christine Hoarau-Beauval | François Leclercq | Paul Lecroart
David Mangin | Arnaud Passalacqua | Simon Texier

Le Boulevard périphérique : Quel avenir ?

Le Boulevard périphérique : Quel avenir ?

archicity

archicity



Le Boulevard périphérique : Quel avenir ?

Seize points de vue d'architectes, écrivains, géographes, historiens, ingénieurs, paysagistes et urbanistes sur l'infrastructure grand parisienne et les enjeux qu'elle représente

De l'intérêt de cet ouvrage...

Le sujet du Périphérique concentre tous les maux et les espoirs de la métropole. À ce titre, il passionne et divise. Le Périphérique est tantôt un axe routier primordial, une source de nuisances environnementales, un symbole des inégalités entre Paris et une grande partie de sa banlieue, une coupure urbaine, une infrastructure qui « relie et sépare » et... peut-être, tout cela à la fois.

La question d'une éventuelle intervention (qui a peut-être déjà commencé...) est plus que jamais d'actualité.

Le livre part du postulat que la question de l'avenir du Périphérique intéresse le plus grand nombre et qu'une approche pertinente consiste en la pluridisciplinarité des intervenants au débat.

Cet ouvrage original propose les points de vue de personnalités issus de milieux différents, ayant des expériences pratiques, théoriques ou d'enseignement. Ces personnalités ont en commun la connaissance de Paris et de son territoire, ainsi que des problématiques métropolitaines qu'ils analysent au prisme de leur spécialité : architectes, écrivains, géographes, historiens, etc.

Ce livre permet d'offrir au lecteur une vision globale du sujet, et des multiples aspects et paramètres qui se posent en amont d'une intervention physique à venir : périmètre d'intervention, acteurs, usages, échelles et types d'actions, temporalités, héritage légué...

En introduction, une synthèse historique présente l'évolution urbaine de la ceinture parisienne. Puis, les contributions se succèdent selon une approche chronologique, du rétrospectif à la fiction philosophique en passant par l'actualité.

Cet ouvrage n'est pas une *commande* au sens habituel du terme, mais une invitation faite à des personnalités pour qu'ils expriment leur point de vue, sans avoir connaissance du contenu des autres contributions.

L'originalité réside dans la liberté offerte aux coauteurs, ainsi que dans le cadre souple qui leur a été proposé : liberté d'aborder le sujet comme bon leur semble, liberté de ton, de format, d'apporter tout support d'illustration souhaité, etc.

Texte de quatrième de couverture

Depuis sa création, le boulevard périphérique de Paris n'a jamais cessé d'être un objet de débat. Réflexions et projets d'adaptation se sont succédé avec plus ou moins d'acuité selon les situations de crises locales ou globales. L'objectif constant est qu'il demeure un outil nécessaire au bon fonctionnement de l'agglomération parisienne et participe à la qualité de vie des habitants. Mais si la question d'une évolution de l'infrastructure et de son territoire est toujours d'actualité, le contexte a considérablement changé depuis son inauguration.

Quelle perception les Grands Parisiens ont-ils aujourd'hui du Périph' ? Cet axe à caractère autoroutier matérialise-t-il une simple limite administrative entre Paris et les communes voisines ? Ou marque-t-il également une rupture urbaine, voire une frontière au sein même du Grand Paris ? Comment pallier les nuisances qu'il induit ? Faut-il le couvrir dans son intégralité ? Le végétaliser ? Le transformer en un boulevard urbain ? Le « supprimer » ou maintenir le *statu quo* ?

Alors que l'urgence climatique nous amène à reconsidérer nos modes de vie, quelle attitude devons-nous adopter en matière de mobilités en général et de l'usage du Périphérique en particulier ?

Le Boulevard périphérique : quel avenir ? À cette question délibérément ouverte, seize personnalités nous font part de leur regard sur cette infrastructure monumentale qui semble cristalliser toutes les tensions métropolitaines, environnementales et sociales.

Ces contributions sont précédées d'une introduction historique d'Emmanuel Briolet. Sa *Brève histoire des urbanismes de la ceinture parisienne* pose les jalons de cette problématique majeure.

Les seize auteurs ou collectifs

Nicolas Beyret, Jean-Rémy Dostes, Paul Jaquet, architectes-urbanistes-patrimoine, agence Hame, lauréats European,

Clément Blanchet, architecte-urbaniste, CBA Clément Blanchet Architecture, enseignant à l'ENSA Paris-Malaquais, Bauhaus Institut d'architecture de Dessau,

Alexandre Bouton, charpentier-menuisier, architecte et urbaniste Urban Act, Palmarès des jeunes urbanistes,

Guy Burgel, géographe, professeur de Géographie Urbaine à Paris Nanterre (1976-2007), cofondateur de la revue *Villes en parallèle*,

Michel Desvigne, paysagiste, MDP Michel Desvigne Paysagiste, Grand Prix de l'urbanisme, enseignant invité à Harvard Graduate School of Design,

Christian Devillers, architecte-urbaniste, Agence D & A (Devillers & Associés), Grand Prix de l'urbanisme,

Anne Durand, architecte-urbaniste Atelier Urbain Anne Durand, enseignante à l'ENSA Paris-La Villette et à l'École d'urbanisme de Paris,

Mathieu Flonneau, historien, spécialiste des mobilités, enseignant et maître de conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne,

Yannick Gourvil, architecte-urbaniste ET ALORS ?, enseignant à l'ENSA Paris-La Villette,

Éric Hazan, écrivain-éditeur, auteur de nombreux ouvrages sur Paris,

Christine Hoarau-Beauval, historienne, auteur, commissaire scientifique d'expositions, enseignante à l'École Spéciale d'Architecture,

François Leclercq, architecte-urbaniste Leclercq & associés, ancien enseignant à l'ENSA Paris-Est,

Paul Lecroart, urbaniste senior à l'Institut Paris Region, expert en stratégies métropolitaines, projets urbains et mobilités, enseignant à Sciences Po,

David Mangin, architecte-urbaniste, Seura architectes-urbanistes, enseignant à l'ENSA Paris-Est, Grand Prix de l'urbanisme,

Arnaud Passalacqua, ingénieur, historien, spécialiste en aménagement, enseignant à l'École d'urbanisme de Paris,

Simon Texier, historien, enseignant-chercheur à l'ENSA Paris-Belleville, et à l'université de Picardie, secrétaire général de la Commission du Vieux Paris.

Sommaire

Préface

Brève histoire des urbanismes de la ceinture parisienne

Introduction historique par EMMANUEL BRIOLET

De la ceinture verte au Périphérique : itinéraire d'une mutation

SIMON TEXIER

Ni pour ni contre, bien au contraire

CHRISTINE HOARAU-BEAUVAL

Histoire et représentations évolutives du Boulevard périphérique : invisibilisation et déréalisation contemporaines ?

MATHIEU FLONNEAU

Le potager périphérique ou comment renouveler l'exception urbaine

ARNAUD PASSALACQUA

Le Boulevard périphérique, une affaire politique

GUY BURGEL

Comment s'en débarasser

ÉRIC HAZAN

Le futur des périphériques

Un projet pour le (Très) Grand Paris ?

PAUL LECROART

Du Périphérique à l'espace public, un ruban vert pour le Grand Paris

DAVID MANGIN

Faire des autoroutes le réseau de transports collectifs et partagés de demain

CHRISTIAN DEVILLERS, MAGALI VOLKWEIN ET RENAUD MOLINES

Périph' sans limite !

FRANÇOIS LECLERCQ

Seconde nature d'une infrastructure

Considérations sur le devenir du Boulevard périphérique

MICHEL DESVIGNE ET MARTIN BASDEVANT

19 propositions pour le territoire du Périphérique

NICOLAS BEYRET, JEAN-RÉMY DOSTES ET PAUL JAQUET

Le Périphérique, depuis la limite ineffaçable à l'espace mutable

ANNE DURAND

Le Boulevard périphérique : du cadavre exquis à la modernité

CLÉMENT BLANCHET

Manifeste pour un Périphériqueux

ALEXANDRE BOUTON

Déplier la limite, Retourner les contours, Habiter l'obstacle

Tribune d'une Périphéenne, Neli Kreis

YANNICK GOURVIL

Postface

Premiers extraits

« (...) le dossier de la ceinture parisienne est habité par la problématique de l'échelle. (...) Il est vrai, noteront certains, que 80 % d'espaces verts et 20 % de bâti demeurent un rapport flatteur et augure enfin d'un aménagement définitif de la ceinture. Ce fut précisément la grande erreur – ô combien paradoxale – de l'urbanisme des Trente Glorieuses que d'avoir minimisé le rôle de la voirie dans ces types d'opérations. Car cette zone élargie, qui comme le notaient Marcel Roux et Jean Le Couteur « tendrait à pénétrer dans la ville », cet anneau promis à se muer en une « vivante charnière, une agréable transition entre Paris et sa banlieue, plutôt qu'une nouvelle barrière verte mais vide », fera surtout les frais de la construction du Périphérique. Conséquence, et non des moindres, de l'encerclement autoroutier de Paris, la coupure entre la ville et sa banlieue sera telle que toute politique commune, notamment en matière d'espaces verts, s'en trouvera compromise. (...) »

Simon Texier

« Car le Périph' tout comme le rond-point sont très vite populaires. Malgré les plaintes des riverains, notamment contre le bruit et la pollution — et l'on peut les comprendre — c'est un succès national. « Dans quelques jours, faire le tour de Paris sans un feu ne sera plus un rêve (...) grâce à cet œuvre colossal » introduisait le présentateur du journal de 20 h du 25 avril 1973.

Mais « la beauté d'hier est devenue l'horreur d'aujourd'hui » constate l'architecte Éric Alonzo, dans *La France des ronds-points*. Ce livre qui compile, dans l'esprit des *Boring postcards* de Martin Parr, des cartes postales de la France ordinaire, du supermarché, de la route, des pavillons... donne une vision de l'essence même de la vie quotidienne des Français. Il éclaire à quel point le rond-point, et son pendant l'automobile, sont devenus le symbole d'une France à deux vitesses entre les « sachants » de la *smart city*, et les autres, « populaires » gilets jaunes sur les ronds-points, « banlieusards » aux portes de Paris pour qui, ne l'oublions pas, le Périphérique est une formidable desserte qui irrigue, la veine cave qui donne accès au cœur. »

Christine Hoarau-Beauval

« (...) la perception de la physionomie de la capitale est immanquablement associée à cette ceinture automobile, qualifiée par certains de muraille, ce qui revient à se méprendre sur sa fonction.

Bien plutôt qu'à une nouvelle clôture de la ville, le phénomène automobile a participé à son ouverture définitive en périmant toutes les conceptions urbanistiques d'une cité forclosée. (...) »

Mathieu Flonneau

« Par son tracé, le Périphérique interroge la forme urbaine radioconcentrique, typique des villes européennes, enchâssées dans leurs murailles successives, à l'opposé des grilles hippodamiennes nord-américaines. Le débat sur son caractère de frontière imperméable isolant Paris ou de rotule fonctionnelle au service de l'agglomération tout entière a été bien souvent joué et rejoué. Notons juste ici que la notion de rocade est loin d'être dépassée par l'urbanisme contemporain. Si elle se trouve contestée sous sa forme automobile, comme à Lyon ou Strasbourg pour les projets les plus récents, elle est au contraire surinvestie sous sa forme ferroviaire, comme l'illustre le Grand Paris Express.

Souvent décrié, le radioconcentrisme semble ainsi encore avoir de belles années devant lui, au risque de renforcer les inconvénients du modèle distinguant centre et périphérie, grille de lecture territoriale qui peut prêter à bien des confusions et ne correspond pas à la configuration socio-spatiale contemporaine. »

Arnaud Passalacqua

« Le Boulevard périphérique n'est pas une artère locale ni municipale, que la Ville de Paris, au nom de sa domanialité actuelle (un peu plus de 100 km²), pourrait décider de façon unilatérale de transformer, même progressivement, en voirie banale, a fortiori en promenade d'agrément arborée. Il fait partie du système majeur de mobilité des hommes et des choses, soit à l'échelle de l'agglomération dense continue, qui couvre quelque 2200 km². »

Guy Burgel

Premiers extraits

« (...) certains préconisent une solution d'ensemble, par exemple une promenade plantée circulaire, en évoquant le boulevard construit sous Louis XIV sur l'emplacement de l'enceinte fortifiée de Charles V. Mais cette référence ne tient pas : le boulevard de Louis XIV marquait la limite extrême de la ville. Sur ce qui est aujourd'hui « les Grands Boulevards », les beaux hôtels — tous sur le côté sud — avaient vue sur la campagne et ses chemins de terre avec au loin les moulins de la butte Montmartre. Le Périphérique, au contraire, chemine presque partout dans une zone depuis longtemps urbanisée, souvent très dense, où une promenade plantée (ou une piste cyclable, ou...) flotterait comme une pièce rapportée, comme un artifice pour escamoter les problèmes. Il faut se faire à cette idée : chaque segment du Périphérique demande un traitement adapté. »

Éric Hazan

« Le réseau autoroutier de l'agglomération parisienne n'est-il pas surdimensionné au regard des besoins ? Que se passerait-il si l'on décidait de transformer d'abord le Périphérique et les grands axes rapides à l'intérieur de l'A86 en *avenues métropolitaines* reconnectées à leur environnement urbain ? (...) Au cours des dernières décennies, un grand nombre de villes dans le monde a commencé, avec succès, à déconstruire des morceaux d'autoroutes urbaines au profit de boulevards apaisés, sans prévoir d'*alternative autoroutière*. (...) Les déplacements motorisés « perdus » ne se retrouvent pas dans les transports en commun : on constate une « évaporation » du trafic. Celle-ci s'explique si l'on fait appel à la notion de « trafic induit » : en créant une nouvelle offre de voirie rapide, on génère un trafic nouveau qui croît avec le temps. Inversement, lorsque l'on réduit l'offre, les cas étudiés montrent qu'il y a « déduction » de trafic. »

Paul Lecroart

« Transformer le Périphérique en boulevard, avenue, parking ou parc, même partiellement, s'avère complexe mais indispensable pour réduire les nuisances du fait de la congestion, de la pollution, du bruit... Cette opération suppose quelques préalables (...) »

David Mangin

« Le Périphérique est une des meilleures voies rapides du monde, car il présente deux qualités : sa très grande connectivité avec les milieux urbains traversés (nombreux diffuseurs qui occupent peu d'espace) et sa très grande transparence à ces milieux. (...) »

Symboles d'un urbanisme pensé pour la voiture individuelle, les autoroutes et voies structurantes d'Île-de-France ont servi d'armature à l'expansion de la métropole. Si elles ont été conçues comme un réseau de transport rapide, elles reflètent aujourd'hui un projet de territoire obsolète, ayant causé pollution et congestion, entraîné la spécialisation des territoires et l'exclusion des Franciliens ne pouvant pas se déplacer en voiture. »

Christian Devillers

« Le Boulevard périphérique est indispensable puisque Paris n'est plus traversable en son centre. (...) Le rôle du Périph' est précisément de permettre une meilleure desserte et une meilleure mobilité. La couronne n'a connu ni Georges-Eugène Haussmann ni Fulgence Bienvenüe, (...) La quête de sens est le préalable à la réussite de la réhabilitation du Boulevard périphérique. Plus personne n'en veut et pourtant, il faut l'utiliser et le réinventer. (...) »

François Leclercq

« Ainsi a-t-on réservé à l'aménagement de l'infrastructure autoroutière la largeur d'un boulevard urbain. Rien n'a été ajouté aux dimensions strictement structurelles et fonctionnelles de l'ouvrage destiné uniquement à la circulation automobile. Or, celui-ci n'est situé ni en centre-ville ni en plein champ, mais au cœur d'une agglomération qui compte aujourd'hui plus de 10 millions d'habitants. Au gabarit du Boulevard périphérique manque de toute évidence l'épaisseur de son insertion territoriale. Les dimensions sont parlantes. »

Michel Desvigne

Premiers extraits

« Les désagréments que nous attribuons pour une grande part à la circulation automobile et à l'infrastructure elle-même, nous semblent largement surpassés par les erreurs, les négligences ou les oubliés urbanistiques dérivés de l'infrastructure : façades arrière, bretelles inutiles et encombrantes, profusions de clôtures, carrefours trop larges et dangereux. Au-delà de l'évolution des mobilités ou des grands projets, il serait temps de reconsidérer les lieux du quotidien du Périphérique. »

Nicolas Beyret, Jean-Rémy Dostes, Paul Jaquet

« Malgré les pacifications et les couvertures sur certains tronçons, il n'est plus l'anneau qui permet des fluidités entre Paris et sa banlieue : il est demeuré frontière et lieu de saturation routière.

Alors, comment le transformer ? (...)

La mutabilité urbaine se définit comme la « capacité des villes à accueillir les changements et à favoriser les possibles. » Elle comprend dans son étymologie même, deux temporalités, à la fois celle de l'instant et celle du processus. Ce en quoi, elle est très intéressante pour créer des espaces combinant permanence et impermanence. Elle fabrique une méthode pour rendre capable et partager le changement. (...)

Anne Durand

« L'élan vital inspiré par les situationnistes qui envisagent une ville vécue et parcourue peut tout à fait servir à la réinvention du Périphérique. Le cadre projectuel qu'il faut lui soumettre doit être visionnaire et donner à chacun l'envie d'aimer la modernité à nouveau. Cette modernité doit se manifester par une présence nouvelle. Pour repenser le boulevard périphérique parisien, il ne suffit pas de le vider de sa circulation qu'on remplacerait par une végétation de surface, illusoire dans son efficacité à porter la ville vers la durabilité de demain. Le projet qu'il faut inventer doit être pensé en termes architecturaux : c'est l'infrastructure même qu'il faut transformer et recréer pour faire du Boulevard la pièce maîtresse du Paris XXI^e siècle. »

Clément Blanchet

« Le dessin du Périphérique oriente la gestion des flux en privilégiant clairement le rapprochement de territoires distants, au détriment de territoires voisins qu'il éloigne les uns des autres, (...). Les boulevards des Maréchaux sont longtemps demeurés la contre-allée de délestage du Boulevard périphérique. On remarque cependant que plus on a voulu faciliter l'entrée des voitures dans le Périphérique — dans l'intention de mieux relier les territoires lointains —, plus on a en réalité fortifié l'infrastructure et éloigné les habitants des villes voisines les uns des autres. Malgré les combats menés et l'intégration recherchée ces dernières années, on constate que le Périph' reste sur une majeure partie de son linéaire une autoroute dont l'urbanité reste entièrement à construire. »

Alexandre Bouton

Dix ans après le projet Paris + 2°C, Yannick Gourvil aborde la question de l'avenir du Boulevard périphérique à partir d'un récit-fiction expérimental, dont voici un extrait :

« Aujourd'hui, nous constatons, à travers les médias, un appétit pour des projections urbaines dont les images prédictives annoncent avec assurance à quoi ressemblera le Périphérique dans plusieurs décennies. Ces illustrations majoritairement techniques et récréatives, alliant mobilité douce et verdoisement écologique, restent des exercices de style. Ces postures urbaines de communication ne déploient pas, au-delà de l'image, les effets de leur réalisation sur tout ce qui existe aujourd'hui et qui est précisément remis en cause par le processus de transformation reliant ces deux mondes. La vision surplombante et onirique du futur nécessite une approche complémentaire, à partir de ce qui existe.

(...) j'aborde la question autrement : comment envisager l'avenir du Boulevard périphérique dans un contexte d'incertitude écologique avérée ? Comment se mettre au travail d'un héritage qui engage la génération actuelle et une génération future encore inconnue ? À la différence de celle qui a construit l'autoroute, comment notre génération peut-elle assumer une part de responsabilité sur ce qu'elle aura à léguer ? C'est sur cette attention de double héritage que s'organise cette proposition expérimentale dont le but est d'amorcer une réflexion sur des trajectoires possibles du boulevard périphérique de Paris, au regard des processus de transformation que nous sommes en train d'engager.(...) »

Yannick Gourvil

Lecteurs/Publics

Les professionnels de la ville (maîtres d'ouvrage et maîtres d'oeuvre) issus de toutes activités (élus, décideurs, services d'urbanisme des collectivités territoriales, agences d'architecture, de paysage et d'urbanisme), chercheurs, enseignants, étudiants, riverains du Boulevard périphérique, usagers de l'infrastructure routière, Grands Parisiennes et Parisiens, et tout autre citoyen intéressé voire impliqué par la problématique posée dans notre ouvrage.

Données techniques

ISBN : 9791090726062

Prix public TTC : 35€00

Format : 15,5 × 23 cm

couverture souple à demis rabats

432 pages

illustrations couleurs

Contact/relations presse

Editions Archicity

Alexandre Bertrand

5, rue de Lesseps

75020 Paris

t 06 95 29 68 60

contact@archicity.fr

