

DOSSIER DE PRESSE N°2

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

Texte de quatrième de couverture

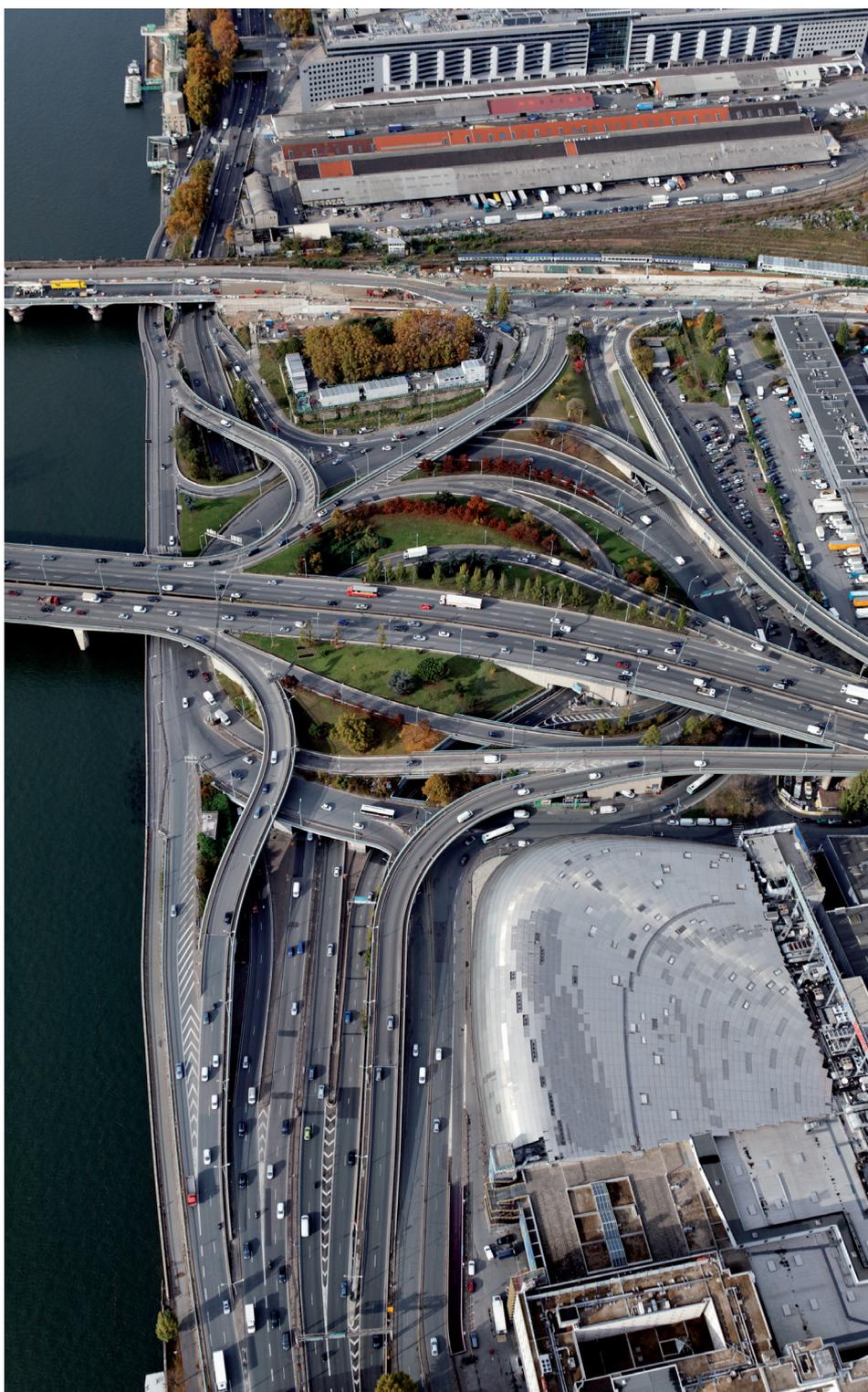
Depuis sa création, le boulevard périphérique de Paris n'a jamais cessé d'être un objet de débat. Réflexions et projets d'adaptation se sont succédé avec plus ou moins d'acuité selon les situations de crises locales ou globales. L'objectif constant est qu'il demeure un outil nécessaire au bon fonctionnement 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 Briole. Sa *Brève histoire des urbanismes de la ceinture parisienne* pose les jalons de cette problématique majeure.



L'échangeur de la porte de Bercy, Charenton-le-Pont (94) et Paris, 12^e arr. L'un des échangeurs les plus complexes du Boulevard périphérique au cœur des projets des ZAC Bercy-Charenton et Charenton-Bercy. (Introduction historique d'Emmanuel Briolet *Brève histoire des urbanismes de la ceinture parisienne.*)
© AIR IMAGES, Philippe Guignard.

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 et au 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 dont *L'Invention de Paris, il n'y a pas de pas perdus*, Éditions Seuil, collection « Fiction et Cie » (2002),

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

Seconds extraits

« Il convient par ailleurs de noter d'emblée à quel point le dossier de la ceinture parisienne est habité par la problématique de l'échelle. C'est peut-être là le véritable problème de cet espace qui, au XXI^e siècle encore, n'a pas trouvé sa véritable place entre Paris et sa périphérie. Municipale ou régionale, urbaine ou métropolitaine, banale ou monumentale, verte ou bâtie : la liste est longue des différentes échelles qui définissent la ceinture parisienne.

L'espace mis à la disposition des aménageurs, d'une taille certes inédite, n'avait pas pour autant vocation à devenir le théâtre d'une monumentalisation du logement et de la voirie.

Il faut y ajouter une certaine « volonté de l'époque », une propension à anticiper la croissance des besoins et des flux, laquelle semble avoir conduit à une forme de dérapage scalaire dont les archives sont l'un des témoins. »

Simon Texier

« Cessons de (...) stigmatiser les politiques des années 1960-1970, prenons du recul pour mieux "réinventer la simplification" et redonner sa place au Périphérique dans un débat de fond sur : la question spatiale, les flux, et les synergies entre la ville-centre et la périphérie. Car la période actuelle est décisive, nous devons faire le deuil d'un futur global envisagé par l'homme moderne — qui contrôle la planète, ses ressources et ses manifestations (climat, saisons, évolution, etc.) — et qui constitue toujours les fondements de notre société contemporaine : modes de consommation, de mobilité, d'habiter... »

Christine Hoarau-Beauval

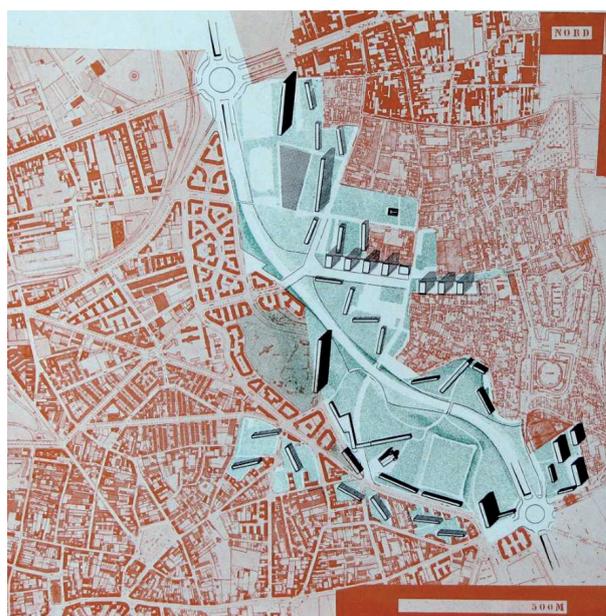
« Le Périphérique constitue en effet une forme d'apothéose pour les infrastructures automobiles : un véritable bouquet de gala, comme au théâtre.

Symbolique des Trente Glorieuses, réelles puis finissantes, cette infrastructure n'a jamais été nue, brute, et son intelligence matérielle a depuis l'origine été portée par des équipements qui en ont sécurisé le parcours et la pratique. La nouvelle donne mobilière contemporaine invite à en repenser les fonctions, mais la question obsédante initiale persiste : pourquoi le Périphérique ?

Et plus précisément, pourquoi une si massive réorganisation du corridor de la capitale française ?

Avec une réponse évidente, parce que Paris, ville monde et ville ouverte, en a besoin. »

Mathieu Flonneau



Projet de secteur n°7 traité par Robert Auzelle, entre la porte des Lilas (au Sud) et la porte de Pantin (au Nord), revue *Urbanisme*, n°35-36, 2^e trimestre 1954.

« Si le Périphérique n'a pas atteint le statut du métro parisien, identifié à travers le monde, il s'est bâti une image à l'échelle nationale, qui en fait l'une des icônes de Paris et de sa culture de l'automobilisme. Comme la place de l'Étoile, il est l'un des juges de paix de la conduite parisienne, qui a pu effrayer bien des automobilistes peu habitués. Sa priorité à droite fait d'ailleurs système avec les places parisiennes, dont aucune n'est équipée du rond-point généralisé partout ailleurs sur le territoire français. Le Périphérique participe ainsi de l'exceptionnalité parisienne dans le cadre national. Il est l'un des hauts lieux parisiens, tout en étant l'un des plus spécifiques, sans autre équivalent dans la capitale. S'il tente parfois de singer les boulevards plus classiques de la capitale, c'est surtout en tant que parcours de manifestations. Mais alors qu'il faut marcher de la République à la Nation, c'est en tracteur, en ambulance ou en taxi que se déroule une manifestation sur le Périphérique. »

Arnaud Passalacqua

Seconds extraits

« On pourra toujours débattre des mérites respectifs des deux bâtiments, trouver que les revêtements métalliques du centre de perfectionnement font très industriels et vieillissent déjà mal, ou au contraire vanter leur conception fonctionnelle, déplorer le mécano assez grossier du nouveau court des Serres comparé aux fins nervurages des verrières toutes proches de Formigé, ou louer les audaces contemporaines des collections de plantes tropicales entourant un stade sportif. Mais ce n'est pas l'essentiel. On ne peut s'empêcher de penser que, dans ce no man's land frontalier entre Paris et Boulogne, la Ville, par facilité, d'autres ajouteront par intention délibérée de brimer les "bourgeois" du 16^e arrondissement, a cédé, sans ligne de force clairement définie, à la somme incoordonnée des intérêts privés. Comme toujours dans l'histoire urbaine, la limite devient muraille fortifiée ou zone d'incertitude. Sur ce point, le XXI^e siècle paraît avoir choisi. »

Guy Burgel

« (...) Se débarrasser du boulevard de béton suppose deux préalables. Le premier est de supprimer totalement la circulation automobile – sinon, autant économiser les milliards et se contenter de quelques améliorations ponctuelles. Le second est de profiter des travaux pour traiter la large emprise du Périphérique qui sépare Paris des communes limitrophes. »

Éric Hazan

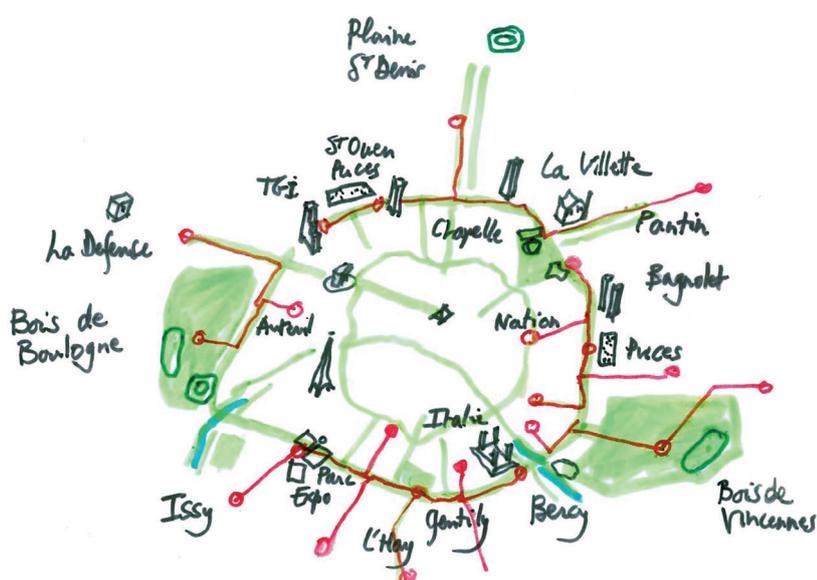
« Le Périph' est aujourd'hui une incongruité : une autoroute de centre-ville, qui sert à la fois de rocade régionale et de cabotage local. Parce qu'il est libre d'accès (pour autant qu'on dispose d'un véhicule) et sans péage, le Périph' joue un rôle d'aspirateur de trafic pour toute l'agglomération, trafic qu'il se charge de redistribuer. Le Boulevard périphérique n'est en effet qu'un maillon d'un système routier régional (...).

Sa nécessaire mutation ne peut s'envisager autrement qu'en agissant simultanément sur l'usage et la forme de ces voies qui l'alimentent : de fait, le territoire du Périph', son aire d'influence et d'interaction s'étend jusqu'aux limites de l'agglomération (...).

Au-delà de l'anneau du Périph', c'est l'ensemble du système routier régional qui est devenu l'héritage encombrant d'une période révolue ne répondant plus aux objectifs urbains, sociaux, économiques et surtout écologiques, d'une métropole du III^e millénaire, "post-carbone" et vivable pour tous.

Penser le futur du Périphérique, c'est plus largement refonder le modèle de développement issu de l'après-guerre dont les limites sont atteintes (...) pour expérimenter une transition vers un système plus efficace, plus juste, plus durable et plus résilient. » »

Paul Lecroart



« On pourra "prendre le Périphérique" à pied, à vélo ou en navette pour aller de la banlieue à Paris, ou de la Vilette à Clichy, comme hier on le prenait en voiture. »

David Mangin

« 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, (...)

Les autoroutes sont des infrastructures, des objets physiques, mais aussi des objets politiques et sociaux : elles encouragent certaines pratiques et en découragent d'autres ; elles permettent une accessibilité locale dans certains cas, mais fragmentent le territoire dans d'autres, provoquant l'isolement d'une partie de la population. En tant qu'objet politique et social, une autoroute est donc ce que l'on en fait : elle peut être un outil de contrainte à l'usage de la voiture individuelle ou un outil d'incitation à l'usage de certains modes de transport. »

Christian Devillers

« Le Boulevard périphérique, le "Périph'", est perçu comme une frontière. (...) Pourtant, les villes de la périphérie parisienne ne peuvent pas être reliées plus efficacement que par le Périphérique. (...)

(...) Le problème n'est pas forcément l'infrastructure en elle-même. Encore une fois, il s'agit d'une affaire de perception. Nous associons facilement le contenant et le contenu. Le Périphérique ne se réduit pas à des motos et des scooters qui doublent par la droite et remontent les files, à des embouteillages de voitures, de camions et des oublis de clignotants... Il ne se réduit pas non plus à une pollution et à des nuisances sonores. (...)

Le problème n'est pas le Boulevard périphérique, le problème est son usage. (...)

Que l'on soit pour ou contre, nous devons nous accorder sur le fait que le Périphérique fait partie du patrimoine grand parisien. Il fut un temps une infrastructure pertinente, il est aujourd'hui un héritage encombrant, mais généreux. (...)

François Leclercq

« Comme pour toute infrastructure autoroutière située en milieu urbain, se pose la question de la façon d'atténuer l'impact du Boulevard périphérique, d'en réduire les nuisances physiques, sonores et environnementales. Apporter des améliorations dans les matériaux, des évolutions dans les usages est nécessaire. Mais imaginer que le Boulevard périphérique puisse être requalifié par la rénovation de ses revêtements ou la multiplication de ses franchissements n'est pas suffisant.

Tout comme il serait illusoire de penser qu'il puisse apparaître "en pointillé" par le seul fait que certaines voies sont maintenant réservées aux transports en commun et aux livraisons. »

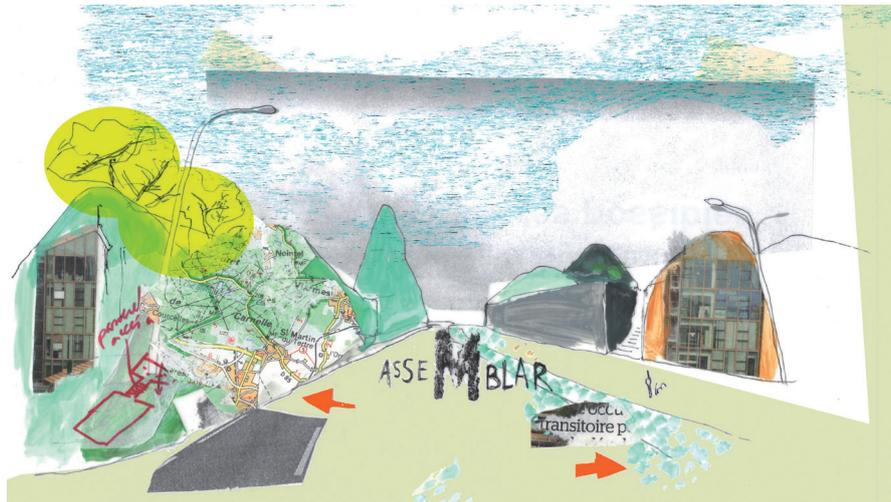
Michel Desvigne



Nature, la Forêt linéaire, rue Chana Orloff, Paris, 18^e arr.
© Giaime Meloni.

« (...) Ce simple changement de regard montre le potentiel d'entraînement des acteurs, des filières économiques et des innovations d'un tel territoire. Son ampleur, comme son positionnement au sein du Grand Paris, doit nous astreindre à porter une attention particulière et à considérer les évolutions de nos modes de vie et les grandes urgences contemporaines, climatiques, sanitaires et sociétales. »

Nicolas Beyret, Jean-Rémy Dostes, Paul Jaquet



« Si nous ajoutons aux questions de la mobilité et de la vitesse, celle de la bétonisation, alors la question de la mutabilité du Périphérique devient urgente !
Penser l'autre côté du Périphérique aujourd'hui, c'est penser le Grand Paris, or aujourd'hui habiter le Grand Paris, c'est constater l'homogénéisation d'un territoire, distinguant petite couronne densifiée et grande couronne (de plus en plus) mitée. (...) »

Anne Durand

« Du point de la vue de la circulation des flux (routiers en premier lieu, et par extension économiques et démographiques), l'efficacité du Périphérique est indispensable à la réussite et au rayonnement de la capitale française, qui est aussi une métropole d'envergure mondiale. On ne saurait donc envisager la suppression complète de la circulation. »

Clément Blanchet

« Pour renforcer l'intégration du quartier au Périphérique et permettre à terme son ouverture (lorsque celui-ci sera pacifié en boulevard urbain), nous avons décidé de construire les bâtiments en retrait pour ménager plus de place à l'ourlet boisé qui venait du parc. Cette épaisseur devait créer une respiration, offrir un élargissement de l'horizon aux usagers du Périph' et, parallèlement, un éloignement aux habitants du quartier. Nous voulions insérer les bâtiments dans le nouvel espace parc, et non faire l'inverse. Malheureusement, les promoteurs et leurs charges foncières insolentes en ont décidé autrement. Avec leurs architectes, ils ont souhaité ne pas tenir compte de ces respirations, et densifier en proposant plus de charges foncières. Autant reconnaître que dans ces situations, l'architecte urbaniste n'a plus vraiment son mot à dire. (...) »

Alexandre Bouton

« La réflexion publique sur la métamorphose urbaine semblait circonscrite aux seuls discours politiques à visée électorale. En se plongeant dans les archives de la première moitié du XXI^e siècle, on pouvait constater des ressemblances surprenantes entre les approches politiques autour de la construction du Boulevard périphérique dans les années 1950-1970, et celles de sa mutation dans les années 2010-2030. Même si les réformateurs déclassaient les méthodes des bâtisseurs, les discours affichaient certaines similitudes. Dans un souci d'engager la meilleure stratégie d'aménagement pour les générations futures, une croyance parfois aveugle en la bonne réponse technique persistait. Certes, les époques ne partageaient pas le même imaginaire. Si la première visait le progrès et l'an 2000, la seconde ne parvenait pas à se projeter dans l'horizon d'imprévisibilité qui se présentait à elle, ou pire, peinait à le prendre réellement en considération. (...) »

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 paysagisme 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.

Quand ? Où ?

L'ouvrage est disponible ce **vendredi 28 mai** dans les meilleures librairies (généralistes, spécialisées, etc.) du Grand Paris.

Les libraires pourront notamment le **commander sur Dilicom**, via les canaux habituels ou bien directement à l'adresse courriel commande@archicity.fr et par téléphone.

Données techniques

ISBN : 9791090726062

Prix public TTC : 35€00

Format : 15,5 × 23 cm

Ép. 2,6 cm

couverture souple à demi-rabats

432 pages

1 100 g

illustrations couleurs (près de 200)



Contact/relations presse

Editions Archicity

Alexandre Bertrand

5, rue de Lesseps

75020 Paris

t 06 95 29 68 60

contact@archicity.fr