

# Investir la Ville du Périphérique,

## Étude des mutations de la ceinture de Paris

Énoncé théorique  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne  
2016 - 2017

Hélène Sicsic

sous la direction de:  
Directeur de l'énoncé théorique, Elena Cogato Lanza  
Directeur pédagogique, Inès Lamunière  
Maître EPFL, Xavier Apotheker





Je souhaiterais remercier les personnes qui ont rendu possible cette étude, par le temps qu'ils m'ont accordé et l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée. Notamment dans les différents services de la Maire de Paris Messieurs Landrevie, Philippe, Pratlong et Ruaz qui ont très chaleureusement répondu à mes questions et transmis des documents. Ce travail a aussi bénéficié d'un éclairage avisé par les acteurs des projets urbains à travers les entrevues avec Monsieur Lortie, Madame Testud et Monsieur Trévélo.

Merci à Madame Cogato, Madame Lamunière et Monsieur Apotheker, pour leur suivi, leur orientation et leurs commentaires avisés.

A ma famille, pour son soutien dans ce long parcours.



# Sommaire

Chapitre 1 : Stratification progressive de la limite	p.9
1 / Un anneau historique	p.10
2 / Une réserve foncière convoitée	p.16
3 / L'amorce d'un boulevard urbain	p.22
4 / Le périphérique ou le grand passage	p.27
5 / Le tramway, une desserte circulaire	p.29
Chapitre 2 : Etude analytique de l'infrastructure	p.33
1 / Une autoroute urbaine	p.34
2 / Etude en coupe	p.41
3 / Typologie des franchissements	p.47
Chapitre 3 : L'infrastructure dans la ville	p.51
1 / La ville du périphérique : une morphologie spécifique	p. 51
2 / Les paysages du périphérique	p. 58
3 / L'architecture du périphérique	p. 61
Chapitre 4 : Les projets de l'interface	p. 65
1 / Les couvertures : un nouveau sol	p. 69
2 / Revitalisation des viaducs au nord	p. 81
3 / Modification de l'infrastructure	p. 89
4 / Paris Nord Est : Une réflexion à grande échelle	p. 95
5 / Les restructurations d'anneaux	p. 101
6 / Les regroupements de concours	p. 108
Chapitre 5 : Perspectives de projet	p. 115
1 / Choix du site	p. 115
2 / Les places rondes à Paris	p. 116
3 / Le site et ses potentialités	p. 119
4 / Axes de projets	p. 125
Conclusion	p. 128
Bibliographie	p. 142



Cet énoncé s'intéresse à l'anneau de transition entre la ville de Paris et ses 30 communes voisines. Sa stratification progressive lui a donné une composition et une morphologie spécifique profondément marquée par le périphérique. L'infrastructure a renforcé le seuil et constitué des délaissés, la réappropriation de ses abords est en cours depuis une quinzaine d'années. En effet la capitale étant sortie de sa logique d'extension, son contour devient le lieu de projets de recomposition et de couture. Dans le cadre du changement d'échelle des réflexions urbaines, avec le Grand Paris, ce seuil interne est la cible de projets visant explicitement la maîtrise des continuités.

« La Ville du Périphérique », titre de l'ouvrage du collectif Tomato, est le lieu d'un formidable recyclage urbain depuis plus de 150 ans. Afin de pouvoir continuer à produire de l'urbanité sur cet anneau, il s'agit de comprendre les éléments qui le constituent pour identifier des pistes d'intervention. Si le périphérique est indispensable de nos jours, l'environnement qui l'entoure a fortement évolué depuis sa construction. La densification à ses abords amène à repenser la continuité que l'on peut instaurer par delà l'infrastructure.

Cette emprise circulaire est à la fois un linéaire identifiable vécu au quotidien, ainsi qu'une suite d'interfaces spécifiques aux quartiers et à la morphologie de l'infrastructure. L'objectif de l'énoncé est d'étudier la spécificité de ce fait urbain, la fracture qu'il opère et les possibilités qu'il génère, afin de justifier la pertinence du travail sur une porte et de dégager des axes de projets.

Pour ce faire nous étudierons en premier lieu l'histoire de cette épaisseur afin de comprendre sa composition et les interactions entre ses composantes. Puis nous nous intéresserons à l'infrastructure, son fonctionnement, sa morphologie, ses qualités et son interaction avec le milieu urbain. Ceci nous permettra d'analyser les différentes attitudes mises en œuvre dans les projets récents de la ceinture. Avant de nous concentrer sur le cas plus spécifique de la constitution d'un nouveau sol à la porte de Montreuil.



*« Il est bon qu'il y ait des limites entre la capitale et la banlieue ; surtout que ces limites ne constituent pas une barrière, mais bien une surface de jonction et de communication ». Adolf Loos 1928*

## Chapitre 1 Stratification progressive de la limite

L'histoire de l'épaisseur que nous allons détailler est très riche. Elle a son propre rythme, figée pendant des décennies, elle avance par à coups. Le territoire important disponible fait l'objet de convoitises, utopies et grand desseins pendant un siècle. Les décisions d'aménagement sur ce territoire ont nécessité des lois à chaque étape. On peut analyser l'enchaînement des décisions, la présence physique des décisions du passé et comment leur réalisation constitue le matériau, la substance avec laquelle on travaille par la suite.

*« La chronique de cette extraordinaire opération de recyclage urbain qu'aura été le déclassement de l'enceinte constitue non seulement un chapitre de l'histoire de Paris, mais aussi un ensemble d'épisodes rendant compte d'une nouvelle pensée de la grande ville européenne. »<sup>1</sup>*

---

1 La Ville du Périphérique, Tomato, 2003

# 1 / Un anneau historique (1830 -1912)

## Les fortifications de Thiers

Vauban, fortificateur des villes françaises, proposait déjà en 1669 de fortifier la ville de Paris. Après la bataille de Paris de 1814 et l'occupation de la ville qui s'en suivit, la volonté d'une meilleure défense de la ville s'amplifie. Deux projets se profilent : un mur continu, placé à 2 km de l'enceinte de l'époque, ou une succession de forts distincts. Vers 1830, pendant la monarchie de Juillet, le risque de conflit se renforçant, la décision du tracé est précipité, l'enceinte est construite rapidement entre 1840 et 1846. Cette enceinte englobe alors un anneau de onze communes limitrophes de la capitale, qui seront annexées en 1860. A l'époque de sa construction, l'enceinte prend place bien au delà du territoire urbanisé, c'est un « Ouvrage d'art linéaire totalement étranger au paysage qu'il encercle »<sup>2</sup>

L'enceinte est longue de 34 kilomètres et comporte 65 portes (calibrées selon l'importance des passages) et le passage de 11 lignes de chemin de fer. Sa composition est uniforme le long de l'anneau, avec une répétition d'un module de bastion. On retrouve en son long différentes couches (de l'intérieur à l'extérieur) :

- Rue de rempart dont la largeur est 6 m
- Mur continu, doublé d'un fossé d'une largeur de 40 m
- Contrescarpe
- Glacis

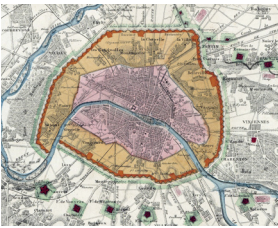
## La zone : une limite habitée

Ainsi dès son introduction cette limite est une épaisseur et non une ligne, une épaisseur multifonctionnelle, avec les fortifications proprement dites de 140 mètres de large (avec le talus coté banlieue) bordées d'une zone non bâtissable (Non Aedificandi de 250 mètres de large).<sup>3</sup>

La différence d'appropriation des terrains entre la fortification et la servitude militaire auront un impact sur les projets urbains sur plus d'un siècle. En effet les propriétés supports des fortifications ont été achetées par l'Etat et démolies. Ce qui n'est pas le cas de la zone non aedificandi, dont les propriétaires conservaient leur propriétés grevées d'une servitude militaire. Les constructions légères seront autorisées par la suite sous réserve d'évacuation en cas de guerre.



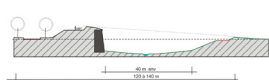
1. Les enceintes successives de Paris



2. Fortifications de Paris et environs (1841)



3. Vue des fortifications (Paris atlas historique)



4. Orthophoto Nord 1921 (Paris atlas historique)

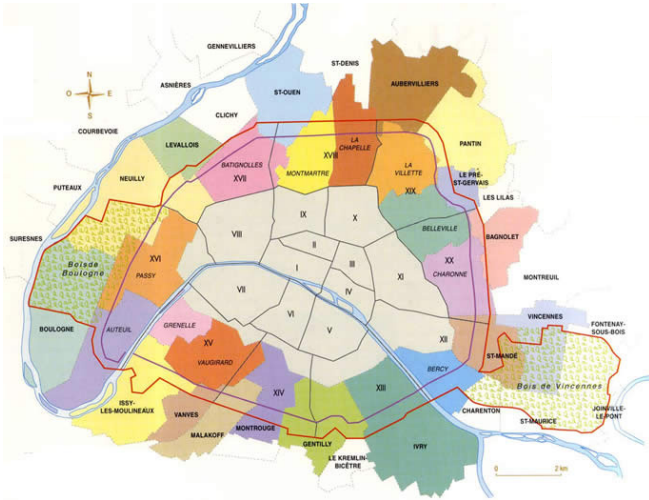


5. Vue de la Zone (Paris atlas historique)

2 La Ville du Périphérique (p38)

3 La Ville du Périphérique





6. Vue des communes annexées (AIGP)

La constitution de cet anneau va influencer le tracé des voies parisiennes, notamment de par les portes qui la perce. Ces portes seront, après l'annexion de 1860, le lieu de taxe de l'octroi. En 1860 la limite militaire devient administrative et fiscale, ce qui engendre la fuite des établissements de loisirs des faubourgs en dehors de l'enceinte, ainsi l'étendue à l'extérieur de la limite acquiert une spécificité et un intérêt de par la présence de cette frontière : les banlieues non taxées existent en contre point de l'intérieur. L'identité de la Zone se forge : non taxation, non infrastructure et constructions temporaires, où se mêlent propriétaires légaux et opportunistes.



8. Jardins maraîcher dans les talus (APUR)

### Paris et ses fortifications

Les fortifications sont un espace de verdure proche du centre, les parisiens en profitent pour les loisirs. Les espaces paisibles entre les portes et en surplomb permettent une vue lointaine sur la banlieue. En 1878, Zola décrit les fortifications comme « promenade classique du peuple ouvrier et de petits bourgeois » qui permet une « compensation hebdomadaire de la vie laborieuse », et l'historien Jean Louis Cohen la surnommait « l'Eldorado du dimanche ». Les fortifications fourniront matière aux écrivains et aux peintres.<sup>4</sup>

Au contraire de la paisibilité du ruban, Paris, dans ses nouvelles limites va connaître une grande activité. L'espace vide encerclé par les remparts se remplit rapidement, accueillant les phénomènes liés de développement industriel et d'exode rural. Zola dira en 1878 que Paris « craque dans sa ceinture trop étroite ».



7. Les fortifications par Van Gogh en 1887

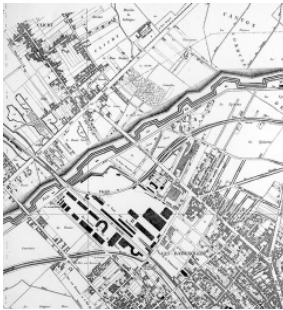
4 Des fortifs au périph

## L'ébauche du déclassement

Les progrès techniques de la guerre ont rendu l'enceinte rapidement inefficace, en particulier lors du siège de Paris en 1880. Devant son inutilité militaire et une pression foncière grandissante, la volonté de déclassement des enceintes coïncide à une réutilisation du foncier pour d'autres usages.

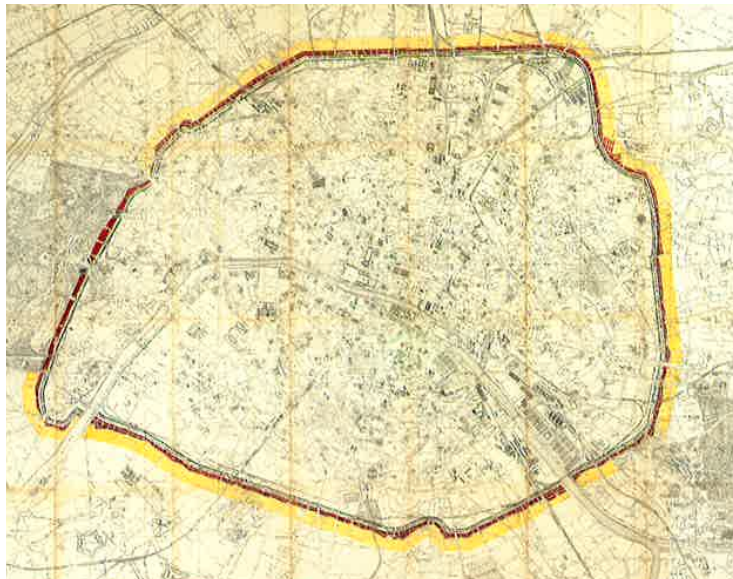
En 1884, Alphand, directeur des Travaux de Paris, propose un projet de réaménagement de l'emprise des remparts avec des logements sur toute la périphérie, profitant de « l'opportunité foncière offerte par un anneau de terrains stratégiques, au milieu d'une agglomération en pleine croissance ».<sup>5</sup>

Ce projet aplani la limite et prévoit un boulevard de 74 mètres de large coté Paris, ainsi qu'un système d'îlots (de 65 à 85 mètres d'épaisseur) qui se développe de manière homogène sur l'anneau. Ainsi dès le premier projet, il ne s'agit pas de simplement remplir la ceinture de logement. La vision urbaine est liée à la maîtrise du foncier, et à la réinsertion de terrains précieux et nombreux sur le marché.



9. Extrait du Plan Lefèvre, 1859 : Clichy, les Batignolles, Canton de Saint Denis Saint Ouen, Montmartre (APUR)

10. Le projet d'Alphand, 1884 (Des Fortifs au Périph)

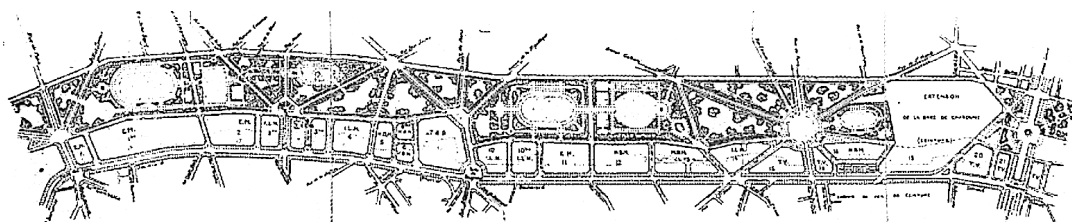


5 Des fortifs au Périph

Les enjeux politiques du déclassement impliquent de nombreux acteurs

Alors que la fonction militaire est jugée obsolète dès 1870, les fortifications resteront partiellement présentes jusqu'en 1930, et la zone jusqu'en 1945. Ce temps long, cette inertie, est due à la multiplicité des parties prenantes, et leur divergence d'intérêts. De multiples projets pragmatiques successifs sont établis par les services techniques de la ville de Paris, mais les questions de financement partagent la ville et l'État et notamment les militaires propriétaires des terrains des fortifications. Les partis politiques siégeant au conseil de Paris ont, des visions divergentes sur l'utilisation des terrains, entre des lotissements à rentabilité variable et un espace libre à vision hygiéniste prônée par les socialistes. De leur côté les zoniers attendent un dédommagement et veulent profiter de la plus value des futurs projets.

11. Proposition de Forestier, 1924 (Des Fortifs au Périph)

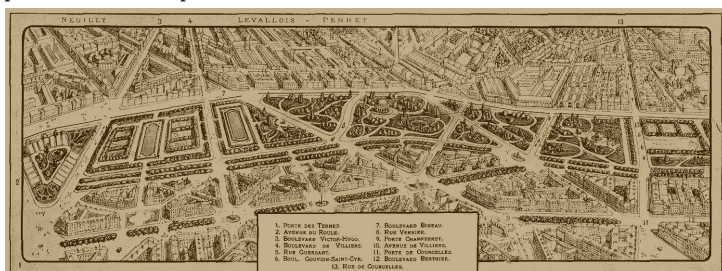


### Confrontation de visions urbaines

Le projet Alphand de 1884 était dans la lignée des remaniements haussmanniens. L'avant projet de 1924, première étape concrète, s'y rattachera fortement, alors même que pendant ces quarante années, les urbanistes, profession naissante, tentent de dépasser les solutions néo-haussmannienne.<sup>6</sup>

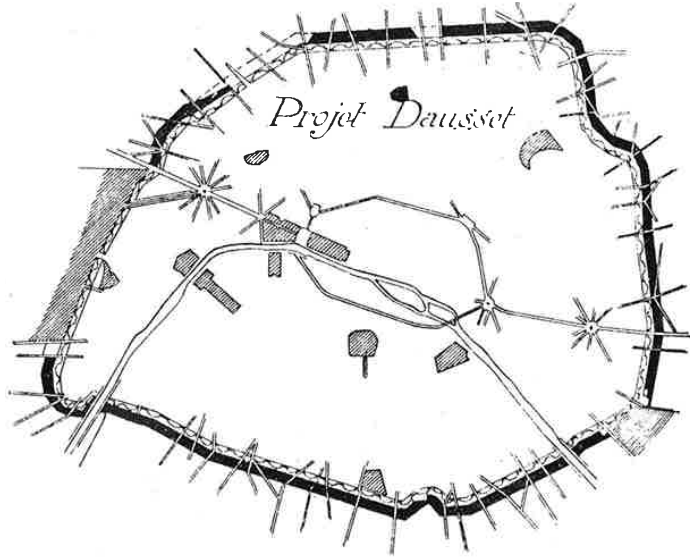
Du côté des urbanistes, deux visions vont s'opposer, en schématisant : une ceinture verte et une utilisation plus pragmatique des terrains pour désentasser la capitale.

La ceinture verte salubre et continue, libre de toute construction sera défendue par les hygiénistes Sauvage et Sarazin, puis repris par Forestier et la Ligue des Espaces Verts. Cette vision est formulée dans la crainte de disparition des grands jardins parisiens pour cause de spéculation.



12. Projet de Dausset, 1909

13. *Projet de Dausset*  
redessiné par Hénard, 1910  
(Hénard)



En 1909, le conseiller municipal rapporteur du budget, Louis Dausset formule un projet de « déclassement total des fortifications et d'annexations de la zone militaire ». Les deux anneaux concentriques apparaissent : ceinture d'habitation et ceinture verte, la servitude n'est plus défensive mais « hygiénique ». Cette proposition concilie hygiénisme et finances publiques.

Hénard s'oppose à la grande ceinture puis au projet de Dausset

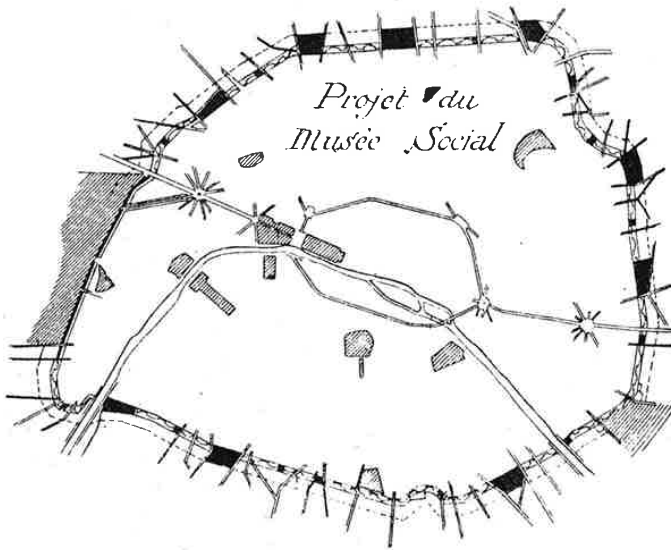
Dans ses «Études sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme», Hénard énonce sa première vision en 1903. C'est alors un boulevard à redents entrecoupé de parc, semblable au projet d'Alphand de 1884.<sup>7</sup> Il juge ensuite que le projet des hygiénistes de « laisser entièrement libre de toute construction la surface gagnée » est une solution « exagérément dispendieuse et peu pratique » il faut prévoir de « distance à distance, la création d'un certain nombre de jardins qui formeraient sur ce long parcours des stations d'air et de repos. » Il propose une séquence de parcs et de squares à travers laquelle Paris et sa banlieue se rejoindraient enfin.<sup>8</sup>

Son plan de 1910 offre une vision plus globale au problème de desserrement de Paris, en transformant utilement la suture entre la ville et la banlieue. Il associe la redéfinition de la limite avec la question de l'extension et du grand Paris. Au mur d'enceinte est substitué un système de parcs liés en continuité par un réseau

7 Paris équipée : de l'enceinte militaire à l'enceinte automobile, André Lortie, 1991

8 Paris équipée





14. Projet de Hénard pour le compte du musée social, 1910 (Hénard)

routier structurant la région parisienne, ce qui efface complètement la coupure morphologique introduite par la ceinture. L'attitude de Hénard est caractéristique : « La désaffectation de l'enceinte, d'abord envisagée pour le règlement des problèmes internes à Paris tels que la circulation, le logement, ou les jardins se métamorphosent en éléments clés des stratégies d'extension de la capitale » <sup>9</sup>

#### La loi de déclassement de 1912

En 1912, la Ville et l'Etat établissent une convention concernant la propriété des terrains. Les militaires cèdent l'enceinte à la ville, et la ville se doit d'acheter les terrains occupés par la Zone. Cette convention devra attendre la fin de la guerre pour être mise en application.<sup>10</sup>

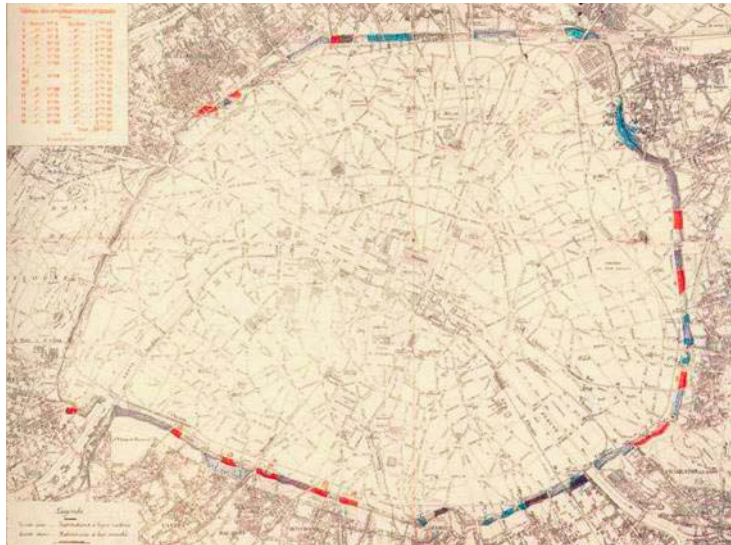
Un nouvel acteur apparaît en 1911 dans la planification de la ceinture : la Commission d'extension de la préfecture de la Seine qui publie un rapport considérant acquise l'arasement de l'enceinte et suggère le transfert d'équipements sur la partie constructible de la ceinture, ainsi apparaît l'ébauche d'une ceinture abritant des fonctions servant le centre. Les travaux de cette commission permettent aussi d'aborder une vision régionale, notamment en termes de connexions routières avec un réseau de communication structurant la région parisienne.<sup>11</sup>

9 Paris équipée  
 10 Des fortifs au periph  
 11 Des fortifs au periph

## 2/ Une réserve foncière convoitée (1912-1940)

La loi de déclassement est actée en 1912, mais ce n'est qu'un accord de rachat, l'utilisation a posteriori des terrains n'est pas spécifiée. Pendant la guerre de 14-18 les fortifications se sont de nouveau montrées inutiles. Les services de la ville continuent à réfléchir au devenir de l'enceinte et établissent en 1915 un « plan d'ensemble de l'enceinte » où apparaît de façon explicite un zonage foncier lié entre l'est et l'ouest, ce dernier n'accueillant pas de HBM (Habitations Bon Marché).<sup>12</sup>

15. Répartition des HBM sur la ceinture, Service du plan d'aménagement de Paris (APUR)



En 1919 paraît la loi d'application du déclassement de l'enceinte qui fixe dans les grandes lignes l'utilisation des terrains. Le principe du plan de Dausset est repris, en établissant un « intérêt de la salubrité publique » sur l'emprise de la zone, Paris aura une version de ceinture verte, avec déjà des exceptions. 25% de la surface des terrains de l'enceinte sont attribués à la construction de HBM (contre seulement 4% en 1912). La loi de 1919 sanctionne l'existence de deux anneaux indépendants, uniformes et concentriques.

Les travaux de dérasement commencent rapidement en 1919, alors que des projets multiples se développent en parallèle, les grands programmes apparaissent et se fixent progressivement sur les bastions, à l'encontre d'une vision d'espace libre continu de la Zone. « Le travail synthétique des services de Bonnier

12 Des fortifs au périph (p117)

est miné par la logique parallèle des politiques d'équipements et des politiques de l'habitation bon marché qui préaffectent des emplacements»<sup>13</sup>

La ville de Paris est déjà dense et remplie, les nouveaux programmes nécessaires prennent progressivement place sur la ceinture. Le Parc des Expositions dont le besoin est accepté de tous, se voit attribué le bastion de la porte de Versailles en 1922. De même la cité universitaire démarrera rapidement, notamment parce que le financement est assuré par un industriel (Émile Deutsch) et que celui-ci conditionne les fonds à une acquisition rapide du terrain proposé. D'autres projets, notamment les stades errent de bastion en bastion.<sup>14</sup>

Un congrès des sports a lieu en 1920, où sont prévus plus de 150 terrains de sports. Ces terrains dans la zone héritière des « espaces libres » sont cependant fermés, contrairement aux projets de Forestier, dans la hantise des picnics et de leurs déchets sur les fortifications.

### Le projet d'aménagement de Louis Bonnier

En 1924 le préfet de la Seine présente au conseil municipal un avant projet définissant les « *grandes lignes du programme à réaliser* ». Depuis 1919 les services ont avancé sur la vision uniforme de la ceinture, alors qu'en parallèle les intérêts individuels minent la ressource collective. Ainsi cet avant projet « *loin d'être la représentation d'un état idéal vers lequel la ceinture devrait tendre, serait plutôt l'instantané d'un équilibre précaire, le long d'un front où se mesurent encore les divergences d'intérêt et les convoitises.* »<sup>15</sup> On est loin d'une vision urbanistique inspirée. Les plans de Bonnier ne représentent que la bande à lotir et la morphologie utilisée évoquent la muraille effacée. La notion de couture est inexistante.

L'aménagement est prévu en deux bandes, avec une occupation optimum du sol.<sup>16</sup> L'enceinte déclassée accueillant des logements et équipement sociaux, et les espaces libres et le sport sont sur la Zone. C'est donc une décomposition de l'anneau en bandes programmatiques indépendantes. Ce projet institutionnel préserve les finances de la ville, en ne construisant que sur ce qui lui appartient déjà sans nécessiter l'expropriation des zoniers.

---

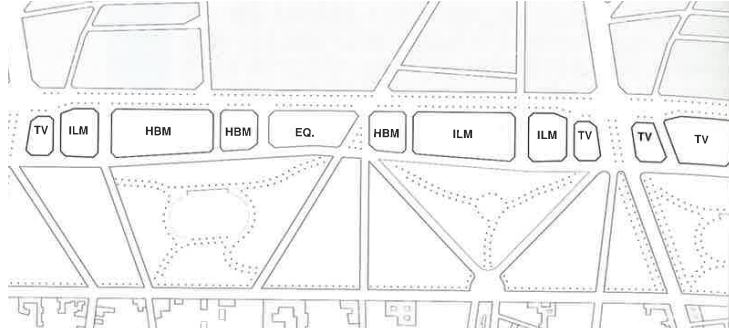
13 Des fortifs au périph (p126)

14 Des fortifs au périph (p138)

15 Des fortifs au périph (p145)

16 Paris Equipée

16. Schéma de répartition des logements, les terrains à vendre à proximité des portes (Des fortifs au périph)



L'îlot d'habitation généralement en brique de 150 mètres de long devient l'unité d'intervention répétée sur l'anneau, à l'image des bastions répétés en série. Une cadence porte / entre porte est mise en place dans un optique de rentabilisation foncière, les logements à vendre étant situés près des portes, les logements sociaux entre les portes. Ainsi « *la ceinture fait figure d'entité uniforme, indépendante à la fois de la périphérie et du centre qu'elle sépare, la continuité entre ces deux territoires n'étant reconstituée que par le raccordement à travers la ceinture des voies radiales coupées en 1841 lors du tracé de l'ouvrage militaire. Comme tous les plans de lotissements depuis 1882, l'avant projet de 1924 ignore la morphologie des territoires qu'il borde.* »<sup>17</sup>

Trois interventions majeures sont mises en place pour favoriser la communication avec la banlieue : un élargissement du boulevard militaire, l'agrandissement des portes en « entrées décoratives » ainsi que la création de voies de lotissements transversales (à travers l'épaisseur).

### Une géographie sociale de l'habitation

Le plan de 1924 instaure la différenciation des secteurs de logements, à l'image de la population dans les quartiers attenants, dans la logique du compromis pour vendre les terrains les plus chers et ne pas avoir les parisiens affluents opposés au projet. Ainsi l'ouest, et notamment la bordure du bois de Boulogne sera dénommée « les perles de Paris » avec une morphologie d'îlots plus généreuse et des parcs. Au nord, au milieu des emprises industrielles on trouve quatre bastions de HBM, deux hôpitaux et un bastion assistance publique. La vocation de transport et de stockage de l'est est renforcée, sauf au droit du Bois de Vincennes avec des îlots plus petits que les HBM à la vente.

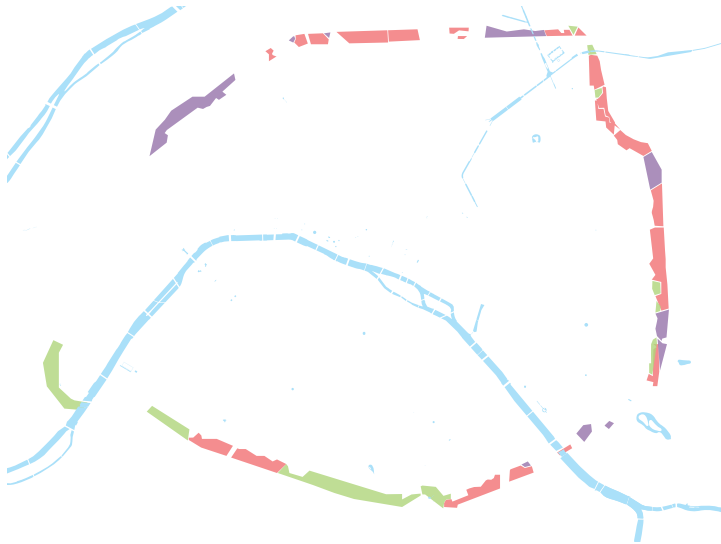
17 Des fortifs au périph



Les querelles juridiques et financières avec les zoniers se prolongeant, la Zone pour l'instant accueille seulement des stades à l'ouest. Les nombreux terrains de sports prévus sur le pourtour ne sont pas jugés prioritaires. L'asymétrie entre l'est et l'ouest est renforcée par les expropriations entre les deux guerres. Ainsi les terrains zoniers de Boulogne accueillent du sport dès les années 20, alors que certains terrains de Montrouge, Gentilly et Issy les Moulineaux sont acquis, sans pourtant être investis.<sup>18</sup>



17. Photo HBM (HS)



18. Photo HBM (HS)

- Zone libérée avant 1940
- Zone libérée à partir de 1940
- Zone libérée à partir de 1944

19. Diagramme de libération progressive des emprises de la zone

### Le chantier de l'entre deux guerres : l'habitation

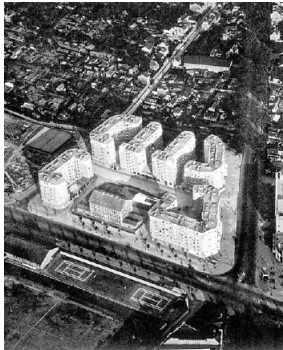
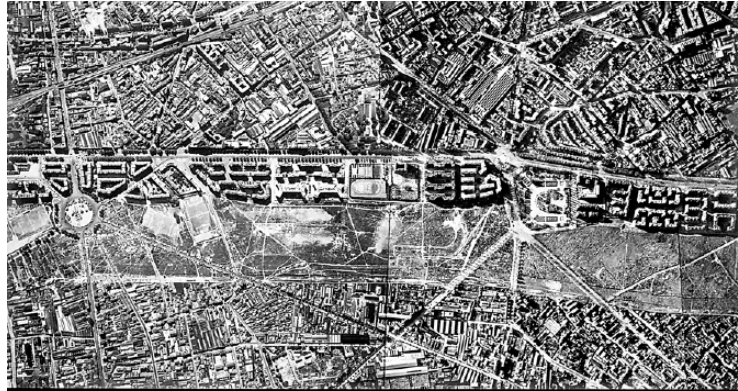
Une fois le plan général de 1924 approuvé, de multiples institutions vont se partager la tâche de dessin et de constructions. La construction massive de logements focalisée sur une courte période prend forme en de « multiples poétiques architecturales »

On retrouve en premier lieu l'office des HBM qui embauchera plusieurs des architectes lauréats des concours avant-guerre. De part la multiplicité des concepteurs, les viaires secondaires varient de même que la morphologie des lotissements. La RIVP, Régie Immobilière de la Ville de Paris, est le deuxième organisme public à concevoir des logements. L'Etat fera aussi appel à des constructeurs privés lorsqu'il manquera de capitaux pour investir.

Les logements construits décevront l'opinion publique, le temps nécessaire à la désaffectation de l'enceinte et les nombreuses polémiques ayant créés une attente forte.

<sup>18</sup> Paris Equipée

20. 1943, porte de Montreuil - porte de Bagnolet, la ceinture HBM et la zone (APUR)

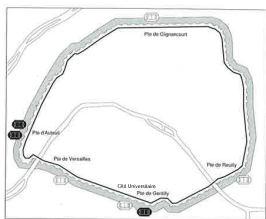


21. Construction des HBM à la porte d'Ivry aux environs de 1936 (APUR)

Le chantier de l'entre deux guerres : équipement et infrastructure

Ces logements nécessitent des équipements, ils ne sont pas présents dans les plans de 1924 et donc non inclus dans les missions de constructions. Ils sont insérés au fur à mesure, notamment les parcs. Les espaces verts de la zone tardent à arriver par enlèvement des négociations avec les zonards.

Certains squares sont établis de façon provisoire et resteront, notamment le square Séverine et celui de la Butte du chapeau rouge. Le parc Kellermann bénéficie d'une véritable emprise, les autres sont modestes et se substituent à des îlots d'habitations.<sup>19</sup>

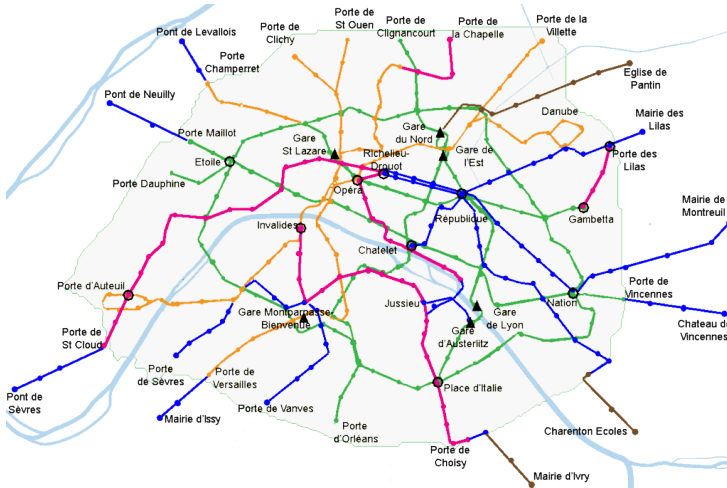


22. Diagramme de localisation des stades (Des fortifs au périph)

Les projets de lieux sportifs commencent à prendre forme sur la Zone dans l'ouest et à proximité de la cité universitaire, où les expropriations ont déjà eu lieu. Le vélodrome du Parc des princes est inauguré en 1932. Il sera rejoint par le Stade de tennis Roland Garros et le Stade de Pierre-de-Coubertin à proximité de la porte d'Auteuil. « autant d'entités fermées et aussi indifférentes l'une à l'autre que certaines immeubles d'habitation de la partie occidentale de la ceinture. »<sup>20</sup> La ceinture accueille aussi huit nouveaux groupes scolaires (sur les vingt quatre de l'entre-deux-guerres), ainsi que deux hôpitaux (Claude Bernard et Bichat).

19 Des Fortifs au Périph (p 202)

20 Des Fortifs au Périph (p 207)



23. Plan d'extension du métro de Paris (Wikipédia)  
 1900-1910, 1910-1914  
 1914-1930, 1930-1939  
 1939-1949

### La desserte de la banlieue

Cette ceinture est pratiquée quotidiennement, elle permet les interconnexions et l'accès au métro depuis les lignes de tramway de banlieue. Les terminus franchissent progressivement les limites de Paris, et les portes permettent des ruptures de charge. La ceinture garde une fonction fiduciaire de prélèvement de l'octroi jusqu'en 1943. En termes de transports, une place grandissante est donnée à l'automobile, les boulevards des maréchaux, déjà élargis par endroit sont systématisés et huit passages souterrains sont mis en place pour fluidifier le trafic.

En 1928 Prost est chargé d'établir un plan régional par le Comité supérieur de l'Aménagement et de l'organisation générale de la Région Parisienne. Avec l'aide des Services de l'Extension il fait preuve d'une vision à l'échelle territoriale, en prenant en compte les contraintes extérieures à Paris et non seulement les pressions de la ville intra muros.<sup>21</sup>

21 Des fortifs au périph (p223)

### 3 / L'amorce d'un boulevard urbain

Une voie circulatoire est présente dans les divers projets de la ville depuis 1907, sa position varie côté Paris, côté Banlieue ou entre les deux anneaux. La solution retenue en 1924 est de systématiser le boulevard des Maréchaux et de ne réserver qu'une desserte minimale entre la zone et le lotissement. « *Ce choix révèle la volonté de reporter les questions de voiries – comme celles de l'aménagement de la zone en général - à une phase ultérieure de développement du projet* »<sup>22</sup>

En 1924 le Préfet de la Seine Juillard anticipe l'augmentation des besoins de circulation. « *Si dans un avenir lointain, les prévisions de l'administration se trouvaient en défaut, la zone qui doit être conservée à l'état d'espaces libres, offrirait toujours des réserves d'espaces suffisantes pour qu'on y puisse ouvrir les voies supplémentaires que l'expérience aurait démontrée nécessaire* ».<sup>23</sup>

Pour accueillir le trafic grandissant, les maréchaux sont passés de 16 mètres à 22 mètres. Dans les années 30 des souterrains sont creusés aux intersections majeures (garantissant la continuité du boulevard par-dessous). Ces souterrains sont une première dissociation du sol pour croisements séparés.

En 1939, le programme de logements et d'équipements des bastions est en grande partie achevé. Ces logements renforcent le besoin de circulation, et introduisent un conflit entre une circulation locale et la circulation de passage. Le doublement du boulevard des maréchaux est envisagé en 1940.

Pendant l'occupation, l'aménagement de la zone est inclu dans les grands projets contre le chômage, sur la base d'un plan probablement mis à l'étude en 1936. Il s'agit de « concrétiser l'utopique projet de ceinture verte promis par la loi de 1919 » qui n'a pas été réalisé de part la difficulté des expropriations. L'idée de ceinture verte est mise au service du sport. Le gouvernement de Vichy souhaite former des athlètes disciplinés et loyaux pour servir leur patrie.

La guerre change le rapport de force entre l'Etat, la municipalité et les zoniers : la conciliation n'est plus de mise. L'Etat reprend le pouvoir dévolu aux municipalités.

---

22 Des fortifs au périph

23 Des fortifs au périph (p233)

*«En 1941 le nouveau Comité d'Aménagement de la Région Parisienne se voit confier la mission de dresser les plans d'aménagement des communes nouvellement incorporées à la région, de même que la partie du projet régional s'intéressant à la capitale.»<sup>24</sup>*

Ce processus d'aménagement replace Paris au centre d'un projet régional routier, alors que les projets d'autoroutes l'ont jusqu'ici épargné. La capitale conserve tout de même un statut spécifique. Le préfet de la Seine est habilité à proposer les modifications qu'il jugera nécessaire aux plans des communes de banlieue, pour les subordonner à celui de Paris. Une zone de 150 mètres de large est établie sur la frange des communes limitrophes, conditionnée à l'autorisation du préfet de la Seine.

Le gouvernement de Vichy établit en 1940 une loi exceptionnelle sur l'éviction des habitants des secteurs insalubres. La Zone est visée par cette loi, qui donne autorité à la préfecture pour libérer les emprises foncières. Pétain se félicite de cette loi qui doit permettre de redonner éclat et grandeur à la capitale : *« depuis quelque soixante ans, par la défaillance d'autorités qui ne savaient ni prévoir, ni vouloir, ni agir à temps, l'agglomération parisienne, continuant à s'étendre s'est étalée en désordre toujours plus loin dans les campagnes environnantes, élargissant de proche en proche autour de la ville cette enceinte de misère et de laideur qui afflige le cœur et la raison. »*

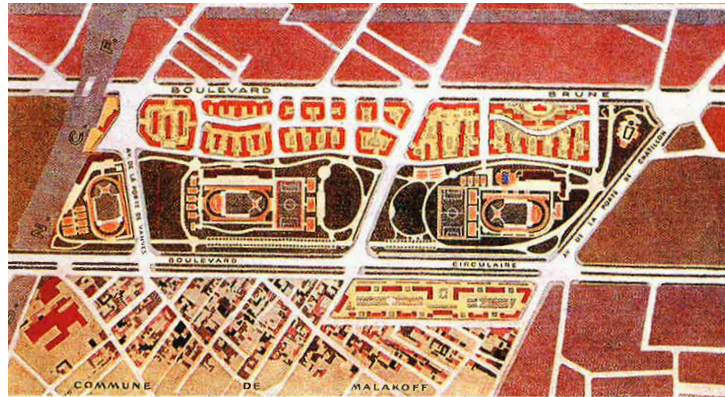
---

24 Des fortifs au périph (p236)

Pour dessiner les terrains de sports de la ceinture verte, les thèses de Forestier refont surface, les terrains d'éducation physique et les centres scolaires d'éducation physique imaginés sont traités comme de véritables parcs avec des allées paysagères.

En complément des terrains de sport, un boulevard à large gabarit est tracé entre la banlieue et la ville. Ce boulevard est présenté en juillet 43 dans les pages de la revue *Urbanisme*, où le terme « boulevard périphérique » apparaît pour la première fois, puis les dessins sont présentés au Salon des Urbanistes de 1943.<sup>25</sup> C'est un boulevard périphérique à niveau, encadré de contres allées et permettant la jonction entre les autoroutes convergeant en région parisienne. Le boulevard, projeté à 50 mètres est double, car les deux chaussées de 12 mètres sont bordées par une contre allée à double sens.

24. Aménagement de la porte de Vanves, 1943 (Des fortifs au périph)



Ce dispositif comprend une mesure de prédominance de la capitale : une zone d'arrachement d'une centaine de mètres de largeurs prise sur les communes limitrophes pour assurer une liaison convenable avec Paris et sa banlieue.

### Vichy et la réorganisation de la prise de décision

Dans les temps longs qui caractérisent les modifications de la ceinture, l'évacuation et la démolition de la zone sous le régime de Vichy permettent un saut important, le rachat progressif de la zone devait durer jusqu'en 1976. Cependant avec la pénurie de matériaux sous l'occupation, le projet qui accompagnait les évictions restera à un état théorique, la bande verte ne sera jamais réalisée.

Les terrains de la Zone sont prêts pour la prochaine génération d'acteurs, et les grandes lignes du projet sont fixées. Le concept de boulevard périphérique sera repris pour constituer la troisième bande de la ceinture.

25 Des fortifs au périph

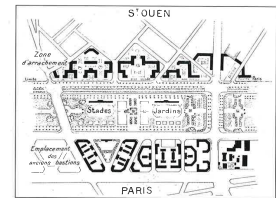


Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme est créé en 1944, les opérations d'aménagement concernant la région parisienne en dépendent. Le processus de décision garde la centralisation instaurée pendant la guerre, imposant une échelle de réflexion plus globale à l'aménagement de la ceinture parisienne, notamment une logique territoriale qui n'est pas du goût des élus municipaux. La connexion des routes nationales en région parisienne appartient à cette logique et induit la mutation du boulevard périphérique de 1943 en rocade à haut débit. Dans les plans de 1951 concernant le futur quartier d'affaires de La Défense, l'anneau du périphérique est une composante essentielle du système routier de la capitale. Il devient l'interface circulatoire entre les routes régionales et locales.

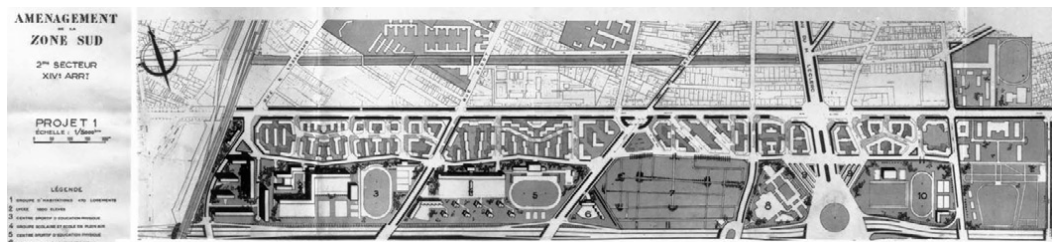
### Le plan Bernard Lafay, président du conseil municipal

En décembre 1954, Lafay présente un rapport intitulé : *La circulation, Solutions aux problèmes de Paris*, dans lequel il expose la « rocade périphérique ». Ce projet de modernisation de la voirie parisienne de 1954 est identique à celui de 1943. Il comprend une rocade extérieure sur l'ancienne zone, une rocade intérieure sur les boulevards des fermiers généraux et une transversale nord-sud de la porte d'Aubervilliers à la porte d'Italie.

Le boulevard urbain à niveau dessiné par Raymond Lopez pour Lafay est remis en cause par la commission chargée de l'étude de l'aménagement de la Ville de Paris, qui craint une coupure avec la banlieue. Les études suivantes menées par les ingénieurs proposent la « création d'une sorte d'autoroute, avec passages en viaduc ou en tranchée », des points de raccordements « en pomme d'arrosoir » et des raccordements à plusieurs niveaux avec les radiales importantes. L'artifice de la suture n'est pas tant urbaine que graphique (dessin fluide, courbe et contre courbe).<sup>26</sup> L'ampleur et l'emprise du projet grandissent et exploitent pleinement la frange de 150 m sur les communes limitrophes des lois de 1941 et 1943, ce sera le « terrain de la réurbanisation de la zone de transition ».



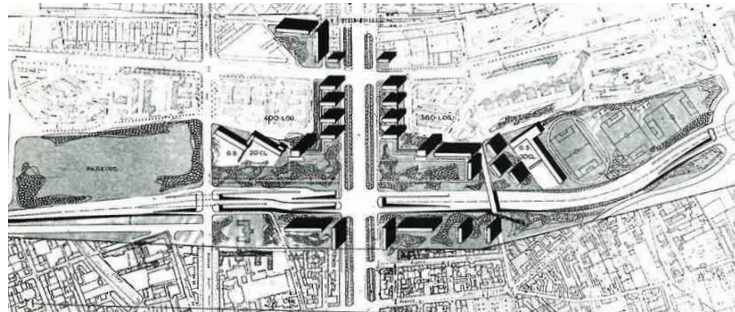
25. Plan des services d'urbanisme 1943 (Des fortifs au périph)



26. Aménagement de la Zone sud (APUR)

Outre une vision circulaire, le plan Lafay introduit un nouvel usage des sols de la Zone, en autorisant la construction de « groupes d'immeuble à usages d'habitations, ou à usage d'intérêt publics ». Cette disposition, et les gains financiers générés renforcent le projet pour la Ville et l'État. La loi de 1953 rend 20 % de la surface de la zone constructible, à un moment où le Baby-boom induit une urgence de construction de logements et d'établissements scolaires. Cette loi comprend un système de compensation, où la surface construite sur la zone doit être libérée dans Paris, comme un retour de l'idée de désentassement de Bonnier. Les nouvelles constructions sont vues comme une opportunité de régler le problème de la limite de Paris. Et le périphérique doit permettre un « lien organisé entre les quartiers périphériques et ceux des communes limitrophes » (1954, Jean Royer).

27. Bailleau, Plan d'aménagement de la porte de Vincennes, 1953 (Des fortifs au périph)



Les logements projetés sur les nouveaux terrains constructibles, divisés en sept secteurs confiés à des urbanistes, sont les héritiers de la charte d'Athènes et de la dissociation entre le bâti et le viaire. « De part et d'autre d'une voie rapide détachée du sol, de grands immeubles barres de gabarit imprécis sont répartis sur une zone voulue libre, avec un aménagement en espace vert abstrait. »<sup>27</sup> C'est une application des idées avancées par le Corbusier, la géométrie des habitations et celle de la voirie sont dissociées. Cependant la relation au sol et aux espaces verts sera négligée lors de la construction. Le débat que la qualité d'ensemble des logements est occulté par la présence de l'infrastructure<sup>28</sup> Au moment de son implémentation le périphérique est consensuel et est confié aux ingénieurs de la ville de Paris. La construction du premier tronçon au sud est approuvée en 1954, et en 1959 le périphérique est inscrit de façon définitive au plan directeur.

Les ingénieurs acquièrent des compétences, le dernier tronçon, à l'ouest, bénéficie de toutes leurs nouvelles connaissances.

27 La ville du périphérique

28 Des fortifs au périph



## 4 / Le périphérique ou le grand passage

Le parkway de Lopez de 1953 a été profondément remanié par les services de l'Etat et conditionné au réseau autoroutier national qui vient frôler Paris, la nouvelle itération est approuvée en 1956. Le tracé en plan renforce l'asymétrie en s'éloignant des résidences à l'ouest tout en frôlant les quartiers de l'est et du nord, qui sont toujours industriels à l'époque du tracé. La différence en coupe (remblais / tranchée) apparaîtra au fur et à mesure de l'avancement des tronçons.

Le périphérique doit irriguer un vaste territoire, et non seulement Paris, sa conception change d'envergure pour devenir un immense ouvrage d'art, imposant en tout son long. L'ouvrage est une grande fierté pour la direction de la voirie de la Mairie de Paris, il est célébré comme témoignage de la compétence technique française, et comprend une avancée technique importante. L'échangeur de Bercy et le pont à haubans Paris-Masséna sont des ouvrages remarquables. Sur les sections courantes, les viaducs se font nombreux pour permettent les traversées de talus souvent surdimensionnés, ce dispositif est loin de la vision initiale d'un lien organisé entre les quartiers périphériques et les communes limitrophes. La stratification est consommée, complétée par les larges étendues des équipements sportifs, la coupe pure est renforcée par le serpent de béton.

Aux six grands échangeurs accueillant les autoroutes s'ajoutent 66 voies traversant le périphérique, « parfois au prix d'un parcours ingrat dans les délaissés aériens ou souterrains d'un boulevard souvent généreux en espaces gaspillés »<sup>29</sup>

Lors de l'inauguration en 1973, les politiques se félicitent de cet ouvrage. André Herzog (directeur de l'aménagement urbain à la préfecture de Paris) « le boulevard périphérique contribue à modifier le visage de la capitale non seulement par l'importance et la qualité de ses ouvrages, mais encore par les modifications et transformations qui accompagnent progressivement sa réalisation sur le plan de l'urbanisme, où il joue le rôle de catalyseur et d'accélérateur de transformation. »

Cependant la livraison se fait sous le feu des critiques. Très emprunté dès le début, les problèmes d'embouteillage, de bruit et de pollution apparaissent. L'ouvrage risquant d'être rapidement saturé, d'autres ouvrages concentriques sont envisagés.



28. La construction du périphérique à la porte de Vincennes, 1969 (Des fortifs au périj)

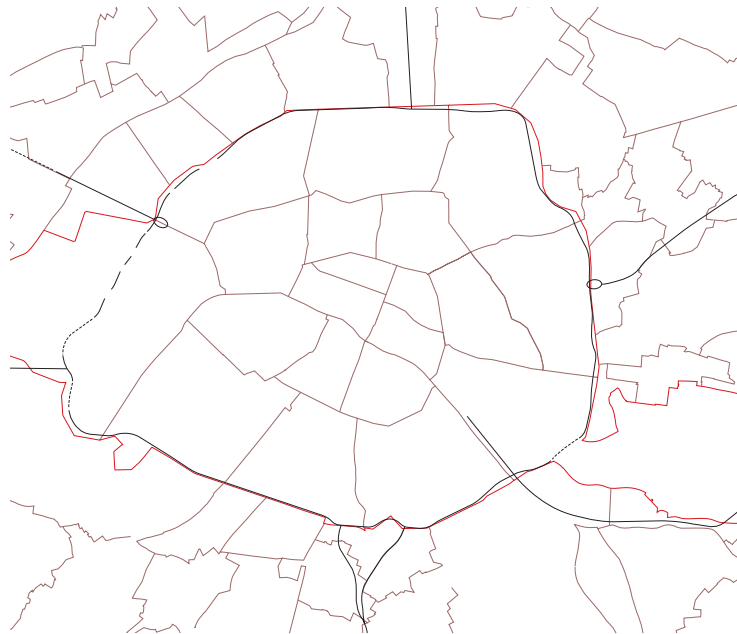


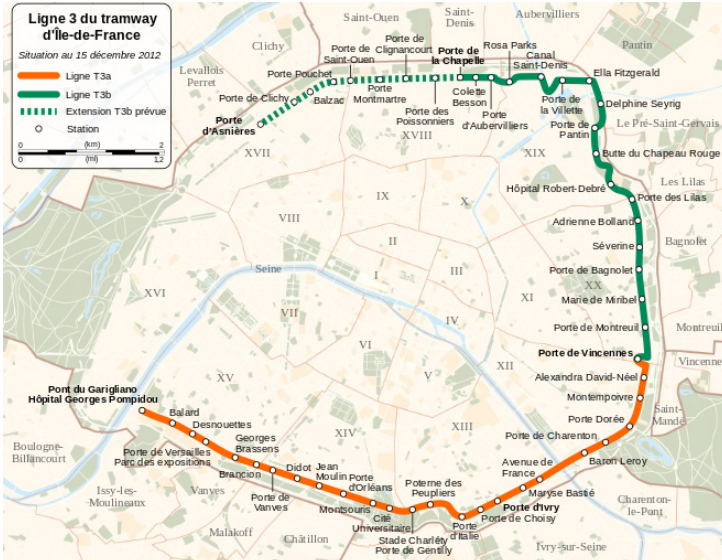
29. Les stades de l'ouest (Des fortifs au péric)

Les ensembles d'habitations programmés en 1954 résultent en des projets hors sol, déconnectés de leur environnement. Ils ne se préoccupent pas des espaces urbains adjacents. Ceci met en faillite la tentative d'articulation spatiale entre Paris et sa banlieue. Mais la quantité de délaissés sont aussi une opportunité pour la suite, permettant d'autres projets d'y prendre place. De l'autre côté du périphérique, les terrains des communes adjacentes accueillent progressivement des opérations monoblocs à la place du tissu pavillonnaire et artisanal.

La structure continue du périphérique et le parcours que l'on fait en son long permet un point de vue sur les quartiers traversés et révèle l'hétérogénéité des aménagements réalisés avant sa création. Là où la zone a été acquise avant 1940, on trouve des stades et des équipements scolaires dans une relative continuité alors que les expropriations de 1940 ont laissé place à des ensembles d'habitations qui fragmentent les emprises collectives

30. Le périphérique suit de près les limites administratives (redessin APUR)





31. Plan du T3a et du T3b (Wikipedia)

## 5 / Le tramway, une desserte circulaire

Le transport public de l'Île-de-France s'était concentré sur les directions radiales de connexion avec la banlieue. Le tram dont les travaux ont commencé en 2003, est l'ébauche d'une relation tangentielle, qui sera renforcée par les lignes du Grand Paris Express. Le premier tronçon (en orange) a été ouvert en 2006, et étendue sur le tronçon vert en 2012. La volonté de fermer la boucle rencontre une forte opposition à l'ouest, qui n'est pas sans rappeler les luttes contre le dernier tronçon du périphérique dans le bois de Boulogne.

Le choix du tracé s'est porté sur les boulevards des maréchaux suite à de longs débats concernant la réutilisation ou non de la ligne de petite ceinture, fermée à la circulation en 1934. Ainsi la limite intérieure des anciennes fortifications est elle aussi vouée aux transports, mais sans nuisances. Les travaux de la ligne ont été alliés à une amélioration du cadre urbain, notamment par l'éclairage, la végétalisation et le mobilier urbain. La suppression de deux voies de circulation a conduit à une diminution du trafic routier, qui se reporte partiellement sur le périphérique. Le tramway sur rail se trouve au centre de la voirie, séparant les voies de circulation automobile. Les alignements d'arbres ont été renforcés, et la plate-forme du tramway est recouverte d'une pelouse, dans un aménagement global conçu par Antoine Grumbach et Michel Desvignes

Ce transport tangential, qui remplace les lignes de bus en en doublant les capacités, renforce l'attractivité de la ceinture.

32. Vue de deux bastions  
Ortophoto Montreuil 1921  
(IGN)



33. Les bastions démolis,  
les HBM commencent à  
prendre place  
Ortophoto Montreuil 1931  
(IGN)



34. Evolution de la  
construction des HBM  
Ortophoto Montreuil 1936  
(IGN)



35. Apparition d'un  
giratoire circulaire  
Ortophoto Montreuil 1955  
(IGN)







*36. Les terrains de sport sur la Zone  
Ortophoto Montreuil 1964  
(IGN)*



*37. Le périphérique et son anneau  
Ortophoto Montreuil 1977  
(IGN)*



*38. Densification de la porte côté Montreuil  
Ortophoto Montreuil 1992  
(IGN)*



*39. La situation actuelle  
Ortophoto Montreuil 2016  
(Geoportail)*



*«Les autoroutes urbaines réunissent le maximum de potentiels – desserte, visibilité, paysage, nature, portée métropolitaine, foncier à inventer – et le maximum de dysfonctionnement – coupures, nuisances, délaissés».*<sup>30</sup>

## Chapitre 2

### Etude analytique de l'infrastructure

Toute infrastructure de mobilité est une continuité linéaire et présente des ruptures pour la transversalité. Le périphérique, de part sa circularité délimite de plus un intérieur et un extérieur. Ceci semble une évidence mais c'est peut être cela qui le différencie le plus d'une autoroute. Le périphérique fonctionne presque comme un grand échangeur entre les différentes autoroutes et les villes limitrophes. C'est une voie d'accès pour ce territoire. Le cercle n'a ni début ni fin, en ce sens le périphérique est tel un fil d'Ariane, on ne sait pas où on se rend, pas forcément où on est, on suit les indications pour la porte qu'on veut atteindre. Cette voie de circulation rapide est rythmée par les entrées sorties, une porte tous les 700 mètres environ. Le périphérique est le résultat d'une vision fonctionnaliste, d'ingénieur et de séparation des flux, mise en œuvre par les ingénieurs de la ville de Paris. Ce serait un anachronisme de parler d'intégration urbaine en faisant référence au tissu bâti adjacent actuel.

A l'époque de sa construction, le périphérique prend place dans un vide sur une majorité de son pourtour. C'est un gigantesque échangeur routier qui relie les arrivées des autoroutes et en distribue le trafic. C'est pour cette fonction qu'il a été construit, et c'est cette fonction qu'il remplit, les préoccupations actuelles sont venues progressivement avec la raréfaction du foncier.

---

30 No Limit (p42)

# 1 / Une autoroute urbaine

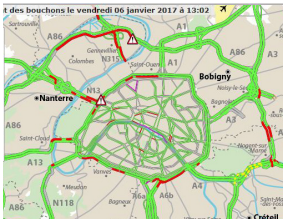
- 7 Echangeurs
- 44 diffuseurs
- 156 bretelles
- 56 portes
- 7 faisceaux de voies ferrées
- 6 passerelles
- 3 souterrains piétons
- 5 centres commerciaux
- 22 stations-services

## 1.1 Le fonctionnement routier

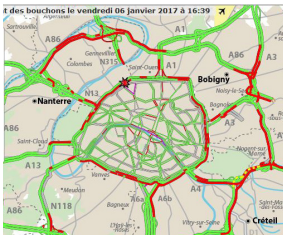
La représentation mentale du périphérique est celle d'une boucle, la ceinture de Paris, cependant dans son fonctionnement ce n'est pas tant la linéarité qui compte que la multiplicité des entrées sorties, l'infrastructure irrigue la capitale et en est l'interface routière principale. Lorsqu'on est sur le périphérique, adjectif employé que l'on soit au dessus ou en dessous du niveau, on ne se situe pas dans Paris. L'objectif est cependant d'en sortir, d'arriver jusqu'à la porte voulue.

On dit «Prendre le périphérique», comme on prendrait le train. Le périphérique est extrêmement emprunté, avec plus de 1,3 million de voitures par jour,<sup>31</sup> pour des trajets quotidiens, hebdomadaires, commerciaux ou vacanciers. L'accès aux autoroutes pour les franciliens et depuis les autoroutes à Paris se fait par le périphérique.

La boucle du périphérique fait 35 km de long, en 2\*4 voies pour l'essentiel de son parcours.

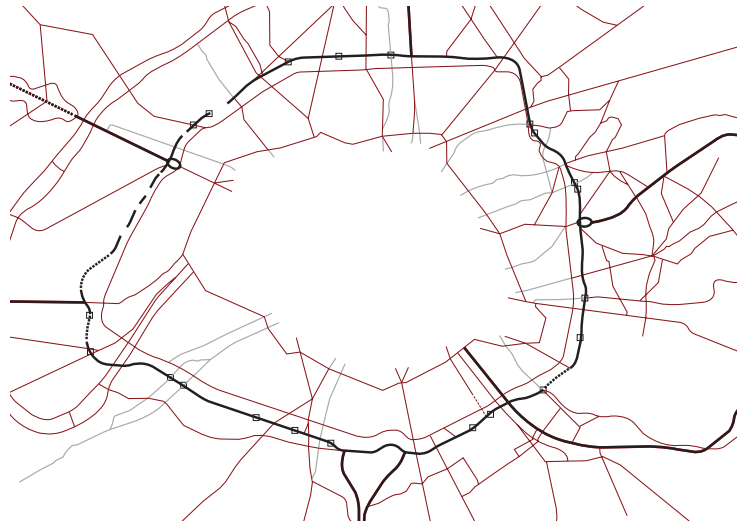


40. Trafic à 12h (Sytdin)



41. Trafic à 17h (Sytdin)

42. Diagramme connexions routières (redessin APUR)





## Bretelles et échangeurs

Les péages et autres limites ne sont pas au niveau des arrivées des autoroutes, on arrive tout « naturellement » sur le périphérique, sans véritable choix depuis les autoroutes, c'en est l'aboutissement, son langage morphologique reste autoroutier.

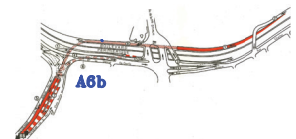
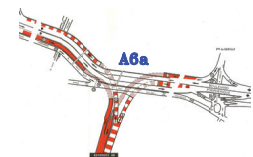
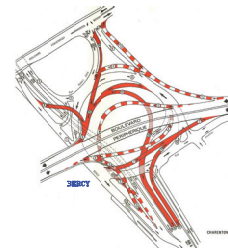
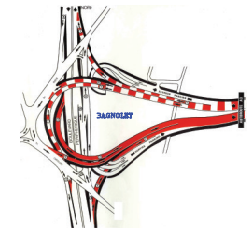
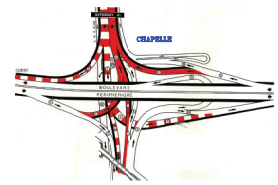
Les échangeurs ne sont pas une rupture pour le parcours automobile. Leur emprise urbaine est une rupture pour les piétons, ou depuis le « sol de la ville ». Depuis la « voirie de surface », l'accès se fait par une bretelle, les bretelles impliquent un changement de niveau, ascendant ou descendant, cette pente marque l'entrée dans un autre dispositif routier et la concentration se porte alors sur l'insertion dans le flot de voitures.

Les bretelles ont une importance routière et urbaine. Elles encadrent le plus souvent les franchissements (dessus et dessous), afin de pouvoir sortir et d'aller dans un arrondissement ou dans une commune voisine. Avec des pentes à 12 % elles font environ 200 mètres de long, avec une ou deux voies.



Il ne serait pas possible de construire le périphérique à l'identique aujourd'hui, de nouvelles règles imposent des distances plus grandes entre les bretelles, et réduiraient la fréquence d'insertion de voies. Les pentes et dispositions des sorties, souvent très contraintes, notamment celles depuis les tunnels, seraient conçues différemment ; probablement avec une plus grande emprise au sol.

## 44. Les échangeurs (DVD)



43. Photo de l'échangeur de Bagnole (APUR)



45. Bretelle d'insertion au talus planté (HS)

46. L'emprise et les niveaux des bretelles



47. Station service sur le périphérique (HS)

## Les usagers

Cette rocade urbaine est un système spécifique, avec des règles de conduite uniques, priorité à l'insertion, pas de bande d'arrêt d'urgence, limitation à 70km/h depuis janvier 2014. La diminution de la vitesse limite a permis une fluidification globale.

« Avant 2014, un tour complet de périphérique prenait 63 minutes à une vitesse moyenne de 33 km/h. Il ne faut plus aujourd'hui « que » 55 minutes à 38 km/h de moyenne. »<sup>32</sup>

Les deux roues y ont peu à peu conquis leur place et leur « voie » entre la 3<sup>ème</sup> et le 4<sup>ème</sup> est désormais reconnue légitime par la réglementation. Leur présence est forte puisqu'ils maintiennent un rythme de circulation élevé en cas de ralentissement automobile. Comme toutes les infrastructures de transports, le périphérique connaît un usage accru aux heures de pointes qui s'accompagne d'un ralentissement important de la circulation, notamment sur les sections avant les échangeurs. Si nous étudions principalement dans cette étude la morphologie de cette infrastructure et son insertion urbaine, c'est sans oublier l'usage quotidien de 1.3 million de véhicules, et la pénibilité qui peut être associée à ce trajet quotidien obligatoire.

32 <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/embouteillages-en-ile-de-france-pourquoi-ca-sature-avant-22-01-2016-5475047.php>

## Émergences et systèmes

On y retrouve des panneaux à messages variables à intervalles réguliers, ils indiquent les accidents, les durées de parcours jusqu'aux portes significatives et les fermetures de portes dues aux événements majeurs. Ces informations permettent aux automobilistes de choisir les trajets les plus pertinents. En complément des potences des panneaux, des portiques des caméras de surveillance, on trouve d'autres émergences verticales : les candélabres, qui font de 12 à 14 mètres de haut et sont implantés tous les 35 mètres.<sup>33</sup>



48. Portique d'indications avant la porte de Montreuil (HS)

## Émergences verticales<sup>34</sup>

- 122 caméras
- 166 bornes d'appel
- 750 boucles électromagnétiques
- 326 panneaux à messages variables
- 8 radars automatiques fixes

## Le périphérique en chiffres :<sup>35</sup>

- 35 km de long et 2 % de la longueur de la voirie de Paris
- 1,4 km<sup>2</sup> et 5,6 % de la surface de la voirie parisienne
- 14 % de la superficie des trottoirs parisiens
- 35 à 40 % de la circulation à Paris
- 100.000 habitants riverains, soit environ 5 % de la population parisienne
- 1,3 Millions tous véhicules

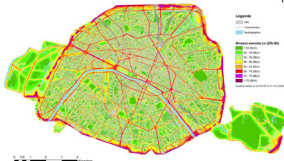


49. Candélabre porte de Montreuil (HS)

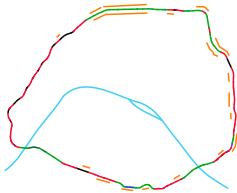
33 No limit (p54)

34 <http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/deplacements-et-stationnement/amenagements-et-travaux-de-voirie/le-peripherique-3213>

35 Etude d'insertion urbaine, Partie 1, TVK, p70



50. Relevé des nuisances sonores (Mairie de Paris)



51. Diagramme de positionnement des écrans antibruit

« deux échelles : d'une part la totalité soit l'échelle de la métropole, celle du déplacement, d'autre part la localité, soit l'échelle du lieu, celle du séjour »<sup>36</sup>

## 1.2 Les nuisances générées : le conflit entre les échelles

Cette étude n'est pas une ode à l'infrastructure. Le périphérique est synonyme de nuisances, de ralentissement, de conduite agressive dans l'imaginaire collectif. De part la concentration des flux, les désagréments liés à l'usage de la voiture sont amplifiés, notamment la pollution et le bruit.

Cependant, ce n'est pas le périphérique qui est la « cause » des nuisances, le périphérique permet la concentration d'une circulation routière qui libère la voirie parisienne d'un transit important. Sur le périphérique, la circulation est plus rapide et efficace que sur le viaire « normal », avec une vitesse moyenne de 39 km/h.

C'est donc une utilisation « rentable » pour la région d'avoir une telle infrastructure, mais les nuisances générées sont proportionnelles au service rendu, et donc importants.

« Le périphérique concentre 35 à 40 % de la circulation parisienne sur 6 % de sa surface de voirie et permet de se déplacer 2.5 fois plus rapidement qu'ailleurs dans Paris »<sup>37</sup>

L'utilité est donc sensible à la grande échelle, la circulation très locale n'est pas facilitée par l'infrastructure. « Le périphérique apparaît, du point de vue des usages, comme un outil à la fois métropolitain et parisien. Métropolitain car sa clientèle est assez équilibrée entre les résidents de Paris (26 %), de la petite couronne (43 %) et de la grande couronne (25 %). »<sup>38</sup>

De plus 21% des déplacements automobiles de Paris s'effectuent via le périphérique, qui sert donc aussi les parisiens.

Cependant les nuisances sont localisées, le bruit comme la pollution. Même si la pollution se diffuse partiellement. Le niveau de pollution de fond est multiplié par 3 à proximité du périphérique, à 150 mètres on retrouve le niveau de fond. Certains murs antibruit ont été prouvés efficaces pour favoriser la dispersion des particules, au contraire des couvertures, qui comme les tunnels, concentrent la pollution à leur sortie.

Ainsi la recherche de vitesse et de fluidité pour le fonctionnement territorial induit un environnement pollué et fragmenté pour la vie quotidienne.

36 No limit (p115)

37 No Limit (p46)

38 No Limit (p72)



### 1.3 Stratégie sur les nuisances depuis l'infrastructure

Le bruit est un véritable problème aux abords du périphérique, notamment pour les logements construits dans sa proximité immédiate. Le flux restant important la nuit et les fenêtres des années 60 ne protègent pas les habitations contre de ce désagrément important.

Nous verrons dans le chapitre 4 quelles solutions ont été mise en place par le bâti : couvertures, destructions de tours, nouvelles façades, bâtiments écrans tertiaire. Il s'agit ici d'étudier l'action depuis l'infrastructure et notamment les écrans acoustiques ou murs antibruit.

Pour lutter contre les nuisances sonores, les services techniques de la région on élaboré un ambitieux programme en 1985.

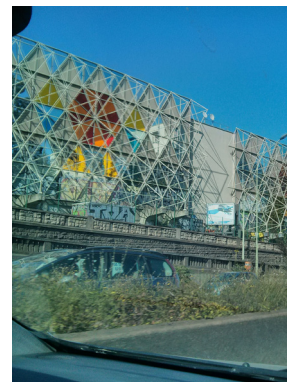
Devant le coût important des mesures préconisées, (dont 1.8 km de couvertures) ce sont finalement 14 km d'écrans qui sont réalisés, répartis moitié côté Paris, moitié côté banlieue, en deux campagnes entre 1983 et 1997.<sup>39</sup>

Les écrans bordent donc 20% de son parcours. Leur impact visuel est très fort avec une hauteur variant de 2.5 mètre à 10 mètres. Leur facture n'est pas uniforme, ainsi leur dessin, leur composition (béton, briques, panneaux alvéolaires, matière plastiques transparente) et donc leur image varient de tronçon en tronçon. Ce sont des révélateurs de la nuisance du périphérique et ils accentuent l'image de la limite.

Les écrans sont nettement plus efficaces lorsque le périphérique est en hauteur, ils protègent d'avantage les bâtiments. Contrairement à la position en tranchée où le haut des habitations n'est pas particulièrement protégé. Les écrans, parfois uniquement à côté extérieur présentent un danger réverbération, et donc d'accentuation du problème.

Ces écrans ont un impact urbain sur les voies adjacentes, les contre allées sont donc murées d'un côté ce qui ne promeut pas une qualité urbaine. Pour les voitures il canalise la vue, ce qui peut être une bonne chose pour les accidents. Assez dégradés, ils sont sujet aux tags.

13600 fenêtres ont été changées ont été changées entre 1986 et 2005 <sup>40</sup> Pour l'isolation des fenêtres de multiples programmes d'aide au financement se sont succédés pour l'habitat privé, avec des subventions municipales, la « prime fenêtres ». Dans le parc public, les opérations de réhabilitations on progressivement remplacé les fenêtres.



52. Ecran antibruit porte Bédier (HS)



53. Ecrans antibruit (HS)

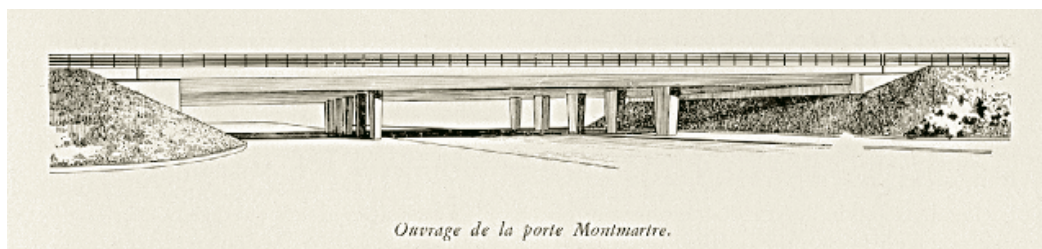
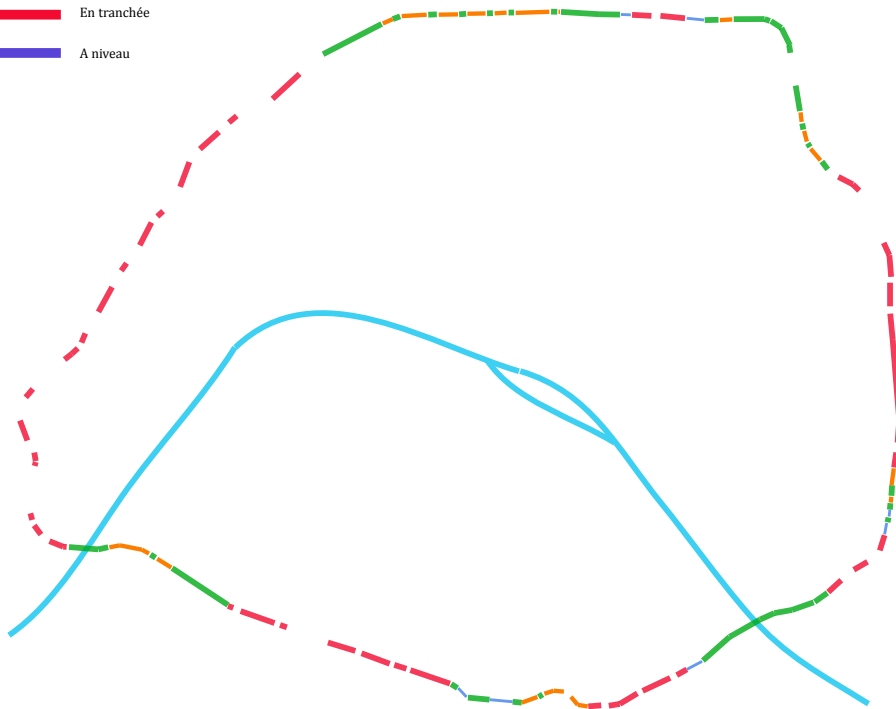


54. Ecrans antibruit (HS)

39 No Limit (p22)

40 Insertion urbaine du périphérique, 2005, APUR

- Remblais
- Viaduc
- En tranchée
- A niveau



*«Le périphérique lui-même en tant qu'ouvrage d'art est extrêmement divers car il a été conçu pour s'adapter physiquement à des configurations très variées »<sup>41</sup>*

## 2 / Etude en coupe

Le périphérique entretient un rapport charnel avec ses abords. Son rapport à l'environnement n'est pas celui d'un corps étranger. Le boulevard et ses rives se sont mutuellement influencés, épousés. On ne peut plus dissocier le périphérique de son contexte.

En parcourant le périph on passe son temps à monter ou à descendre, soucis de réduction des couts, les déblais ont été limités, et donc on est à - 5 m que sous les franchissements.

### Les ouvrages d'art

Le pérpriphérique comprend 128 ouvrages d'art principaux 75 souterrains et 53 viaducs ou passages supérieurs.<sup>42</sup>

Les types d'ouvrages sont variés et nombreux : cadres simples et doubles, caissons et poutres - métalliques, en béton armé ou en béton précontraint, poutrelles enrobées, pont-dalles pré-contraints, viaduc à travées indépendantes. Parmi ceux-ci, figurent neuf grands ponts : deux franchissent la Seine, quatre franchissent des voies ferrées, deux franchissent un canal et un franchit le réseau routier. Le pont haubané Massena, long de 492 mètres est le plus long de Paris.<sup>43</sup>

### Une hauteur mouvementée

Le périphérique peut être 5 mètres sous le niveau du sol comme 5 mètres au dessus, et passe nécessairement dans toutes les configurations entre. Le périphérique génère sa topographie, le sol se soulève parfois pour l'accueillir en remblais. Certains talus sont eux même redécoupés par les bretelles.

*55. Diagramme de positionnement en coupe du périphérique*

*56.Perspective du viaduc de la porte Montmartre (études TVK)*

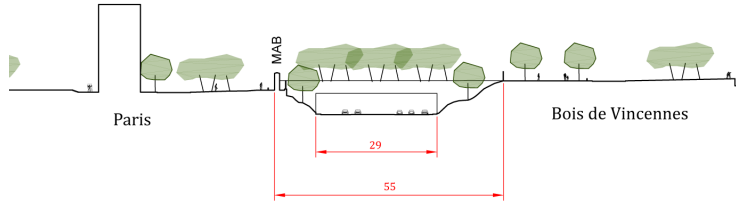
---

41 No Limit (p48)  
42 No Limit (p54)  
43 Wikipedia

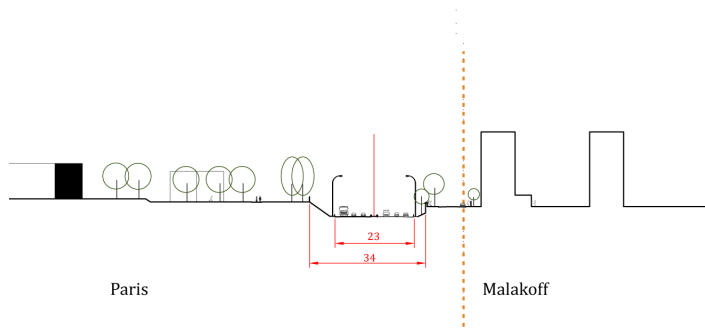
61. Coupes du périphérique (TVK)



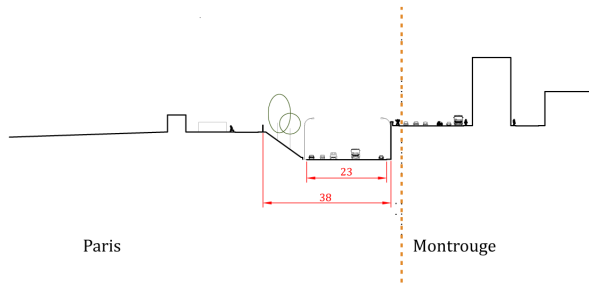
57. Vue d'un tunnel, sous face lisse et éclairage latéral (HS)



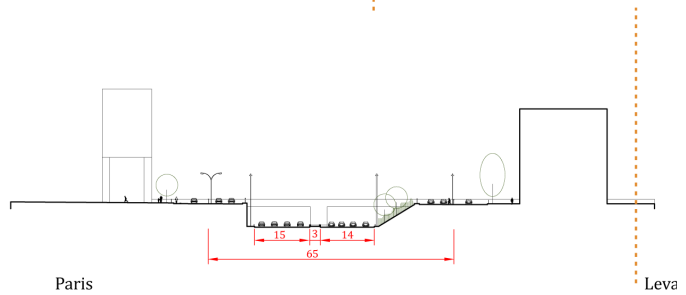
58. Périphérique en tranchée et talus plantés, Parc de Vincennes (HS)



59. L'impact d'un mur anti bruit sur l'espace piéton (HS)



60. Le périphérique en tranchée maçonnée (HS)





## 2.1 Périphérique décaissé

### Tranchée couverte (6 km) :

Les tunnels de l'ouest, du Parc des Princes et du Bois de Boulogne, et ceux du bois de Vincennes à l'est étaient présents dès la construction du périphérique. La couverture Courcelles, supportant des installations sportives, inaugurée en 1993, celle des Lilas et celle de Vanves impliquent de nouveaux tunnels. Les tunnels sont assez uniforme, les plus longs présentent un dispositif de ventilation volumineux. Les luminaires sont intégrés dans les parois des tunnels, derrière un écran de plastique, ce qui homogénéise cet éclairage très jaune.

La contrepartie d'une bonne intégration urbaine à l'ouest est l'effet stroboscopique imposé aux automobilistes, qui passent de manière rapide entre les tunnels et les sections ouvertes.

Le périphérique présente de plus deux demi couvertures, qui permettent de protéger du bruit, sans enfermer l'automobiliste ou nécessiter de ventilation supplémentaire. Ces demi-couvertures ne sont cependant pas utilisées comme sol, elles sont toutes deux condamnées actuellement.

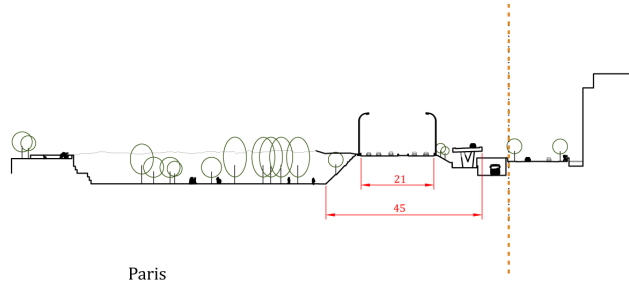
### Tranchée ouverte (14.5 km) :

Les tranchées ne sont pas uniformes en profondeur, dans la partie sud, pour limiter les travaux de terrassement le périphérique replonge légèrement à chaque franchissement. afin de laisser la hauteur libre nécessaire sous les ouvrages. On remarque cette topographie mouvante à la conduite.

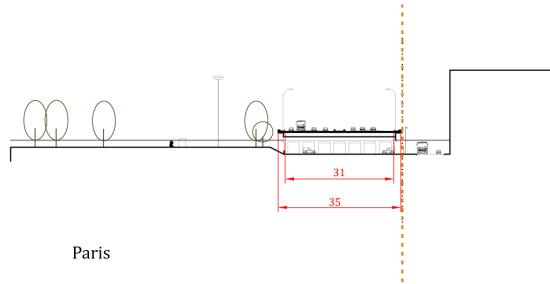
Les tranchées ouvertes mettent en exergue l'épaisseur de l'infrastructure, par le vide marqué au dessus d'elle. La logique de franchissement est facilitée, l'enfouissement a été pensé pour cela.

Cependant les sections en tranchées peuvent présenter d'autres difficultés urbaines, notamment une contre allée délaissée, parfois bordée d'un mur anti bruit.

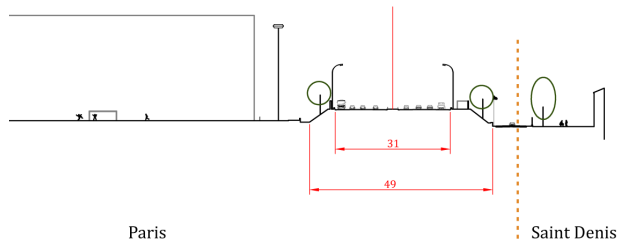
On peut distinguer les tranchées bordées de talus plantés, avec une épaisseur de vide d'autant plus grande et un parcours plutôt agréable, des tranchées maçonnées, qui produisent un enfermement et un sentiment de constriction pour les automobilistes.



Paris



Paris

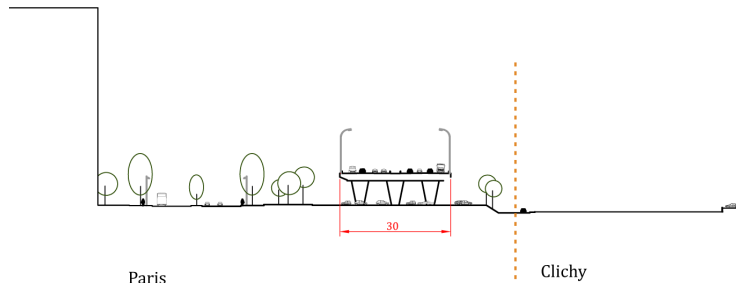


Paris

Saint Denis

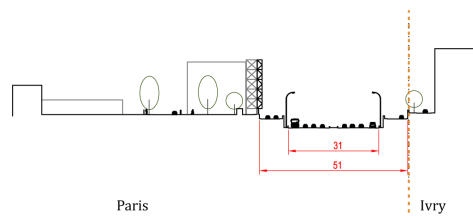


62. Le viaduc de la porte de la Villette (HS)



Paris

Clichy



Paris

Ivry

63. Coupes du périphérique (TVK)

## 2.2 Périphérique en surplomb

### Remblais (8.5 km) :

La configuration en remblais impose la limite la plus franche, puisqu'elle anéanti toute continuité visuelle pour le piéton. De plus l'emprise du périphérique est plus importante, de même que les talus des tranchées, la pente des terrains implique une surépaisseur de l'infrastructure

En bordure des Puces de Saint Ouen, au nord la délimitation des remblais est renforcée par une haute grille.

Par contre, à la Porte Chaumont, au nord est, le talus extérieur est agréablement intégré dans un jardin.

### Viaducs et ponts (6.5 km) :

Le périphérique passe en Viaduc au droit des portes ou pour franchir les emprises ferroviaires. Ceci dédouble la surface du sol. L'image de la limite reste présente, mais le viaduc permet une perméabilité visuelle. Lorsqu'il est entouré d'écran anti-tibruit, c'est la configuration la moins nuisible pour les riverains. Les culées des viaducs ont été colonisées par les services de la Mairie de Paris, comme lieu de parking et de stockage.

## 2.3 Périphérique à niveau

Cette situation est très peu fréquente, boulevard préexistant ou passage sous un faisceau ferré au nord.

## Typologies des portes

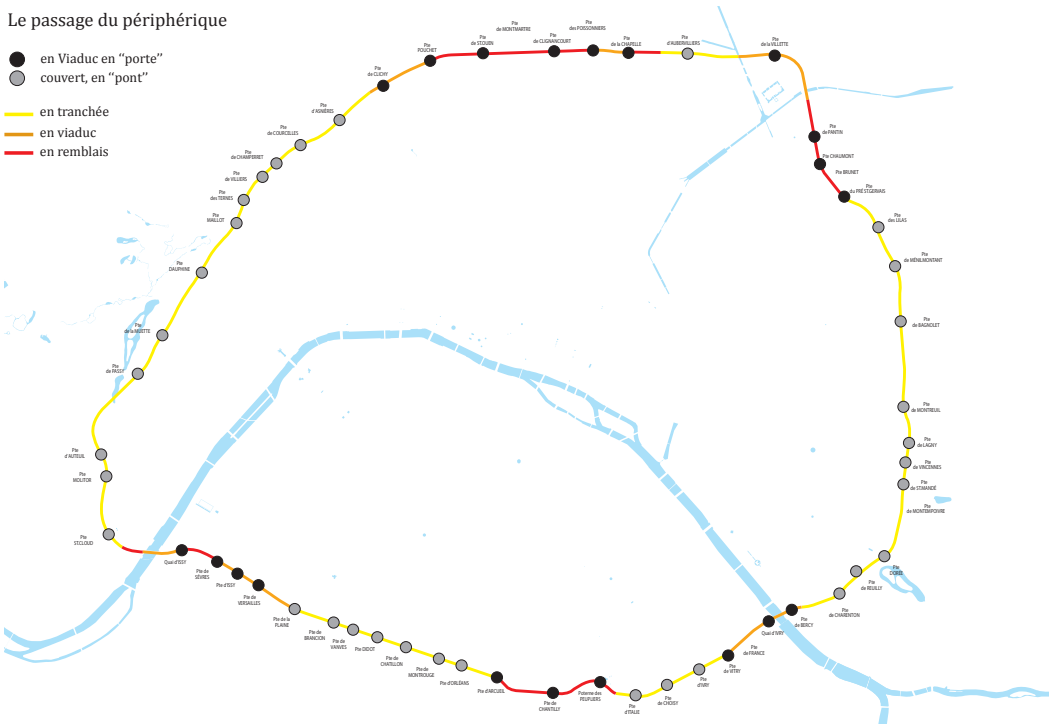
- ▶ porte métropolitaines
- ▶ porte majeure
- ▶ porte locale
- ▶ porte paysagère



98AUC

## Le passage du périphérique

- en Viaduc en "porte"
- couvert, en "pont"
- en tranchée
- en viaduc
- en remblais



*«La séparation entre routes/rails/périphériques qui pourtant doivent se croiser, suppose des niveaux distincts, des nivellements de terrain qui créent des discontinuités du sol.»<sup>44</sup>*

## 3/ Typologie des franchissements

*64. Classification des portes  
(APUR)*

### 3.1 Une hiérarchie de flux

Nous avons vu à travers l'étude des coupes les multiples interactions longitudinales du périphérique avec ses bandes limitrophes, qui dépendent de la position du périphérique ainsi que de la constitution des bandes adjacentes. Ces études en coupes montrent d'avantage les ruptures que les connexions.

L'APUR a réalisé en 2004 une étude des 56 portes de Paris. Les auteurs précisent que la notion de porte se perpétue principalement par le nom des stations de métro et pas par réalité physique.<sup>45</sup>

La classification opérée est selon leur utilisation : paysagère, locale, majeur et métropolitaine, ainsi que leur positionnement en « porte » ou en « pont » au dessus ou en dessous du périphérique. (Voir diagrammes ci contre)

Sur la base de ces études, nous proposons ici de regarder les franchissements de façon morphologique. C'est à dire les formes qu'empruntent les liaisons transversales à travers le périph, notamment pour le parcours piéton et l'emprise routière. Cette sous partie se rapproche de l'appropriation piétonne de l'espace public. En effet les franchissements sont déjà nombreux tous les 350 mètres environs, mais leur logique est d'abord routière et n'encourage pas au cheminement. On peut ainsi distinguer le caractère routier de certaines portes des franchissements plus paisibles.

---

44 La ville du périphérique

45 Etude des portes APUR

### 3.2 Typologie morphologique

Les logiques routières ont prédominées lors de la conception des entrées / sorties du périphérique, dont l'environnement n'était alors pas urbanisé. Ainsi de nombreux franchissement existent, mais ne sont pas propices aux piétons et ne permettent pas un espace public de qualité.

La morphologie routière de l'anneau est anti-urbaine et implique de grands détours piétons. Les piétons doivent de plus franchir les bretelles d'accès à l'infrastructure son parcours est donc rallongé et interrompu. Les bretelles confèrent une surépaisseur routière à l'emprise de l'infrastructure seule, ce n'est pas 8 voies qu'il faut franchir mais 12.

De part la stratification de l'anneau étudiée précédemment, l'épaisseur ressentie lors des franchissements est primordiale, bien plus large que le périphérique seul.

Le schéma ci dessous essaie d'enrichir l'analyse des portes en intégrant les autres types de franchissement du périphérique, notamment les passerelles et les tunnels piétons



65. Franchissement à Bagnolet(HS)



66. Porte de Montmartre (HS)



67. Passerelle dans le bois de Boulognes (HS)



68. La dernière passerelle du périphérique (HS)



- Echangeur
- Anneaux
- Large dessus
- Large dessous
- - - Petit dessus
- - - Petit dessous
- Couverture
- Passerelle





## Chapitre 3 L'infrastructure dans la ville

### 1 / La ville du périphérique : une morphologie spécifique

La ville du périphérique est le titre de l'ouvrage du collectif Tomato qui regroupait 13 architectes diplômant en 1998 à l'école d'architecture de Marne la Vallée, leur travail précieux a été édité en un livre du même nom paru en 2003. Ils se sont intéressés aux multiples échelles et composantes de l'anneau afin de définir les caractéristiques de cette Ville du périphérique. « pour dire la prégnance de l'infrastructure mais aussi pour souligner sa capacité à être force d'urbanisation »<sup>46</sup>

Sans reprendre tout leur développement nous essayons dans ce chapitre de qualifier l'urbanité de cet anneau, afin de ne pas oublier ses spécificités dans une optique de projet.

Si le chapitre précédent se focalisait sur l'infrastructure c'est ici le tissu urbain que nous allons observer. Le premier chapitre nous avait laissé avec trois anneaux distincts, de l'intérieur vers l'extérieur :

- habiter : HBM des années 30
- se divertir : reliques de la ceinture verte consacrée au sport
- circuler : le périphérique

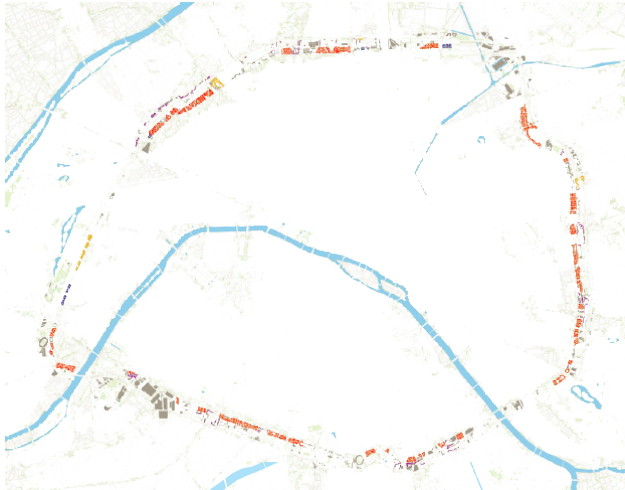
---

46 No Limit (p37)

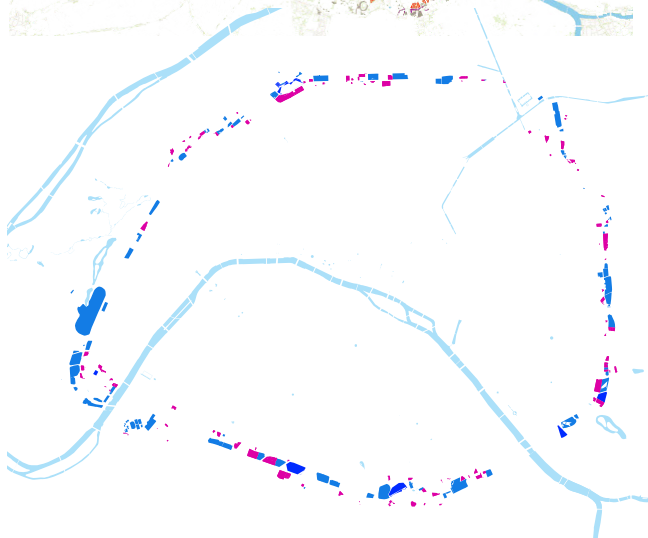
69. Les surfaces végétales  
(comprends les terrains de sport)



70. Le logement social de la ceinture



71. Emprises sportives  
(bleu) et éducatives (rose)



## 1.1 Les fonctions

Nous avons vu dans le premier chapitre la stratification progressive de l'épaisseur qui nous intéresse. Nous allons ici préciser les fonctions présentes actuellement dans cette épaisseur afin d'étudier leur impact morphologique par la suite

Grandes enclaves :

- Cimetière
- Centre de congrès (Maillot / Champerret)
- Centre des expositions

Bastions :

- HBM
- Ecoles / Collèges / Lycées
- Petits squares

Zone :

- Écoles / Collèges / Lycées
- Hôpitaux
- Centres sportifs
- Espaces verts
- Ateliers RATP

Emprise du périphérique : bordures dessus / dessous :

- Déchetterie
- Vente et stockage de matériaux
- Stations services (dans les délaissés)
- Station de nettoyage véhicule (sous le périphérique)
- Ateliers espaces verts / Service paysage

Extrados du périphérique :

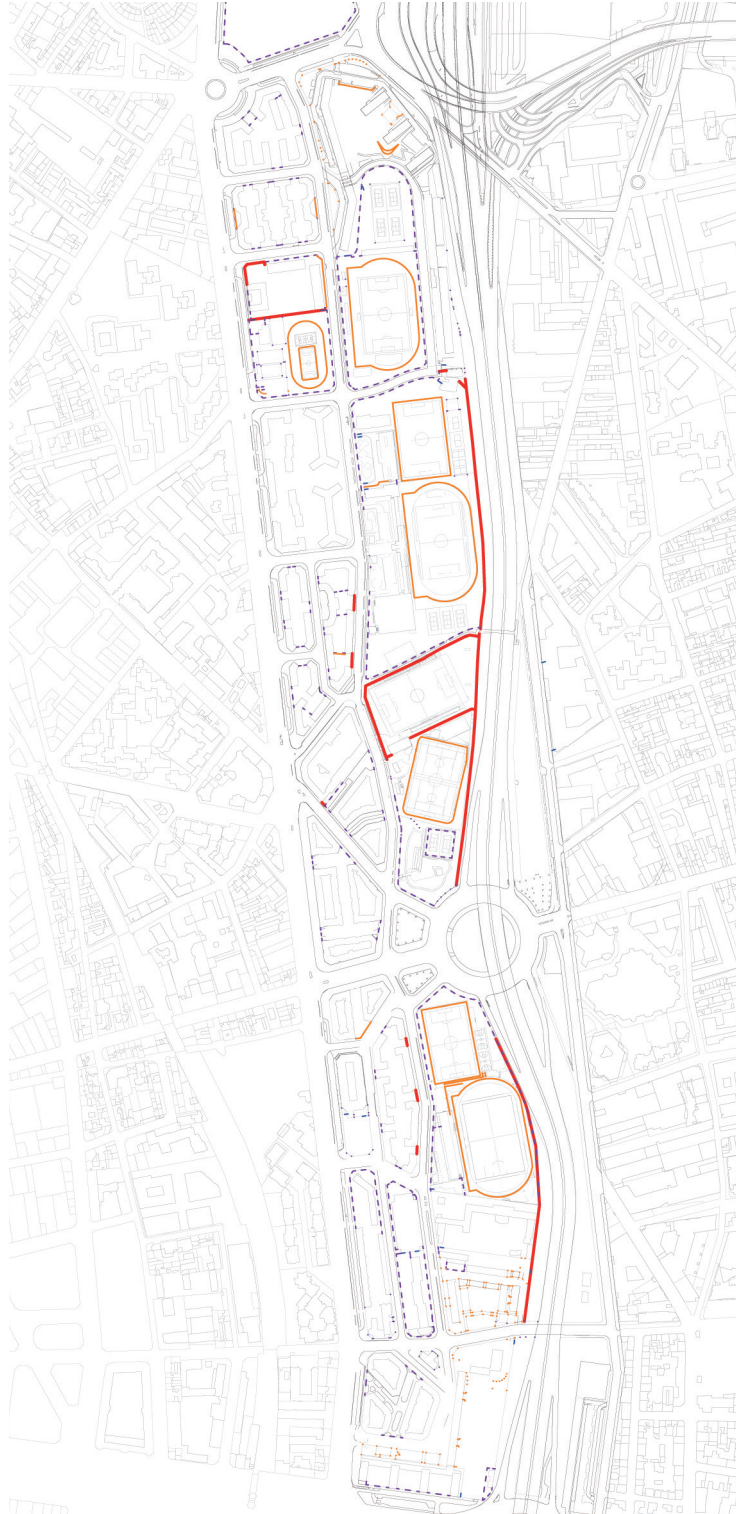
- Hôtels (coté banlieue)
- Bureaux
- Puces / Marchés

LES 826 ha DE LA CEINTURE DE PARIS

- 125 000 habitants - 49 000 emplois
- 187 ha d'équipements
- 177 ha d'îlots
- 134 ha d'espaces sportifs découverts
- 103 ha de squares, jardins et parcs ouverts au public
- 79 ha de domaine ferroviaire
- 69 hectares pour le boulevard périphérique et ses talus
- 28 ha de cimetières
- 65 0000 logements dont plus de 80 % de logements sociaux

**72. Clôtures autour de la  
Porte de Montreuil (APUR)**

- mur haut
- - - grille haute
- grille basse



**73. Vastes emprises  
infranchissables (TVK)**



**74. Mur cloturant le stade  
aunord Porte de Montreuil  
(HS)**

## 1.2 De grandes emprises hermétiques

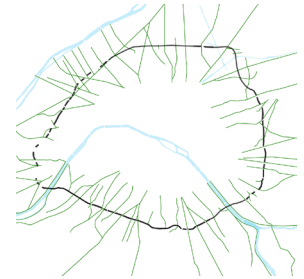
La singularité de cette épaisseur est principalement l'échelle des objets qui y trouvent place. Préservées des constructions traditionnelles, elle a été un réservoir foncier pour des générations. Avec un centre saturé, les grands programmes, par leur taille et leur utilité publique, y prirent place. Les grands espaces n'étaient disponibles que sur l'interface (avant que l'on ne restructure les emprises ferroviaires), donc il est tout à fait logique de placer les grands programmes sur l'anneau.

Cependant, ceci résulte en une forte concentration de grandes emprises sur tout l'anneau, à l'opposé de la morphologie des villes de part et d'autre, les enclaves ont atterri sur l'anneau avec peu d'intégration, et ce avant même l'apparition du périphérique. Ces enclaves, notamment sur l'ancienne Zone non Aedificandi renforce l'imperméabilité de l'anneau, l'emprise d'un terrain de foot étant bien supérieure à celle d'un îlot parisien, lorsqu'ils sont par grappe de trois, le nombre de transversales est limité. De plus les emprises sur la Zone se protègent de la ville, les écoles comme les terrains de sports sont clôturés, et certains terrains, sont murés comme des ébauches de stades, leur altérité est marquée. En effet la gestion des stades en fait des lieux réservés à un public restreint.

Bien sur, depuis la construction du périphérique, l'utilité de voies transversale est réduite, puisqu'il faut ensuite pouvoir franchir l'infrastructure, mais elle n'est pas seule en cause dans le manque de porosité de l'interface. Le périphérique constitue un monde de la voiture, or « le déplacement automobile incite à la concentration des activités dans des bâtiments plus volumineux éloignés les uns des autres, le rythme entre plein et vide est distendu ».<sup>47</sup> Ainsi le phénomène des grandes enclaves ne s'est que renforcé depuis sa construction, notamment du côté banlieue.

C'est bien le franchissement global de l'épaisseur qui est problématique, avec des enclaves nettement plus importantes qu'à l'intérieur des boulevards maréchaux.

Si cette morphologie limite les pénétrantes piétonnes, on peut dénoter une certaine forme de cohabitation heureuse entre ces bulles et l'infrastructure. Ces programmes émettent aussi des nuisances, et bénéficient du dégagement visuel offert par le périphérique, ils ne sont pas encerclés d'immeubles les regardant (comme certains terrains de tennis à l'intérieur de Paris).



75. Routes franchissant le périphérique (APUR)



76. Routes coupées le périphérique (APUR)



77. Cloture bordant les terrains de sport porte de Montreuil (HS)

Le parc des Expositions entretient aussi une certaine complicité avec le périphérique. Au contraire les logements de la loi Lafay, les barres des années 60, s'accommodent mal de leur voisinage avec l'infrastructure, on a vu le remplacement des fenêtres au chapitre 2 et nous verront d'autres stratégies d'intervention au chapitre 4.

### 1.3 Vides et délaissés

Cette emprise est restée non occupée pendant plus d'un siècle, très convoitée le choix de sa vocation est demeuré une question politique et économique.

La notion de vide connaît au moins trois significations dans l'étude qui nous importe :

- Le vide en tant qu'emprise non bâtie, qui peut avoir une fonction
- Les délaissés en bord d'infrastructure, ou entre les bulles hermétiques
- Le dégagement visuel produit par l'infrastructure



78. Bretelle de sortie du périphérique (HS)

Dans la ville traditionnelle, le vide c'est la rue, la circulation. Avec les modernes et le type d'urbanisme qu'ils préconisent, l'espace de la rue se distend et on tant à placer des objets dans un parc. Les méthodes de fabrication de cette ville prônaient une vision du vide, mais il n'était pas toujours dessiné en tant que tel.

#### Les emprises sportives

La volonté de réserver l'emprise de la Zone pour les loisirs et la récréation des citoyens était en débat avant même son déclassement (Hénard, Bonnier, Dausset, Forestier). Les négociations avec les zoniers et les difficultés budgétaires ont empêché toute réalisation d'un projet global. Très convoité et devant le besoin et la volonté politique (Pétain) de sport, une part importante a été progressivement consacrée aux installations sportives, c'était une sorte de compromis, des espaces verts « utiles ». Comme le précise le collectif Tomato « Occuper le vide par des fonctions est un moyen de garantir sa préservation, car il est alors reconnu comme nécessaire à la ville. ». Cependant cette spécialisation des espaces induit des fréquentations intermittentes et limitée à une tranche réduite de la population.



79. Les talus et délaissés (APUR)



## Friches et espaces résiduels

En contrepartie de ces lieux monofonctionnels et hyper définis on trouve de nombreux délaissés entre l'infrastructure et les « bulles sportives » dont l'accès est contrôlé et donc clôturé. Avec les fonctions précisées ci-dessus qui occupent beaucoup d'espace, et dans un contexte historique où cet espace n'est pas précieux, il en résulte une consommation excessive du foncier qui produit des friches et espaces résiduels. On est à l'opposé de la constitution progressive d'un tissu. L'espace est fragmenté par les enclaves, il reste des « chutes », qui n'ont pas la même valeur qu'en centre ville.

Les talus découpés par le périphérique sont abondamment plantés, le viaire les rends inaccessibles, mais ils ne sont pas délaissés au sens d'un abandon ou d'un manque d'entretien, leur qualité paysagère est réelle dans les parcours en tranchée.

Les chutes suffisamment plates ont été partiellement utilisées par les fonctions propres au périphérique, par exemple la station service porte de Montreuil. Mais aussi de nombreuses utilisations par les services municipaux, par exemple le service des espaces verts qui y entreposent des arbres.

Les espaces résiduels ont donc été investis de fonctions de services. Les puces (présentes avant le périphérique), des marchés éphémère à l'extérieur de la limite de l'octroi s'inscrivent parfaitement dans cette logique.

*« La ville du périphérique est une vaste respiration, un ample paysage ouvert et contemporain, inscrit dans la densité du cœur de la ville »<sup>48</sup>*

## Dégagement visuel

L'infrastructure génère un vide, même lorsqu'elle est couverte, elle n'accueille pour l'instant pas d'immeuble pont. Ainsi il permet une respiration, dont le seul équivalent à Paris est la Seine. Ce dégagement et ces percées visuelles sont un précieux atout pour tout projet à proximité de l'infrastructure. De plus le tissu urbain limitrophe étant distendu, il offre lui aussi des dégagements. Dans la ceinture on n'observe pas une uniformité des pleins mais plutôt des objets posés dans du vide, qui unifie la diversité des pleins.



80. Une emprise des services des espaces verts (HS)



81. La protection d'un talus (HS)



82. Talus planté à la porte de Montreuil (HS)

48 No Limit (p43)

« il engendre des points de vue divers, qui oscillent entre proximité visuelle et perception métropolitaine »<sup>49</sup>

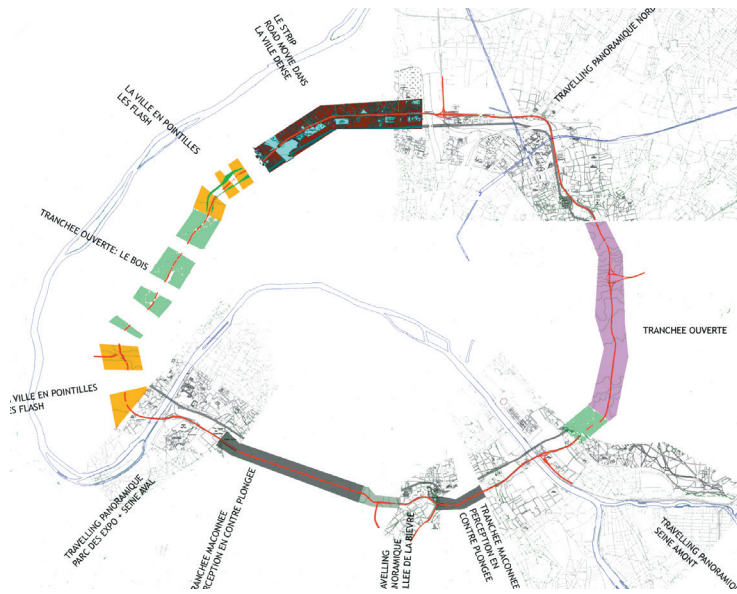
## 2 / Les paysages du périphérique

« la vitesse a pour effet en intégrant l'espace temps de ramener le monde à deux dimensions, à une image »

La circulation sur le périphérique se démarque de la circulation routière avoisinante par la vitesse et le dégagement visuel. Même en tranchée, la voie reste au minimum de 25 mètres de larges, ce qui ouvre le champ de vision.

La relation que l'on entretient avec la ville à travers le périphérique est spécifique à l'infrastructure, c'est une « exception » paysagère. Ces vues lointaines permettent l'appréhension d'un paysage, dans le sens d'une vue statique. Cependant le périphérique reste un vecteur de circulation et non une attraction touristique, la vue reste concentrée sur les autres usagers et les panneaux d'information.

83. Définition des séquences de paysage par TVK



49 No Limit, TER (p 58)



## 2.1 De multiples séquences

84. Vue paysagères par TVK

« A la fois vaste territoire unitaire et succession de territoires disparates »<sup>50</sup> Le périphérique propose une vision linéaire mais séquencée du paysage. La voie rapide égrène des séquences extrêmement contrastées.

La position du périphérique variant en hauteur, l'automobiliste connaît des positions successives différentes sur son parcours. Les rapports au paysage sont complètement conditionnés par la position du périphérique. L'APUR et l'agence TVK définissent des séquences dans leurs études, sensiblement sur les mêmes quadrants qui suivent l'évolution du périphérique en coupe.

Sur 40 % de son parcours le périphérique est en surplomb et permet donc une vision panoramique, dénommée « travelling panoramique » par TVK, que l'on retrouve aux franchissements amont et aval de la Seine, ainsi que sur la longue section nord en hauteur. Ce n'est cependant pas un véritable balcon sur la ville puisque la ville s'en protège par des écrans acoustiques. On remarque les épisodes hauts, les regroupements de tours, et très bien la colline du Sacré Cœur, elle-même en hauteur.

Appréhension des monuments par la distance, tour Eiffel, Sacré Cœur, vues rares depuis l'espace public.

La succession saccadée de tunnels à l'ouest produit une série de flashes dans le bois de Boulogne.

On peut aussi distinguer les « tranchées maçonnées », où TVK parle d'un effet contre plongé, c'est-à-dire que la seule ouverture visuelle est vers l'avant, les vues latérales étant contraintes. Au contraire des « tranchées ouvertes » bordées de talus, et où l'ouverture est plus large, largement plantée sur les côtés.

On remarque d'autant plus le dégagement qu'on est souvent dans des tunnels, parcours très contrasté le long du périphérique.



85. L'ouverture procurée par le périphérique



86. Vue paysagères par TVK

50 No Limit (p 49)

## 2.2 L'éclairage du périphérique



87. Enseignes lumineuses de nuit (Euro assistance)



88. Enseignes lumineuses de nuit (Euro assistance)

89. Le peryphérique la nuit  
(Photo : Luc Boegly)





## 3 / L'architecture du périphérique

### 3.1 Constitution de la rive extérieure

Cette ville linéaire possède deux rives distinctes. Du côté parisien, caractère unique de l'urbanisation de la ceinture verte, bordée de façon claire par les boulevards maréchaux, la rive parisienne présente des règles strictes de construction et une volonté forte de garder le caractère « d'intérêt public ». Paris montre un visage peu dense au périphérique, par une lanière qui lui préexistait en grande partie au périphérique.

Du côté extérieur, le périphérique a induit un type d'urbanisation spécifique qui se démarque du tissu pavillonnaire constitutif de l'essentiel de ces communes limitrophes. En effet la rive extérieure s'est progressivement composée d'immeubles écrans de bureaux, avec une densification des portes et une forte présence d'hôtels. Ces bâtiments n'ont pas été planifiés de façon globale sur la ceinture, mais suivant une même logique ils se sont développés sur son pourtour, en constituant un nouvel anneau de la ceinture. Cet anneau tertiaire est le signe d'une urbanisation dictée par la contrainte du périphérique, alliant visibilité et protection.

Les bâtiments qui s'installent en bordure du périphérique le font pour l'adresse, l'accessibilité mais surtout l'effet vitrine, avec ses millions d'utilisateurs journaliers. De plus les larges prospects produits par le périphérique permettent de grandes façades et les communes limitrophes imposent des règles moins contraignantes que Paris. La rive extérieure présente donc un caractère commercial important, pour les hôtels, les bureaux, et la publicité.

Cet enjeu économique induit une architecture spécifique. La façade vue des voitures est primordiale, ce qui peut conduire à la constitution d'un écran plaqué. Certaines façades sont pensées spécifiquement comme de futurs supports de publicité. L'architecture se met au service de la publicité.

Autrefois réservés aux hôtels très bon marché, de nombreux projets d'hôtels étoilés sont construits entre 2015 et 2020 près du périphérique, où il reste des terrains à bâtir ou des friches peu valorisées jusqu'ici.<sup>51</sup>



90. Etape Hotel (APUR)



91. Novotel de la Porte d'Asnières (APUR)

51 <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75019/le-peripherique-nouveau-dortoir-des-touristes-11-03-2016-5618695.php>



92. Philharmonie de Jean Nouvel

### 3.2 Les monuments

Outre la constitution d'un front de bâtiments génériques, des bâtiments plus remarquables sont aussi apparus. Le périphérique est générateur d'une architecture compromise entre les contraintes des nuisances et les opportunités de visibilité, grande emprise et larges prospects. Les bâtiments représentés ici ne forment pas une liste exhaustive, cette collection illustre le panorama offert au périphérique. Ces bâtiments sont presque en concurrence les uns avec les autres, la volonté de se démarquer n'en est que d'autant plus forte.

On peut regrouper les bâtiments en trois types : les murs écrans, les bâtiments formels, propice à une vision de loin en déplacement, et les émergences verticales. Ces volumes, pensés pour et par le périphérique, sont parfois mal intégrés au niveau sol, par exemple pour le centre commercial Bercy 2 : « *Trop parfaite adaptation de l'architecture à l'infrastructure en fait un dispositif extrêmement performant du point de vue de l'activité mais inutile, voire dévastateur à l'échelle locale* »<sup>52</sup>

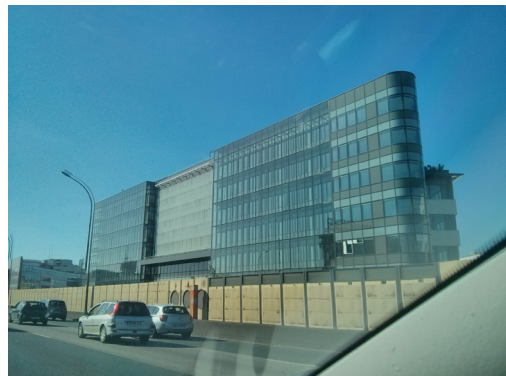


93. Vue du sol du centre commercial Bercy 2 De Renzo Piano

Un des derniers arrivés sur la ceinture, la Philharmonie de Jean Nouvel appartient à ce panorama et interagit avec lui. La salle de restaurant, dénommée Le Balcon, est toute orientée vers le paysage du parc de La Villette et du périphérique.



94. Le siège de Systra vu du périphérique (HS)



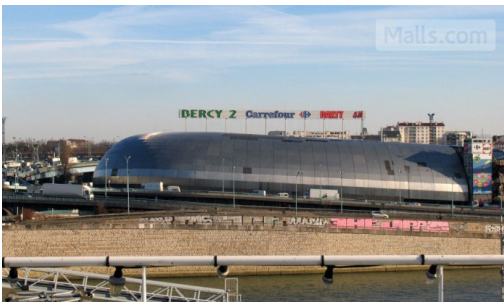
95. Immeubles écrans derrière écran acoustique (HS)



101. Dominique Perrault posa son volume de verre à cinq mètres des voitures. L'hotel industriel Bédier est dans le registre de l'autonomie à l'intérieur de l'échangeur d'Ivry



97. Architecture studio protège les étudiants par un double mur de béton, résidence universitaire Francis de Croisset paris 18e



98. Renzo Piano inventa une bulle d'aluminium pour protéger les marchands des nuisances du périph, Bercy 2, Charenton



99. Claude Parent suspendit son bâtiment à de grandes poutres d'acier, maison de l'Iran, porte de Gentilly



100. Institut de judo d'Architecture Studio à la porte de Châtillon, soucis de visibilité des projets depuis le périphérique est associé à l'exploitation d'un donné urbain antérieur



96. Roger Taillibert, arches de béton du Parc des Princes Parc des princes, porte de Saint-Cloud





## Chapitre 4

### Les projets de l'interface

Comme nous l'avons vu au premier chapitre, la construction du périphérique n'a pas été accompagnée d'une réflexion spécifique sur ses espaces adjacents, ainsi de nombreux délaisés ont été constitués. Dans le voisinage immédiat de l'infrastructure, les services municipaux se sont installés là où la place était disponible, à l'époque la rationalisation de l'espace n'était pas nécessaire et a entraîné un usage dispendieux du sol qui avait une faible valeur. Cependant avec la réduction des réserves foncières de la capitale, les projets à proximité du périphérique ont désormais un double enjeu : améliorer les conditions de vie, promouvoir les liaisons transversales et densifier l'espace adjacent. Ces deux enjeux vont de pair, puisque la viabilisation de nouveaux terrains permet de financer une nouvelle appropriation de l'espace public.

En 2008 paraît l'ouvrage de l'agence TVK « No Limit, Insertion urbaine du périphérique » résultat d'une étude missionnée par la mairie de Paris en 2006, les projets de l'interface n'avaient alors pas un état d'avancement suffisant pour pouvoir étudier leur effet ou leur interaction spécifique avec le périphérique. Cet ouvrage est un plaidoyer à la multiplicité des solutions de mitigation, en suggérant de nombreuses pistes d'intégration ou de valorisation à proximité de l'infrastructure. C'est dans sa lignée, et riche de ses enseignements que nous étudions ici les projets sur la ceinture.



L'infrastructure et les équipements sportifs ont été projetés sans nécessairement veiller à l'espace qui allait les entourer, cette dernière décennie a vu une réappropriation, une valorisation de cet espace, comme nous allons le voir en étudiant les divers projets.

Au début des années 2000, dans le cadre du Grand Projet de Renouvellement Urbain, 11 sites sur le périphérique sont identifiés comme dégradés, ou susceptibles d'être améliorés, avec une attention spécifique portée aux logements.

D'autre part, trois couvertures du périphérique sont inscrites au Plan Région/Etat de 2000-2005, ceci est la conséquence de négociation de financement pour un projet politique avant d'être urbain. Il est jugé nécessaire d'agir contre les nuisances, et les couvertures semblent alors la solution (comme l'ont été les murs antibruit dans les années 80).

Ce sont donc les couvertures que nous étudierons en premier lieu. En effet, ce chapitre est organisé selon une classification d'interventions aux abords du périphérique. Cette classification recoupe l'évolution chronologique des interventions sur le périphérique et dénote du changement de mentalité et de budget des donneurs d'ordres. Nous ne détaillerons dans cette partie que les projets urbains, les interventions architecturales ponctuelles étant détaillées dans le chapitre 3.

Les différents projets dénotent de temporalité et d'échelles spatiales et financières différentes, nous ne pourrions donc pas les comparer de façon systématique sur des critères spécifiques. Cependant tous font preuve d'une volonté de revalorisation et de désenclavement accompagné d'attractivité et de mixité pour leur secteur. Ces volontés relativement génériques rencontrent des situations spécifiques, dans la configuration de la limite et la relation à l'infrastructure.

Ainsi ils nous permettent d'étudier non plus des possibilités de mitigation mais les choix mis en place par la Mairie de Paris pour reconstituer un espace public à proximité de l'infrastructure.



*102. Vue aérienne de la  
couverture des lilas  
(SEMAVIP)*

« le dispositif de couverture implique de mener une réflexion très en amont sur la structure urbaine et sur le nivellement, afin de ne pas déconnecter ce nouveau sol de l'espace public qui le borde »

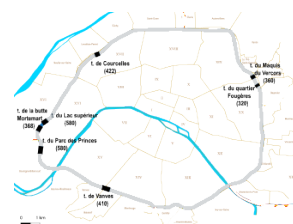
53

## 1 / Les couvertures : un nouveau sol

Après la vague des écrans acoustiques des années 80, les couvertures sont vues comme la solution de mitigation du périphérique. Elles deviennent un thème récurrent des campagnes et de propositions municipales. La première couverture, au centre de la cité Fougère protègent ses tours du bruit, la couverture de Courcelles, dévolue au sport est inaugurée en 1985.

Les couvertures étant très onéreuses, la ville ne peut en assumer le financement de façon autonome. Les projets sur le périphérique demeurent donc des négociations entre ville – région et Etat. La ville de Paris obtient l'inscription de trois couvertures au Contrat de plan État-région 2000-2006. Les secteurs concernés sont : la porte des Lilas, la porte de Vanves et porte des Ternes -porte de Champerret. Seule la première bénéficiera de l'aide financière de l'état, la seconde sera réalisée par la ville, et le troisième secteur a été mis aux enchères du concours Réinventer Paris en novembre 2014.

Nous étudierons ici trois projets, la couverture de la cité Fougères, prolongée en 2008, la couverture des Lilas, projet de très grande ampleur, et la couverture plus modeste de la porte de Vanves. Dans les trois cas se pose la question de la fabrication d'un nouveau sol, dont la topographie et les capacités de support sont extrêmement contraintes par le périphérique.

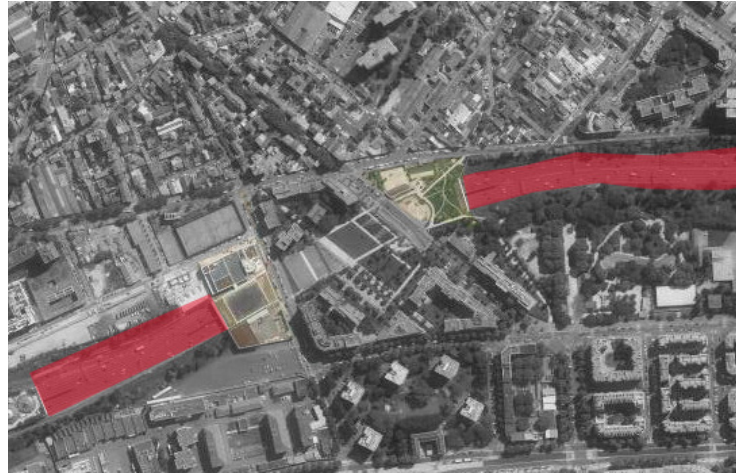
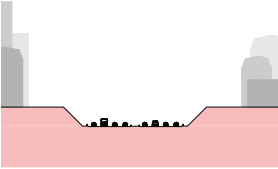
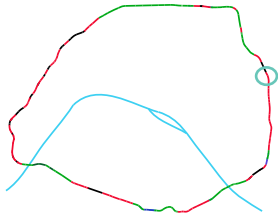


104. Les couvertures du périphérique



103. Ortophoto de la couverture Courcelles (IGN)





## La cité Fougères

La Cité Fougères est la première à bénéficier d'une négociation avec le périphérique après sa construction. On a vu au deuxième chapitre les tranchées couvertes et l'intégration sportive à l'ouest. Les barres, finies en 1963, préexistent au périphérique, une dalle de couverture est aménagée en 1975.<sup>54</sup> Malgré cette dalle, les tours de logement des années 60 demeurent très exposées au bruit. Entre 1994 et 1999, l'OPAC, propriétaire des tours mènent un réaménagement profond, en « tiroir », par la construction de nouveaux logements plus bas sur la dalle et la destruction des tours. Plus qu'un simple franchissement, c'est le coeur du quartier qui se trouve sur le périphérique, les logements s'organisant de part et d'autre, cette configuration est unique sur le déroulé de l'infrastructure.



105. Photo aérienne du site en 1962 (IGN)



106. Photo aérienne du site en 1973 (IGN)



107. Plan du site à la construction du périphérique (DVD)

## Un nouveau stade sur le Périphérique

Dans le cadre de l'opération de la porte des Lilas (2005-2020), la couverture a été prolongée, de 70 mètres de part et d'autre de la couverture existante de 180 m.<sup>55</sup>

Le prolongement au nord est fait par un nouveau complexe sportif de l'agence Scape, qui a mis en place un subtil travail en coupe du bâtiment. La création du nouveau sol s'est faite conjointement avec sa programmation et les liaisons avec les programmes attenants.

Comme on peut le voir sur la coupe ci dessous, la hauteur libre

54 No Limit (p22)

55 Wikipedia

sous la dalle induit une hauteur plus importante que le sol adjacent, Scape en a fait un atout, en ayant le R+1 en continuité directe avec la dalle. Le gymnase se trouve au sous sol, du bâtiment à l'extérieur du périphérique, ce qui libère le rez pour un espace d'accueil perméable. Ils ont cherché à « *Imaginer un système dalle-bâtiment qui garantit la continuité entre le quartier et ses équipements.*»

Outre une attention spécifique au sol, la volumétrie de l'ensemble négocie la tension entre les échelles locales et territoriales. La fragmentation du volume permet une perception des trois programmes pour les piétons, alors qu'un bloc unitaire est identifiable depuis le périphérique.



108. Photo aérienne du site en 1983 (IGN)

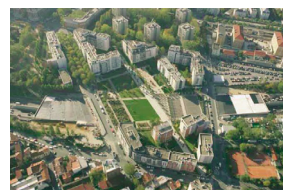


112. Plan de Pierre Riboulet pour l'OPAC

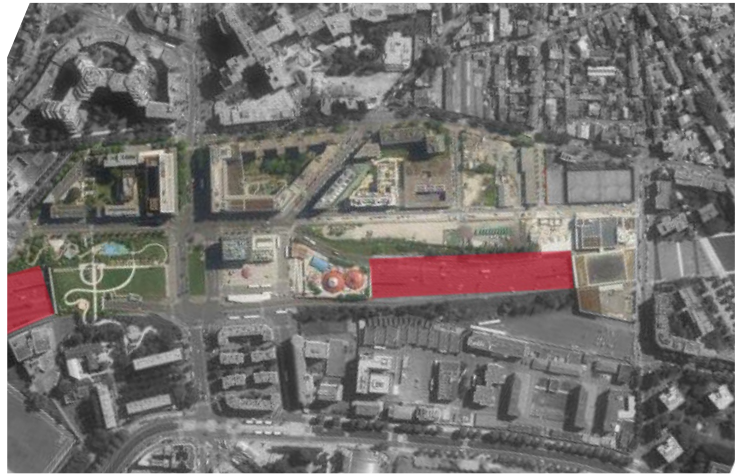
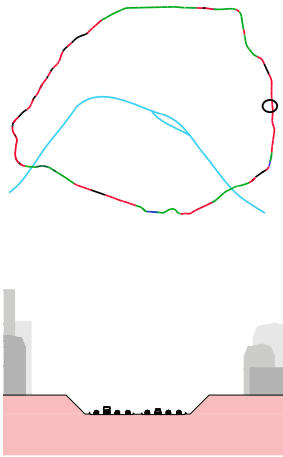
109. Coupe du terrain sur le périphérique, et du stade côté Lilas



110. Vue aérienne du complexe



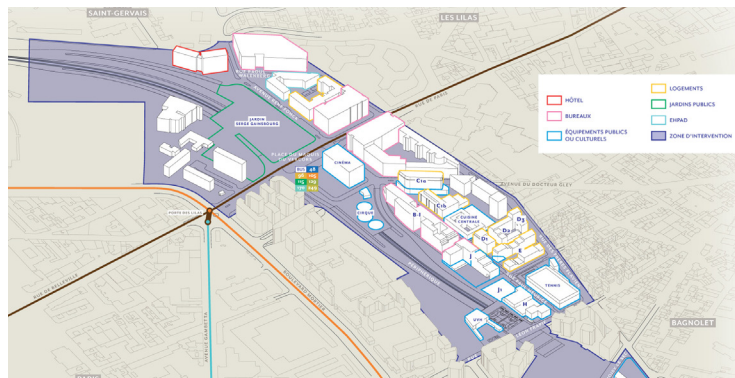
111. Vue de la cité Fougère pendant la construction des prolongement de la couverture



### La porte des Lilas : La grande couverture

Ce projet montre une nouvelle fois l'ampleur temporelle nécessaire aux aménagements des emprises limitrophes. Si la couverture a été réalisée entre 2005 et 2007, les travaux de constructions des bâtiments sont toujours en cours, soit environ 15 ans de travaux pour mener le projet à terme.

Nous pouvons observer sur les photos page suivante l'évolution de ce secteur, qui fait preuve de deux particularités pour le linéaire de limite. La bande verte y est absente, tant dans sa manifestation sportive que paysagère. De plus la limite communale ne correspond pas au périphérique, l'emprise de Paris s'étendant dans la commune des Lilas, ce sont ces terrains municipaux qui permettent le développement d'un projet de grande ampleur. A l'inverse la distribution de quatre bretelles sur un anneau routier au dessus du périphérique est une configuration fréquente de franchissement.



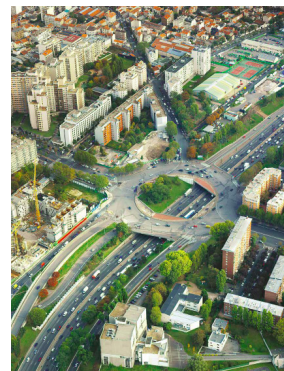
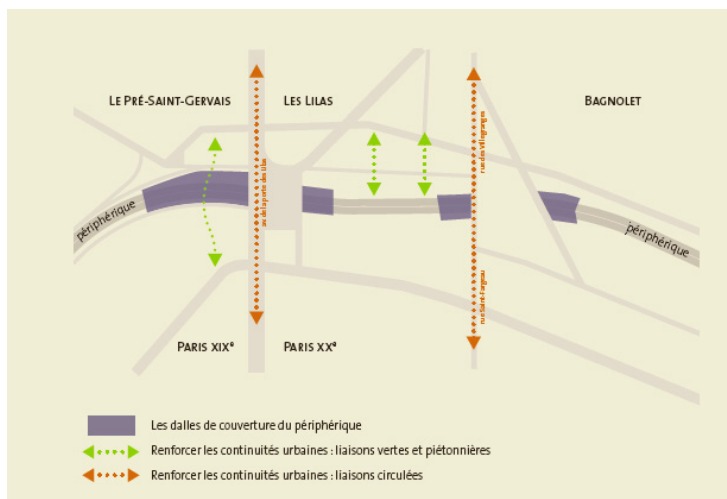
113. Diagramme explicatif du projet (SEMAVIP)



## La couverture

La porte des Lilas présentait un anneau de circulation routière très imposant, sans qualité spatiale pour la traversée piétonne. La voiture était omniprésente et le tracé des voiries lui était subordonné. Avec le remplissage du centre de l'anneau et des couvertures de 100 mètres de part et d'autre, le tunnel de la porte des Lilas présente une longueur couverte de 360 mètres. Une surface totale de couverture de 17 500 m<sup>2</sup> environ est ainsi créée. La transformation ne s'arrête pas à une couverture, tout la bande côté Lilas est investie de constructions, et le franchissement de la cité Fougères est lui aussi élargi et programmé par des équipements sportifs et municipaux (exemple précédent). Ce projet de grande envergure regroupe de multiples modes d'intervention sur le périphérique, ce qui en fait son succès.

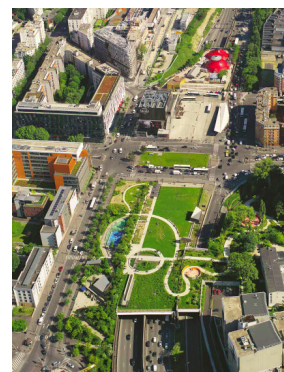
La métamorphose profonde du quartier mise en oeuvre est donc amorcée par la couverture, dont nous détaillerons le fonctionnement ci-dessous, mais aussi de la construction d'immeubles tertiaire en bordure directe du périphérique, et de logements et fonctions urbaines sur les terrains existants côtés Lilas. (logements étudiants, ensemble sportifs, cantine scolaire). Ainsi la restructuration morphologique s'accompagne d'une densification bâtie et programmatique, améliorant grandement l'attractivité du secteur.



116. Vue aérienne de la porte des Lilas (2003) (SEMAVIP)

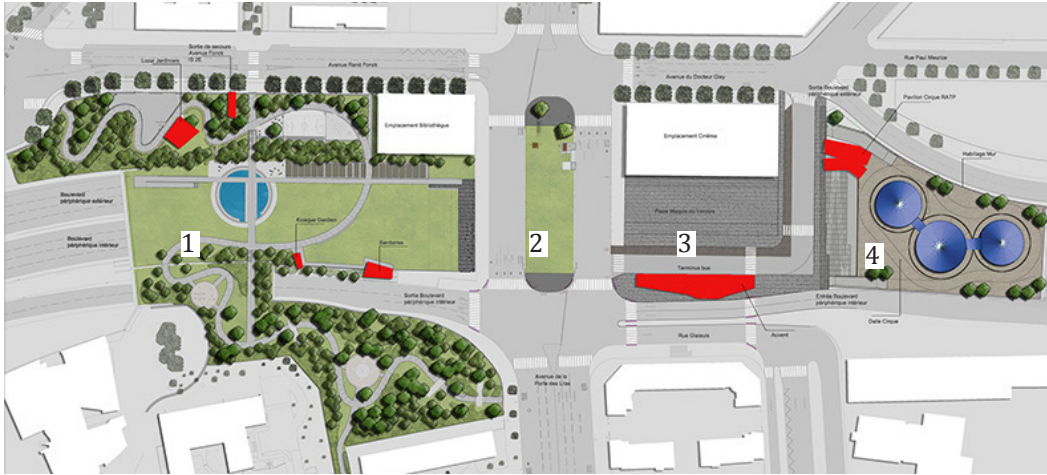


114. Vue aérienne de la porte des Lilas (SEMAVIP)



115. Vue aérienne de la porte des Lilas (2013) (SEMAVIP)

117. Diagramme explicatif du projet (SEMAVIP)



118. Plan masse du projet

La partie directement sur le périphérique, le nouveau sol, comprends quatre composantes : (1) le jardin Serge Gainsbourg au nord qui occupe les deux tiers de la couverture, (2) la circulation au centre, (3) un espace public minéral au sud accueillant une gare de bus et un cinéma et enfin dans son prolongement et de façon surélevée un chapiteau de cirque sur le périphérique (4). Les fonctions urbaines sont très présentes, tant culturelles que de transport avec aire de dépose de bus abritée par un grand auvent blanc.

### Parc

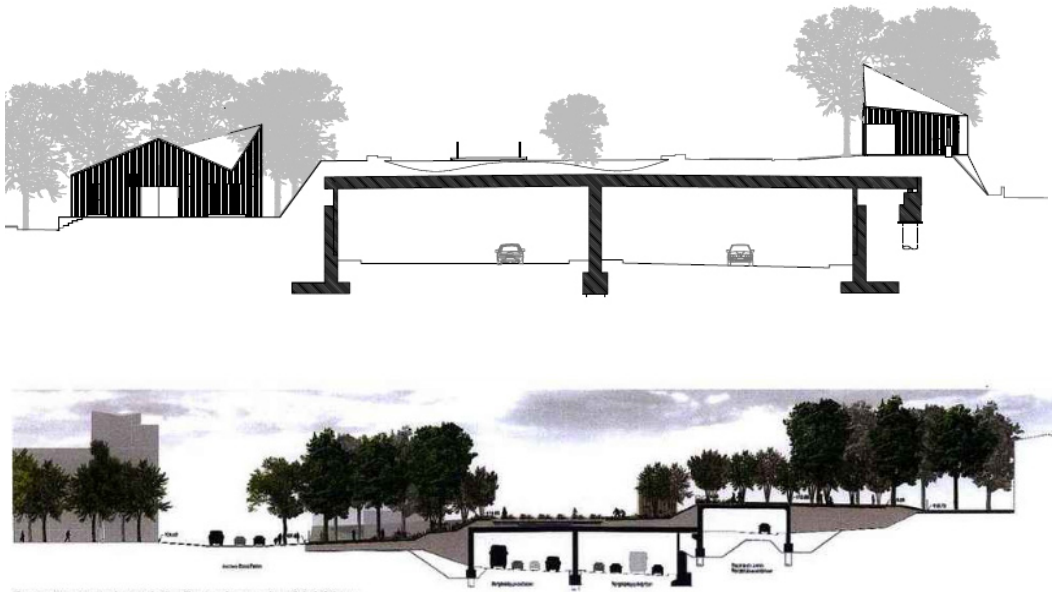
Les paysagistes ont voulu s'inscrire dans l'histoire du lieu et : *« garder le vide qui caractérise cet espace... en ne le remplissant pas. La grande pelouse au centre, c'est la trace du vide, de la limite. Les équipements en volume et les plantations sont placés sur les anciens talus latéraux de manière à garder les vues ouvertes dans l'axe du périphérique. »*<sup>56</sup>



119. Photo de deux pavillons

Cette attention s'est portée sur plusieurs dispositifs, notamment la volonté de dégager la partie centrale du projet en contenant latéralement à la fois les équipements et les plantations, afin de maintenir un espace libre de constructions.

Ainsi on retrouve une vaste pelouse dégagée au centre, la végétation, les constructions et les fonctions sont concentrées sur les côtés (jardins partagés, aires de jeux, bassin central circulaire). Quatre petits pavillons aux toitures accidentées sont dispersés sur les bords du jardin. Conçus par Gelin et Lafon, ils accueillent de multiples fonctions : un local jardinier, un kiosque de gardien, des sanitaires publics et une sortie de secours du périphérique.



120. Coupes sur la couverture  
(Agence Territoires)

Toutes les fonctions sont connectées par la ficelle, cheminement transversal dont l'ample dessin permet de satisfaire les règles d'accessibilité.

En effet la couverture induit une topographie complexe, comme nous pouvons le voir sur les coupes transversales ci dessus. La première révèle la surépaisseur nécessaire pour couvrir le périphérique, on observe de plus le positionnement des pavillons de part et d'autre. La seconde montre le promontoire induit par la couverture de la bretelle nord ouest. Les bretelles relient le niveau en tranché au viaire «de surface» elles sont donc à un niveau intermédiaire entre le périphérique et le sol adjacent. Ainsi le parc est sur des sols segmentés de par la topographie fictive qui doit gérer les bretelles.

A l'extrémité nord de la couverture, un belvédère surplombe le périphérique et offre une vue très dégagée et plongeante sur le nord. Cependant de part le choix d'espèces nomades, habituellement sur les bords de route, cet espace apparaît avec le temps comme un délaissé, et non un balcon accueillant. Depuis le sud de la couverture, en franchissant le carrefour en 2 \* 2 voies séparées par un important terre plein central, on arrive à l'espace minéral regroupant les fonctions urbaines.



121. Photo du belvédère en septembre 2016 (HS)



122. Vue du belvédère et sa relation au vide (SEMAVIP)





123.Photo (HS)

## La Place du Maquis en Vercors.

Cette place de part la disposition des éléments qui l'encadre, n'est pas propice à une appropriation piétonne. Les marches vers le chapiteau ainsi que l'auvent sculptural sont coupées de son centre par une double largeur de voie de bus. Le cinéma semble lui aussi lui tourner le dos. La place est donc accaparée par les voitures qui s'en font des places de stationnement.

L'auvent blanc a une forme dynamique, qui aurait pu être un élément fédérateur de la place, mais en limite de l'espace, il est coincée entre une bretelle d'accès au périphérique et es voies de bus.



124.Photo Les marches d'accès au cirque (HS)

## Le cinéma

C'est le seul bâtiment présent sur l'épaisseur du périphérique, tout en n'étant pas directement construit au dessus de l'infrastructure. Conçu par les architectes Hardel le Bihan, ce cinéma voulait « maximiser les liens entre l'espace public et le bâtiment » en séparant le en deux volumes (le cinéma sur les commerces).

Cependant la superposition rend la lecture de l'ensemble difficile notamment la position de l'entrée et l'accessibilité de la terrasse. Ce cinéma est presque hors d'échelle, notamment dans un projet ou le vide est à l'honneur.



125.Photo (HS)

## Unité du tout

Les éléments qui composent cet ensemble sont très nombreux, les architectes ont tenté de l'unifier par l'usage d'une palette réduite de matériaux, une même essence, le mélèze, est utilisée pour tous les éléments verticaux. Le dessin des clôtures de l'espace cirque et du jardin est identique .



126.Photo Bretelle d'accès au périphérique qui borde l'auvent (HS)

## Le tertiaire en limite

Deux nouveaux bâtiments de bureaux prendront place en bordure de périphérique. L'un deux adopte l'image d'un papillon, une façade fluide qui évoque la mobilité et la vitesse.





127. Vue du cinéma depuis l'esplanade du cirque



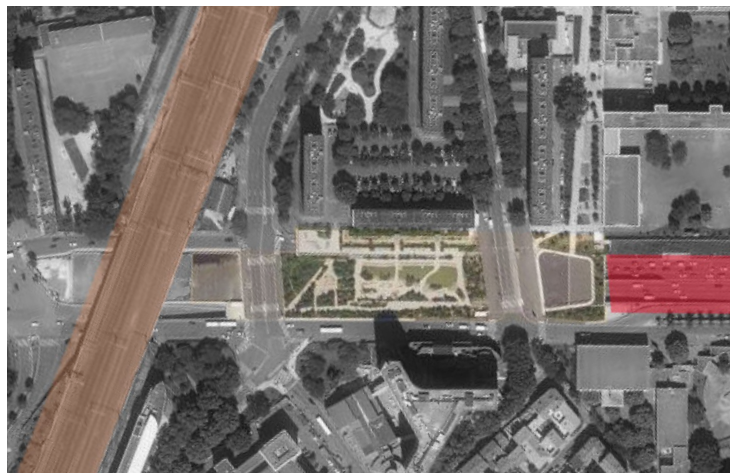
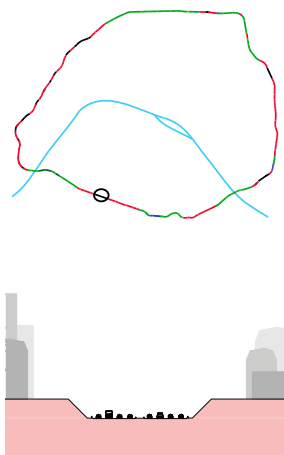
128. Vue du cinéma depuis le cirque (HS)



129. Vue depuis la place, colonisée par les voitures

## Les contraintes constructives

La réglementation du tunnel du Mont Blanc qui s'applique aux tunnels de plus de 300 mètres impose une sortie de secours et des extractions de ventilations, toutes deux élégamment intégrées dans les pavillons. Le périphérique n'est pas couvert pas un bâtiment, seul le cirque se trouve à l'aplomb des voies. Ménager le vide en plaçant les arbres et les bâtiments sur les côtés permet aussi de limiter les difficultés constructives.



## Vanves, un mur acoustique horizontal

Pour cette couverture, entre une barre de logement à l'aplomb du périphérique et le siège de l'INSEE, le questionnement n'a pas commencé par la constitution d'un nouveau sol mais comme la résolution d'un problème de nuisance auditive. Dans les années 2000, sous une mandature de gauche, il n'est pas question de détruire les barres, de les éloigner de la nuisance et de reconfigurer les quartiers pour que des programmes plus propices occupent les endroits difficiles. C'est ainsi que la couverture de Vanves est projetée comme un « mur antibruit horizontal »



130. Photo du franchissement

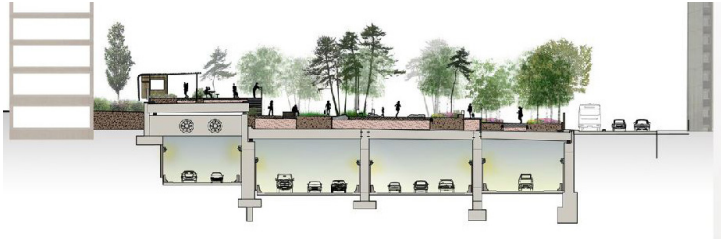
La couverture de la porte de Vanves, deuxième des trois couvertures inscrites au 12e contrat de plan État-région Île-de-France, de 2000-2006, a été réalisée de 2006 à 2008. La Ville et la région Ile-de-France ont du supporter seuls le coût de cet aménagement. Les parties couvertes s'étendent de la porte Brancion à environ 40 mètres à l'est de l'avenue de la Porte-de-Vanves, formant ainsi une longueur de 410 mètres, pour 260 mètres de couverture créée. Les deux sens du boulevard périphérique ainsi que les deux bretelles d'entrée et de sortie adjacentes ont été couvertes.



131. Photo du jardin (HS)

La partie centrale comprend un parc à la topographie très mouvementée, outre les difficultés transversales similaires à la porte des Lilas (couverture des bretelles d'accès), le terrain est aussi fortement dénivelé en longitudinal. Ce parc, est entouré de fortes clôtures, et constitue une séparation supplémentaire et non une couture.





132. Coupe du projet (Arpentère)



133. Photo de la couverture en travaux (Mairie de Paris)

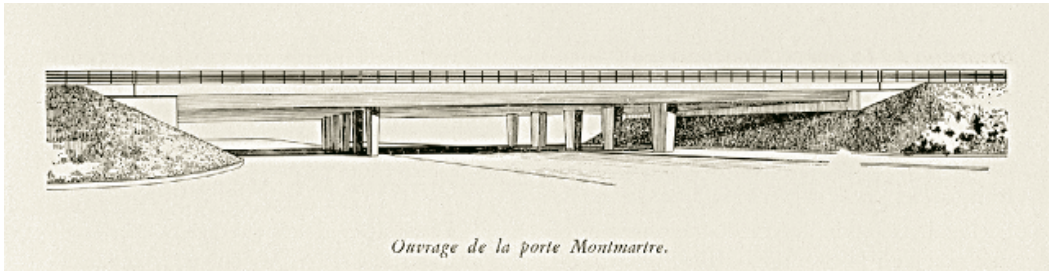
Le programme public qui devait se trouver dans le prolongement du parc à l'ouest, n'a jamais été réalisé.

L'espace sportif à l'est, est plutôt réussi, d'une grande légèreté il conserve une perméabilité visuelle vers l'ouest.

Le franchissement piéton par l'avenue de la porte de Vanves est nettement amélioré, mais cela justifie-t-il l'ampleur des travaux ?



134. Photo avant la couverture (APUR)



*Ouvrage de la porte Montmartre.*

135. Perspective du viaduc  
de la porte Montmartre  
(études TVK)

*« Lorsqu'il est en viaduc ou en talus, le boulevard périphérique s'impose à tout son environnement. [...] Puisqu'il est impossible de faire disparaître cette perception de l'infrastructure, il convient de mettre en valeur voir de magnifier l'ouvrage d'art... »<sup>57</sup>*

## 2 / Revitalisation des viaducs au nord

Au nord de Paris, le périphérique en hauteur est successivement sur des remblais ou des viaducs. Si l'anneau de la porte des Lilas était une condition commune pour le périphérique et emblématique des modifications possibles, de même l'habitation des sous face pourrait se répéter le long du parcours de l'infrastructure.

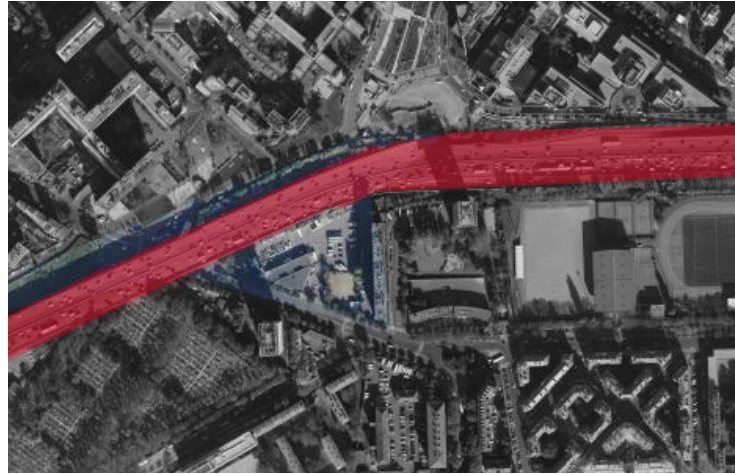
Des fonctions des services de la Mairie de Paris occupent certaines culées de l'infrastructure, mais pas encore de fonctions accueillant le public. Pourtant les installations sous les infrastructures sont communes à Paris, notamment sous les lignes du métro aérien : marchés, parking, station Vélib, kiosques...

Les projets suivants essaient de changer la nature de la sous face des viaducs, cette transformation d'un endroit sombre et délaissé pose de vrais difficultés techniques. Les projets n'étant pas encore réalisés il est difficile de juger du résultat.

---

<sup>57</sup> Y. Beltrando, *Infrastructures, limites et porosité. Quelle place pour le boulevard périphérique ?*, Paris-Projet n°36-37, septembre 2005





### Pouchet (17e) : une appropriation en douceur

Ce secteur se développe sous un grand viaduc qui enjambe le cimetière des Batignolles, contrairement au viaduc courant de quelques travées laissant passer la circulation et entouré de remblais. Ce long passage en viaduc conduit à une porosité visuelle peu fréquente dans le secteur nord du périphérique.

Les aménagements de la porte Pouchet s'étalent en de multiples phases. Nous allons nous concentrer sur l'interface avec le périphérique. Contrairement à la porte de Vanves où la solution de mitigation a été d'agir sur l'infrastructure, ici les logements les plus exposés au périphérique ont été reconfigurés.

La tour le Bois-le-Prêtre a été protégée par une façade secondaire par les architectes Lacaton-Vassal. La tour Borel ainsi qu'un des modules de la barre Borel ont pour leur part été détruits. Sur leur emprise un ensemble de bureau est en construction, protégeant les logements restants. A la fin du projet, on trouvera à proximité du périphérique des hôtels et bureaux qui protègent le nouveau cœur d'îlot et qui cadrent un pan de la nouvelle place Pouchet.

Afin de dégager l'espace sous le périphérique, un véritable jeu de tétris des emprises municipales s'est déroulé afin de les compacter et de rationaliser l'usage du sol. La préfourrière s'est déplacée dans l'enclave libre du cimetière sous le périphérique. Le garage municipal est allé se loger sous les terrains de sports L'architecte Bruno Made a conçu le bâtiment mixte qui agence le stade, la caserne des pompiers et le parking semi enterré des engins municipaux. Ce bâtiment est volontairement sobre, une réponse au «désordre» du périphérique. «Nous voulions une forme simple

qui calme le paysage». <sup>58</sup> Cette forme simple est soutenue par une façade noire sobre, une pause dans un environnement saturé de publicités. Ce bâtiment est pragmatique et assume ses fonctions de mur antibruit et de filet pare-ballon. Le site particulier a donné lieu à une véritable innovation typologique.

La circulation n'est pas prégnante à la porte Pouchet, qui ne présente pas d'accès au périphérique. Ce calme relatif favorise la création d'un vaste espace public, mais en contrepartie cette porte n'est pas centrale dans les usages parisiens, et ne bénéficie pas de l'attractivité d'un vaste programme public. Les programmes mis en place n'ont pas la force de la place des Lilas, ils dénotent tout de même d'une certaine diversité programmatique. « *Ce nouvel espace tiendra pleinement compte de l'infrastructure massive du périphérique dans un soucis de cohérence urbaine affirmé* ». <sup>59</sup>

Les architectes MGAU et TVK ont remporté le plan guide en 2004 et sont encore les architectes coordinateurs du secteur. Sur leur définition de plan masse, la SEMAVIP a lancé divers concours sur les parcelles. L'agence TER a remporté celui de l'espace public qui nous intéresse particulièrement.

L'agence a séparé l'emprise en trois zones :

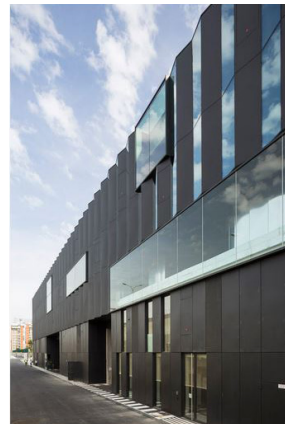
- Au nord très planté
- Galerie sous le périph
- Au sud aire de jeu avec des éléments verticaux, ambiance de la Villette, grands objets ludiques baptisés Golden

Les images de rendu montrent une volonté de lumière de la part du périphérique (afin de qualifier une atmosphère précieuse, avec une lasure dorée en revêtement de la sous face du béton pour la « galerie » de 4500 m<sup>2</sup>. Ceci démontre le souhait de valorisation presque littérale de l'espace (usage de dorures), dont il faudra attendre la réalisation pour observer le résultat et la confrontation aux difficultés techniques.

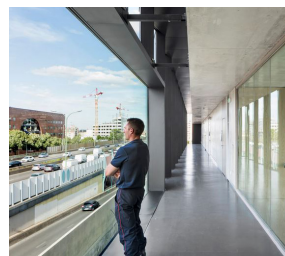
La question de la programmation d'un nouvel espace de 15 000 m<sup>2</sup> se pose fortement. Le calme va de pair avec la non centralité. Lors de l'élaboration du plan guide de 2005 il y avait un engouement pour un espace libre non clos de 15 000 m<sup>2</sup>, un espace ouvert généreux à l'encontre de la tradition parisienne des squares clos. Cependant, avec la croissance de l'appropriation illicite de l'espace public, notamment sous les viaducs du métro, ce nouvel espace suscite une appréhension de la part de certains acteurs publics.

58 Bruno Mader, architecte du projet

59 SEMAVIP



136. La façade donnant sur le périphérique (photo :Sergo Garcia)

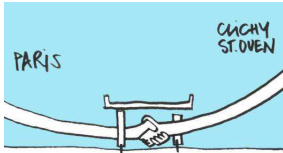


137. Coursive bénéficiant d'une grande ouverture vers le périphérique(photo: Sergio Garcia)



138. Salle de réunion entre sport et périph (photo: Sergio Garcia)

139. Plan de la nouvelle place (TER)



143. Schéma d'intention SEMAVIP



140. Coupe sous le viaduc et dans le centre social (MCBAD)



141. Visualisation sous le viaduc (Ter)



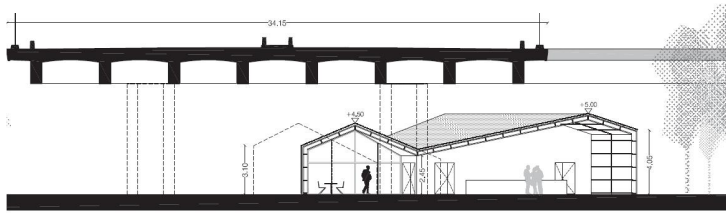
142. Principe de mise en lumière (Les éclaireurs)

Afin que le projet fonctionne, il s'agira de mettre en place, ou d'inciter des usages au niveau local ainsi que de fonder la réputation de ce lieu à l'échelle de la ville, identifier le lieu pour les parisiens.

Trois constructions sont prévues sous le périphérique : la pré fourrière, le centre social et un concept store (encore en programmation). Les deux premiers sont définis et présentent un usage de la couleur et de formes ludiques, pour égayer un espace de recoin.

Le centre social est situé en partie sous le tablier mais se développe majoritairement au sud, il se développe sur 400 m<sup>2</sup> dont une salle polyvalente de 80 m<sup>2</sup>. Pur la SEMAVIP, « *Le centre social jouera un rôle structurant il servira de trait d'union aux différents éléments qui composeront la place* »

Avec le concept store, la SEMAVIP tente de promouvoir une utilisation commerciale sous le périphérique, ce qui suscite de nouvelles question juridiques et financières : concession / vente du terrain. De plus les limitations techniques sont nombreuses.



144. Coupe sous le viaduc et dans le centre social (MCBAD)

Le périphérique est une couverture, mais il ne saurait être un véritable toit, l'ouvrage n'étant pas étanche.

Contrainte forte pour construire sous l'infrastructure : dégagement de 2 mètres pour inspection de l'ouvrage, norme anti-feu, pour empêcher la propagation d'un incendie. De plus les fondations doivent être très limitées pour éviter toute interaction avec les fondations de l'infrastructure.



145. Vue de la futur pré fourrière (SEMAVIP)

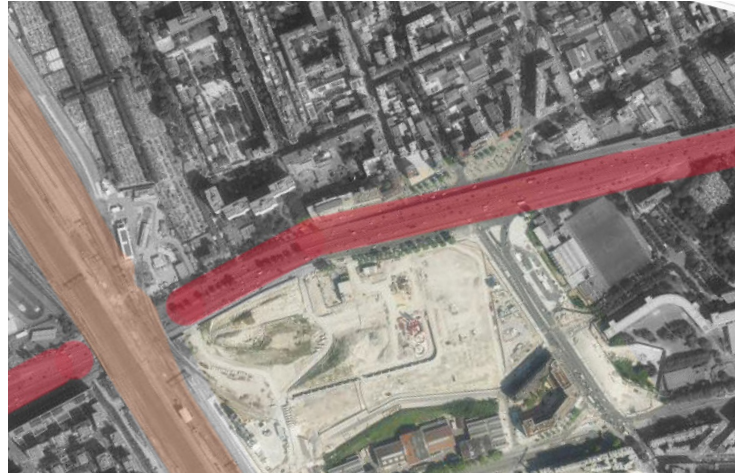
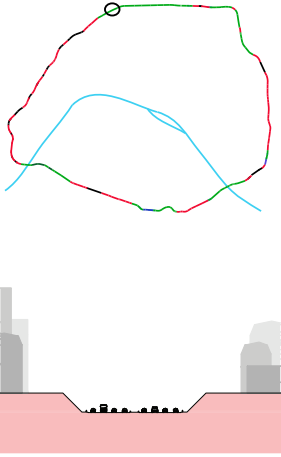


146. Photo sous le viaduc en septembre 2016(HS)



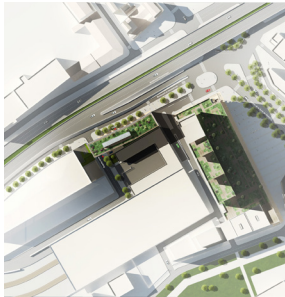
147. La porte Pouchet en septembre 2016(HS)





## TGI Clichy/Batignolles

Contrairement au calme de la porte Pouchet, la porte de Clichy est une plateforme de mobilité, avec quatre bretelles du périphérique, le métro et le tram. La relation entre Paris et Clichy se fait sous un viaduc qui prend place entre deux remblais. La présence du périphérique y est donc très forte. Dans l'état actuel la place des Nations Unies de Clichy permet une respiration, celle-ci fait preuve d'un aménagement sommaire, qui met l'emphase sur les plantations dans des grands pots rouges, au lieu des simples grilles d'arbres comme dans la tradition parisienne. On trouve une station nettoyage de voiture sous le viaduc, la voiture occupe donc principalement cet espace.



148. Plan masse du TGI (Renzo Piano Building Workshop)



149. Station de nettoyage voiture sous le viaduc (HS)

Au sud de la porte, le nouveau quartier des Batignolles est en construction, il comprend de nombreux nouveaux logements autour du grand parc Martin Luther King. La restructuration de l'emprise ferroviaire permet le dégagement de nouveau foncier. L'interaction avec le périphérique est sur le petit flan nord du quartier. Elle s'articule selon trois composantes. La plus importante est le nouveau Tribunal de Grande Instance de Paris, conçu par Renzo Piano, deux bâtiments écran en relation directe avec le périphérique, et enfin le projet de parvis du TGI projette une utilisation de la sous face du viaduc.



150. Proposition pour l'espace sous le viaduc (Beltrando)

Les bâtiments écran accueillent pour l'un des bureaux et pour l'autre une déchetterie. Les fonctions de services urbains restent très présent le long du périphérique.



151. Plan du nouveau quartier (Paris Batignolles Aménagement)

Le TGI (160 mètres de haut) prend pleinement parti de sa position à proximité du périphérique. Sa volumétrie y répond avec une division en quatre éléments. Le socle répond à l'échelle du piéton, et les autres volumes répondent à une vue lointaine.

152. Ci dessus plan de la proposition pour l'espace sous le viaduc (Beltrando)

Le projet d'esplanade du TGI s'étend sous le périphérique, le plan ci dessus montre un ébauche de programme collés aux cuclées du viaduc. Les plans dénotent d'une réduction de l'emprise viaire et de l'activation programmatique sous le périphérique de part et d'autre.

Les images de synthèse ci-contre procurent une impression de hauteur exagérée. Les contraintes sont similaires à celles de la porte Pouchet, les concepteurs essaient ici aussi de rendre le Viaduc source de lumière. L'espace proposé sous le viaduc est pour l'instant assez aseptisé.

Malheureusement ce projet ne comporte pas pour l'instant de mise en œuvre de part et d'autre du périphérique contrairement aux portes Pouchet et Lilas. (Même si la mairie de Clichy fait part de souhait d'activation des rez de chaussées de la place des Nations Unis).



153. Vue du TGI en construction depuis CLICHY (HS)

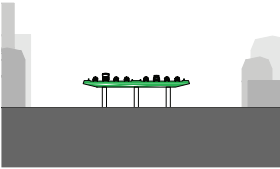
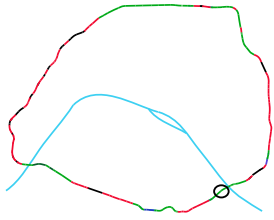




154. Vue aérienne du secteur Bruneseau Nord (Ph. Guignard - Air images / Semapa )

### 3 / Modification de l'infrastructure

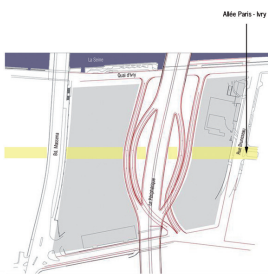
Les deux projets suivants bénéficient d'une situation privilégiée à l'entrée amont de la Seine à Paris. Cette localisation génère un travail spécifique sur la verticalité.



## Bruneseau Nord : Les Tours



ETAT ACTUEL



PROPOSITION

155. Schéma de restructuration des bretelles (Ateliers Lion et Associés)

Ce secteur se trouve dans le prolongement des voies ferrées d'Austerlitz, recouvertes récemment pour la création du quartier Masséna. Entre les boulevards des maréchaux, le boulevard périphérique, les voies ferrées et la Seine, ce lieu est essentiellement lié aux infrastructures. Le périphérique y est en viaduc, en préparation de la traversée de la Seine, il enjambe de plus les voies sur berges de la rive gauche. Avec ses quatre bretelles dans un large fuseau, le diffuseur de la porte d'Ivry est une « barrière consommatrice d'espace qui limite le développement urbain entre Paris et Ivry-sur-Seine ». La mutation du quartier repose principalement sur sa reconfiguration. Les travaux menés entre 2014 et 2018 vont permettre le rapprochement des bretelles du périphérique et donc la libération d'une emprise foncière conséquente.

Un réagencement des fonctions présentes permet de libérer de l'espace supplémentaire. De nouveaux silos Calcia ont été inaugurés en 2014, et permettront de détruire les anciens ce qui libère une emprise de 7000m<sup>2</sup>. Les services de régulation du périphérique et de navigation ont été relogés sur la ZAC Bédier. L'hôtel d'activités Berlier et un immeuble de services municipaux seront intégrés dans la composition urbaine globale.

Les Ateliers Lion et Associés sont les architectes coordonnateurs du secteur Bruneseau. Le projet, comme tous ceux sur le périphérique, cherche un lien, une mixité, un quartier attractif et animé. Ils se proposent d'atteindre leur objectif par « des espaces publics de qualité, une mixité urbaine, un urbanisme respectueux du modèle parisien, la réappropriation de la Seine, le renforcement des liaisons avec Ivry et l'effacement de la césure Paris-banlieue en

*intensifiant le bâti.»*

C'est par le bâti que ce projet se démarque des autres secteurs. Le bâti prévu est en effet de grande hauteur, avec des immeubles tertiaires de 180 mètres et des logements qui pourront atteindre 50 mètres (déplafonnement des hauteurs autorisées par le règlement d'urbanisme de Paris adopté par le Conseil de Paris en novembre 2010). L'enclavement dans les infrastructures permet de justifier la grande hauteur dans ce secteur, sujet épineux à Paris où elle est cantonnée à des zones très spécifiques. Les voisins sont rares sur cette parcelle, l'Université Paris Diderot au nord, et deux bâtiments commerciaux au sud, à Ivry.

Le plan guide des Ateliers Lion propose une mixité programmatique et morphologique. Les tours Duo de Jean Nouvel accueilleront des bureaux, des commerces, des activités et un hôtel. Les trois autres bâtiments déjà soumis à consultations offrent principalement des logements mixtes ainsi qu'une crèche et une école. Paris Habitat et la RIVP maintiennent leur présence sur la frange, aussi dans des opérations de neuf. On retrouve un équilibre financier et programmatique entre le public et le privé.

La transversalité du site est promue par trois voies qui relieront Paris à Ivry-sur-Seine sous le périphérique (dont une en bord de seine). L'allée Paris-Ivry, centrale est réservée aux modes doux, animée par des commerces en rez de chaussée.

La restructuration des bretelles nécessitent la construction de 7 ouvrages d'art. En effet c'est un nouveau viaduc qui est construit afin de permettre le passage sous le périphérique, un véritable nouveau tronçon d'infrastructure. L'allée piétonne projetée passera sous 6 flux de circulations.



156. Plan masse (Ateliers Lion et Associés)

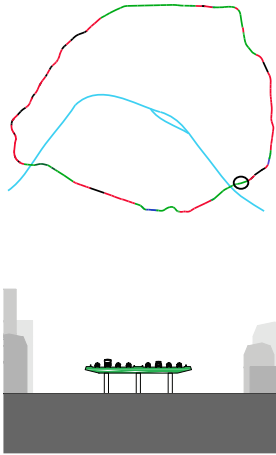


157. Visuel de la sous face (Ateliers Lion et Associés)



158. Tours Duo (Atelier Jean Nouvel)





## Bercy / Charenton

Sur la rive opposée de la Seine, en continuant sur le périphérique vers l'est, on trouve le site de Bercy Charenton, dont la requalification est tout juste amorcée. Le site est ouvert sur un paysage fluvial spectaculaire mais sa mutation en quartier de ville est compliquée par l'intersection d'infrastructures lourdes : la Seine, le Périphérique, les boulevards des Maréchaux, l'autoroute A4 et son échangeur, le faisceau ferré menant à la gare de Lyon.

Ce projet se focalise sur la restructuration des emprises ferroviaire, notamment la réorganisation du plateau logistique. L'interaction du projet le périphérique est limitée l'échangeur de Bercy (autoroute A4) d'une circulation très complexe se trouve sur l'emprise.

Une équipe prestigieuse a gagné le concours de l'élaboration d'un plan guide en 2009, avec des premiers résultats publics en 2012. (Rogers Stirck Harbour and Partners (mandataires), TVK Architectes Urbanistes, Ateliers Jean Nouvel, Michel Desvignes, AREP Ville, Ingerop, Franck Boutté ) La création de la ZAC et la modification du PLU sont en cours.

En contrepoint de Paris Bédier, ces deux projets souhaitent cadrer l'entrée de ville depuis la Seine, Paris serait délimité de part et d'autre. Recherche scénographique depuis la Seine : « *proposer un paysage urbain fort, de part et d'autre du fleuve, en dialogue avec l'opération Paris Rive Gauche [...] pour identifier cette séquence particulière du paysage urbain parisien.* »

Ces études amont montrent des propositions volumétriques et viaire, ainsi que le choix des parcelles à végétaliser . L'essentiel de la présentation de la mairie de Paris sert à justifier la grande hauteur. On retrouve l'ambition universelle de ce types de projets : « *construire un quartier mixte, avec des logements de toute nature, des activités économiques, des équipements publics, des espaces verts,* » qui est adjointe d'une « *nouvelle silhouette urbaine remarquable* »

La parcelle est très enclavée, et comme nous l'avons vu dans le projet précédent, ceci est utilisé ici aussi pour justifier de la grande hauteur, l'absence de voisins réduit permet de soutenir un projet massif. « *Les ombres portées des bâtiments les plus hauts sont majoritairement, orientées vers le faisceau ferroviaire, et se tiennent à l'écart des bâtiments riverains, afin de limiter les impacts en matière de masque solaire.* »

Les immeubles les plus hauts seraient au cœur de l'emprise, avec une diminution progressive à l'approche des quartiers existants pour ménager une transition douce avec les voisins.

Cette configuration progressive serait une nouveauté à Paris, où la grande hauteur est présente par des regroupements de tours de même morphologie, front de Seine, place d'Italie, la Défense.

Cette haute densité est justifiée par la volonté d'une métropole compacte dont la concentration favorise l'usage des transports en commun, ainsi que par la construction sur « seul » 20 des 80 hectares du périmètre, et donc une intensité urbaine couplée au maintien de vastes espaces ouverts.

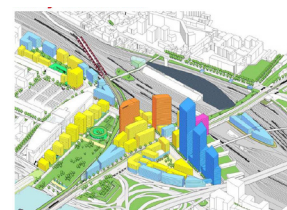
En terme de continuité urbaine, trois axes structurant sont aménagés par un nivellement du sol : boulevards des Maréchaux, rue Baron-le-Roy prolongée, nouvelle voie piétonne sur l'axe du bâtiment Lumière.



159. Vis à vis des deux emprises

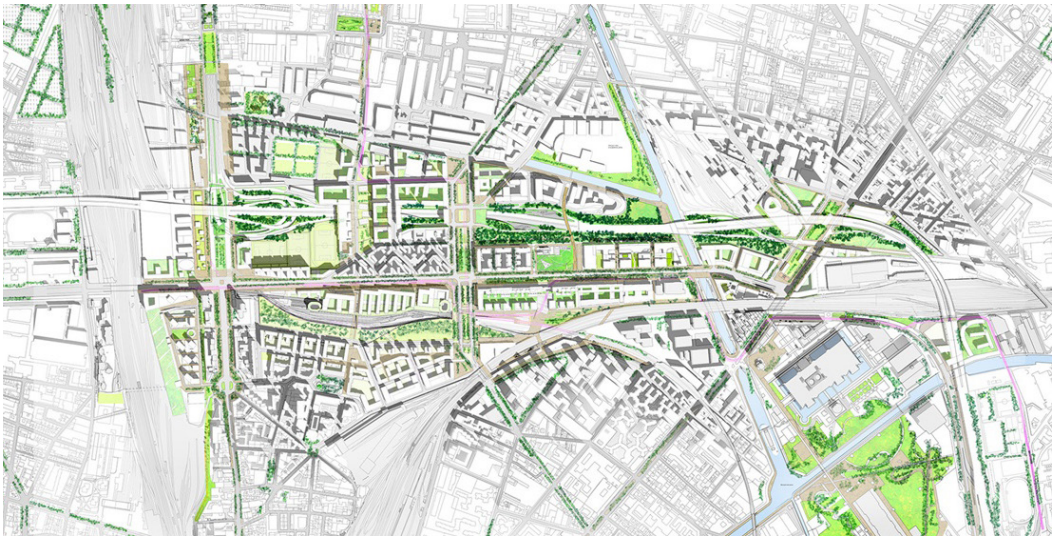


160. Vue de l'échangeur (HS)



161. Proposition volumétrique (Mairie de Paris)





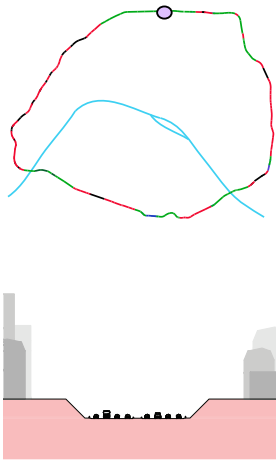
*162. Plan Masse de Paris  
Nord Est (François  
Leclercq)*

## 4 / Paris Nord Est : Une réflexion à grande échelle

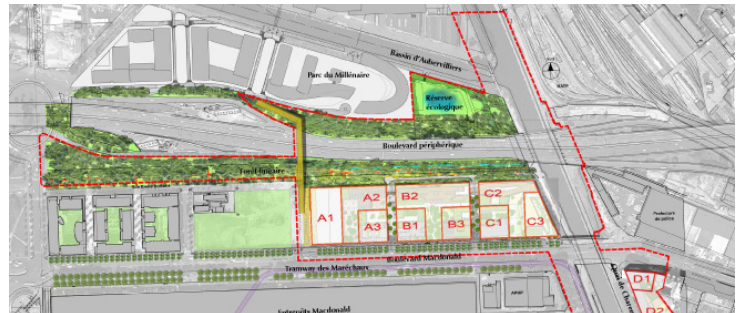
Le secteur Paris nord est sujet à un projet de grande envergure lui-même découpé en de multiples zones d'interventions. Les réseaux (ferrés, fluviaux, routier) ont une importance prépondérante sur ce secteur et en constituent la principale caractéristique. Le secteur global, très marqué par la grande dimension, a fait l'objet de marchés de définition dont les agences Dusapin & Leclercq et TER ont été lauréats en 2004.

Ils proposent 6 parcours transversaux (Sud-Nord Paris-banlieue), avec une forte présence de logements « garant de mixité urbaine ». Ces parcours portent une grande attention aux portes de la Villette, d'Aubervilliers et de la Chapelle, prévoient un aménagement des berges du canal Saint Denis ainsi que la création de deux cheminements Nord Sud, une passerelle et une couverture du périphérique.

On trouve d'autre part trois parcours longitudinaux est-ouest en interaction directe avec les différents réseaux. La forêt linéaire borde le long du périphérique, pour un espace de déambulation protégé. Les boulevards des Maréchaux sont requalifiés pour accueillir le tramway T3. Enfin une promenade plantée est constituée le long des voies ferrées.



163. Plan Masse de la ZAC  
(François Leclercq)



## La ZAC Claude Bernard

Nous nous intéressons ici à la première étape du secteur en interaction avec le périphérique réalisée : la ZAC Claude Bernard. Première des interventions de ce secteur en interaction avec le périphérique.

Cette ZAC, aménagée par la Semavip, accueille un cinéma UGC, 3 immeubles de bureaux, 5 immeubles composés de 380 logements sociaux et privés, des activités et commerces et une crèche, une école et une halte garderie.

Les quatre îlots sont mixtes, avec les bureaux au nord sur le périphérique et les logements sur l'intérieur. Les aménageurs considèrent que *«La diversité de ces activités assurera l'animation caractéristique de l'espace urbain.»*<sup>60</sup>

60 Brochure SEMAVIP



*164. Vue aérienne des nouveaux immeubles écrans*

On trouve dans cette ZAC une ré-interprétation des immeubles écrans côté Paris, pour protéger des logements. Les façades du bâtiment BNP à l'angle de la ZAC sont travaillées de manière ludique.



165. Coupe de la forêt linéaire (Ter)

## La forêt Linéaire

La forêt linéaire est le nom donné au projet de paysage long de 300 m et vaste de 11 hectares qui vient s'insérer entre la ZAC Claude Bernard et le périphérique. A la fois interface spatiale et zone tampon auditive, elle se décline en son long en trois séquences : prairie arborée, futaie, taillis dense. Cette forêt se développe dans un gradient de densité arborée. D'une prairie arborée accueillant aussi une végétation basse, à un taillis dense plus sombre.

Tout au long de ce corridor vert, un rideau antibruit en hauteur et un mur en gabion en contrebas (qui favorise le développement des plantes grimpantes) ont été installés. Entre les deux, une partie de la forêt est inaccessible au public (voir en coupe) .

Trois séquences de l'ouest à l'est, qui correspondent aux trois séquences de bâti limitrophes. On est loin de la simple mise à distance par une ceinture verte à dominance sportive



166. La forêt linéaire en septembre 2016 (HS)



167. Vue de la forêt et des immeubles de bureaux





## La Passerelle

Une passerelle a été installée en mai 2015, la 6<sup>ie</sup> sur le périphérique. Elle relie le nouveau quartier du Millénaire d'Aubervilliers, abritant des bureaux et un centre commercial à la ZAC Claude Bernard décrite plus haut. La densité de programme de part et d'autre en fait une passerelle fort usitée.

Outre un objet fort avec une image emblématique, l'agence DVVD (ingénieurs-architectes) a conçu un ouvrage spécifiquement pour le périphérique, avec une réflexion sur la porosité et l'interaction avec un milieu hostile. Longue de 98 mètres hors rampes, la passerelle propose un parcours doux, qui cherche à rendre agréable le franchissement. DVVD, explique : *“ La première intention du projet a été de créer un lien visuel fort entre les deux « rives » du périphérique, conduisant à la forme continue en arc, évoquant la traversée et la déambulation. [...] Pensé la peau de l'ouvrage comme des filtres successifs en lames de bois moisées : elle brouille les visions latérales et rassure les piétons en proie au bruit et à la vitesse, tout en ouvrant des vues longitudinales sur la forêt linéaire, et donne une très grande transparence dans les vues transversales pour les véhicules. ”*

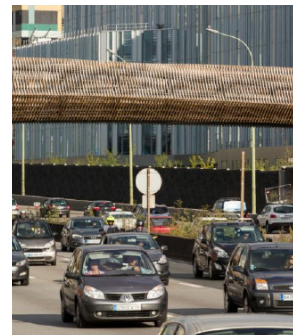
Sa transparence maintient un contact visuel entre les piétons et les conducteurs tout en conservant une distance. La densité des lames de bois varie selon les zones : plus resserré pour le survol du périphérique, elles génèrent un espace intérieur dense et protecteur puis elles s'écartent progressivement vers l'arrivée dans la forêt linéaire, pour une transparence plus forte. Le parcours s'insère dans le paysage de la forêt linéaire et en prolonge le parcours.



168. Plan de la passerelle (DVVD)

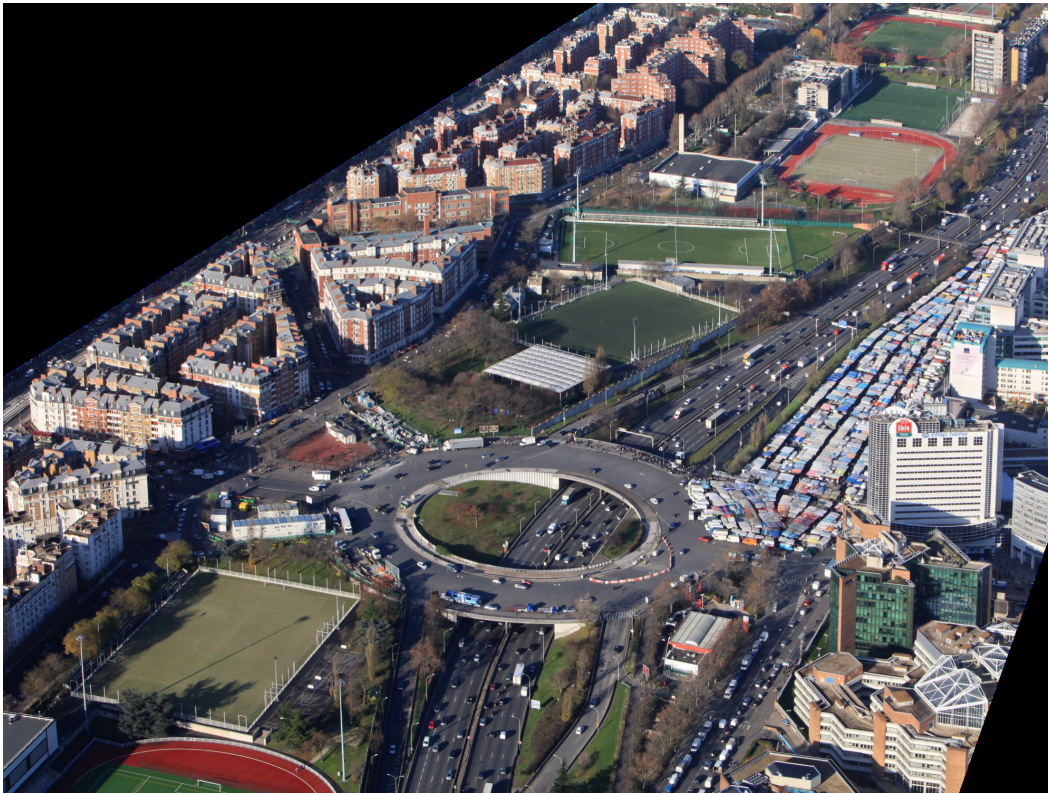


169. Atterrissage côté Paris (Luc Boegly)



170. Perception depuis le périphérique (Luc Boegly)

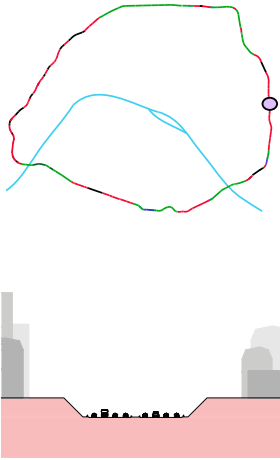




171. La porte de Montreuil  
(Mairie de Paris)

## 5 / Les restructurations d'anneaux

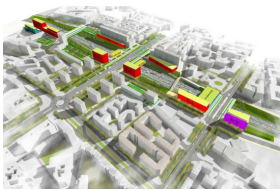
Les deux prochains projets se concentrent sur des portes en anneaux, sous lesquelles passe le périphérique : la porte de Vincennes et la porte de Montreuil. Les études menées par la mairie de Paris sont en cours sur ces deux sites depuis le début des années 2000. Un temps envisagés en couverture, l'enseignement des difficultés techniques, le manque de financement et l'absence de terrains importants pour financer l'intervention on conduit à l'abandon des couvertures et la relance d'études urbaines dans une autre direction.



## Porte de Vincennes (12e et 20e)

Porte cardinale mise en scène en 1953 par l'architecte Pierre-Henri Bailleau, sur l'axe royal historique. Le site de la porte de Vincennes a connu plusieurs projets. Un premier marché d'études de définition du GPRU avait été lancé en 2002, sans qu'un lauréat n'ait été choisi.

En 2007 la procédure est relancée, et l'équipe de Paul Chemetov est chargée de mener l'étude. Son plan programme est validé en 2012 par la Mairie. La concertation avec les habitants en qui en résulte est difficile car ils s'attendaient alors à un projet de couverture.



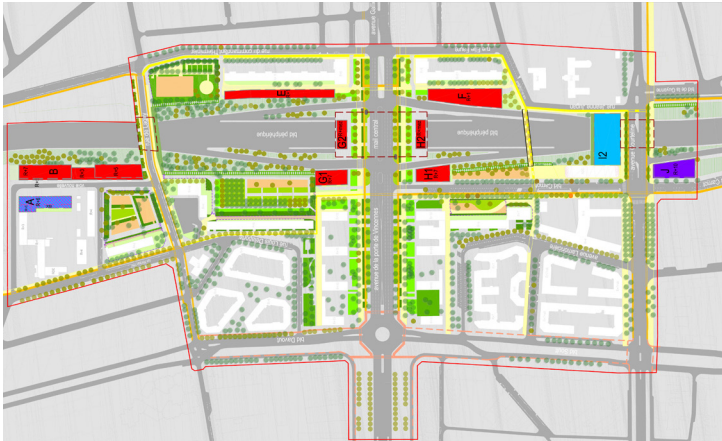
172. Axonométrie du projet (Chemetov)

Ce plan se compose de trois axes : des immeubles écrans de bureaux pour protéger les habitations, trois immeubles pont qui encadrent deux franchissements, une passerelle et un travail de requalification des espaces publics.



173. Esquisse du centre sportif (Chemetov)

Le franchissement devient un mail encadré de deux petits immeubles ponts, qui ménage la perspective lointaine des automobilistes sur les tours Mercuriales de Bagnolet. Ces deux volumes doivent contenir des activités en RdC pour « tenter de faire d'un ouvrage de franchissement une rue normale. » Le troisième immeuble pont, sur l'avenue Courteline, contiendra les équipements de ce projet urbain « un centre des cultures urbaines, un gymnase, des dépendances du groupe scolaire Maryse Hilsz, pour un total d'environ 4 000 m<sup>2</sup> » Les immeubles ponts sont d'un gabarit réduits, la vue vers les tours de Bagnolet au nord est conservée.



- Emprise au sol des bâtiments existants
- Limites des squares/ Cédex
- Emprise des toitures existants
- Equipement (projet)
- Résidence étudiante (projet)
- Activité/tertiaire (projet)
- Hôtel (projet)
- Espaces verts publics
- Talus vivotrains
- Espaces verts prévus projets
- Talus inversés
- Arbres existants
- Arbres projetés
- Aires de jeu
- Malls piétons
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables projetées
- Pistes cyclables prévues par la ville de Paris
- Périmètre du GPRU

174. Plan Programme de Chemetov

Entre l'avenue de la Porte de Vincennes et l'avenue Courteline, une nouvelle passerelle permettra aux piétons de franchir le gouffre qui sépare Paris de Saint-Mandé. Les ouvrages d'art de franchissement existants et leurs avant-becs seront également requalifiés.

Cinq immeubles écrans prendront place sur les bords du périphérique (trois à l'ouest et deux à l'est), pour protéger les immeubles de 1953, très susceptibles au bruit.

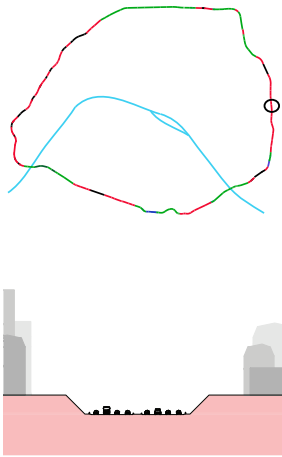


176. Esquisse de la passerelle (Chemetov)



175. Vue des immeubles de 1953 (Mairie de Paris)





## La Porte de Montreuil

Le site de la Porte de Montreuil fait partie des sites du GPRU et bénéficie dans ce cadre d'attention particulière dès 2002, avec la définition d'un projet de territoire en 2003. Sur cette base trois marchés de définitions ont été lancés. L'équipe Pranlas-Des-cours, avec une vaste couverture en a été lauréate en 2006 et a continué à développer son projet jusqu'en 2009.

« Le projet était organisé autour d'une grande dalle de couverture du boulevard périphérique, sur laquelle était aménagé un plateau pour la tenue du marché aux puces. Des immeubles étaient positionnés en périphérie de la dalle, ainsi que sur l'ancienne emprise du marché et sur les talus du boulevard périphérique extérieur. La construction d'un immeuble-pont était prévue en remplacement de la passerelle Lambeau. Le projet intégrait aussi la création d'un nouvel accès à la station de métro Porte de Montreuil. »<sup>61</sup>

Ce projet, coûteux, n'était cependant pas compatible avec les contraintes de réseaux traversant le site, il compliquait la circulation, notamment en rapportant une part du trafic de changement de direction au droit des habitations, et replacer les Puces au centre n'était pas propice à leur cantonnement, alors qu'elles débordaient largement de leur emprise. Il a donc été abandonné.

61 Exposé des motifs, Mairie de Paris, 2015



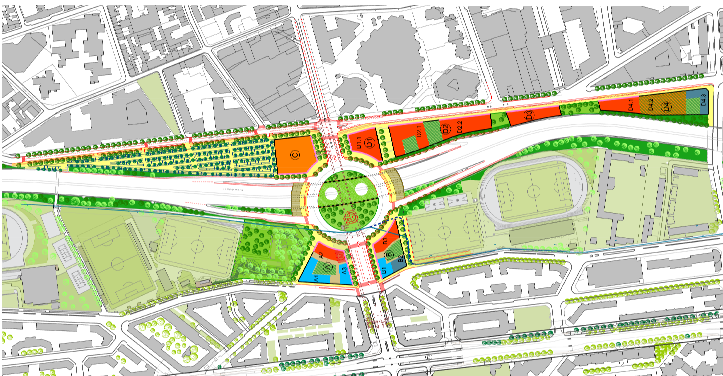
177. *Projet final Pranas  
Descourt, 2009*

L'APUR a mené de nouvelles études en 2010-2012 en conservant les Puces à leur emplacement et avec une couverture « légère voir minimale » du périphérique, et une « valorisation du talus du boulevard périphérique et des terre-pleins de la place de la Porte. »

Le projet permettait de dégager une constructibilité de 100 000 m<sup>2</sup> HON environ dans le cadre du plafond des hauteurs admis au PLU. Ce projet plus modeste n'a pas été jugé opportun pour « restaurer des liens forts » entre Paris et Montreuil.



178. *Variante 1 APUR, 2010*



179. *Variante finale APUR,  
2012 (Couverture du centre  
de l'anneau)*



180. Proposition de franchissement à l'étude (Mairie de Paris)



« Face aux difficultés d'aboutissement rencontrées lors des précédentes phases d'étude, les services de la Direction de l'Urbanisme et de la Voirie et des Déplacements [de la Mairie de Paris] ont engagé conjointement un travail d'analyse et d'études permettant d'engager une démarche pragmatique tout en maintenant l'exigence d'un réaménagement qualitatif d'ensemble. »<sup>62</sup>

Ainsi les services de la Mairie ont élaboré un projet de franchissement droit : un pont rectiligne. Ils misent aussi sur une cession du foncier en limite du périphérique pour financer l'opération, et étudient des occupations temporaires possibles pour les anneaux libérés. Construits en béton précontraint, il est (contrairement à la porte de Vincennes) délicat de les percer pour pouvoir construire dessus et ne peuvent pas soutenir d'activité lourde pérenne.

Sur la base de ce projet, la Mairie de Paris a lancé un nouvel appel d'offre, remporté par l'agence TVK, urbaniste-coordonateur du secteur depuis novembre 2016. Cette agence avait participé au premier marché de définition en 2003, et doit établir des propositions pour la Mairie de Paris courant 2017.

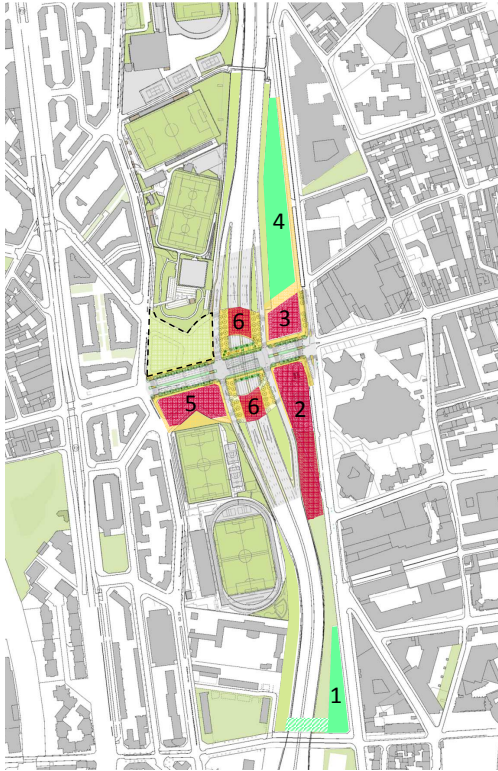
Ce projet se démarque dans sa démarche car le point d'entrée de la dernière étape est le franchissement, pas le nouveau sol, l'espace public, ou la morphologie de la porte mais le pont en lui-même.





Devant la difficulté de faire émerger un projet réaliste et séduisant, les deux composantes ont été dissociées. Un projet réaliste de franchissement d'une part, comme amorce d'une réflexion plus globale qui sera menée cette année. On ne peut se prononcer sur la méthode, si ce n'est de voir l'évolution, avant de connaître les résultats de l'approche urbaine qui pourrait accompagner cet ouvrage d'art.

62

Exposé des motifs, Mairie de Paris, 2015

## Porte de Montreuil - Potentialités foncières



-  Secteur mutable à court terme
-  Secteur mutable à plus long terme
-  Nouveaux usages à définir
-  Nouveaux usages à définir dans le prolongement de la Ceinture Verte

**Emprise 1** : activités/bureaux  
Emprise au sol : 3.000 m<sup>2</sup> + possibilité bâtiment-pont (emprise au sol : 1.000 m<sup>2</sup>)  
**Sous-sol**

**Emprise 2** : activités/bureaux et/ou pépinières  
Emprise au sol : 6.000 m<sup>2</sup> (8.000 m<sup>2</sup> si bretelle BP redressée ou construction par-dessus)  
**Sous-sol**

**Emprise 3** : activités/bureaux  
Emprise au sol : 2.000 m<sup>2</sup>  
**Sous-sol**

**Emprise 4** : Pucés + activités/bureaux et/ou pépinières d'entreprise  
Emprise au sol : 7.500 m<sup>2</sup>

- ERP en RDC : pucés
- Possibilité d'activités/bureaux et/ou pépinières dans les étages

**Sous-sol**

**Emprise 5** : activités/bureaux  
Emprise au sol : 3.300m<sup>2</sup>  
**Sous-sol**

**Emprise 6** : construction légère sur les anneaux  
Emprise au sol : 2 x 1.000 m<sup>2</sup>

*181. Etude des mutabilités  
(Mairie de Paris)*

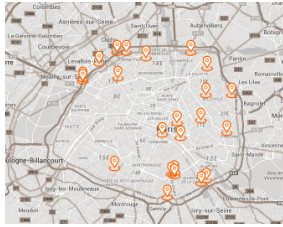
## 6 /Les regroupements de concours

### Réinventer Paris :

Les projets urbains dans une ville dense et contrainte comme Paris se déroulent sur des temps très longs comme l'ont montré les exemples ci-dessus, avec parfois de multiples projets consécutifs sur la même emprise.

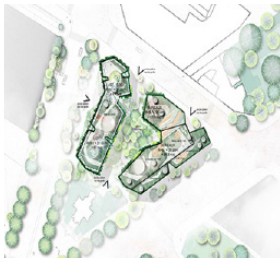
Dans une période de baisse de ressources publiques, et avec un patrimoine bâti important mais difficilement exploitable, la Mairie de Paris a mis en place un nouveau dispositif de réalisation de projet en 2014. 23 sites, dont certains des bâtiments à réaménager, ont été proposés dans le cadre du concours Réinventer Paris. Les équipes répondant devaient comporter un porteur financier du projet, la responsabilité de porteur de projet devient donc privée.

Parmi ces sites on retrouve les couvertures mitoyennes de Ternes et de Pershing, inscrites au contrat plan Etat Région 2001-2006. Ce sont donc des sites en partie « vide » qui sont mis à l'étude, un droit à construire sur le périphérique. Contrairement aux projets gérés par les aménageurs publics parisiens, qui cèdent des droits aux promoteurs et s'occupent de l'aménagement public sur une échelle plus grande, ici seul le site de la construction même est à l'étude, et non une réflexion en profondeur sur la couture urbaine.



184. Localisation des sites de Réinventer Paris (Mairie de Paris)

182. Projet lauréat site Pershing (Jacques Ferrier)



183. Projet lauréat site Pershing (Sou Fujimoto)



Ce secteur a suscité de nombreuses réponses, notamment pour son positionnement de choix entre l'Etoile et la Défense. La logique publique de l'emprise des fortifications, et le vide préservé connaissent donc une nouvelle étape.

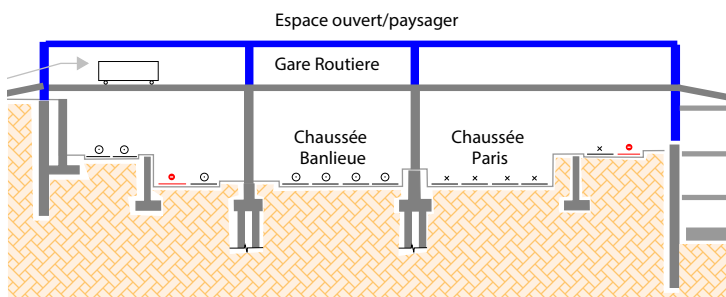
Afin de rentabiliser l'investissement colossal des couvertures, ce sont des projets d'immeubles de grande densité qui ont été proposés.

Les projets lauréats ci contre mettent en avant l'icône, la vision depuis le périphérique et une grande « verdure » alors même qu'ils créent un nouveau sol. La perspective urbaine est nécessairement réduite de par l'emprise proposée.

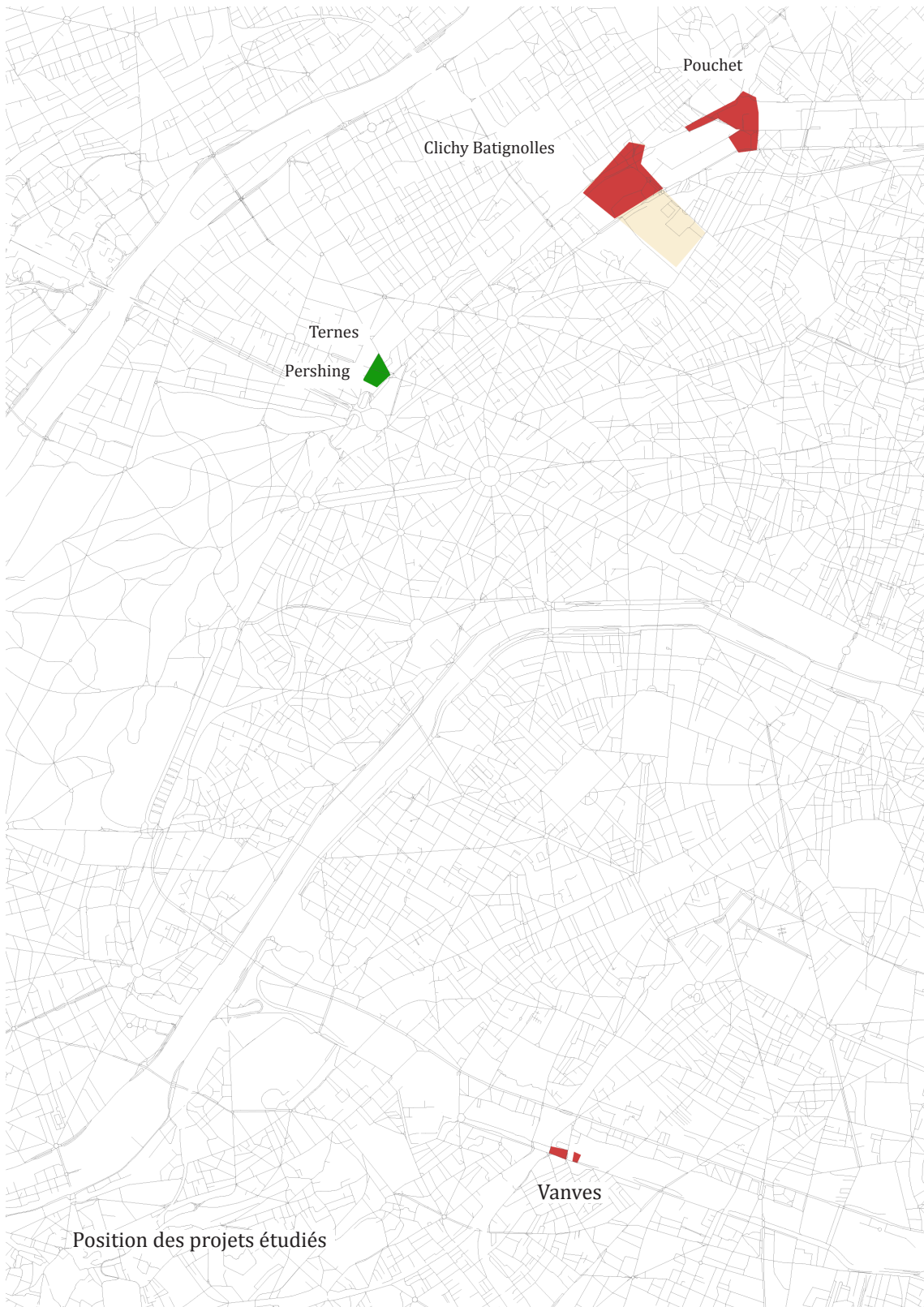
Avec la grande réussite médiatique du concours Réinventer Paris, une nouvelle version a été lancée à l'échelle de la métropole: Inventons la Métropole du Grand Paris en octobre 2016.

Parmi les 61 sites proposés, dont la plupart sont liés au futur transport du grand paris, plusieurs sites sont à proximité du périphérique :

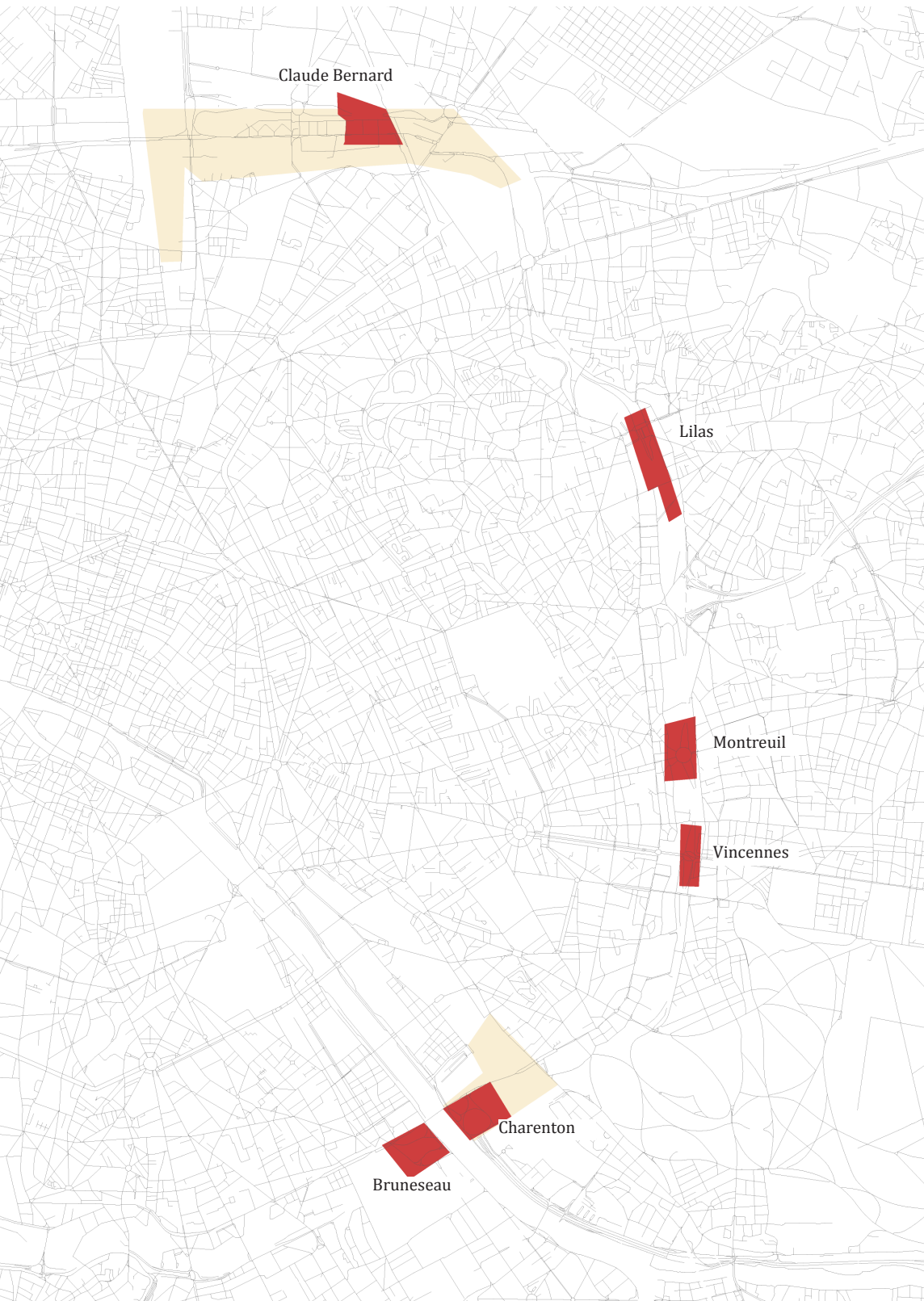
- Porte de Saint Ouen
- Hôtel logistique Bercy-Charenton,
- Marché à la ferraille à la porte de Bagnole
- ZAC Paul Bourget (proche de la porte d'Italie)
- Porte Brancion – porte de la Plaine



185. Epaisseur structurelle nécessaire pour franchissement (ARUP)







Claude Bernard

Lilas

Montreuil

Vincennes

Charenton

Bruneseau

Lilas

Vanves

Pouchet

Clichy

Bruneseau

Emprise



25 ha



1.4 ha



15 ha



9 ha



10 ha

Bâti



17.8 ha



7.2 ha



11.8 ha



25 ha

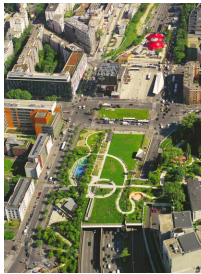
Tertiaire

Commerce

Hôtel

Logement

Équipement



Couverture :

- jardin
- cinéma
- cirque

Bâtiments écrans tertiaires

Dalle sportive, gymnase attenant

Relocalisation fonctions municipales

Couverture :

- jardin
- terrain de basket

Ecran acoustique horizontal

Superposition de programme

Destruction de barres

Tertiaire protecteur logements

Programme sous le périphérique

Grande hauteur TGI

Immeuble tertiaire écran

Déchetterie

Ébauche sous viaduc

Restructuration de l'emprise (nécessite 7 ouvrages d'art)

Grande hauteur

Nouveau passage transversal piéton sous le périphérique

Charenton



11 ha



39 ha



Claude Bernard Vincennes



14.6 ha



10 ha



27 ha



4.2 ha



Montreuil



25 ha



cour fermée



place ouverte

Ternes



0.4 ha



2 ha



Pershing



1.1 ha



5.5 ha



Grande hauteur

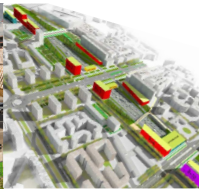
Passage sous le périphérique



Passerelle

Forêt linéaire

Îlots mixte logements à l'intérieur



3 bâtiments pont

Passerelle

5 Bâtiments écran (bas) devant les logements



Franchissement droit

Etude des mutabilités



Bâtiments îlots



*«Dans le passé de la capitale, les portes ont toujours été, une fois absorbées dans le tissu de la ville et transmutées en places, des foyers de vies et d'urbanité»<sup>63</sup>*

## Chapitre 5 Perspectives de projet

### 1 / Choix du site

L'énoncé théorique est un travail qui est suivi d'un projet. Nous avons vu au cours de cette étude l'attention qui était accordée aux portes du périphérique, lieux d'interactions par excellence, et de concurrence des usages, automobiles et piétons, lieux d'attractivité et lieu de transit.

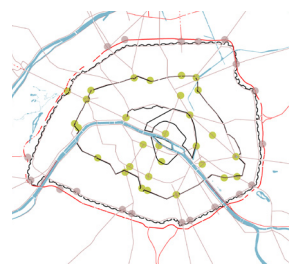
Mon choix s'est porté sur la Porte de Montreuil. Ce site est à l'étude depuis une quinzaine d'année et présente un fort potentiel. Des études récentes ont été relancées autour d'un projet de franchissement. Cependant les travaux n'ayant pas encore commencé il est possible de projeter autre chose, à l'aide des études réalisées mais sans être contraintes par elle.

Ce site bénéficie déjà d'une attractivité forte, mais son espace public est dégradé. Conçu comme un anneau routier il remplit toujours sa fonction d'origine, alors même que son environnement a fortement évolué.

Cette porte se trouve entre l'échangeur de Bagnolet et la porte de Vincennes, dont les marchés de travaux des espaces publics sont lancés.

#### Les potentialités des portes

La notion de porte est trompeuse, déplacé de l'intérieur des fortifications (sur les boulevards des Maréchaux), la notion d'entrée et de sortie reste présente, pour Paris pour le périphérique, sans qu'on sache précisément où se trouve la porte. Il y a une avenue de la porte, une place de la porte, mais plus de véritable porte, si ce n'est que l'on rentre et sort du périphérique.

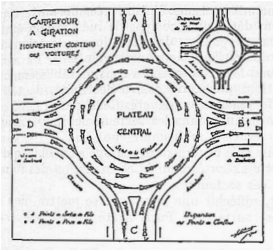


186. Les places sur les anciennes limites (APUR)

63 Des Fortifs au Péri, (p297)



## 2 / Les places rondes à Paris

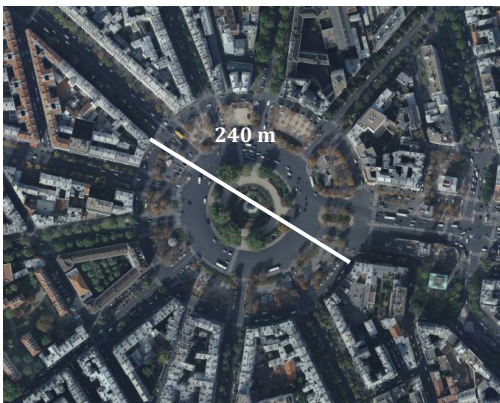


191. Carrefour à giration  
(Hénard)

Les places rondes sont une typologie fréquente de l'espace public parisien. La place des Victoires a ainsi été conçue des 1685. Hénard fera des carrefours giratoires un de ses thèmes de recherche, pour promouvoir l'efficacité de la circulation. Sa solution sera mise en pratique sur la place de l'Etoile.

La place de l'Etoile et la place de la Nation faisaient partie de l'enceinte des fermiers généraux, réaménagées et rayonnantes, leur centralité est affirmée.

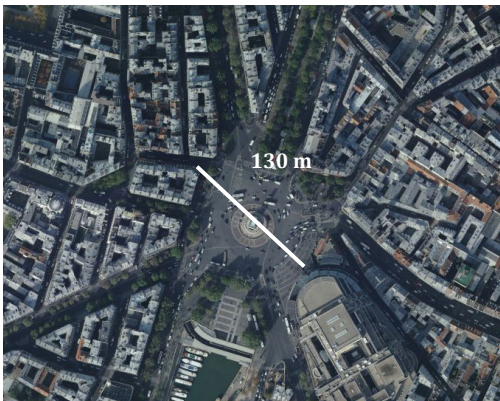
Sur le périphérique on retrouve cette configuration routière à foison. Le problème de la place circulaire automobile y est d'autant plus prédominant.



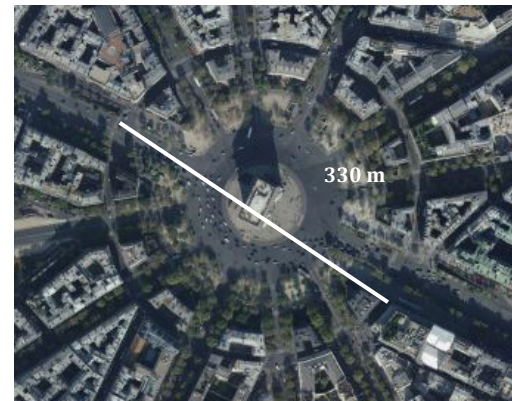
187. Place de l'Etoile



189. Place des Victoires



188. Place de la Bastille

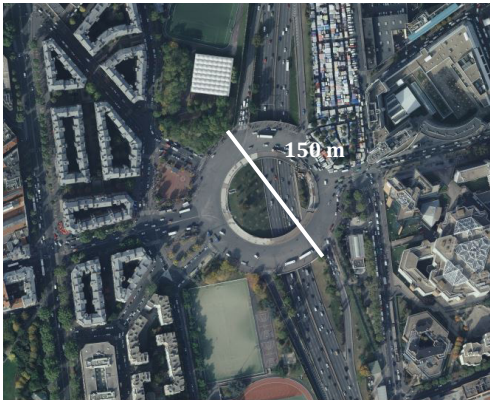


190. Place de la Nation

Si elles sont efficaces pour les voitures, d'autant plus si elles n'ont pas de feux, elles imposent un contournement aux piétons. L'espace public central, souvent monumental, n'est pas accessible, encerclé par les voies de circulation. (La place de l'Etoile, possèdent un souterrain, relié au métro pour accéder à l'Arc de Triomphe en son centre.)

Ces anneaux sont propices à la circulation sur le périphérique puisqu'avec 4 bretelles et les voies vers l'intérieur et l'extérieur, on se retrouve à distribuer 6 voies, d'où l'utilisation fréquente du cercle. Mais les difficultés piétonnes sont exacerbées par cette configuration.

Dans cette typologie, le giratoire de la porte de Montreuil est spécifique. Le talus en son centre a permis une véritable scénographie, malheureusement pas perceptible par les piétons.



192. Porte de Montreuil



194. Porte de la Villette



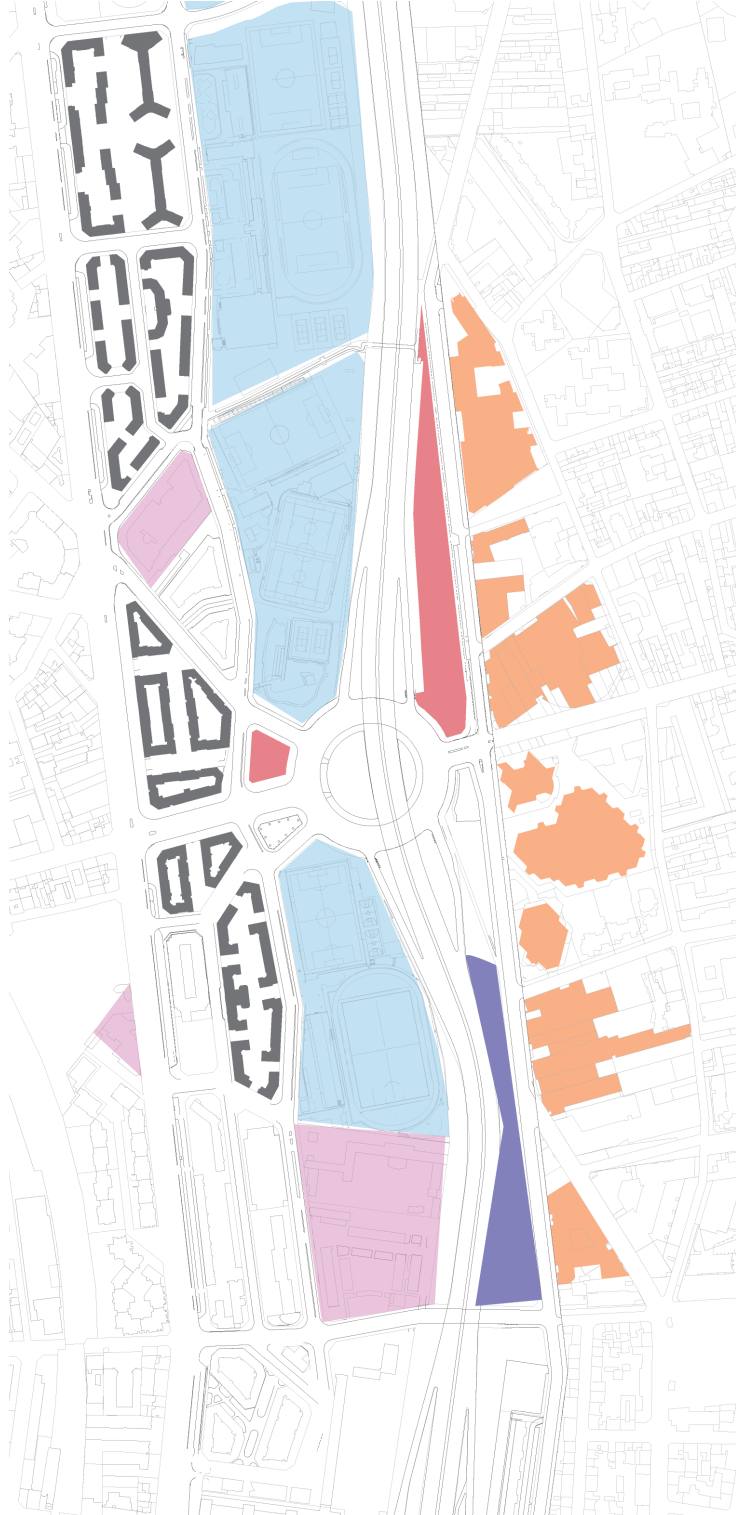
193. Porte d'Aubervilliers



195. Porte de Vincennes



- Logements
- Sport
- Scolaire
- Tertiaire
- Puces
- Services techniques



### 3 / Le site et ses potentialités

Le site de la porte de Montreuil propose une stratification typique de la ceinture, de l'intérieur vers l'extérieur, le boulevard Davout, puis une bande de 80 mètres arbitrants des logements des années 30 et le Centre des impôts, suivie d'une épaisseur abritant des centres sportifs (Déjerine au nord et Hilsz au sud) et des établissements scolaires. Le périphérique vient ensuite prendre place bordée côté Montreuil de deux lanières, les Puces et la station service Totale. Enfin la ville de Montreuil accueille un complexe commercial avec un supermarché et deux hôtels, en face du siège de la CGT.

Au droit du giratoire (de 150 mètres de diamètre), les couches sont comprimées. Cependant on a pu voir dans les orthophotos p30 que cette morphologie n'a pas été causée par le périphérique, elle lui précède, de même que le carrefour circulaire.

La limite de Paris est légèrement extérieure au Périphérique, et les deux lanières à l'extérieur de l'infrastructure appartiennent à la Mairie de Paris et n'abritent pas de construction permanente. Des terrains sont donc disponibles pour penser un nouveau visage et un nouvel usage à cette porte.

La similitude est forte entre cette porte et la situation de la porte des Lilas avant l'opération de couverture. Deux différences majeures sont cependant notables. La porte des Lilas ne présentait pas d'emprise forte végétalisée ce qui justifie l'introduction d'un parc en son centre. Ici les espaces verts sont nombreux même si peu accessibles et peu mis en valeur pour l'instant. De plus à la porte des Lilas les emprises mutables à l'extérieur du périphérique étaient de grande ampleur, notamment parce que la limite administrative se détache de plus de 100 mètres du périphérique.

L'habitat est à dominante sociale, la population est très dense (>1000 hab/ha) et à forte dominante d'ouvriers – employés. La densité d'emplois est faible et le chômage atteint un taux très élevé (>19%). Le marché aux Puces est très attractif et forme une centralité régionale. L'emploi augmente également dans ce secteur en raison du développement des programmes de bureaux.<sup>64</sup>









198. Vue depuis le centre de l'anneau vers Montreuil (HS)



199. Vue vers la porte de Vincennes au sud (HS)



200. Epaisseur viaire de l'anneau (HS)



201. Avenue de la porte de Montreuil vers Paris (HS)



202. Franchissement rue de Lagny (HS)



203. Franchissement rue Lucien Lambeau (HS)

## L'axe Est-Ouest

Cet axe transverse est de nature semblable à Paris et à Montreuil. La rue d'Avron (2\*1 voie) traverse le XXe arrondissement et est prolongée par la rue de Montreuil dans le XIIe. Du côté de Montreuil la rue de Paris, la N302, aussi 2\* 1 voie rejoint la place Jacques Duclos. Elles forment un axe rectiligne de 2,8 km, entre les stations Avron et Croix de Chavaux, et la porte de Montreuil s'y trouve au bout de 1km. Ces rues présentent un rez animé de commerces assez semblables de part et d'autre de la place, de petits immeubles typiques des faubourgs.

L'hôtel Ibis sur la place côté Montreuil est un repère fort, toujours visible à 1km à l'intérieur de Paris.

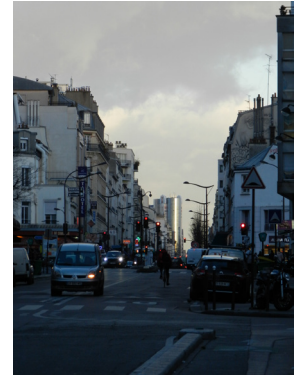
## Le manque de perméabilité

La porte de Montreuil était prise comme exemple (p XX) pour démontrer le manque de porosité aux abords des emprises sportives. Le centre Déjerine au nord est muré sur son pourtour. Le centre Hilsz au sud est clôturé par des grilles, permettant une porosité visuelle. Le périphérique est bordé de murs antibruit protégeant ces ensembles sportifs au nord et au sud de la porte.

## Les franchissements adjacents

On trouve au nord la passerelle Lucien Lambeau, d'une largeur de 3.5 mètres, c'est une passerelle minimale qui n'offre pas un franchissement de qualité, on se sent vulnérable vis-à-vis du périphérique. Au sud on trouve un franchissement droit, la rue de Lagny, à sens unique direction Paris.

La topographie présente une double pente, avec un point haut au nord-ouest.



204. Vue de l'Ibis depuis 1km (HS)



205. L'arrivée de la passerelle côté Paris (HS)





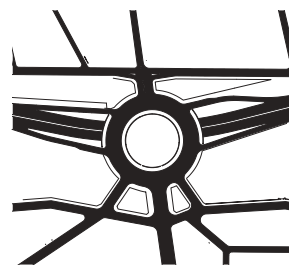


## 4/ Axes de projets

### L'anneau

L'anneau routier de 160 mètres de diamètre, et de 40 mètres d'épaisseur, consacre 25 mètres de large à la voirie et 7 mètres aux piétons. Le talus au centre de l'anneau n'est pas accessible, il ne saurait pourtant être considéré comme un délaissé puisqu'il est planté de façon géométrique et bien entretenu. Cet objet hors d'échelle pour le piéton présente des caractéristiques monumentales et scénographiques.

Il peut donc sembler dommage de vouloir le combler, une piste de projet pourrait être de repenser le franchissement en profondeur en en révélant ses qualités. Ceci passerait par un rééquilibrage de la place du viaire. Sans se placer dans une logique autophobe, seuls deux voies dans chaque sens suffiraient au franchissement selon le projet de la Direction de l'Urbanisme. On pourrait donc de rééquilibrer l'espace public tout en maintenant la pleine fonctionnalité d' l'infrastructure.



210. Diagramme de prépondérance du viaire (HS)



206. Bord intérieur de l'anneau (HS)



207. Rayon intérieur de l'anneau côté Montreuil (HS)



208. Vue vers Paris (HS)



209. Périphérique au centre de l'anneau (HS)



## Les délaissés, des surfaces mutables ?

Outre les surfaces identifiées par la Direction de l'Urbanisme comme potentiel de vente pour financer le projet. Un travail est possible côté Paris, d'abord sur les deux emprises cernées de voiries mais surtout sur les amorces des emprises sportives, clôturées et non accessibles. Une possibilité d'immeubles ponts, qui auraient pour parvis les anneaux est aussi envisageable, les emprises de fondations sont disponibles. Elle nécessite une attention particulière aux seuils engendrés par l'épaisseur structurale nécessaire au franchissement et au support d'un bâtiment.

## Le programme

La question du programme est primordiale, l'attractivité du site n'est cependant pas à créer, les hôtels, le centre commercial et le marché aux puces la génère déjà. C'est la cohabitation de ces composantes qu'on peut améliorer, ainsi que créer des surfaces de bureaux, propices à cette porte et cohérente avec les nuisances.



211. Talus sud est (HS)



213. Délaissé emprise sportive sud (HS)



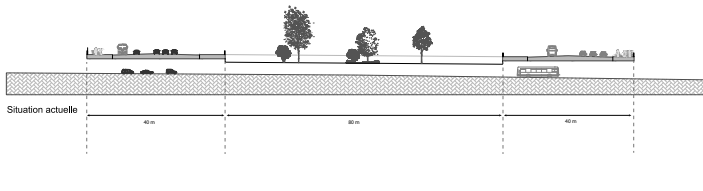
212. Talus sud ouest (HS)



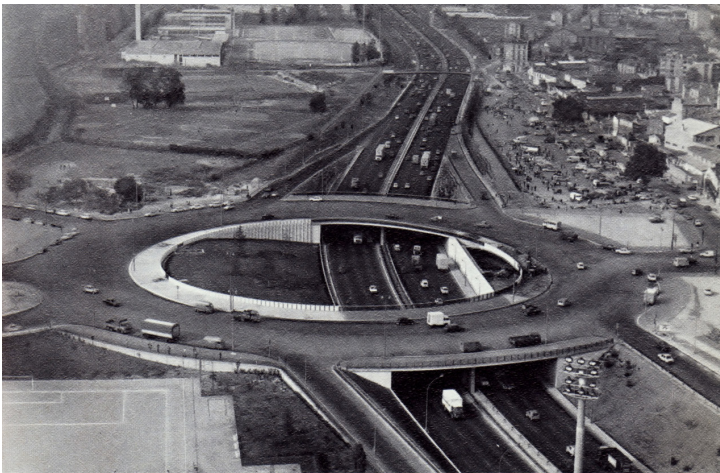
214. Délaissé emprise sportive nord (HS)

## La stratification

Les quelques pistes esquissées, ces ébauches de réflexions conduiraient à un renforcement de la stratification, avec la bande verte et la bande tertiaire renforcée. C'est par le dessin de cette place centrale que l'on pourrait tenter de dépasser la logique annulaire. Mais un espace public ne peut pas exister seul, en ville il est le plus souvent cadrer, graver dans un tissu. Si on peut imaginer une place sur un paysage, un lac, le périphérique garant du paysage est source de nuisances à ne pas négliger.



215. Coupe dans l'anneau dans l'axe du périphérique (HS)



216. Photo de l'anneau vers 1980

## Conclusion

Depuis 1840, les projets de colonisation de la ceinture se sont multipliés et les grands paradigmes de la culture architecturale française ont chacun à leur tour pris place sur la ceinture. Loin des envolées utopiques on trouve le long de l'anneau un échantillon des architectures génériques des années 20 aux années 70, ainsi qu'une architecture plus flamboyante depuis la construction du périphérique. Les 35 km de ce front annulaire ont été constellés d'interventions architecturales ponctuelles. L'infrastructure ayant pris place, la ceinture demeure le lieu de fabrique de la ville, l'anneau de la Zone constitue avec les grandes emprises industrielles et ferroviaires une des principales réserves foncières parisiennes. Avec la densification de part et d'autre, cette épaisseur ne se construit plus seulement par sa relation au centre, c'est le lieu de matérialisation du rapport entre la capitale et sa banlieue.

Les différenciations le long du pourtour ont commencé dès la destruction des fortifications, avec une asymétrie des logements renforcée par l'infrastructure. Cependant l'étude du linéaire reste primordiale pour la compréhension de l'épaisseur et la hiérarchie entre les modes de déplacement. Le panorama des projets de cette étude montrent que la pensée globale du contour a disparu. Présentés selon un ordre globalement historique, ils montrent une évolution des mentalités, des méthodes d'actions et des moyens mis en œuvre. Ils constituent l'étape la plus récente du recyclage urbain sur l'emprise des fortifications de Thiers. De nouvelles typologies apparaissent, notamment pour les stades, mais aussi une nouvelle forme d'espaces publics, sous les viaducs et sur le périphérique. Ainsi la question du nouveau sol se pose parfois, et la topographie accidentée rend son traitement complexe. L'histoire se poursuit avec toujours une grande quantité d'acteurs, des intérêts politiques divergents, des temps très longs et une multitude de projets sur la même emprise.

Une fois que l'infrastructure existe, son fonctionnement devient indispensable et permanent, il est très difficile et coûteux d'agir sur elle. C'est elle qui fournit le contexte, l'état stable, il ne s'agit plus de l'insérer mais de composer avec elle, ou de recomposer la ville à ses abords. Cette épaisseur fait preuve d'une grande ambivalence. Les délaissés génèrent une surépaisseur de franchissement mais permettent un dégagement visuel, de même l'infrastructure produit nuisance et accessibilité. Il ne s'agit donc pas de rechercher une densification absolue de ce bien commun, mais plutôt de comprendre ses potentialités pour en préserver les qualités.

Cette étude permet de montrer qu'au-delà de la multiplicité des échelles présentes en travaillant à proximité d'une infrastructure de transport, les projets doivent aussi avoir une certaine ampleur pour pouvoir répondre positivement à l'infrastructure non en se protégeant seulement de ses nuisances. Pour travailler sur le périphérique on est amené à osciller entre le local et le territorial, le transversal et le longitudinal.





## Annexes



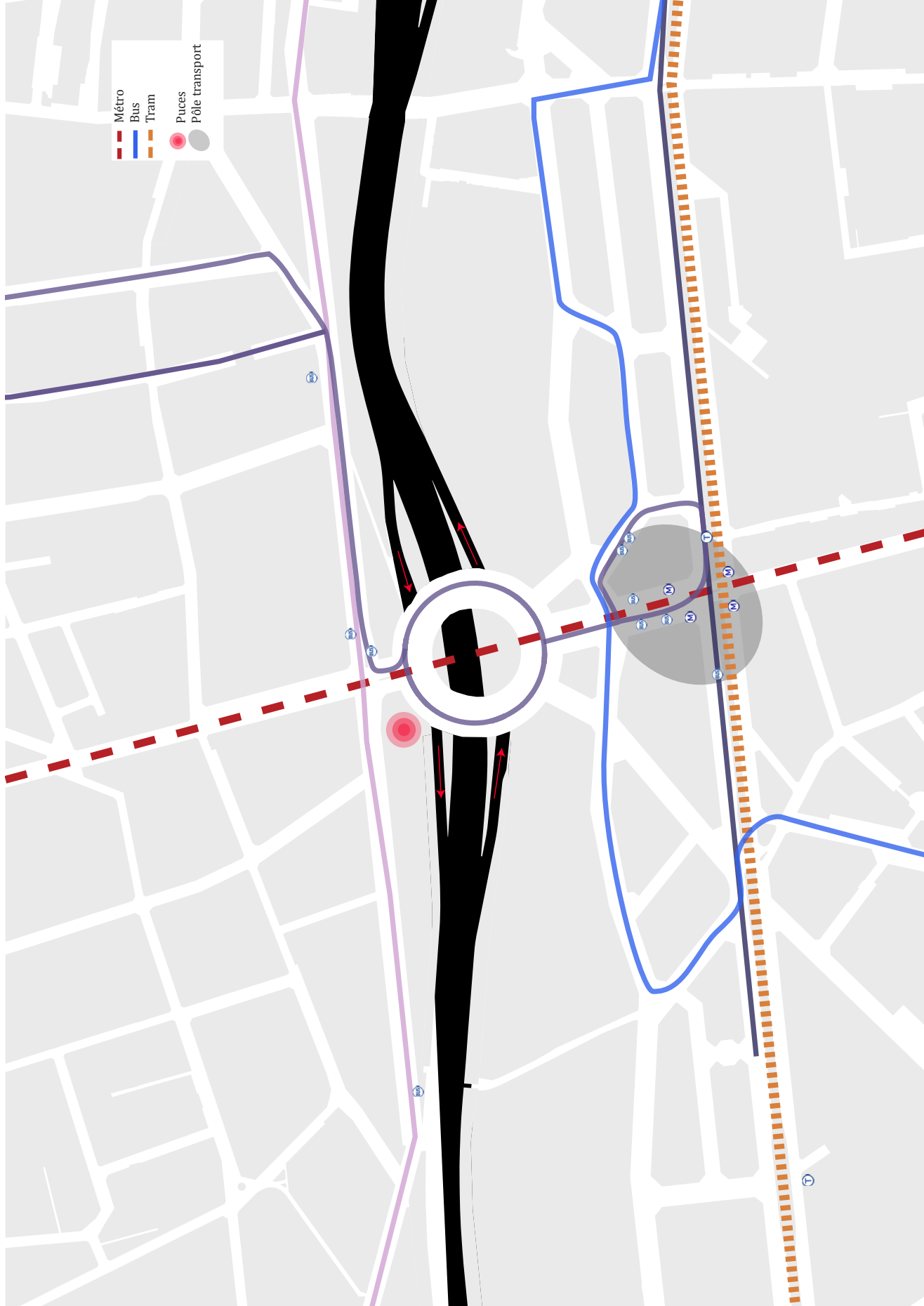


- Sport
- Parc
- Marché
- Tertiaire
- Scolaire
- Logement
- Commerce
- Logement sur socle commerce

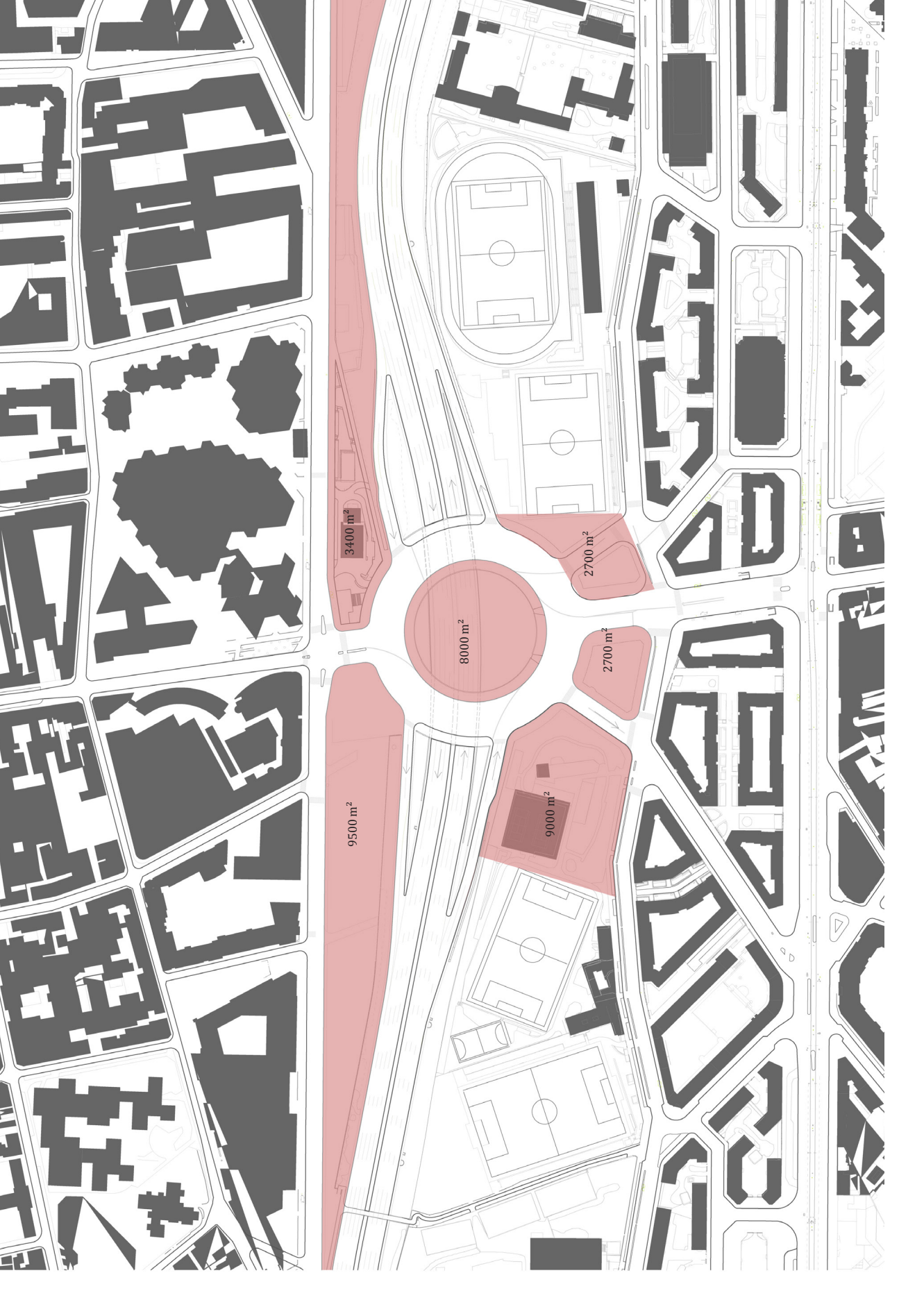


134

- Métro
- Bus
- Tram
- Puces
- Pôle transport







3400 m<sup>2</sup>

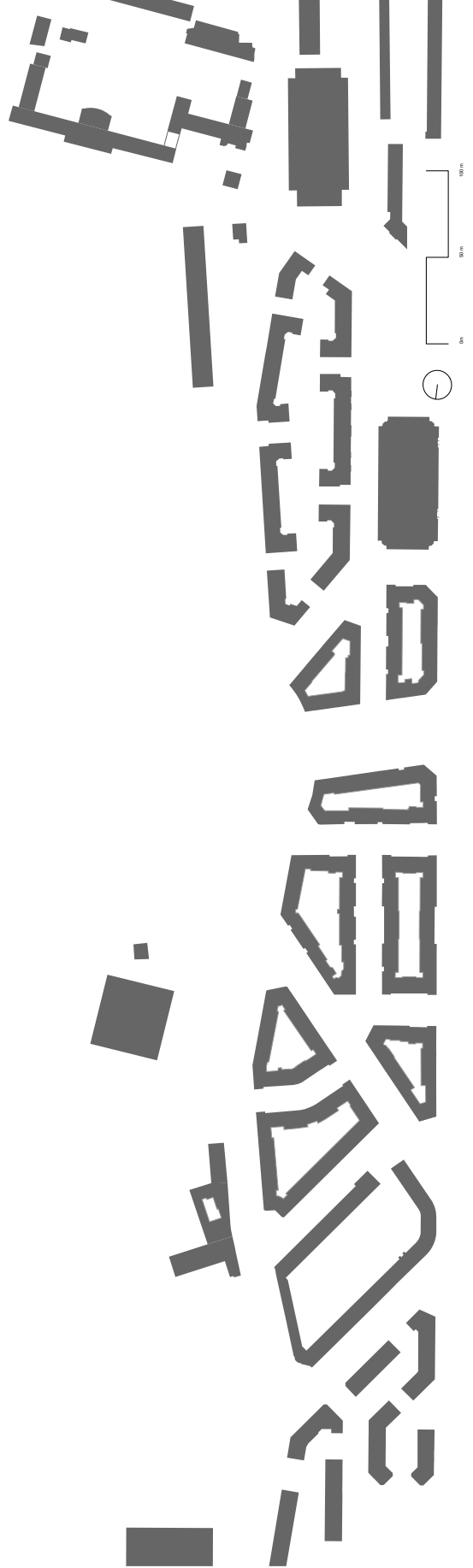
9500 m<sup>2</sup>

8000 m<sup>2</sup>

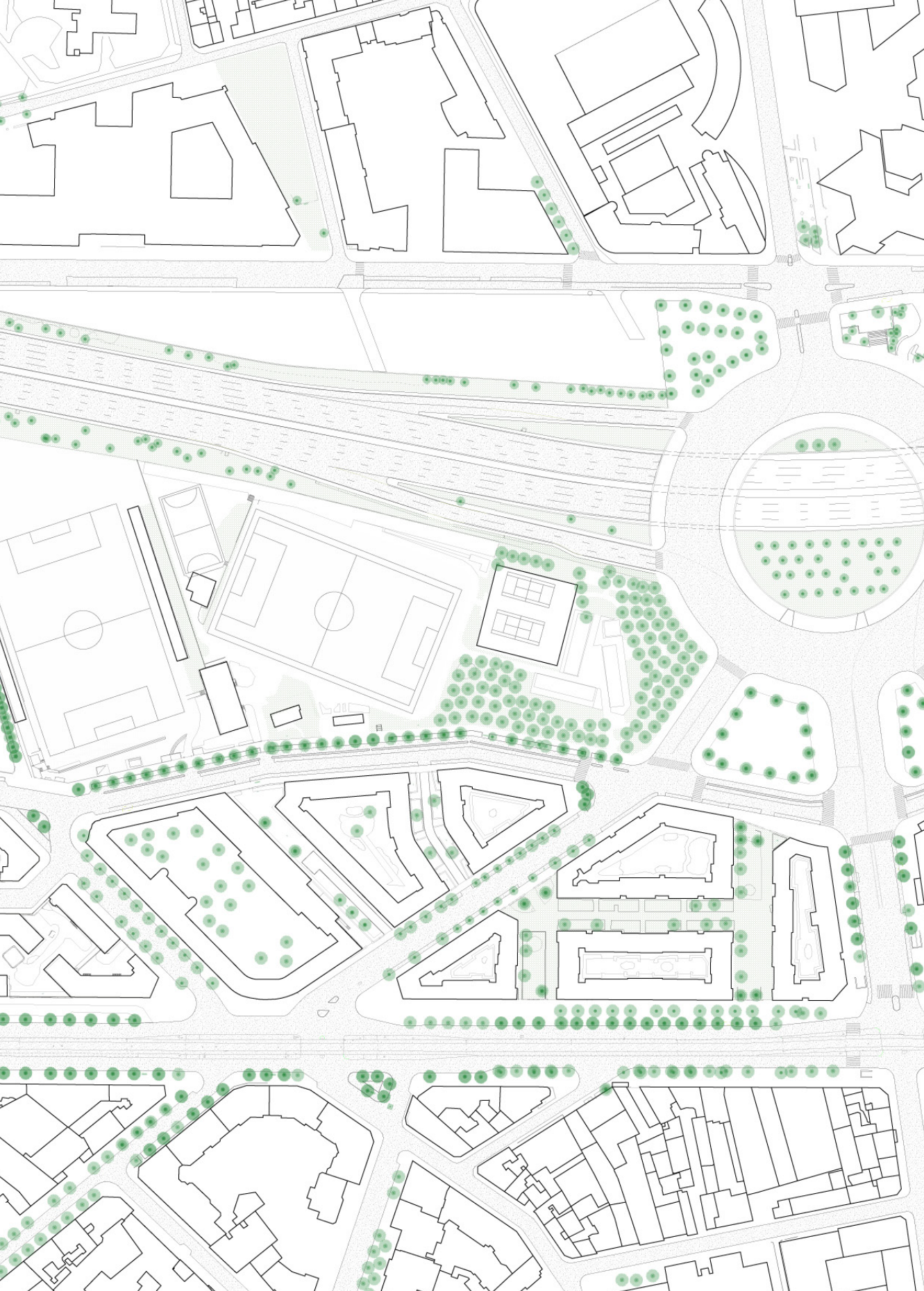
9000 m<sup>2</sup>

2700 m<sup>2</sup>

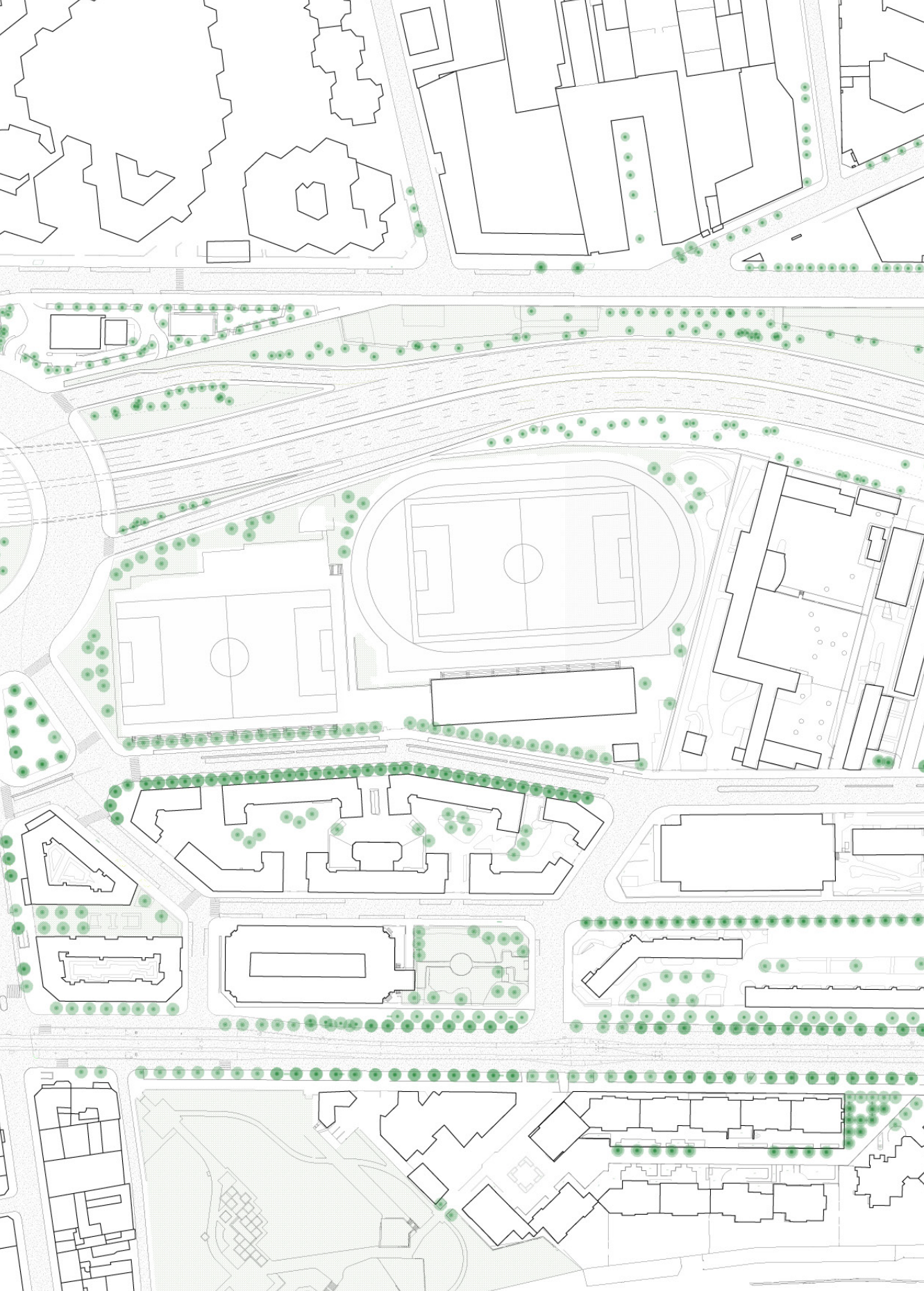
2700 m<sup>2</sup>

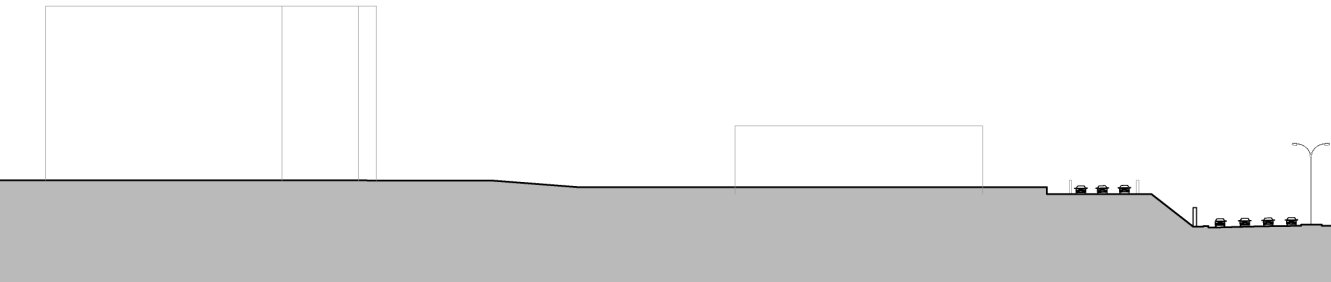
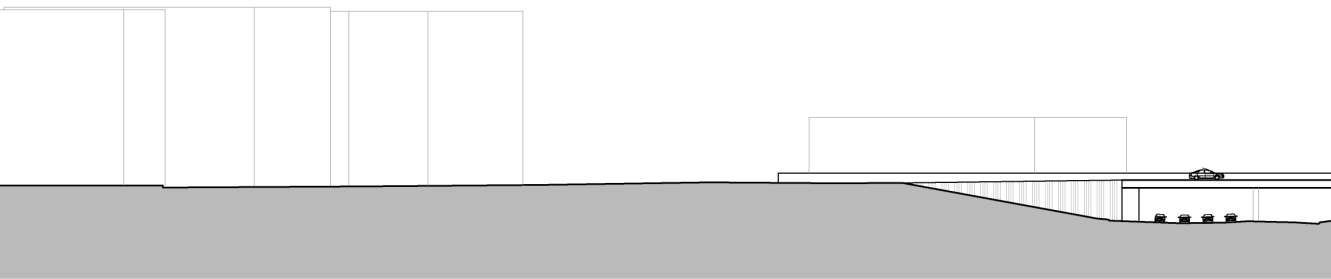
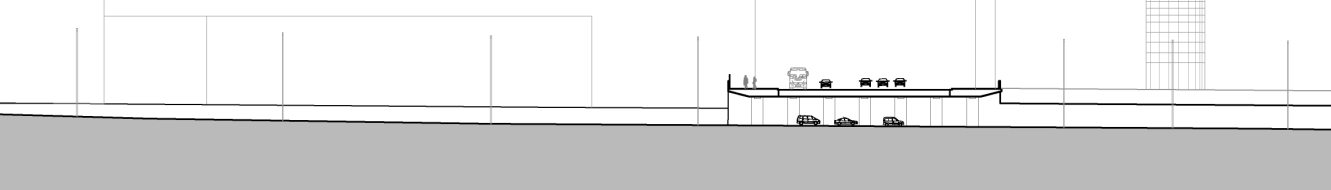
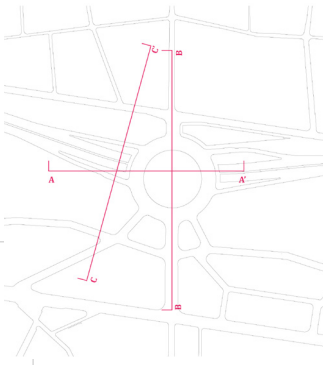






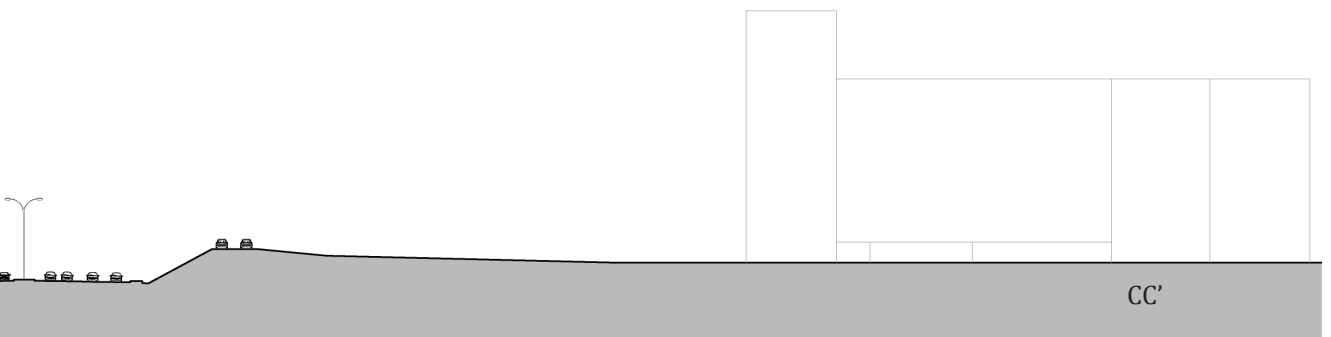
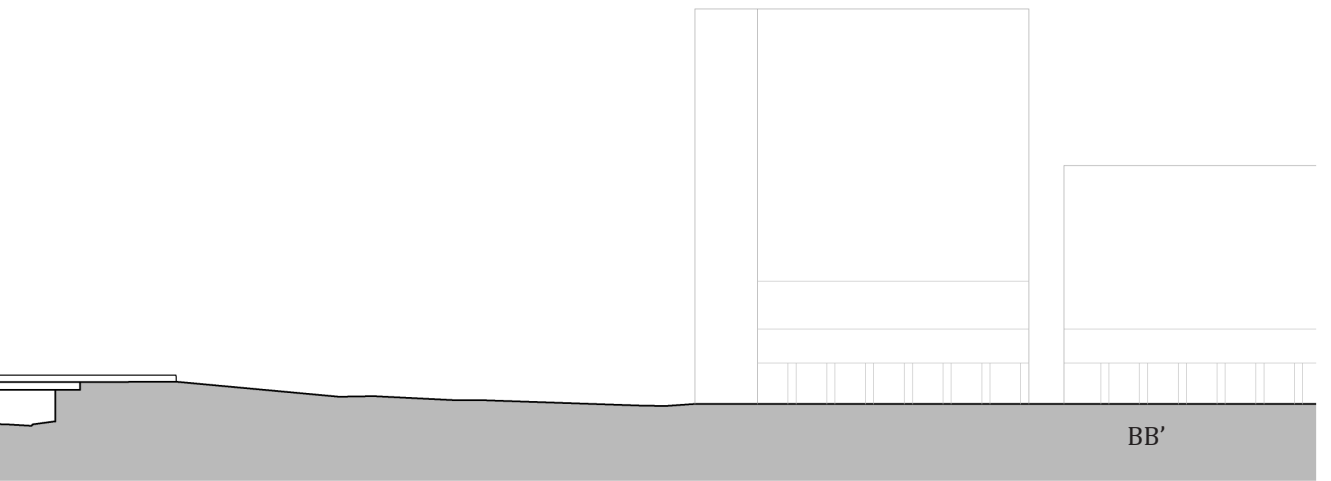
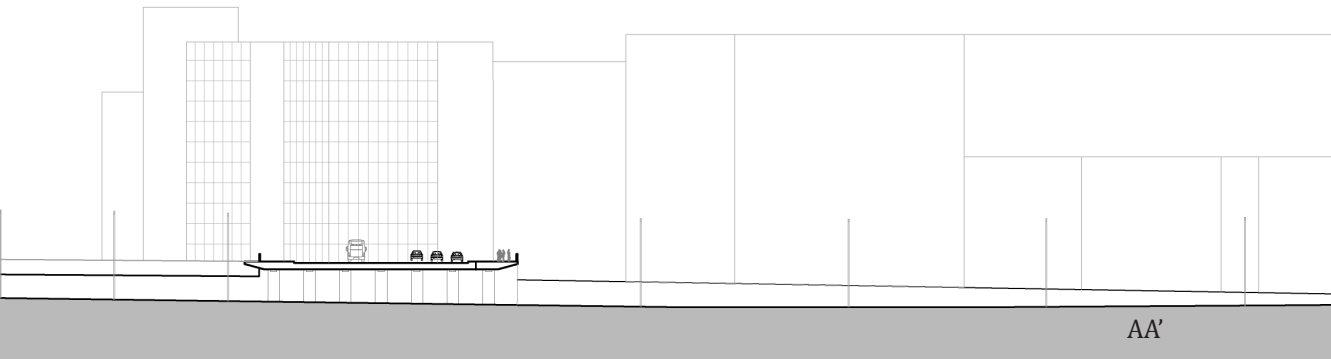






0 20





# Bibliographie

## Livres

Ouvrage collectif. (2012). *L'insertion urbaine du Boulevard périphérique*. Paris: L'Oeil d'or.

Baecque, J. and Blavy, C. (1993). *Le Périif*. Neuilly-sur-Seine: BTP images.

Cohen, J. and Lortie, A. (1991). *Des fortifs au périif*. Paris: Picard éditeur.

Féré, C. (2014). *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*. Coédition Gallimard / FNAU

Flonneau, M. and Prost, A. (2002). *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977*. [S.l.]: [s.n.].

Font Vaillant, R. (2003). *À la lisière de Paris*. [Ivry-sur-Seine]: Éd. Vilar.

Gagneux, R., Prouvost, D. and Gaffard, E. (2004). *Sur les traces des enceintes de Paris*. Paris: Parigramme.

Hénard, E. and Cohen, J. (1982). *Etudes sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*. Paris: L'Equerre.

Lortie André. Paris équipée : De l'enceinte militaire à l'enceinte automobile. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°50, 1991.

Panerai, P. (2008). *Paris métropole*. Paris: Vilette.

Reverdy, G. (2007). *Les routes de France du XXe siècle*. Paris: Presses de l'École nationale des ponts et chaussées.

Tomato architectes. (2003). *Paris, la ville du périphérique..* Paris: Moniteur.

FGP TER. (2014). *Nouveaux paysages construits du Grand Paris*. Paris: Archibooks + Sautereau éd.

Texier, S. (2006). *Voies publiques, histoires & pratiques de l'espace public à Paris*. Paris: Éd. du Pavillon de l'Arsenal.

Trévelo, P. and Viger-Kohler, A. (2008). *No limit*. Paris: Éditions du Pavillon de l'Arsenal.

TVK, (2006), Etude d'insertion urbaine du boulevard périphérique, missionnée par la mairie de Paris

## Documents de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme)

(2016) Le boulevard périphérique parisien au cœur de la métropole

(2013) La ceinture verte de Paris au XXI<sup>e</sup> siècle

(2010) Tisser des liens entre neuf et ancien autour du quartier « Epinettes-Batignolles »

(2010) Porte d'Orléans, diagnostic urbain premières orientations

(2009) Les quartiers de la porte de Bagnolet : enjeux et scénarios d'aménagement

(2005) Les quartiers du boulevard périphérique

(2004) Aménagement dans le cadre du GPRU, Bédier Saint Blaise et Porte de Montreuil

(2002) Aménagement de la couronne de Paris, Porte de Vanves

(2001) Les seuils de Paris : Etude de l'interface Paris Banlieue

(1990) La couronne de Paris, anneau central de l'agglomération

## Sites Internet

[www.agencedevillers.com](http://www.agencedevillers.com)

<http://agenceter.com>

[www.airparif.asso.fr](http://www.airparif.asso.fr)

[www.apur.fr](http://www.apur.fr)

<http://anyojibeltrando.com/avenue-porte-de-clichy>

[www.arpentere.com](http://www.arpentere.com)

[www.ateliergrandparis.fr](http://www.ateliergrandparis.fr)

[www.atelierslion.com](http://www.atelierslion.com)

[www.brunomader.fr](http://www.brunomader.fr)

[www.clichy-batignolles.fr/le-futur-dessin-de-la-porte-de-clichy](http://www.clichy-batignolles.fr/le-futur-dessin-de-la-porte-de-clichy)

[www.francoisleclercq.fr](http://www.francoisleclercq.fr)

<http://fvai.net>

[www.gelin-lafon.com](http://www.gelin-lafon.com)

[www.inventonslametropoledugrandparis.fr](http://www.inventonslametropoledugrandparis.fr)

[www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr)

<http://leseclaireurs.net>

<https://nordestparisien.wordpress.com>

[www.paris.fr](http://www.paris.fr)

[www.paris-batignolles-amenagement.fr](http://www.paris-batignolles-amenagement.fr)

<http://le-paris-peripherique.fr>

<http://paris-projet-vandalisme.blogspot.fr>

<https://paris-nord-est.imaginons.paris>

[www.parisrivegauche.com](http://www.parisrivegauche.com)

<http://pdaa.eu>

[www.pss-archi.eu](http://www.pss-archi.eu)

<http://remonterletemps.ign.fr>

[www.sergiograzia.fr](http://www.sergiograzia.fr)

[www.semapa.fr](http://www.semapa.fr)

[www.semavip.fr](http://www.semavip.fr)

[www.tvk.fr](http://www.tvk.fr)





