

Portrait du Plateau de Romainville

Enoncé théorique d'architecture

Par Pierrot Lankry

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
17.01.2022

Equipe enseignante :
Paola Viganò
Martina Voser
Tommaso Pietropolli

Table des matières

Introduction	4
Histoire géologique de la butte-témoin	8
A. Extraire : La qualité disparue des carrières de gypse	10
1. Méthodes d'extraction des masses gypseuses	10
2. Le plâtre dans la culture locale	14
3. Détournement et réutilisation des sites d'extraction	16
B. Traverser : Les infrastructures linéaires en question	20
1. Aux origines de la traversée, l'enceinte de Thiers, fortification militaire détournée	20
2. Les ouvrages autoroutiers traversant la butte aujourd'hui	24
3. Le devenir possible des infrastructures : Des liens mais aussi des lieux	30
C. S'appuyer : Les terrasses et les voies en pente sur le relief	32
1. Les domaines viticoles, premières occupations du sol de la butte	32
2. Voies en pente et escaliers	34
3. Terrasses et belvédères	38
Conclusion	42
Bibliographie	44

Prologue

La fin de la géographie ?

En 1997, dans une tribune publiée dans *Le Monde Diplomatique*¹, Paul Virilio, urbaniste et philosophe, annonçait la « *fin de la géographie* ». Selon lui, les révolutions des techniques de communication, d'information et de transport nous permettraient de transcender les dimensions physiques du globe terrestre. « *Plus les distances de temps s'abolissent et plus l'image de l'espace se dilate* ». On assisterait à une réduction des distances, une sorte d'accélération qui « *déterritorialiserait* » les villes.

En 1990, les chercheurs du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC), publiaient leur premier rapport. Ils relevaient une intensification sans précédent des changements climatiques et démontraient que les activités humaines en étaient la cause. Le dernier rapport du premier groupe de travail du GIEC paru en 2021 constate et prédit de plus en plus de changements ayant des conséquences violentes sur nos sociétés.

« *Il ne s'agit pas seulement de température. L'évolution du climat entraîne de nombreux changements qui diffèrent selon la région – et qui augmenteront tous avec la poursuite du réchauffement. Ces modifications concernent l'humidité et la sécheresse, les vents, la neige et la glace, les zones côtières et les océans.* »². Différemment de Paul Virilio, on a là plutôt une accélération qui nous confronte brutalement à la réalité physique, voire géographique, de notre environnement

Que ce soit dans son image ou dans sa réalité matérielle, l'humanité transforme la Terre. C'est devenu évident aujourd'hui et encore plus apparent dans les grandes villes. La question de cet énoncé théorique est celle d'un architecte : comment ? Qu'avons-nous fait, qu'avons-nous construit et détruit ? Elle est posée en prenant le point de vue d'un territoire délimité par son relief géographique et soumis à un fort développement métropolitain.

1 Paul Virilio, « Un monde surexposé », *Le Monde diplomatique*, 1 août 1997, <https://www.monde-diplomatique.fr/1997/08/VIRILIO/4878>.

2 IPCC (GIEC) et Organisation Météorologique Mondiale (OMM), « Communiqué de Presse : Changement climatique généralisé et rapide, d'intensité croissante - GIEC », août 2021.

Introduction

Le plateau de Romainville, territoire de la banlieue parisienne

Le bassin parisien est fait de plaines et de plateaux. Sur la plaine autrefois marécageuse du bord de la Seine se sont implantées les premières occupations humaines³. La ville antique de Paris s'est formée autour d'îles, dont subsiste entre autres l'île de la Cité, où le fleuve était facilement franchissable. On peut dire qu'elle s'est développée grâce à ses atouts géographiques : sa position de carrefour fluvial, son climat doux et son sol fertile.⁴

Moins accessibles et connectés, les plateaux entourant la plaine ont subi une urbanisation plus tardive. Ils ont longtemps fait partie de la « banlieue ». Au moyen-âge, ce terme désignait un territoire d'une lieue hors de la ville (environ 4 kilomètres), où s'exerçait son ban, sa juridiction. Aujourd'hui, l'emploi du mot qualifie les environs de Paris comme une zone marginale homogène. Il reflète une image virtuelle, simplifiée et réductrice de leur complexité effective.

Le plateau de Romainville est un de ces lieux particuliers qui composent la métropole parisienne. Long de sept kilomètres. Il traverse l'Est de Paris et neuf communes du département de la Seine-Saint-Denis. Fait d'anciens villages viticoles, il est aujourd'hui habité par plus de 400 000 personnes⁵.

Il surplombe de cent mètres le niveau de l'île de la Cité. Sa hauteur et sa situation offrent des vues privilégiées sur la métropole, la plaine de l'Ourcq au Nord, Vincennes et la Marne Au Sud.

Depuis 2016, la Métropole du Grand Paris existe en tant qu'administration regroupant 131 communes. Pour mettre en œuvre ses larges objectifs métropolitains, basés sur « les transports, le développement économique, l'emploi, le logement, l'environnement et la culture » des « établissements publics territoriaux », ont été créés. *Est Ensemble* est une de ces structures qui comprend les villes du plateau de Romainville et certaines de la plaine de l'Ourcq au Nord. *Est Ensemble* cherche à utiliser ses qualités territoriales pour s'intégrer dans la Métropole, comme le montre cet extrait tiré du texte du président d'*Est Ensemble* :

« La métropole ne se fera pas grâce à la seule puissance d'un quartier d'affaire, d'un plateau scientifique ou d'une zone aéroportuaire, aussi compétitifs soient-ils. Elle se fera par la combinaison d'un maximum de territoires intégrés dans son fonctionnement global, et à la complémentarité des potentiels de chacun »⁶

Le plateau est une butte-témoin, un reste géologique d'un massif ancien érodé avec le temps. Sa géographie unique pourrait être ce « potentiel » à développer pour réaliser les ambitions d'*Est Ensemble*. Pourtant, on remarque une mauvaise perception du relief du site, qui semble aplati sur les cartes du Grand Paris. De même, ses nombreux noms, Butte de Montreuil, Colline de Ménilmontant, témoignent d'une compréhension partielle du site par les habitants. Il semble alors pertinent de porter le regard sur ce témoin géologique transformé.

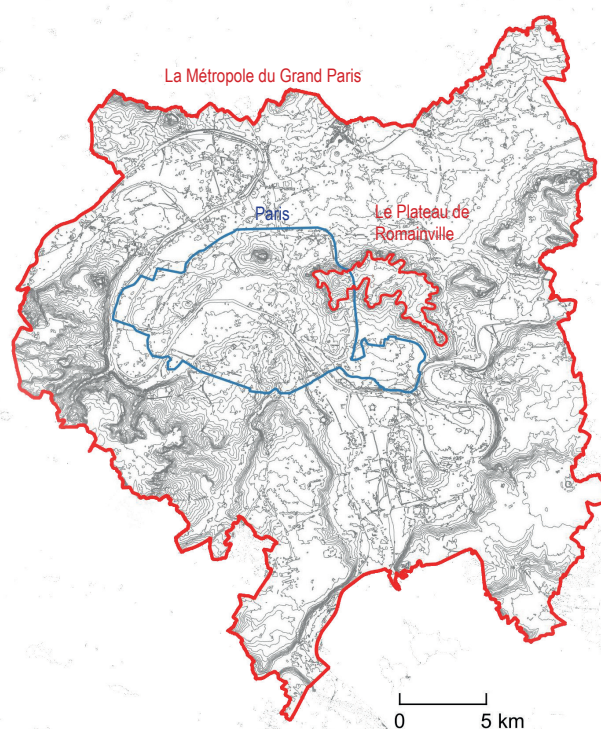


Figure 1. Le plateau de Romainville dans la Métropole du Grand Paris

3 Didier Busson, Philippe Marquis, et Sylvie Robin, « Les premières occupations du site parisien », Paris antique, 2021 2003, <https://archeologie.culture.fr/paris/fr/premieres-occupations-0>.

4 Michel Huard, Atlas historique de Paris (Vertou: Editions Persee, 2019).

5 Données : est-ensembles.fr

6 Gérard Cosme, président d'*Est Ensemble*, « Projet de Territoire Est Ensemble, 2015-2025 », 2015.

L'attention au sol urbain : hypothèses et objectifs

L'architecte Panos Mantzariar introduit le livre *Le Sol des villes* en citant Bernardo Secchi qui évoquait en 1986 une « *perte progressive, dans l'histoire, de l'importance du sol : de sa construction, non seulement en tant qu'édifice, mais aussi comme constitution, comme système ordonné, (...)* »⁷. Le sol, élément caractéristique fondamental de la butte-témoin est une construction collective pour laquelle on ne porterait pas assez d'attention.

« *La ville est une autre manière de cultiver la terre* » écrivait l'architecte de la reconstruction allemande Rudolph Schwarz qui n'opposait pas le sol des villes au sol des campagnes⁸. Au contraire, les villes, par leur densité, permettent d'habiter tout en sauvegardant les terres agricoles. Mais dans nos espaces urbains denses, le sol devient rare et précieux. En plus des bienfaits environnementaux qu'apportent sa préservation : qualité de l'air et fraîcheur, entre autres, le sol des villes est le lieu de la coexistence physique entre les citoyens. C'est sur sa surface que prennent place chaque jour des rencontres, des interactions et autres événements. Si le sol, en pédologie, est la couche superficielle vivante de la croûte terrestre, on peut étendre sa définition en ville à la surface des voies et places publiques, ou à celle des infrastructures.

« *En un peu plus de deux générations, l'humanité est devenue une force géologique à l'échelle de la planète* » écrivaient les chimistes Paul Crutzen et Will Steffen en 2000, qualifiant notre époque d'Anthropocène⁹. Il convient alors d'étudier avec attention les actions humaines qui ont transformé le sol du plateau de Romainville. Le travail se présente comme un portrait qui questionne l'identité de la butte-témoin. L'objectif est d'illustrer et de rendre compte de l'impact de ces transformations. Aussi, en les considérant comme des « forces géologiques » au même titre que des forces dites naturelles, on cherchera à les employer, à les détourner pour continuer à transformer la butte dans le futur.

7 Panos Mantzariar et Paola Viganò, *Le sol des villes: ressource et projet* [première journée d'étude Bernardo Secchi, Genève, 22 septembre 2015], *Vue sDensemble* (Genève: MétisPresses, 2016).

8 Rudolph Schwarz traduit par Panos Mantzariar, Mantzariar et Viganò.

9 Pierre Le Hir, « L'Homme a fait entrer la Terre dans une nouvelle époque géologique », *Le Monde*, 15 janvier 2015, https://www.lemonde.fr/planete/article/2015/01/15/nous-sommes-entres-dans-l-anthropocene-depuis-1950_4557141_3244.html.

Introduction

Les trois stratégies de transformation

On étudiera ces transformations en tant qu'opérations qui modifient la butte-témoin. C'est le mouvement de matériaux et l'état physique modifié qui sera dépeint, cela dans le but de considérer la butte comme un système de lieux transformés et à transformer. Les trois opérations choisies ; *extraire*, *traverser* et *s'appuyer*, ont été considérées pertinentes car, par leurs dimensions ou leur répétition, elles altèrent la butte dans son ensemble. Ces transformations interagissent avec les particularités du sol du plateau : sa topographie ou sa géologie spéciale.

Chaque acte de construction étudié fera l'objet d'une micro-histoire urbaine. On cherchera à illustrer les étapes, à comprendre ce se perd et ce qui s'ajoute. L'idée du portrait n'est pas seulement de montrer ce qui a été ou ce qui est présent mais aussi ce qui aurait pu ou pourrait subvenir. Ainsi, on cherchera à décrypter les potentiels disparus ou à venir des actions étudiées.

A travers une histoire de l'industrie d'extraction de gypse, on verra d'abord que la butte a été considérée comme une ressource. L'effondrement des carrières démontrera un manque de considération pour ces espaces contrecoups de l'urbanisation.

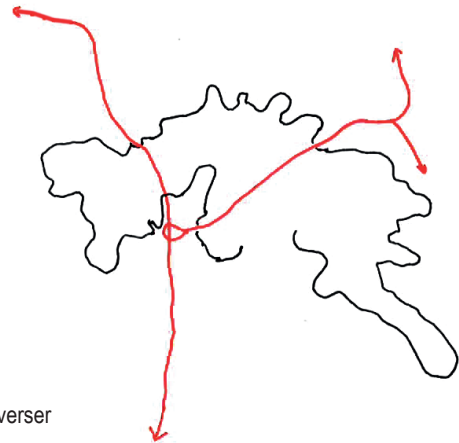
Dans une deuxième partie, on décrira le long processus de construction des grandes infrastructures qui ont traversé le plateau. Des fortifications de Paris aux grands travaux autoroutiers, le relief est un élément rencontré ou un obstacle. On verra comment ces œuvres ont connecté ou coupé la butte.

La troisième attitude étudiée aura marqué le plateau de manière moins nette. Il s'agira de prendre la butte comme un appui. On verra qu'une variété de terrassements, chemins en pente ou escalier définissent l'identité et la richesse des voies publiques de la butte.

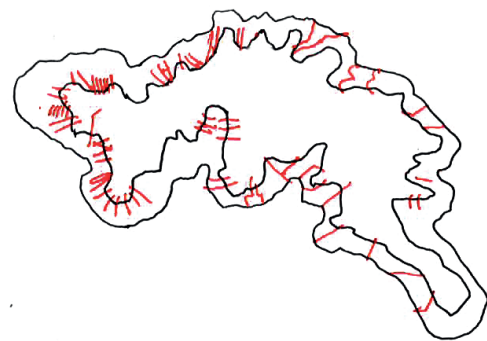
La question du sol comme interface perméable, notamment pour l'absorption de l'eau, ne sera pas étudiée. L'énoncé ne décrit pas en détail la composition des sols, ni leur pollution. De même la place des réseaux de gaz ou d'électricité est peu abordée. Devant la variété et la complexité des enjeux liés au sol, le choix a été fait de travailler principalement sur sa morphologie.



Extraire



Traverser



S'appuyer

Méthodologie

Paris est pleine de mémoire. Une grande quantité de textes, d'images ou de cartes a formé un corpus de références précis, personnel et sensible pour la recherche.

Les premières sources consultées ont été des cartes historiques, notamment celle de Nicolas de Fer de 1717 qui semble être le plus ancien plan du plateau. L'Atlas des cartes des environs de Paris du XVI^e siècle à nos jours ¹⁰ illustre bien les étapes de sa planification. Les données fournies par l'Inspection Générale des Carrières (IGC), l'Institut Géographique National (IGN) ou les images satellite (Google Earth) ont permis de retranscrire avec précision ces changements successifs. Toutes ces ressources cartographiques ont pu être compilées puis traitées pour produire des images racontant la construction du territoire. Les rapports écrits des projets ont informé leur mise en œuvre : on a pu constater notamment les quantités de matériaux déplacés, et retracer la durée des opérations. Les images archivées par la Bibliothèque Nationale de France (BNF), l'Archive des Ponts et Chaussées ainsi que les études historiques et actuelles de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) ont rendu compte de l'ampleur des chantiers.

Les auteurs et artistes parisiens ont dépeint la ville avec beaucoup de réalisme et de poésie. Les écrivains du 19^{ème} siècle du genre naturaliste dont faisait partie Emile Zola, ont raconté le quotidien des parisiens des classes populaires de l'Est. Ce sont des visions très sensibles de scènes vues ou vécues de l'intérieur. Ces textes, tout comme des peintures ou des articles de journaux d'époque ont permis de rendre compte de l'opinion et des sentiments des contemporains durant les grandes transformations de la butte.

Habitant au pied de la butte depuis mon enfance, mes propres souvenirs m'ont servi à interroger les lieux. Une visite pendant deux jours a été effectuée durant le mois de novembre 2021. La première journée était une promenade sur le flanc Nord, des Buttes Chaumont à Rosny-sous-Bois ; le lendemain le côté Sud en pénétrant au milieu du plateau. Parcourir à pied l'intégralité de la butte a permis de constater l'échelle de ce territoire, s'arrêter et regarder pour constater sa richesse et sa complexité. Les discussions avec des riverains, portées sur leurs expériences et pratiques personnelles, ont décuplé les points de vue et orienté la recherche vers les thèmes.

Le portrait comprend pour chaque partie des images pour son futur possible ou fictif. Cet imaginaire est nourri par des références, parfois extérieures au site, par des lectures sur ce que peut devenir la ville, ou par d'autres arts.

10 Hervé Blumenfeld, Philippe Montillet, et P. Pinon, Les environs de Paris: atlas des cartes du XVI^e siècle à nos jours (Paris: Édition La Découverte, 2018).

Histoire géologique de la butte témoin

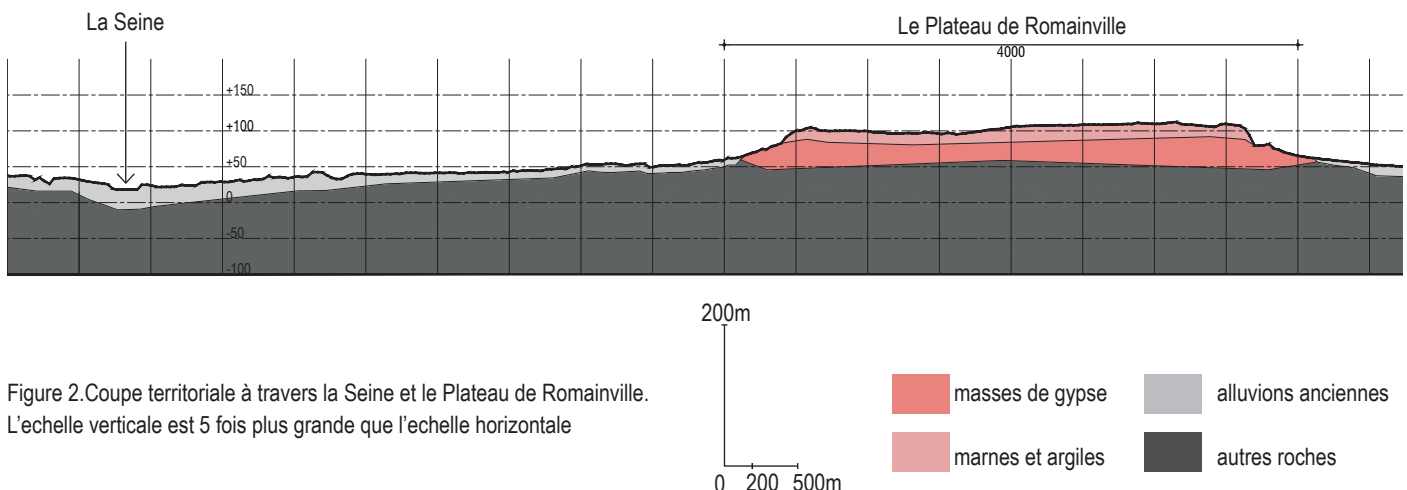
Plus qu'une région administrative, la métropole parisienne est un territoire uni par sa géologie. Avant d'entamer le portrait des transformations, revenons sur la formation géologique de la butte témoin

Le bassin parisien est une vaste cuvette sédimentaire où se sont déposés des matériaux pendant des millions d'années. Paris n'est pas le centre du bassin qui s'étend jusqu'au Nord de la France. La ville est en revanche au croisement de deux fleuves principaux : La Seine et La Marne.

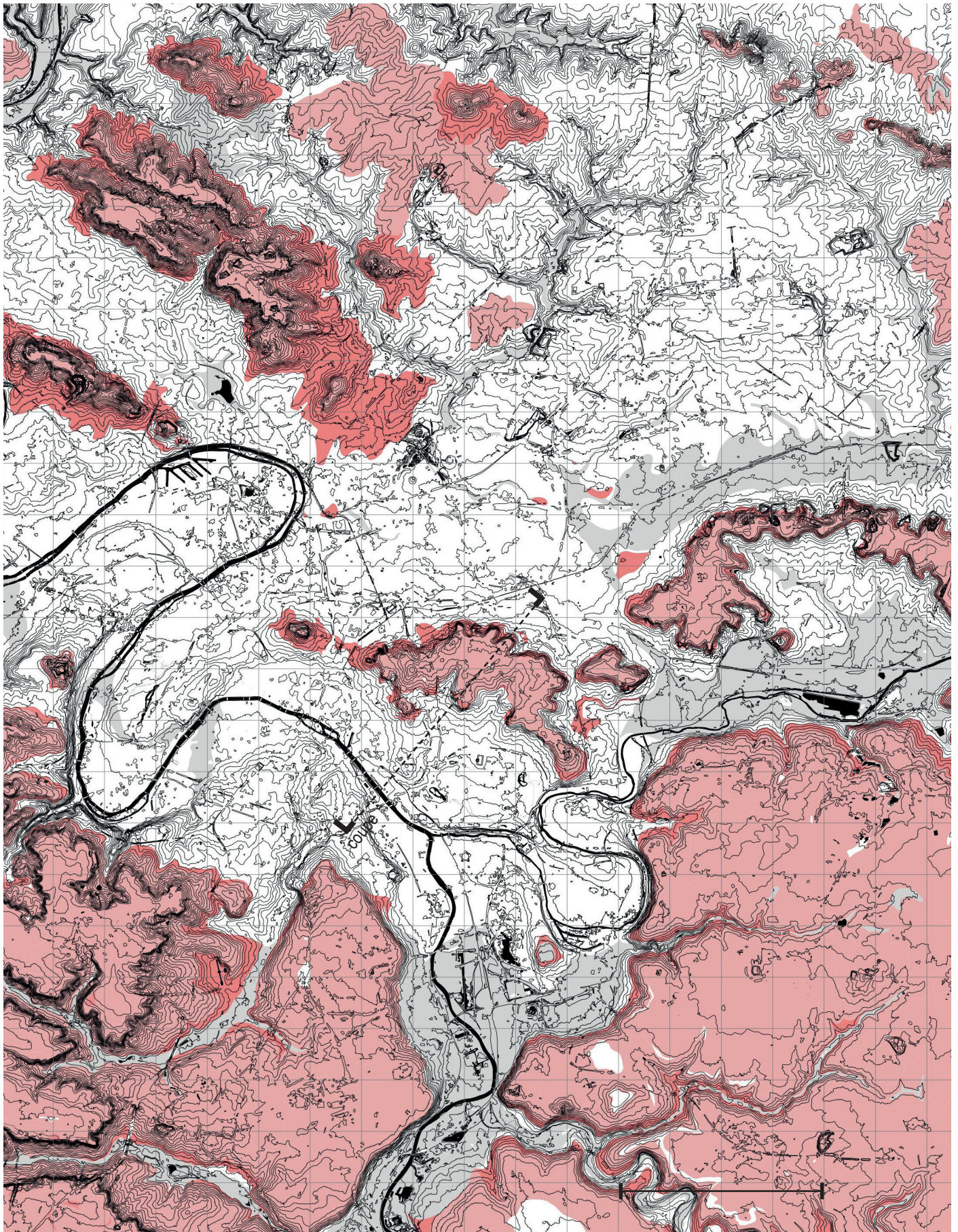
Le bassin est bâti sur un socle cristallin autrefois recouvert par des lacs ou des mers. Sur cette dépression sont venues s'accumuler des roches au rythme des mouvements aqueux. Sous la poussée des massifs alpins et pyrénéens, le Sud du bassin s'est soulevé, formant ainsi des plateaux et évacuant finalement l'eau marine. En dessinant le réseau hydrographique actuel, les fleuves ont isolé des buttes témoin sur la plaine.¹¹

Moins sujettes au passage de l'eau, ces buttes vont conserver une composition géologique plus ancienne. La butte-témoin de Romainville se constitue alors d'une succession de couches de calcaires et de gypse d'origine marine. La dernière couche, composée de marne et d'argile lagunaires, est imperméable. C'est elle qui va permettre à la butte de mieux résister à l'érosion et d'ainsi maintenir son relief. C'est sur les pentes du plateau, là où les couches superficielles sont fines, que le gypse affleure.



Le plateau de Romainville s'est formé comme un territoire unique, positionné au milieu de la plaine du bassin parisien.





11 Yves Caristan, « Paris : origines et structures géologiques du site » (Conférence, Paris, 2003), https://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/paris_origines_et_structures_geologiques_du_site.1369.



Carte. Le gypse dans le bassin parisien

 gypse affleurant la surface
 gypse recouvert de marnes et argiles

 alluvions anciennes
 cours d'eau

A. Extraire : La qualité disparue des carrières de gypse

Extraire signifie retirer de la matière du lieu où elle se trouve. Le verbe nous parle directement de mouvement de matériau. On cherchera, dans cette partie, à comprendre les actions d'extractions réalisées sur la butte. Au travers de l'histoire des carrières, jusqu'à leur recouvrement et leur transformation en parcs, on essaiera de lire leur potentiel en tant que matière soustraite puis comblée.

1. Méthodes d'extraction des masses gypseuses

Les premières exploitations de gypse

Le gypse est abondant dans le bassin parisien où se trouve 68% des exploitations françaises¹². Dès l'Antiquité, les Romains connaissaient les propriétés de cette pierre blanche molle. Elle se transforme en plâtre une fois chauffée, broyée et moulue en poudre. Ils importèrent leur savoir-faire à Lutèce, où des dalles, carreaux de plâtre, colonnes ou sarcophages des II^e et III^e siècles témoignent de sa présence ancienne.

L'essor de l'extraction du gypse parisien aura lieu plus tard. En 1666, un grand incendie ravage Londres. Louis XIV, par crainte de voir sa capitale subir le même sort, impose que toutes les maisons anciennes ou nouvelles soient recouvertes de plâtre. Paris s'est vue alors vêtue de blanc dans ses rues et dans ses intérieurs. C'est cette décision politique qui a déclenché une forte demande de « pierre à plâtre », et donc l'exploitation intensive des carrières de gypse¹³.

Sur la butte de Romainville, le gypse affleure proche de la surface sur les pentes. Ainsi, il était facile d'extraire les premières masses gypseuses simplement en creusant. Pour cette raison, plusieurs carrières à ciel ouvert existaient déjà avant le 17^{ème} siècle. Les mineurs utilisaient des moyens manuels : pioches, pelles, vrilles et des chariots attelés.

L'extraction en cavage souterrain

Au début du 19^{ème} siècle, l'invention du four à plâtre industriel et le développement des techniques d'extraction a permis une spécialisation de l'extraction du gypse. On a pu dès lors extraire en souterrain, permettant d'atteindre des masses plus profondes, et donc de récolter plus de matériau. Seuls certains sites sur la butte se sont développés en utilisant ces techniques, supervisés par des directeurs de carrière qui possèdent l'exploitation. Ce type de carrière s'ouvre par cavage (fig. 3). On creuse en couches horizontales, du haut vers le bas. D'abord la première masse de gypse, la plus importante, puis on creuse des tunnels pour atteindre les zones plus en profondeur. La pierre à plâtre étant très friable, les ouvriers doivent laisser des piliers de matière non extraite qui assurent la stabilité du toit¹⁴. Cela donne lieu à des grandes galeries en ogive souterraines (fig. 5). Les carriers renforcent parfois les arches avec des poutres de bois.



Figure 3. Carte Postale de 1910 : L'entrée de la carrière de Bagnolet, Photographie : Auteur inconnu, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

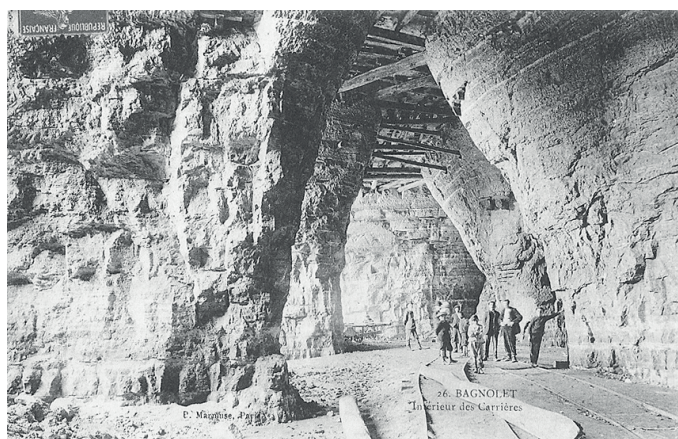


Figure 4. Carte Postale de 1926 : L'intérieur de la carrière de Bagnolet, Photographie : Auteur inconnu, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

12 Raphaël Charuel, « Le Gypse en Région Parisienne: Généralités », *Infraordinaire* (blog), 2017, <https://infraordinaire.com/2-gypse-region-parisienne-generalites/>.

13 Tiffanie Ledentec, « Les façades enduites au plâtre d'Île-de-France. » (Versailles, 2019).

14 Charuel, « Le Gypse en Région Parisienne ».

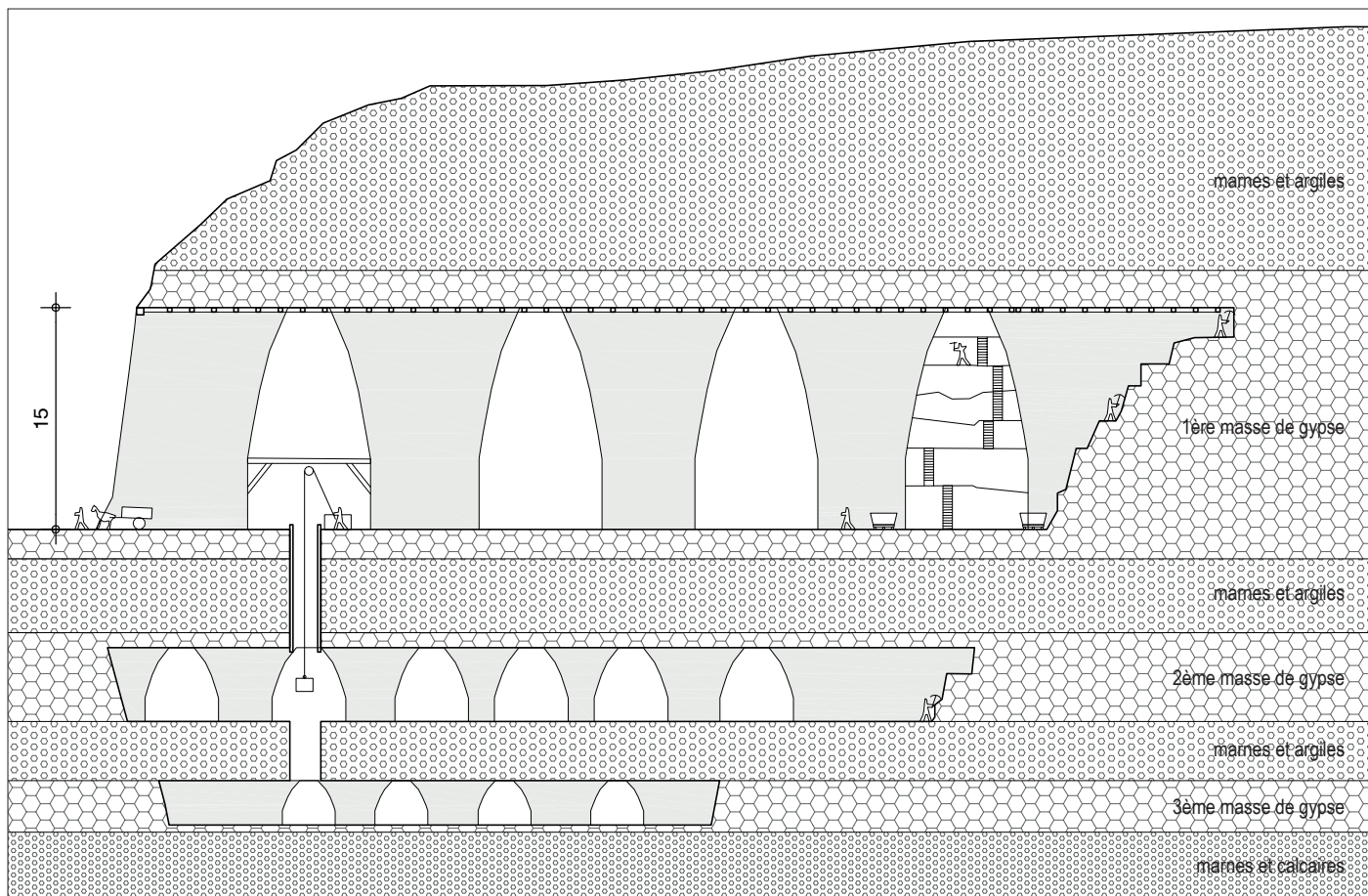


Figure 5. Coupe interprétée d'une exploitation de gypse en souterrain. Echelle 1:500.
D'après un dessin de Daniel Munier : La culture des champignons en carrière.

Cette méthode est particulièrement visible à la carrière des Buttes à Morel, entre Montreuil et Bagnolet (figure 4), qui ressemblait à une grotte troglodyte. Les piliers non excavés, comme des colonnes champignons monumentales, soutenaient l'immense volume où les mineurs travaillaient.

L'extraction à ciel ouvert

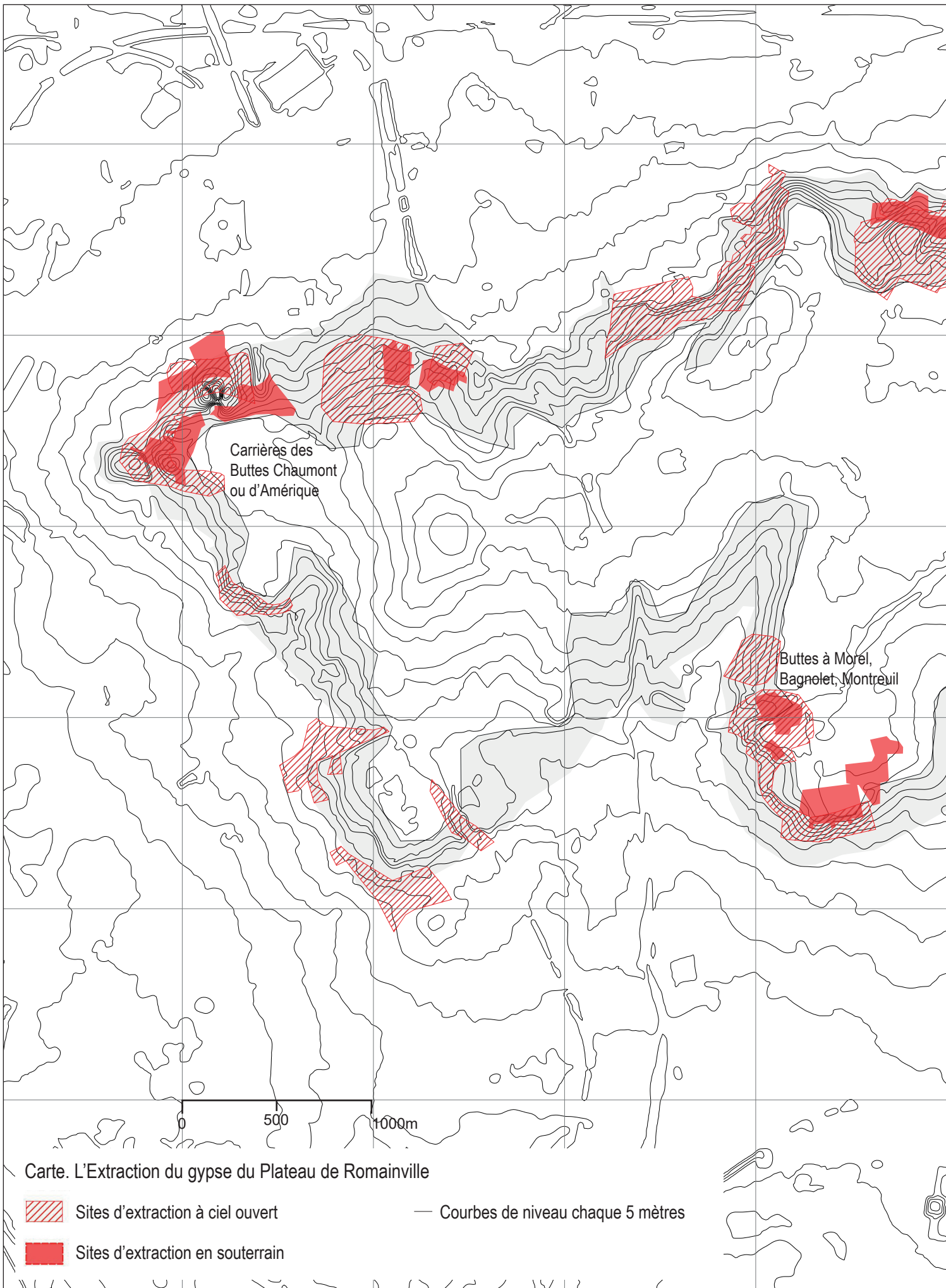
Parallèlement aux exploitations souterraines, il existait aussi des sites d'extraction à ciel ouvert. La méthode utilisée était de creuser en gradins. Au lieu d'aller creuser directement là où le gypse se trouve, on attaque la butte dans son ensemble, en prenant aussi les marnes et les argiles, au-dessus et entre les masses de gypse. Ces matériaux supplémentaires servent à fabriquer la chaux et la brique. Pour extraire à ciel ouvert, on commence aussi à utiliser certains petits explosifs. La carrière de Romainville, au nord de la butte est un exemple remarquable de cette exploitation en gradins (fig. 6). Pendant 100 ans d'exploitation, jusqu'à 500 personnes ont travaillé dans ce gouffre minéral d'apparence lunaire ¹⁵.

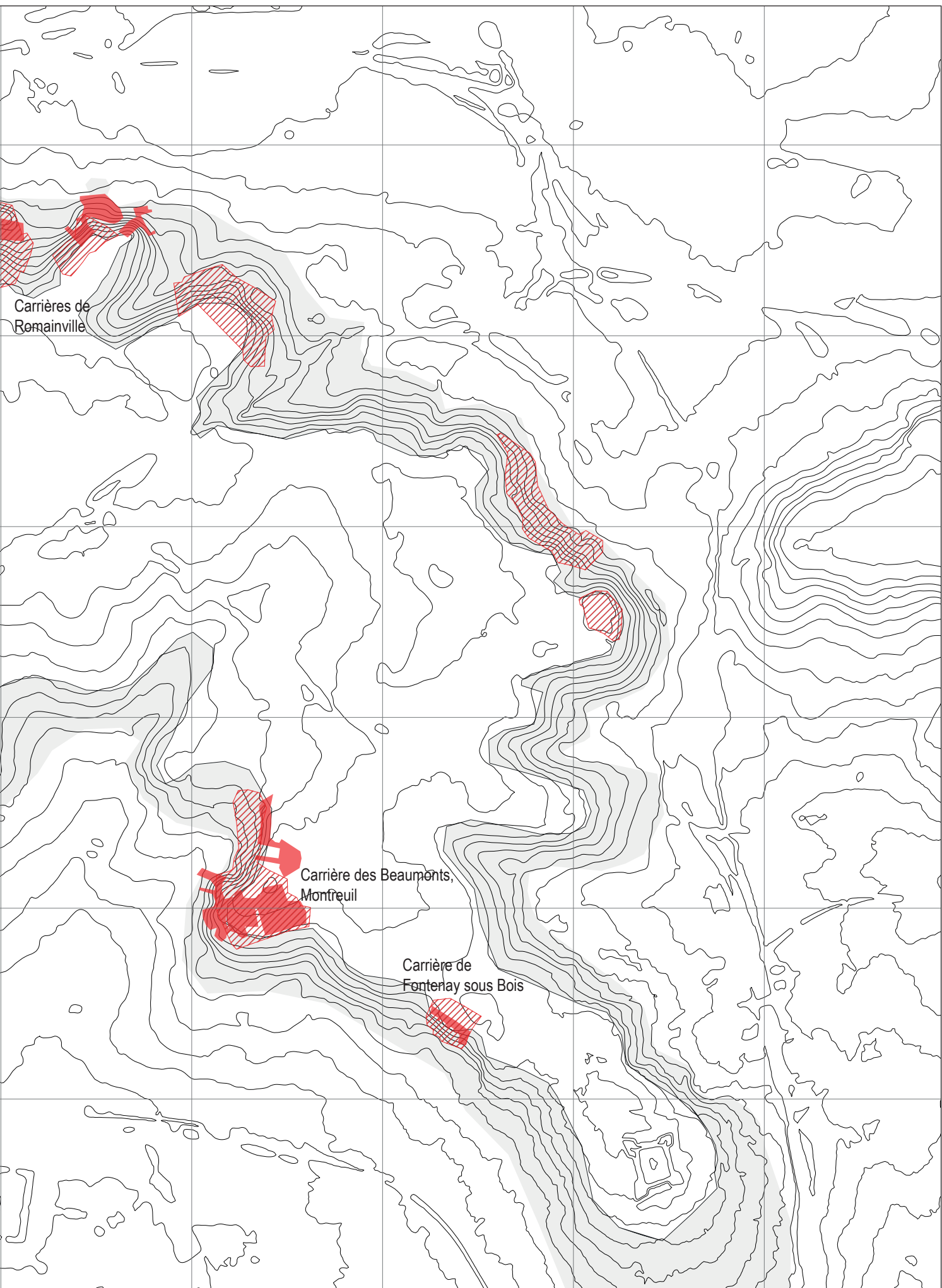
Les carrières d'extraction de gypse se sont établies tout autour des crêtes de la butte de Romainville. L'activité industrielle aura fortement marqué son paysage mais aussi sa culture.



Figure 6. Carte Postale d'avant 1960 : La carrière à ciel ouvert de Romainville
Photographie : Auteur inconnu, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

15 Julie Faure, « Inventaire général du patrimoine culturel, Région Ile-de-France : Les Carrières de plâtre », 2009, <https://inventaire.ilede-france.fr/dossier/carrieres-de-platre/>.





Carrières de Romainville

Carrière des Beaumonts, Montreuil

Carrière de Fontenay sous Bois

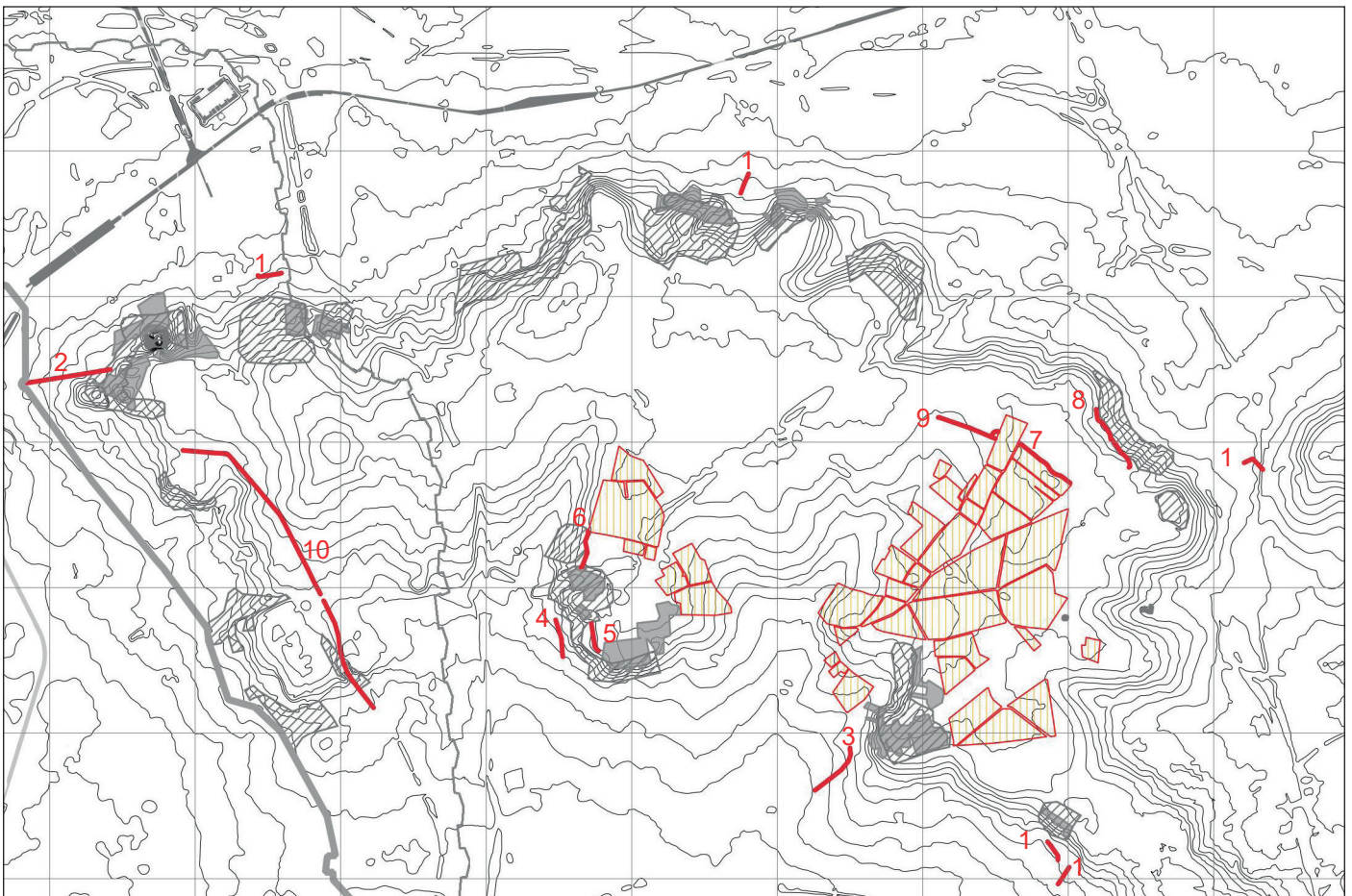
2. Le plâtre dans la culture locale

Le plâtre et ses carrières, morceaux de culture parisienne

Les carrières d'extraction de gypse font partie de l'histoire de Paris et de ses environs. Charles Sellier, peintre français du 19^{ième} siècle, écrit *Les curiosités du vieux Montmartre*¹⁶ en 1893. Le premier volume du livre est consacré aux carrières à plâtre parisiennes, celles de Montmartre et aussi celles du plateau de l'Est. Sellier s'appuie sur des travaux d'historiens et affirme qu'on donnait autrefois à Paris le nom de *Ville Blanche*. Cela à cause de la couleur du plâtre de ses façades, de ces carrières et des nuages de poudre transportée dans les rues. L'auteur est attentif aux noms des rues qui évoquent l'ancienne activité d'extraction à Montmartre. On peut aujourd'hui faire le même exercice avec certaines rues du plateau de Romainville (voir carte A2). Les noms de rue des Carrières, rue des plâtriers, ou des chauffourniers témoignent aujourd'hui de l'importance de l'activité industrielle passée.


D'une autre façon, les noms comme la rue des Pyrénées, rue de la montagne pierreuse, ou rue de la demi-lune montrent l'imaginaire fantastique qu'évoquaient les sites d'extractions de la pierre blanche, partie intégrante de l'identité du plateau.

Si elles risquaient tout autant de s'effondrer, les carrières de gypse étaient moins étroites, plus aérées et lumineuses que les carrières des catacombes parisiennes. Pour cette raison, on trouve des photos des mineurs ou des exploitants qui posent face à leur œuvre. Les métiers d'artisanat du plâtre étaient valorisés au 19^{ième} siècle car ils servaient souvent à orner des beaux appartements ou façades. Cela peut aussi expliquer la fierté des carriers ou plâtriers.¹⁷



Carte. L'extraction de la pierre à plâtre dans l'identité locale

 Murs à pêches de Montreuil en 1940

 Rues liées au plâtre :

1. Rue des Carrières	4. Rue Blanche	7. Rue Pierreuse	9. Rue de la Demi Lune
2. Rue des Chauffourniers	5. Rue des Blancs Champs	8. Rue de la Montagne Pierreuse	10. Rue des Pyrénées
3. Rue des Plâtriers	6. Rue des Fossillons		

16 Charles Sellier, « Curiosités du vieux Montmartre : les carrières à plâtre », 1893, Bibliothèque nationale de France.

17 Viault Nicolas, « Les exploitations de gypse en Ile de France », 2011, http://troglos.free.fr/dossiers_paris_ile_de_france/dossier_carrieres_paris/extraction_gypse/dossier.html.

La culture fruitière sur les murs en plâtre

Les carrières du Nord du plateau ont profité de la proximité avec le canal de l'Ourcq pour exporter du plâtre. Parallèlement, certains sites au Sud ont développé des usages plus locaux. Le plâtre fabriqué aux deux carrières de Montreuil, celles des buttes à Morel et celles de Beaumont, a contribué à développer une technique agricole spécifique : celles des murs à pêches. Utilisé pour ces propriétés thermiques, il recouvre les murs et chauffe les arbres fruitiers fixés sur la paroi (fig. 7). Le dispositif solaire permettait de cultiver des pêches, prunes ou poires.¹⁸ Les parcelles allongées étaient orientées Nord-Sud et la méthode garantissait suffisamment d'ensoleillement pour faciliter le murissement et éviter les gelées. 600km de murs furent bâti, entre Montreuil et Bagnolet, en 1870, à l'apogée de cette culture horticole. Emile Zola fait référence aux fameuses pêches de Montreuil dans *Le ventre de Paris*, elles se vendaient sur le marché des Halles : « sous un rideau de feuilles ; les pêches surtout, les Montreuil rougissantes, de peau fine et claire »¹⁹. On voit ici un autre exemple qui contribue à l'identité culturelle du plateau. Les métiers industriels et artisanaux interagissaient avec les agriculteurs, formant ainsi une sorte d'écosystème local autour du plâtre et des carrières de gypse. Le développement du chemin de fer à la fin du 19ième siècle engendra le déclin des murs à pêches, les fruits du Sud de la France ou d'ailleurs arrivaient plus vite et plus mûrs. Les parcelles agricoles se virent remplacées par des activités industrielles mécaniques ou d'ameublement²⁰.

Tout comme les murs à plâtre, les carrières elles-mêmes seront amenées à disparaître, au grand regret de Charles Sellier, qui conclut son ouvrage en déplorant : « Mais où sont les neiges d'antan ! »²¹

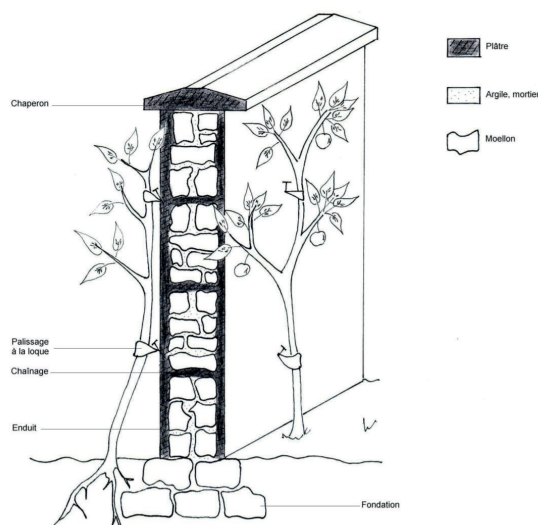


Figure 7. Coupe détaillant la construction d'un mur à pêche en plâtre.
Dessin : L. Cella, d'après Montreuil, patrimoine Horticole, 2013



Figure 8. Carte postale: Panorama des «Murs» de Montreuil en 1926
Photographie :Auteur inconnu, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

18 Arlette Auduc et Jean-Bernard Vialles, *Montreuil: patrimoine horticole Seine-Saint-Denis*, 3e éd. actualisée, Parcours du patrimoine 213 (Lyon: Lieux dits éditions, 2016).

19 Emile Zola, *Le ventre de Paris* (Lunel: Editions Ararauna, 1882). 226

20 Jérôme Decoux, *Montreuil, patrimoine industriel*, Itinéraires du patrimoine (Paris: APPIF. Association pour le patrimoine d'Île-de-France, 2003).

21 Sellier, « Curiosités du vieux Montmartre : les carrières à plâtre ».

3. Détournement et réutilisation des sites d'extraction

Après avoir extrait une quantité importante de gypse, les carrières deviennent trop profondes et trop dangereuses pour continuer d'être exploitées : on considère que le gypse est épuisé. Le site d'extraction doit alors fermer. A la butte de Romainville, les carrières ont successivement fermé les unes après les autres. Chaque fermeture entraînant de fait une augmentation de l'exploitation d'une autre carrière. Car la construction de la ville, elle, ne s'épuise pas, comme le décrit l'historienne de l'art Ania Guini-Skliar : « *Pas de pierre, pas de ville. Réciproquement, les besoins croissants des Parisiens en matériaux de construction entraîneront les carriers vers les confins de ces gisements.* »²².

A la suite de la fermeture, les sites sont complètement délaissés, devenant des lieux insalubres : des décharges d'ordures ou d'équarrissage d'animaux. Cela entraîne une mauvaise considération des carrières par la population et les services publics. On décide alors de les détruire, en les truffant d'explosifs (fig. 9), c'est ce qu'on appelle le foudroiement. Le remblai suivra généralement l'explosion en effaçant définitivement une part de l'histoire des lieux. Ici on verra plutôt d'autres approches, comme le détournement d'usage, où on a plutôt essayé de réutiliser ces carrières.

Les buttes Chaumont, un grand parc évoquant un paysage minier

Le premier site d'extraction à fermer est celui des Buttes Chaumont, en 1859, à la suite de nombreux accidents successifs et l'annexion du site par Paris en 1844. Napoléon III, chef du gouvernement, stoppa l'extraction minière dans la ville, considérée comme néfaste à son développement. Très vite vient l'idée de transformer la carrière pour qu'elle devienne le Parc des Buttes Chaumont. Cela témoigne, selon l'historienne Françoise Hamon d'une volonté d'hygiénisation de la ville, et de valorisation des terrains²³. Selon Antoine Picon, le souhait est aussi de « transcender les clivages entre classes sociales au moyen de leur commune participation à une vie urbaine fondée sur la domestication de la nature. »²⁴

Le projet d'Alphand n'est pas celui d'un jardin à l'anglaise standard. L'ingénieur a conçu un parc pittoresque mais qui utilise et rend explicite le passé minier du site. En dessinant précisément une topographie qui renforce et rend apparentes les traces de la carrière, il détourne sa forme en un paysage montagneux abrupt : « on a profité des accidents de terrain et des profondes excavations des anciennes carrières à plâtre, pour donner au parc l'aspect d'un paysage de région montagneuse. »²⁵ (fig. 10).



Figure 9. Photographies successives d'une explosion dans les carrières de gypse d'Argenteuil en 1885

Photographie : A. Londe, avril 1885.



Figure 10. Vue du Parc des Buttes Chaumont en chantier

Photographie : Charles Marville, 1865

22 Ania Guini-Skliar, Les carrières parisiennes aux frontières de la ville et de la campagne, Histoire urbaine, 8.2003 (Paris: Maison des Sciences de l'Homme, 2003).

23 Simon Texier, Béatrice de Andia, et Action artistique de la ville de Paris, éd., Les parcs et jardins dans l'urbanisme parisien: XIXe-XXe siècles, Collection Paris et son patrimoine (Paris: Action artistique de la ville de Paris, 2001).

24 Antoine Picon, Nature et ingénierie : le parc des Buttes Chaumont, Romantisme, 150 = [40].2010,4 (Paris: Colin, 2010).

25 Sylvie Depondt, Bénédicte Leclerc, et Éric Burie, éd., Les jardins parisiens d'Alphand (Vanves: Chêne, 2018).

Le parc rend alors spectaculaire le relief excavé et célèbre plutôt que de blâmer la technologie industrielle.²⁶ Cela donne son rôle social au parc urbain : une pacification entre activités passées et présentes.

Le parc a toutefois nécessité une immense quantité de matériaux : 800 000 m³ de terrassement provenant d'excavation des tunnels du métro et 200 000 m³ de terre végétale venant du site des abattoirs de La Villette, située au Nord-Est en longeant le canal de l'Ourcq. D'autres attitudes de transformation plus économiques que le remblai, peuvent alors sembler pertinentes.

Le détournement des carrières en un circuit de sport automobile à Bagnolet

Après sa fermeture en 1921 et son foudroiement, c'est-à-dire l'explosion des cavités souterraines épuisées, la carrière des buttes à Morel de Bagnolet était un champ de ruines. A la fin de la seconde guerre mondiale, l'Association Motocycliste de la Seine récemment créée proposa au propriétaire de louer les lieux pour des courses de moto. En 1949, le premier championnat de France officiel y est organisé.²⁷ Sur les photos historiques, on peut voir que les coureurs exploitent le relief arpenté pour des courses dynamiques spectaculaires (fig.11). Les spectateurs se placent sur certains versant, transformant la carrière en un stade improvisé. Dans les années 1960, le centre de la cuvette est aplani, permettant à des voitures stock-car d'entrer dans la course avec succès.

Cette approche du détournement de fonction spontané de la carrière des Buttes à Morel nous apprend beaucoup sur comment un lieu peut changer de fonction avec de l'idée et peu de moyens. Le site sera finalement complètement remblayé en 1960. Il restera près de 50 ans à l'abandon, jusqu'à être réaménagé pour devenir en 2007 le parc des Guilands-Jean Moulin entre Montreuil et Bagnolet.



Figure 11. La grande Montée des Buttes à Morel pendant une course de moto-cross en 1956.

Photographie :Auteur inconnu, blog : zhumoriste.over-blog.com

26 Picon, Nature et ingénierie : le parc des Buttes Chaumont.

27 Philippe Serieys, « 1947 : Course internationale de moto-cross aux Buttes à Morel - », Grand Paris Métropole (blog), 1 octobre 2021, <https://www.gpmetropole-infos.fr/1947-course-internationale-de-moto-cross-aux-buttes-a-morel/>.

Les carrières souterraines, «géo-patrimoine» disparu

Finissons l'étude des carrières sur un ton de nostalgie :
« A présent, les anciennes carrières n'existent plus qu'à l'état de souvenir. Pour remplacer les pittoresques bouches de nos anciens cavages, M. Alphand nous a en revanche dotés des rochers d'opérette qui bordent le pied de la butte. On chercherait en vain parmi ce mièvre décor planté de volubilis, l'entrée de la carrière. »²⁸

Charles Sellier, en 1893, était l'un des seuls à regretter la disparition des espaces fantastiques qu'étaient les carrières souterraines. Aujourd'hui, elles ont été remblayées et végétalisées pour des raisons de stabilité des sols. La matière sculptée durant des centaines d'années dans des volumes spectaculaires est donc enfouie sous terre. On peut questionner cette action très lourde de remplir les trous, d'effacer ces marques si caractéristiques de la butte-témoin. Aujourd'hui, on pourrait considérer ces carrières comme un morceau de patrimoine culturel qu'il aurait fallu sauvegarder plutôt que d'exploser. Le géographe Bruno Comentale explique cette destruction par un manque de reconnaissance du « *géopatrimoine connu des géologues, historiens de l'art ou des techniques* » car « *l'interlocuteur officiel des autorités chargées de l'aménagement est l'Inspection Générale des Carrières (IGC), tournée vers le risque* »²⁹. Cette division du savoir entre architectes et ingénieurs des souterrains a été l'objet d'un livre dirigé par les professeurs Pierre Von Meiss et Florinel Radu, à propos des qualités des espaces publics souterrains.³⁰ Dans un cadre transdisciplinaire, les différents intervenants s'intéressent à l'usage du volume du sol dans nos villes de plus en plus denses. Ils constatent que les espaces souterrains sont conçus généralement sans relation avec la ville du dessus. Les caves troglodytes creusées par l'homme sont intégrées dans l'histoire et renferment des qualités indéniables. Pour preuve, les photographies de Mimmo Jodice (fig. 12 et 13), qui a cherché à saisir cette puissance mémorielle des sites souterrains. Sur notre plateau, réaménager les carrières aurait pu être un moyen de tirer parti des traces de son passé industriel.

On peut aussi questionner la disparition complète des industries et des métiers liés à l'extraction sur la butte. On pourrait imaginer conserver certaines activités productives dans ces parcs. Par exemple comme c'est le cas au parc Jean Moulin où se trouvent des jardins partagés entretenus par le voisinage. L'idée de développer des activités agricoles ou horticoles évoquerait un souvenir du passé minier et des murs à pêches en même temps que de fournir des produits locaux.



Figure 12 . Antro della Sibilla, Cuma, Italie
Photographie : Mimmo Jodice, «Mediterraneo», 1993

28 Charles Sellier, « Curiosités du vieux Montmartre : les carrières à plâtre », 1893, Bibliothèque nationale de France.

29 Bruno Comentale, « Les anciennes carrières de pierre en ville, un élément du géopatrimoine : exemples de Paris et de Nantes » (Physio-Géo, 2019).

30 Pierre von Meiss et Florinel Radu, *Vingt mille lieux sous les terres: espaces publics souterrains* (Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004).



© Mimmo Jodice
Reproduction prohibited

Figure 13. Anciennes carrières de Naples, Italie
Photographie : Mimmo Jodice, «Rivisitazioni», 2001

B.Traverser : Les infrastructures linéaires en question

Traverser signifie aller d'un bord à l'autre d'un espace, pénétrer un milieu de part en part. C'est l'action élémentaire de tracer un itinéraire qui rencontre un paysage. Sur le plateau plusieurs grandes constructions linéaires matérialisent ces traversées, permettant de franchir cette vaste zone surélevée en bordure de Paris. On étudiera ici l'histoire complexe de ces constructions et les questions qu'elles nous posent aujourd'hui.

1. Aux origines de la traversée, l'enceinte de Thiers, fortification militaire détournée

Une muraille encerclant Paris, traversant la butte

En 1840, Adolphe Thiers, homme d'Etat français déclarait la construction d'une enceinte fortifiée pour protéger la capitale des invasions prussiennes. En 1844, les fortifications terminées englobaient non seulement le Paris de l'époque, mais aussi des terres des communes alentours : ce fut l'annexion totale de La Villette, Belleville, et Charonne et d'une partie du Pré-Saint-Gervais et de Pantin.

Pendant 4 ans, entre 15 000 et 20 000 ouvriers furent mobilisés pour construire la ceinture qui s'étendait sur 33 kilomètres de long, suivant de près les limites de l'actuel Paris. Large de 120 à 150 mètres, on trouvait côté intérieur une rue militaire, qui deviendra le Boulevard des Maréchaux, puis un rempart en talus surélevé. Côté extérieur, il y avait un fossé de 40 mètres suivi d'une zone non constructible d'environ 200 mètres ³¹.

En temps de paix, une promenade bucolique et animée

La crainte d'une guerre disparaissait et l'usage militaire de la fortification fut très vite détourné. L'enceinte devint un lieu de flânerie en plein air, pour profiter de la vue des alentours de Paris, comme le décrivait l'écrivain français Huysmans en 1884 : « *Ces promenades sont fécondes en apaisements et en rêveries, cette atmosphère que dégage la banlieue se change en une distraction et un repos auxquels se mêle la turbulence des enfants lâchés, grisés par un peu d'air.* »³². Les représentations de scènes joyeuses au bord des fortifications abondent : Henri Rousseau y a peint un paysage verdoyant et paisible, Vincent Van Gogh dessinait les fortifs' comme un horizon de liberté. Le tableau de Lucien Gilbert Darpy de 1919 (fig. 15) illustre la richesse des niveaux de l'enceinte : on peut jouer au football dans le fossé et se reposer sur les hauteurs du plateau.

Dans cette vision de l'enceinte de Thiers, on a déjà l'image d'une infrastructure réutilisée pour des fonctions urbaines. Elle était certes une coupure entre Paris et sa banlieue, mais agissait finalement comme une frontière, un seuil épais et riche d'activités, appropriée par les locaux. Le fait qu'elle traversait différents milieux lui donnait sa qualité : elle était un lieu de réunion pour les habitants. Lorsque les fortifications grimpaient sur la butte-témoin, son tracé suivait le relief : elles se tordaient pour franchir les pentes douces. (fig. 14).

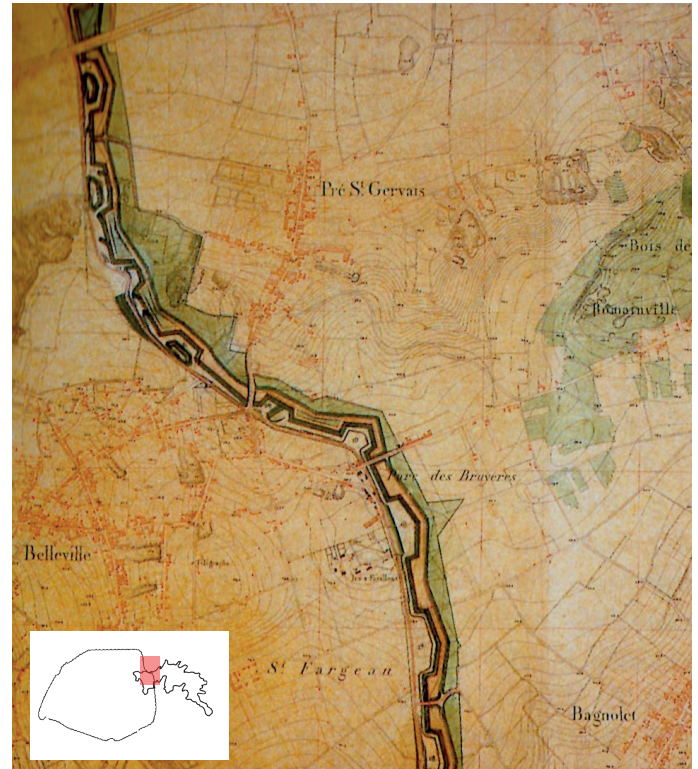


Figure 14 . Plan de l'enceinte de Thiers à la porte du Pré-Saint-Gervais
Plan : Archives de la Bibliothèque Nationale de France



Figure 15. Des enfants jouent au football devant la Porte du Pré-St-Gervais
Peinture de Lucien Gilbert Darpy, 1919

31 Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périf*, Nouvelle éd. revue et augmentée (Paris: Pavillon de l'Arsenal-Centre d'urbanisme et d'architecture de Paris, 2021).

32 Joris-Karl Huysmans, « Autour des fortifications », 1884, Le Point du Jour édition.

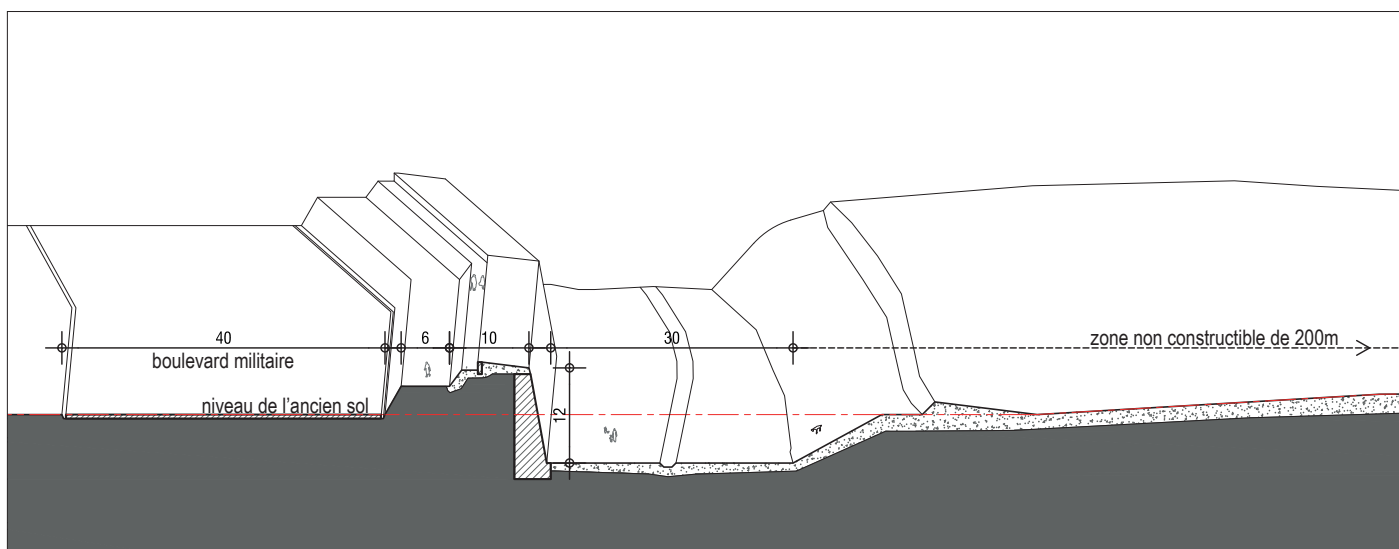


Figure 16. Coupe de l'enceinte de Thiers au niveau de la Porte du Pré Saint Gervais. Echelle 1:1000.
Interprétation faite à partir des relevés de Michel Huard, *Atlas Historique de Paris*, 2019

Le plan nous montre le parcours de l'enceinte sur la butte. On voit que le dessin des portes prenait en compte les éléments traversés : comme les entrées qui n'étaient pas toujours frontales. On peut aussi le voir sur la photographie de l'enceinte au bord du Pré-Saint-Gervais en 1914 (fig.20). Avec le temps, la végétation recouvre le talus qui forme une autre topographie suivant le plateau.

Pour la première fois, la butte fut divisée en deux parties par l'enceinte. Du côté banlieue, le terme « Zone » désigne la zone non constructible, large d'environ 200 mètres, censée dégager une portée de tir depuis l'enceinte. Malgré l'interdiction de bâtir, une population s'y est installée, ne pouvant pas loger ailleurs. Ce sont entre autres des parisiens chassés par la pression immobilière. Dans le film *La Zone* paru en 1928, Georges Lacombe documente la vie de ceux qu'on nommait les « Zoniers »³³, expression qui donnera plus tard le terme péjoratif « Zonard ». Les zoniers vivent dans des maisons auto-construites et subsistent en récupérant les déchets et en les vendant aux portes de Paris. Le réalisateur choisit de filmer des scènes de joie, de fête entre ces personnes qui habitent en marge de la traversée (fig. 17).



Figure 17. La «Zone» habitat en marge de la traversée
Film *La Zone* de Georges Lacombe, 1928

33 Georges Lacombe, *La Zone*, au pays des chiffonniers, 35mm, noir et blanc, muet (Les Films Charles Dulin, 1928).

Démolition de l'enceinte et projets indécis

En 1919, on vote la loi pour démolir les fortifications, considérées comme néfastes au développement. Paris est « serrée dans son enceinte, bloquée en sa banlieue », comme l'écrivait Jules Romain en 1908 dans son livre *Paris à 5 heures du soir*³⁴. Les importants travaux de démolition vont durer 10 ans (fig.18 et19). Dans les années qui suivirent, l'ancien emplacement de l'enceinte et sa Zone resteront dans un état délabré, faute d'indécision pour choisir un projet aussi important.

Le « Plan Bonnier », établi en 1924, propose de remplacer l'enceinte par une double ceinture périphérique en deux parties juxtaposées. Côté intérieur, la première ceinture constituée d'Habitations Bon Marché (HBM) en béton et brique est bâtie. Côté extérieur, l'autre ceinture, censée être une bande continue d'espaces verts pour remplacer la Zone, ne verra jamais complètement le jour.

« Il ne reste presque rien de la muraille et du bastion. Des gros débris noirs crevassés, [...] Bientôt ça ne sera plus partout que des demi-gratte-ciel en terre cuite. »³⁵ regrette l'écrivain Louis-Ferdinand Céline en 1936. En effet, de la traversée intégrée aux environs, il ne reste que la petite rue militaire intérieure, isolée des alentours. « Le Plan Bonnier prend peu en compte les tissus existants qui le jouxtent : aucune interaction avec la banlieue, et peu avec Paris. Seules les portes existantes sont confortées »³⁶ décrit l'Atelier Parisien d'Urbanisme dans une étude sur les HBM parisiens.

Du côté du plateau de Romainville, seuls certains parcs publics sont bâtis en maigre consolation de la ceinture verte périphérique prévue autour des HBM. Le Parc de la butte du Chapeau Rouge dans le 19ème arrondissement est construit dans les années 1930 sur les fondations du mur³⁷. Ses pelouses en gradins conservent un souvenir de la traversée bucolique disparue (fig.21).

Au sortir de la seconde guerre mondiale, l'usage de la voiture se développe en France et à Paris. L'automobile s'adapte facilement au réseau routier Haussmannien très flexible. C'est un temps où cohabitent voitures, calèches, cyclistes et piétons. L'ancienne rue militaire entourant la ville, le Boulevard des Maréchaux, est cependant trop encombrée. En 1953, Bernard Lafay, président du conseil municipal, propose le projet du Boulevard Périphérique, son double autoroutier continu pour le désengorger et en finir définitivement avec la Zone, qu'il considérait « pelée, boueuse, fétide ».³⁸

A l'origine une fortification militaire, l'enceinte de Thiers est devenue une traversée pour les habitants qui se sont même attachés à elle à force de la fréquenter. Après sa destruction en 1929, ses restes sont devenus des coupures isolant l'intérieur de l'extérieur. C'est près de 30 ans plus tard qu'elle deviendra à l'origine des grands travaux que seront le Boulevard périphérique et l'autoroute A3.



Figure 18. Destruction de l'enceinte de Thiers à la porte de Clignancourt
Plan : Archives Bibliothèque Nationale de France



Figure 19 .Destruction de l'enceinte de Thiers à la porte de Vanves
Plan : Archives Bibliothèque Nationale de France

34 Cohen et Lortie, Des fortifs au périf.

35 Louis-Ferdinand Céline, *Mort à crédit* (Paris: Gallimard, 1994), 17. Cité par Cohen et Lortie.

36 APUR, « Les habitations à bon marché (HBM) de la ceinture de Paris : étude historique », mai 2017.

37 Ville de Paris, « Parc de la Butte-du-Chapeau-Rouge », 2017, <https://www.paris.fr/equipements/parc-de-la-butte-du-chapeau-rouge-1811.1.4>], »issued»: {«date-parts»: [[«2017»]]}], »schema»: »https://github.com/citation-style-language/schema/raw/master/csl-citation.json» }

38 Bernard Lafay, « Les crédits manquent pour préserver la « ceinture verte », *Le Monde*, 2 mars 1972, https://www.lemonde.fr/archives/article/1972/03/02/m-bernard-lafay-les-credits-manquent-pour-preserver-la-ceinture-verte_2378657_1819218.html.



Figure 20. L'enceinte de Thiers à la porte du Pré-Saint-Gervais en 1914
Photographie autochrome de Stéphane Passet



Figure 21 . Les gradins du Parc de la Butte de Chapeau Rouge qui rappelle l'enceinte
Photographie Antoine Polez

2. Les ouvrages autoroutiers traversant la butte aujourd'hui

Les moyens mis en œuvre pour la construction des autoroutes parisiennes

La construction complète, tronçon par tronçon du périphérique dure de 1956 à 1973. La partie traversant transversalement notre plateau sur 2,5 kilomètres suit le tracé de l'ancienne enceinte décalé de 200 mètres. Ce tronçon se termine en 1971.

Pour relier rapidement l'Est de Paris à l'importante « autoroute du Nord » A1, allant jusqu'à Lille en passant par l'aéroport de Roissy Charles-de Gaulle, la construction de l'autoroute A3 est décidée par l'Etat et imposée aux communes du plateau de Romainville.

Inaugurée la même année que le périphérique, en 1971, la A3 traverse en longueur la butte sur 5 kilomètres. Elle fait aujourd'hui partie de la route Européenne E15, allant du Nord de l'Angleterre au Sud de l'Espagne.

La majeure partie des deux autoroutes est réalisée en tranchées sur la butte de Romainville. Ceci impliquant de grandes surfaces de talus latérales, de pente d'environ 30%. Les déblais de marnes et d'argile très plastiques demandèrent d'importants travaux de terrassements, réalisés par les premières pelleteuses mécaniques. La matière retirée pour faire passer l'autoroute fût en partie utilisée pour remblayer les carrières aux alentours, dont celle des buttes à Morel (voir A. Extraire). Pour monter sur la butte, les autoroutes sont surélevées soit par des viaducs en béton armé, soit par des remblais, impliquant encore de larges bas-côtés.

Les deux chantiers simultanés durèrent 14 ans et furent monumentaux. On peut le voir sur la photographie aérienne de 1969, montrant l'intersection des deux infrastructures au croisement de l'échangeur de la porte de Bagnolet (fig.23). Les ingénieurs des ponts et chaussées français déployèrent leur savoir-faire technique. Une importante quantité de matériaux fut utilisée : du bitume pour couvrir les routes, du béton pour les ouvrages, sans compter le nombre d'autres éléments de mobilier comme l'éclairage ou les conduits.

La construction des autoroutes a nécessité des moyens phénoménaux pour faciliter l'accès en ville. On peut aujourd'hui leur trouver certaines qualités, notamment la précision de leur implantation dans le terrain de la butte. Le long de leurs parcours, elles changent de niveau et modifient leurs environnements. Comme des topographies, elles offrent de nombreux points de vue sur le paysage métropolitain.



Figure 22. Les voies surélevées du Boulevard périphérique à Pantin
Photographie : Archive des ponts et chaussées



Figure 23. L'immense chantier de l'échangeur de Bagnolet en 1969
Photographie aérienne. APUR, Archive des ponts et chaussées

Croisements

Au cours de la traversée, on trouve des échangeurs autoroutiers aux nœuds principaux. L'échangeur de la porte de Bagnolet à l'extrémité Sud Est est sans doute le plus complexe. Connectant les voies de niveau différents du périphérique, de la A3, et d'autres avenues communales, il comporte 19 ponts et viaducs différents (fig. 24). En tout, ses bretelles en béton armé précontraint ont une surface de 19 000m². Ce projet autoroutier a accompagné la construction d'un « pôle économique régional » au centre de l'échangeur : immense zone commerciale avec parking de plus de 40 000 m². Les emblématiques tours Mercuriales de deux fois 30 étages de bureaux ont complété le pôle en 1977. De la même manière, les croisements avec la A186 à Montreuil et la A86 à Rosny comportent aussi plusieurs voies surélevées et des vastes zones commerciales.



Figure 24. Des piétons franchissent l'échangeur de Bagnolet en 2015
Photographie et ballade : Vianney Delourme, enlargeyourparis.fr

Tranchées

Les nombreuses voies de l'échangeur de Bagnolet s'élèvent sur plus de 30 mètres jusqu'à atteindre la crête du plateau. A cet endroit se dégage de grandes perspectives, à la fois vers Paris, les tours de Bagnolet et les coteaux. De l'autre côté, l'autoroute A3 pénètre en tranchée la butte (fig. 25), créant des franges latérales stabilisées par une végétation abondante. Ces surfaces densément plantées d'arbres sont peu entretenues, ce qui laisse la place à une flore spontanée de se développer. Ce type de profil représente environ 4500 mètres linéaires de voie sur le plateau de Romainville



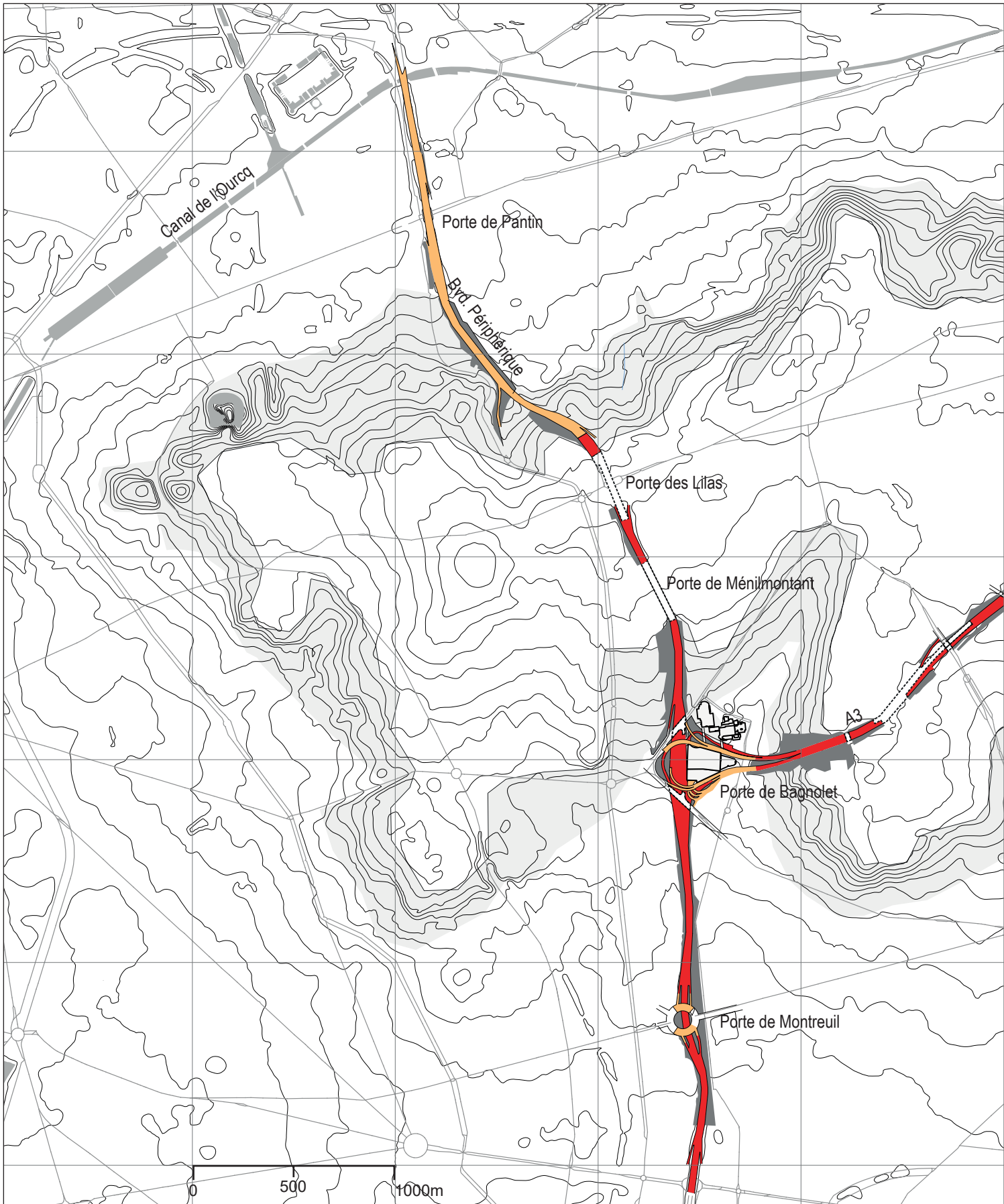
Figure 25. L'autoroute A3 pénètre en tranchée dans la butte
Image Google Streetview printemps 2021

Couvertures

La voie en tranchée présente un avantage majeur : on peut aisément construire au-dessus. Les recouvrements du Boulevard périphérique aux portes des Lilas et de Ménilmontant en 2007 ont été parmi les premiers de la capitale. Ces travaux ont permis de diminuer le bruit du Trafic et de limiter la coupure urbaine sans détruire la route. Sur le périphérique, cinq dalles recouvrent une surface de 16 000m² sur laquelle fut récemment aménagé un jardin public profitant de l'ouverture paysagère de la route. Sur la A3 entre Bagnolet et Montreuil, une dalle recouvre complètement les voies sur 200 mètres puis une structure en béton filtre le bruit et la lumière sur 450 mètres (fig. 26).



Figure 26. La semi-couverture de l'Autoroute A3 à Bagnolet
Image Google Streetview, juin 2021



Carte. Les traversées autoroutières du Plateau de Romainville



Voie surélevée



Voie en tranchée



Voie recouverte



Talus ou bas-côté



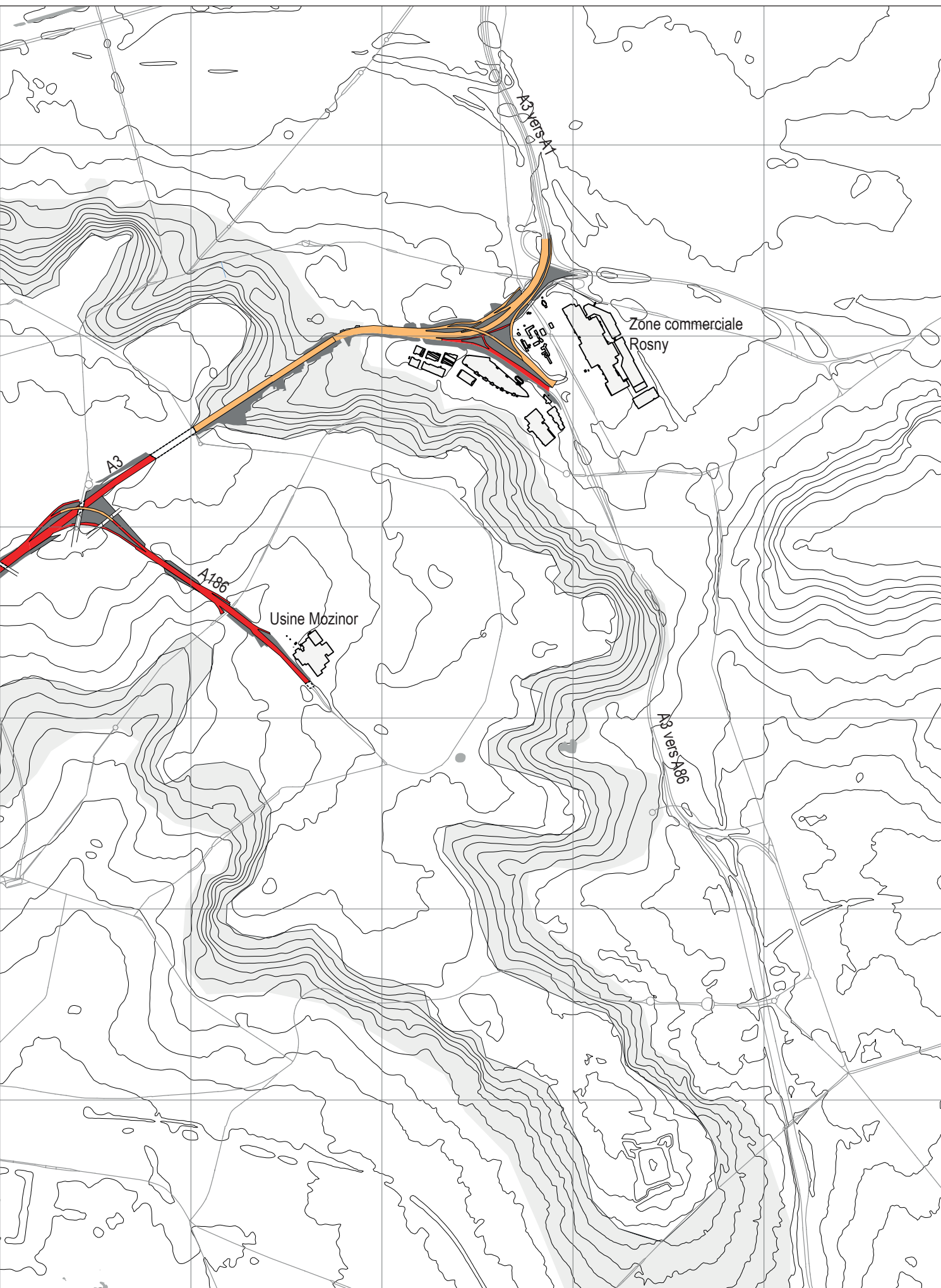
Autres voies importantes

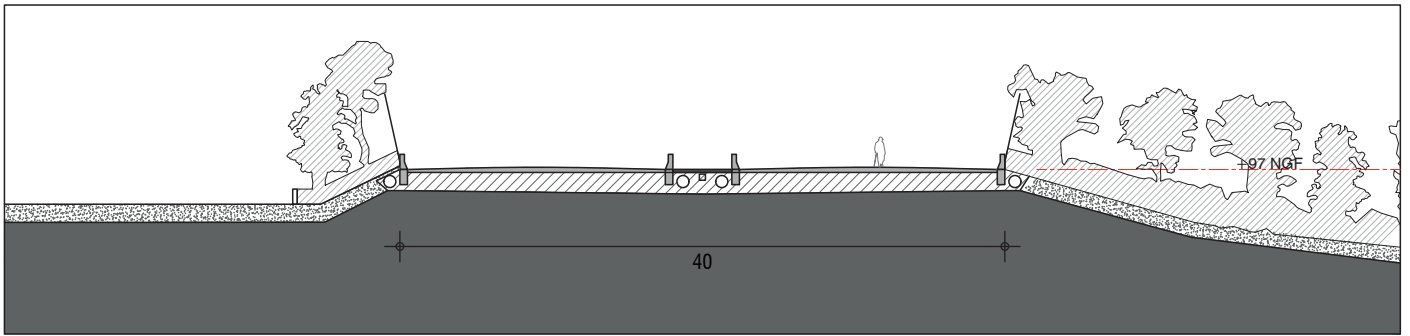


Bâtiments intégrés au réseau routier

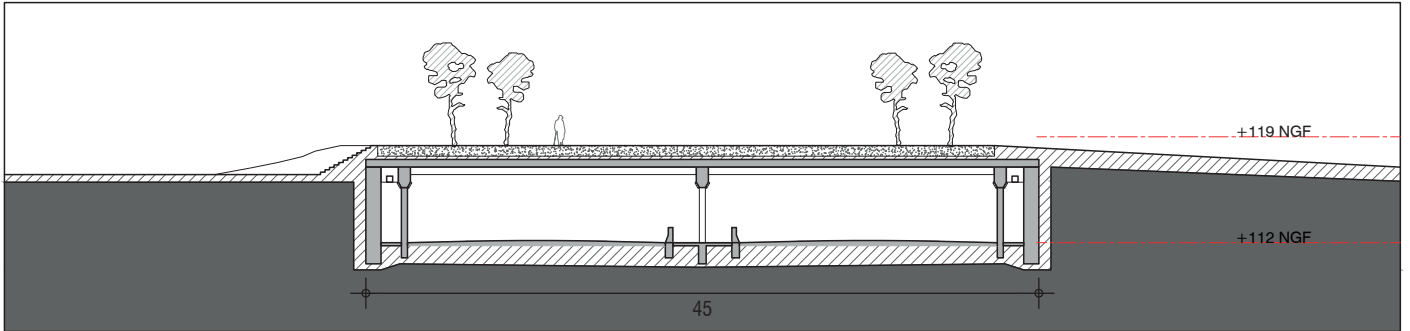


Courbes de niveau chaque 5 mètres

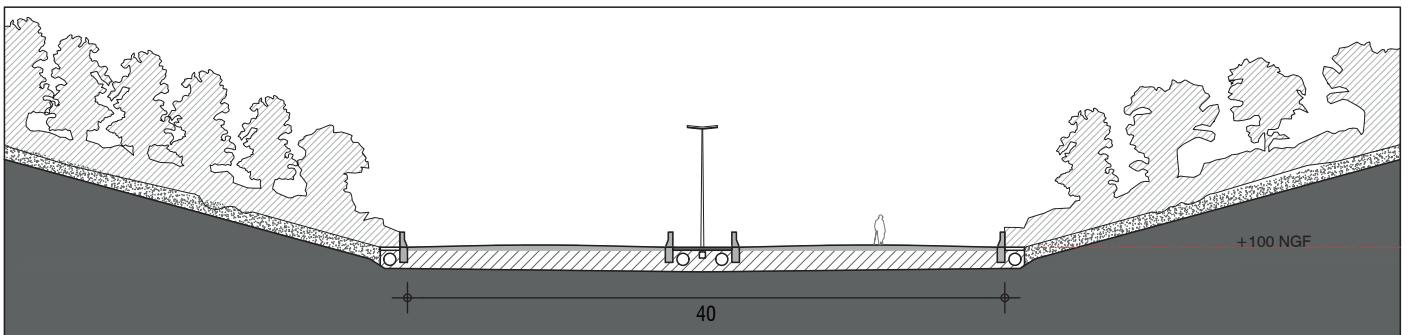




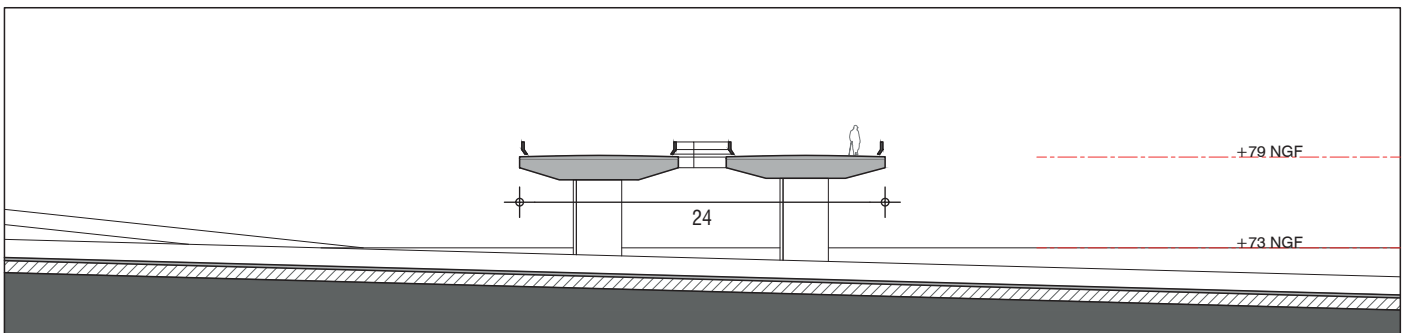
Coupe 4. Voie surélevée avec talus



Coupe 3. Voie en tranchée recouverte



Coupe 2. Voie en tranchée avec bas-côté



Coupe 1. Voie surélevée avec viaduc.

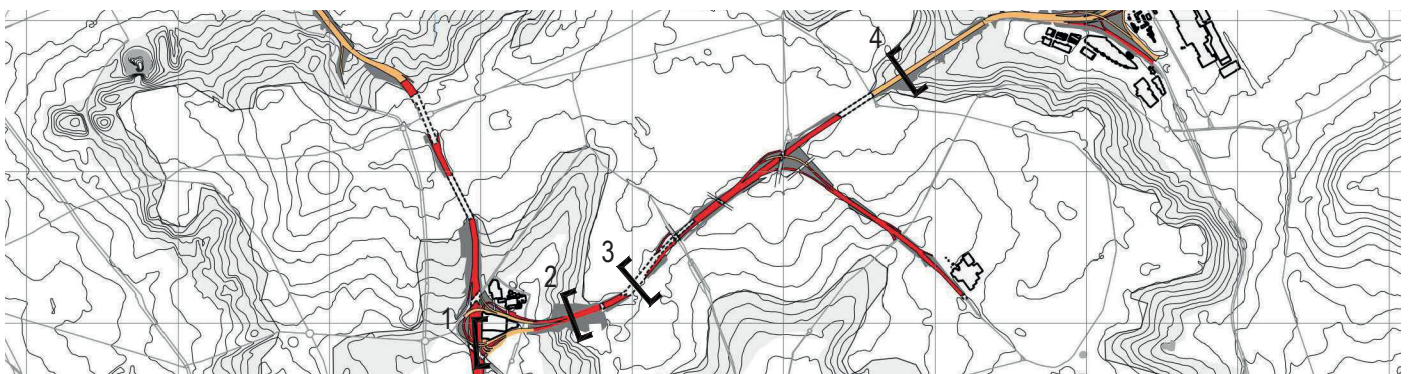


Figure 27. Coupes transversales de la traversée par l'autotoute A3.

Démolir les autoroutes ?

Les autoroutes étaient un symbole de liberté et un moteur de développement urbain durant les années 1960. Aujourd'hui, malgré leurs qualités d'implantation et leur histoire complexe, ces traversées sont mal perçues par les habitants et les acteurs publics, comme l'a montré l'étude de l'APUR sur les quartiers de la porte de Bagnolet en 2009 : « Fascinant par son architecture gigantesque, (l'échangeur de Bagnolet) est avant tout vécu comme un lieu de coupure urbaine. La concentration et le volume des nuisances routières rendent la situation insupportable pour les ensembles d'habitation qui coexistent au quotidien avec les voies rapides. La requalification est donc nécessaire. »³⁹.

Cette requalification consiste souvent ces dernières années en une destruction de ces infrastructures. La démolition de l'autoroute A186, connue pour être la plus petite autoroute de France a commencé en juin 2019. Elle desservait Montreuil et sa zone industrielle, dont la fameuse usine verticale Mozinor, aujourd'hui réhabilitée en ateliers d'artiste et de fabrication numérique. On a scié, démolit et concassé le béton de plusieurs viaducs, dont celui au croisement de la A3. Ces travaux vont permettre de laisser la voie pour le tramway T1 (fig. 28) qui prendra pourtant le même trajet que l'ancienne autoroute. Actuellement, il est question que l'échangeur de Bagnolet et même l'ensemble du Boulevard périphérique subissent le même sort.

Certaines personnalités politiques voudraient encore se débarrasser de ces infrastructures pour en construire d'autres⁴⁰. C'est ce qui est déjà arrivé avec l'enceinte de Thiers, le résultat n'a fait que complexifier la situation. Il semble qu'il faudrait réfléchir à d'autres méthodes de transformation.



Figure 28. Démolition de l'autoroute A186 pour le prolongement du tramway à Romainville

Photographie : t1bobigny-valdefontenay.fr

39 APUR, « Les quartiers de la porte de Bagnolet, enjeux et scénarios d'aménagement », 2009, 9.

40 Gaspard Gantzer, « Détruisons le périphérique ! », Le Monde, 2019.

3. Le devenir possible des infrastructures : Des liens mais aussi des lieux

L'architecture de la voie

Kevin Lynch, urbaniste américain fut à l'origine d'un discours innovant sur la perception du paysage depuis l'automobile dans *The View From The Road* en 1971 :

« *L'autoroute est ou pourrait être une œuvre d'art, la vue depuis la voie peut être un jeu dramatique d'espace et de mouvements, de lumière et de textures, embrassant une échelle nouvelle. Ces longues séquences pourraient rendre intelligible nos grands territoires métropolitains, le conducteur verrait comment la ville est organisée* »⁴¹

Quand les villes américaines détruisent leurs Highway dans les années 80, lui se place en défenseur des grandes voies bitumées. Dans *Wasting Away*, son dernier livre publié en 1990 après sa mort, il écrit : « *Si elles ne sont pas trop spécialisées et si leur continuité n'est pas interrompue, (les autoroutes) conservent leur utilité pour de très longues périodes. Les anciennes voies romaines sont un bon exemple.* »⁴²

Lynch imagine d'autres fonctions aux autoroutes qui profitent de leur qualité de traversées linéaires : « *Immédiatement nous pensons au déplacement par d'autres modes : marche, jogging vélo, autobus, chevaux et même bateau sur celles aménagées en tranchée. En outre, ils pourraient devenir des parcs linéaires, et leurs talus et accotements pourraient être plantés de vignes, d'arbres et de cultures.* »⁴³

L'architecte et docteur en urbanisme Eric Alonzo, invite également à « penser la voie comme une architecture »⁴⁴ dans son livre *L'architecture de la voie*, paru en 2018. Le mot voie est entendu comme « l'archétype de l'infrastructure »⁴⁵. Pour lui, elle est plus qu'un objet technique mais un objet culturel anthropologique. L'auteur investigate une histoire de la voie comme objet flexible et transdisciplinaire. Il identifie trois « paradigmes » qui ont influencé la conception des voies à travers le temps : le caractère physique de l'ouvrage, « l'édifié », la prise en compte de l'environnement traversé et des vues « le jardin », et la prise en compte du mouvement et de la vitesse, « le flux ».⁴⁶ Eric Alonzo montre que ces méthodes de dessin n'ont pas été cantonnées à une époque ou une culture précise. Cette réflexion nous permet d'imaginer les autoroutes comme des structures pour des développements futurs. C'est une attitude ancrée dans la culture parisienne, à l'image de la superposition des voies du Viaduc de Passy qui traverse la Seine (fig. 29)



Figure 29. Empilement d'infrastructures sur le viaduc de Passy à Paris.
Photographie : ibidem.xyz , 2013

41 Donald Appleyard, Kevin Lynch, et John R Myer, *The View from the Road* (Cambridge, Mass: MIT, 1971).

42 David Lynch, *Wasting Away*. Edited, with contributions by Michael Southwork, Sierra Club Books (San Francisco, s. d.).

43 Lynch.

44 Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (Champs-sur-Marne : Marseille: École d'architecture de la ville & des territoires ; Éditions Parenthèses, 2018), 499.

45 Alonzo, 17.

46 Olivier Gaudin, « Quand la route devient objet d'architecture », *Articulo - Journal of Urban Research* » (*Journal of Urban Research* [Online], 2019).

Les Routes du futur Grand Paris ?

Dans une démarche d'amélioration de la qualité environnementale, de la santé publique, et d'une « valorisation du foncier »⁴⁷ la Métropole a lancé en 2019 la consultation *Les Routes du futur Grand Paris*. Plusieurs équipes ont été sélectionnées pour l'enquête. Le collectif Holos soulève la nécessité de proposer des changements de comportement : favoriser le covoiturage, proposer des alternatives à l'automobile. Donner plus de place à des transports en communs ou à d'autres usages des infrastructures. Le groupe interdisciplinaire propose la notion de « Voies Métropolitaines », pour remplacer le terme « contradictoire » d'autoroute urbaine. Ils proposent de mettre en place des transformations flexibles de ces voies : « *Face à un futur incertain, nous ne pouvons répondre avec une approche classique, couteuse et monofonctionnelle, mais avec une réponse de l'ordre du métabolisme appartenant aux territoires traversés.* »⁴⁸.

L'étude identifie principalement des stratégies d'amélioration environnementales ou écologique des routes : y intégrer la production d'énergie, les reconnecter aux trames hydrauliques et végétales traversées, partager la voie entre les différents modes de mobilité. Malgré le bon sens louable, le collectif semble concevoir le réseau routier parisien comme un ensemble homogène. Il propose des idées très généralisantes qui ne semblent pas dialoguer avec les lieux rencontrés.

Aujourd'hui, les grandes infrastructures qui traversent la butte semblent nuire à son territoire. Pourtant, l'enceinte de Thiers, censée couper Paris de l'extérieur, a plutôt réuni les citoyens. Les parisiens se sont appropriés la structure linéaire pour se promener autour de leur ville et fréquenter ses environs. Après la destruction des fortifications et une longue attente dans l'indécision, le réseau autoroutier a été bâti. Conçus dans une logique métropolitaine et non locale, l'autoroute A3 et le périphérique sont encore étrangers à la butte. Leurs structures sont néanmoins implantées dans son territoire. On doit concevoir les nouvelles traversées pas uniquement comme des liens métropolitains mais aussi comme des lieux qui doivent appartenir à la butte. Comme on l'a vu, on peut considérer les autoroutes comme des architectures en relation avec le plateau. La photographe autrichienne Gisela Erlacher, dans son œuvre *Skies of Concrete*, a documenté l'usage des espaces sous les ponts en béton (fig 31). On y voit une forme de vernaculaire contemporain inspirant pour transformer ces structures.



Figure 30. Sous l'échangeur de Bagnolet, photo François Lacour 2013



Figure 31. Sous un ouvrage en Chine Photographie Gisela Erlacher, *Skies of Concrete* Park Books, 2015

47 Region Ile de France, Metropole du Grand Paris, et Territoires du Grand Paris, « Les routes du futur Grand Paris, consultation internationale », 2019.

48 Collectif Holos, « Synthèse des propositions, consultation Les Routes du futur Grand Paris », 2019.

C. S'appuyer : Les terrasses et les voies en pente sur le relief

S'appuyer signifie prendre appui, se servir de quelque chose comme support. Cette action témoigne que la butte n'est pas seulement considérée comme ressource ou obstacle, mais qu'elle est habitée. Contrairement aux opérations vues précédemment, ces constructions altèrent la butte plus en douceur. Ce sont de plus petites modifications qui se posent ou suivent le relief existant. Prenant la forme de voies en pentes, d'escaliers ou de terrasses, elles participent à rendre la colline accessible à pied.

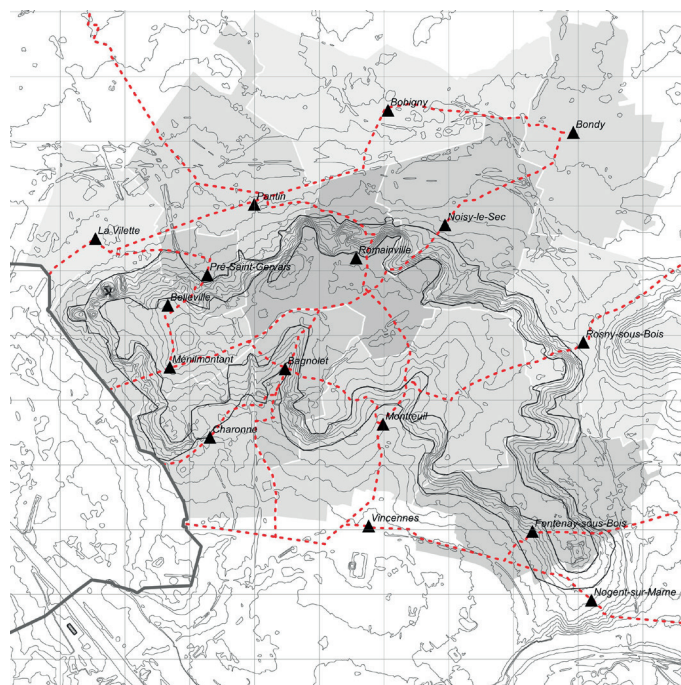
1. Les domaines viticoles, premières occupations du sol de la butte

Les villages viticoles posés sur la butte

Avant l'annexion par Paris, la butte de Romainville est peuplée de villages. Ils sont précisément installés soit en position dominante comme Belleville, Romainville, Ménilmontant ou en contrebas du plateau, plus accessibles et connectés à la capitale. Les centres de Bagnole ou Montreuil se situent ainsi, dans un creux vallonné en bas de la colline. Les villages s'organisaient autour des places des églises paroissiales, encore présentes aujourd'hui au centre des communes.

Plusieurs petits cours d'eau prenaient leurs sources dans les hauteurs du plateau et coulaient le long des pentes. Les ruisseaux du côté Ouest furent canalisés dès le moyen-âge pour alimenter les hôpitaux de Paris et plus tard, au 19^{ème} siècle, ses réservoirs.

Si les habitations se posaient sur les plats, les pentes servaient pour faire pousser de la vigne. Ces cultures viticoles datées du 13^{ème} siècle étaient l'un des premiers usages des coteaux autour de la butte. Elles recouvraient plus de $\frac{3}{4}$ des pentes du village de Charonne⁴⁹. Au début du 18^e siècle, il était d'usage pour les parisiens de franchir les barrières de la ville pour aller boire dans les guinguettes et autres bals populaires⁵⁰. Cela faisait la réputation des villages qui n'avaient pas à payer l'octroi taxé par la ville de Paris.



Carte. Les villages viticoles au 17^{ème} siècle

- ▲ Centre ville, église du village
- Limites des villages
- - - Voies principales

49 Huard, « Atlas historique de Paris ».

50 Huard.

Jouer avec la pente : jardins en terrasse et montagne russe

A partir du 17^{ème} siècle, les domaines viticoles devinrent des lieux de villégiature pour les nobles de la région. On fit construire des châteaux et des jardins. La folie Regnault ou Mont-Louis de Ménilmontant était l'une de ces propriétés, bâtie au Moyen Age et embellie au 17^{ème} siècle. Sur la gravure (fig. 32), on peut voir la résidence de campagne qui s'appuyait sur le dessus du plateau. Elle surplombait un jardin à la française construit en terrasses qui donnaient à voir une grande perspective. L'aménagement extérieur est contemporain du chateau de Vaux-le-Vicomte, construit en 1661.

On peut imaginer la vue sur la ville de Paris qu'offraient le belvédère à cette époque. L'usage des pentes et des plats donnait une richesse aux espaces extérieurs où jaillissaient des fontaines, tirant parti de la présence des aqueducs souterrains. Le domaine sera acquis par la ville de Paris en 1804 et deviendra le cimetière du Père Lachaise. Les autres chateaux comme celui de Bagnolet ou de Ménilmontant furent abandonnés ou détruits durant la Révolution française.

En plus des jardins et des foires à vins, on peut noter un autre type de divertissement : les « Montagnes Russes de Belleville » (fig. 33). Ce type d'attraction apparaît vers 1817 et plaît beaucoup aux parisiens⁵¹. Ils apprécient les sensations fortes procurées par la descente de la pente. Les structures s'appuient sur la coline pour porter des wagons et la transformer en une montagne spectaculaire.

Quand le plateau était encore la campagne de Paris, on utilisait les pentes pour des cultures et des loisirs. C'est sur ces bases rurales très marquées par l'agriculture que se fera l'urbanisation. En 1844, les fortifications séparent le plateau en deux parties. A ce moment, des stratégies d'aménagement différentes vont se développer de chaque côté.

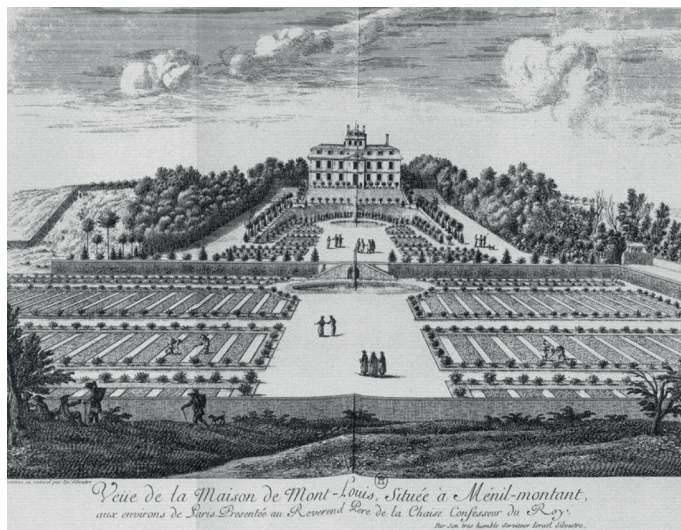


Figure 32. La Folie Régnauld ou la Maison de Mont-Louis, à Ménilmontant
Gravure d'Israël Silvestre, milieu du 17^{ème} siècle.

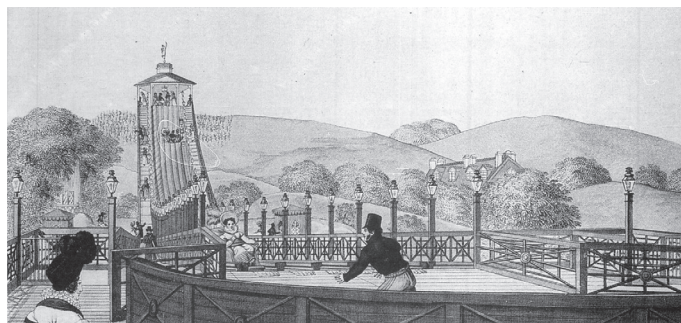


Figure 33. Montagne russe à Belleville au 19^{ème} siècle
Dessin issu du journal Le Bon Ton. Bibliothèque nationale de France (BnF)

51 Gilles-Antoine Langlos, « Les charmes de l'égalité, éléments pour une urbanistique des loisirs publics à Paris de Louis XV à Louis Philippe » (Société française d'histoire urbaine, 2001), cain.info.

2. Les escaliers et les voies en pente

Le réseau viaire se densifie sur la base des parcelles viticoles

L'enceinte de Thiers englobe les villages viticoles de Belleville, Ménilmontant et Charonne en 1844. La ville est serrée et, dans ce Paris congestionné, le besoin en logements se fait vite sentir. La vente de vin n'est plus autant rentable, car elle devient taxée. Les vigneron vont alors céder leurs terrains à des investisseurs privés.

Ces promoteurs du 19^{ème} siècle rachètent les domaines ou rassemblent les petites parcelles agricoles pour y faire bâtir des secteurs d'habitation denses. La population de Belleville passe ainsi de 3000 à 70 000 habitants de 1815 à 1859⁵². Les nouvelles constructions se font sur la base du tracé des chemins de terre, orientés selon les pentes des vignobles.⁵³ Les logements sont étroits, construits en bandes perpendiculaires aux chemins qui ne sont pas réaménagés. Seules des fines voies privées sont construites à l'intérieur des lotissements.

La ville de Paris annexe les communes en 1860, qui deviennent une partie des 19^{ème} et 20^{èmes} arrondissements. La municipalité planifie alors des voies publiques pour faciliter la circulation dans ces quartiers désordonnés. Les importantes rues des Pyrénées et de Crimée, équipées de tramway sont construites en 1862. Elles coupent perpendiculairement les chemins viticoles de forte pente. La construction de ces nouvelles voies terrassées va s'accompagner du remplacement des chemins par des escaliers, plus directs et faciles à gravir.

Ces nombreux escaliers ont rendu les rues inaccessibles aux voitures. Cela fait du quartier de Belleville-Ménilmontant un lieu idéal pour les jeux d'enfants. Le photographe humaniste Willy Ronis se passionna pour ces lieux durant les années suivant la seconde guerre mondiale : « *Il y avait certainement des rapports plus faciles entre les gens. Beaucoup de petites rues un peu étroites qui faisaient que les gens se connaissaient tous et descendaient avec leur chaise sur le trottoir.* » Disait le photographe qui a su saisir la poésie du quotidien de ces quartiers populaires (fig.34 et 35.)



Figure 34. Rue de Crimée depuis la rue Albert Robida.
Photographie : Willy Ronis, in *Belleville Ménilmontant*, éditions Arthaud, 1954.



Figure 35. Les gamins de Belleville à la rue Piat en 1959
Photographie : Willy Ronis, exposition Willy Ronis par Willy Ronis, 2019

52 EHESS, Ecole des hautes études en sciences sociales, « Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui, « Notice communale : Belleville » » (Paris, 2021).

53 P. Pinon, Paris, biographie d'une capitale (Paris: Hazan, 1999), 173.

La diversité et l'identité des voies en pente aujourd'hui

Aujourd'hui, beaucoup de ces escaliers sont encore présents et incarnent une partie de l'identité de la partie parisienne de la butte de Romainville.

« L'escalier urbain est là où il faut pour discipliner les pentes. Il épouse au plus près la géographie naturelle des sites, révélant l'envers des quartiers et la logique de leur construction. Quiconque veut comprendre une ville doit suivre ses escaliers et ceux de Paris m'ont souvent livré les secrets de notre ville »⁵⁴. Pour Bertrand Delanoë, ancien maire de Paris, l'escalier témoigne à la fois de la géographie et de l'histoire des sites sur lesquels il se pose.

L'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) a mené une enquête en 2001 à propos des escaliers extérieurs de la capitale. L'étude est conçue à la fois comme un guide pour le promeneur et comme un ensemble de références pour des réalisations futures. L'APUR constate une grande simplicité de conception : régularité des volées, choix de matériaux pérennes en continuité avec la voie. C'est l'adaptation et la composition de ces standards aux espaces rencontrés qui fait la richesse des escaliers parisiens. Sur les traces d'un ancien chemin viticole, l'escalier de la rue des Annelets à Belleville (fig. 36) est construit en même temps que la rue de Crimée. Sa situation particulière, à la convergence de trois tracés, lui donne sa singularité.

Du côté extra-muros de Paris, on dénombre une moins grande quantité d'escalier et de voies en pente, synonyme d'une difficulté à gravir le plateau. On peut mettre ce constat en parallèle de la faible densité d'habitants : Romainville par exemple, est quatre fois moins densément peuplée que le 20^{ème} arrondissement de Paris⁵⁵. Cela pourrait expliquer le sentiment d'enclavement qu'on ressent dans certains quartiers pavillonnaires de l'Ouest du plateau. Les rares escaliers sont souvent plus étroits et moins dynamiques qu'à Paris (fig.38). On soulignera néanmoins la qualité des terrasses et belvédères à ces endroits-là.

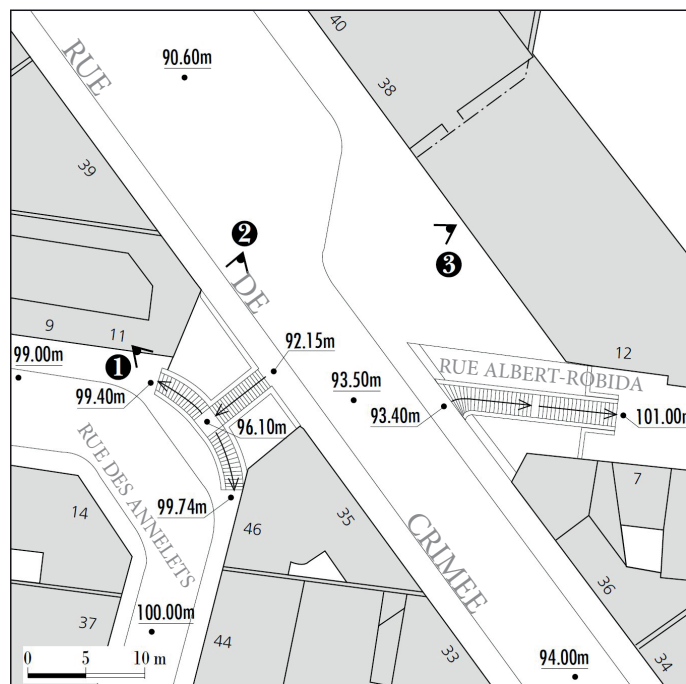


Figure 36. Plan des escaliers Rue des Annelets et Rue Albert-Robida, au croisement de la Rue de Crimée.

Plan: APUR, Atelier Parisien d'Urbanisme, 2001.



Figure 37. Escaliers des rues des Annelets, de Villiers de L'Isle d'Adam et du passage Gauthier (de gauche à droite)

Photographies: F. L'Henaff, APUR, Atelier Parisien d'Urbanisme, 2001.

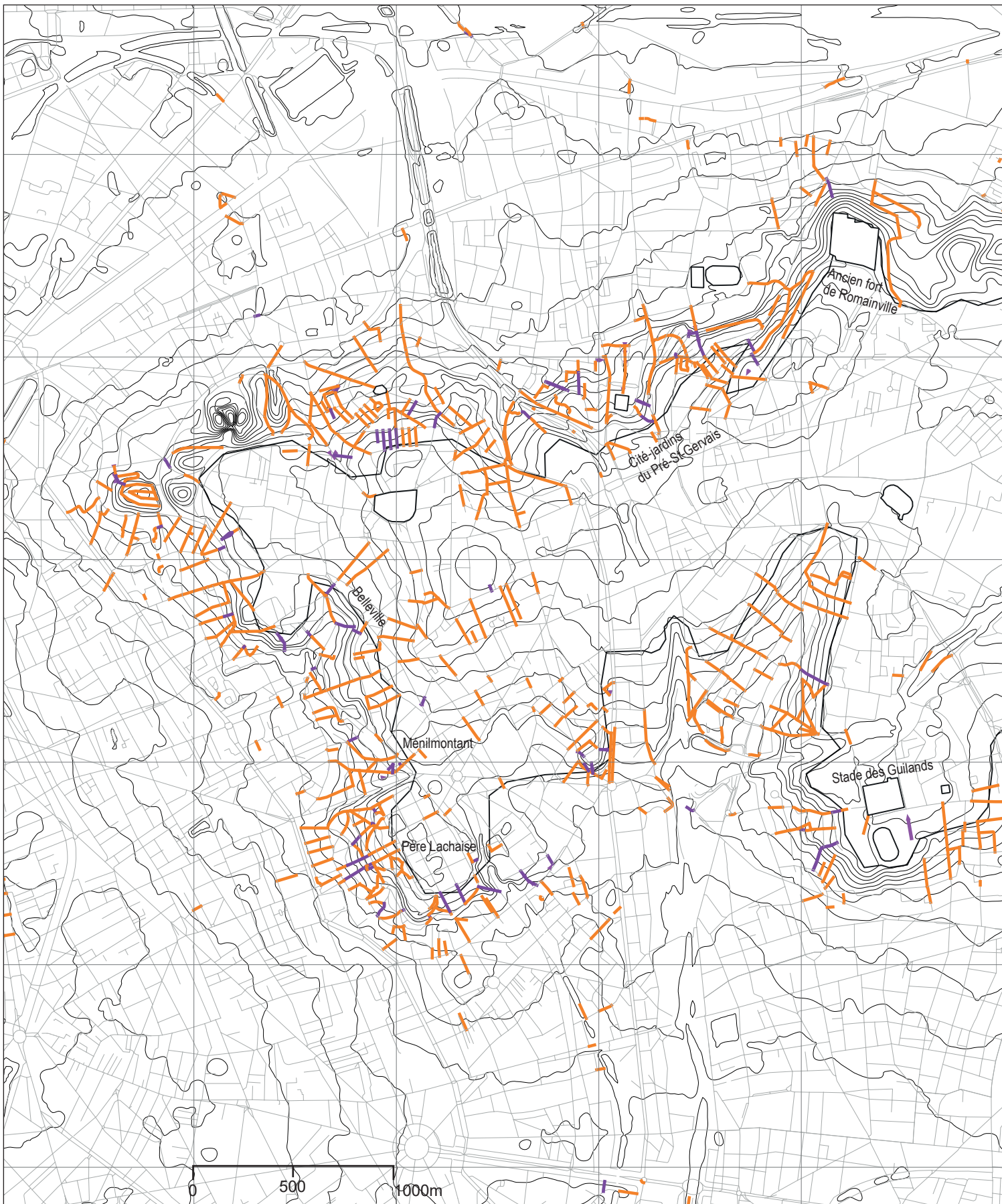


Figure 38. Rare et étroit escalier au Pré-Saint-Gervais, passage de la Mairie, Avenue du Belvédère, Pré-Saint-Gervais

Photographie personnelle, novembre 2021

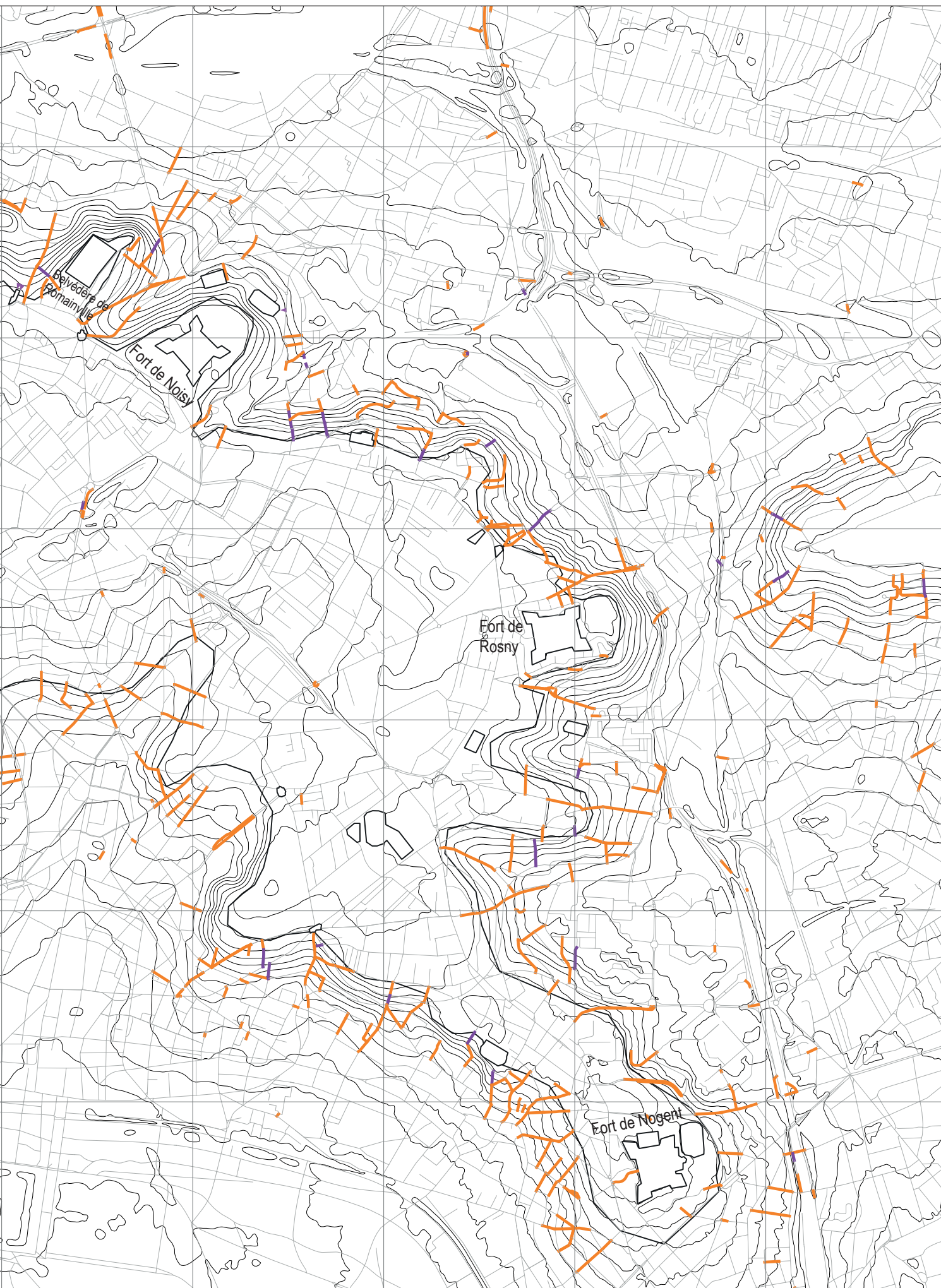
54 APUR, « Paris en marches : les escaliers de Paris », 2001.

55 Données insee.fr en 2018. La densité d'habitant de Romainville est de 8295 hab/km². Celle du 20^{ème} arrondissement est de 32 709 hab/km²



Carte. Les voies en pentes et les terrasses appuyées sur la butte

- Voie en pente de plus de 12% (pente maximale tolérée sans escalier à Paris)
 - Voie en pente de plus de 5 %
 - Autre voie
- Grandes terrasses publiques
 - Courbes de niveau chaque 5 mètres



3. Terrasses et belvédères

Les forts militaires, esplanades au bord de la butte

Bien qu'à l'extérieur de l'enceinte de Thiers, les villages à l'Ouest du plateau ont aussi été marqués par les infrastructures militaires. Entre 1840 et 1845, Paris se dote de 16 forts formant une ligne de défense autour de l'enceinte. Quatre de ces forts occupent des positions stratégiques au bord du plateau, sur l'arc Nord-Ouest. Les forts de Romainville, de Noisy, de Rosny et de Nogent sont des ouvrages semblables à ceux construits par l'architecte militaire Vauban au 17^{ième} siècle. Ils consistent chacun en une vaste esplanade entourée de fossés larges d'environ 15 mètres et de remparts de 10 mètres de haut (fig.39). Sur la plateforme protégée se trouvent les casernes. L'entrée se faisait du côté du plateau, tandis qu'il était interdit de construire sur les pentes en contrebas des forts.

Contrairement à l'enceinte de Thiers ou même à certains forts de Vauban, ces constructions où résidaient les régiments français ne furent pas détournées de leur usage militaire. Seul le fort des Romainville, situé aux Lilas est devenu la base d'une tour radio encore mal intégrée. On peut aujourd'hui questionner l'usage de ces immenses esplanades dominant la métropole.

Les « cités-jardins » du Pré-Saint-Gervais

C'est seulement à partir de la démolition des fortifications dans les années 1920, que l'Office Public d'Habitation à Bon Marché du département de la Seine (OPHBMS) va construire des lotissements à l'extérieur de Paris. Les « cités-jardins » du Pré-Saint-Gervais, inspirées des théories des *Garden City* du britannique Ebenezer Howard, sont construites en 1928 par Félix Dumail. L'architecte conçoit des immeubles économiques mais accorde un soin particulier au travail du sol : terrasses, plantations, éléments sportifs. Les bâtiments encadrent des espaces communs accessibles à tous. Dumail profite d'une dépression existante sur la pente pour y installer un stade, qui devient l'emblème du lotissement (fig.40). C'est une manière de tirer profit du relief du terrain. Dans un îlot voisin, il aménage un parc en gradins qui permet de gravir la pente. Cette typologie de « village dans la ville » préfigurera les grands ensembles de logement collectif des années 1960 selon l'historien de l'architecture Hubert Lempereur.⁵⁶



Figure 39. Vue du fort de Rosny depuis les airs, en regardant vers le Nord.
Photographie aérienne de Roger Henrard, 1953



Figure 40. Evénement au stade de la cité-jardin du Pré-Saint-Gervais vers 1933.
Photographie : auteur inconnu, Archives d'architectures du 20^{ème} siècle.

56 Hubert Lempereur, *Félix Dumail: architecte de la « cité-jardins »*, Carnets d'architectes 20 (Paris: Editions du patrimoine, Centre des monuments nationaux, 2014).

Places publiques panoramiques

Plusieurs belvédères disposés sur les hauteurs du plateau permettent d'observer le paysage de la métropole. C'est le cas de la place centrale historique de Romainville, orientée au Nord du plateau, dont la qualité est remarquée dès la fin du 19^{ème} siècle : « *De la place sur laquelle sont construites la mairie et l'église, la vue est magnifique. Par un temps favorable, l'œil découvre, de là, une étendue immense où s'espacent les agglomérations de Bobigny, Drancy, et du Bourget* »⁵⁷. De bâtiments publics d'époques différentes se sont accumulés autour de la belle terrasse qui est devenue le cœur de la commune (fig. 41). On a là l'exemple d'un espace urbain ouvert bati autour de la vue particulière des hauteurs du plateau.

Dans certains cas, comme en contrebas des forts militaires, des programmes sportifs ont été aménagés en terrasse belvédère. Le fort de Noisy, à Romainville, est équipé de deux stades avec terrains en pelouse. D'autres équipements ont été construits récemment en face d'ensemble d'habitations, comme le stade des Guildands à Montreuil (fig.42).

Finalement, la stratégie de s'appuyer regroupe un très large panel d'interventions. On a pu voir que l'usage des pentes pour des loisirs à perduré avec le temps, depuis les foires populaires jusqu'aux terrains sportifs en belvédère. Les escaliers et les terrasses matérialisent l'habitabilité de la butte. Ces constructions ont démontré qu'on pouvait prendre le relief comme une qualité pour développer des espaces urbains uniques.



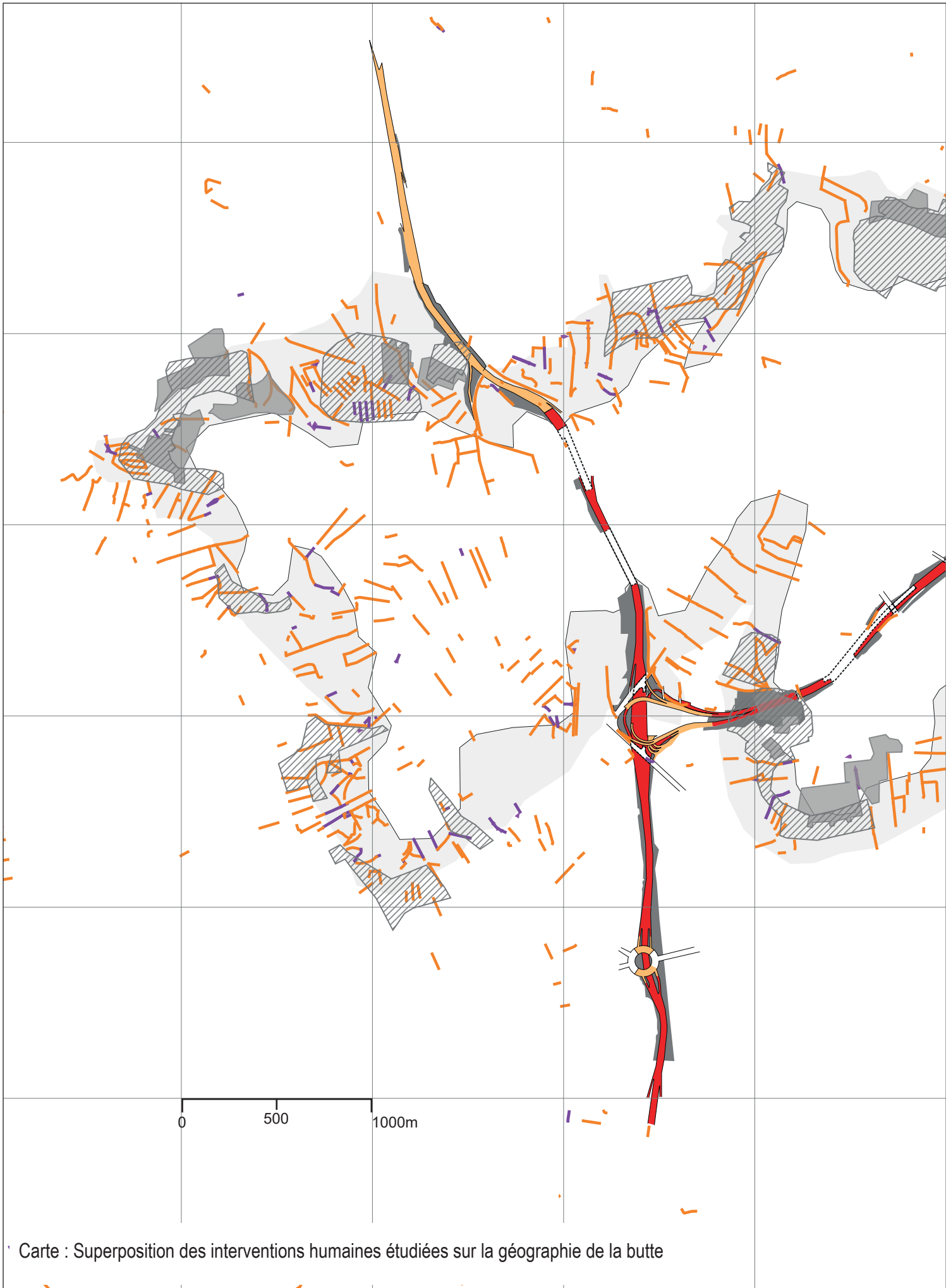
Figure 41. La belvédère de la place Carnot et la mairie et l'église de Romainville

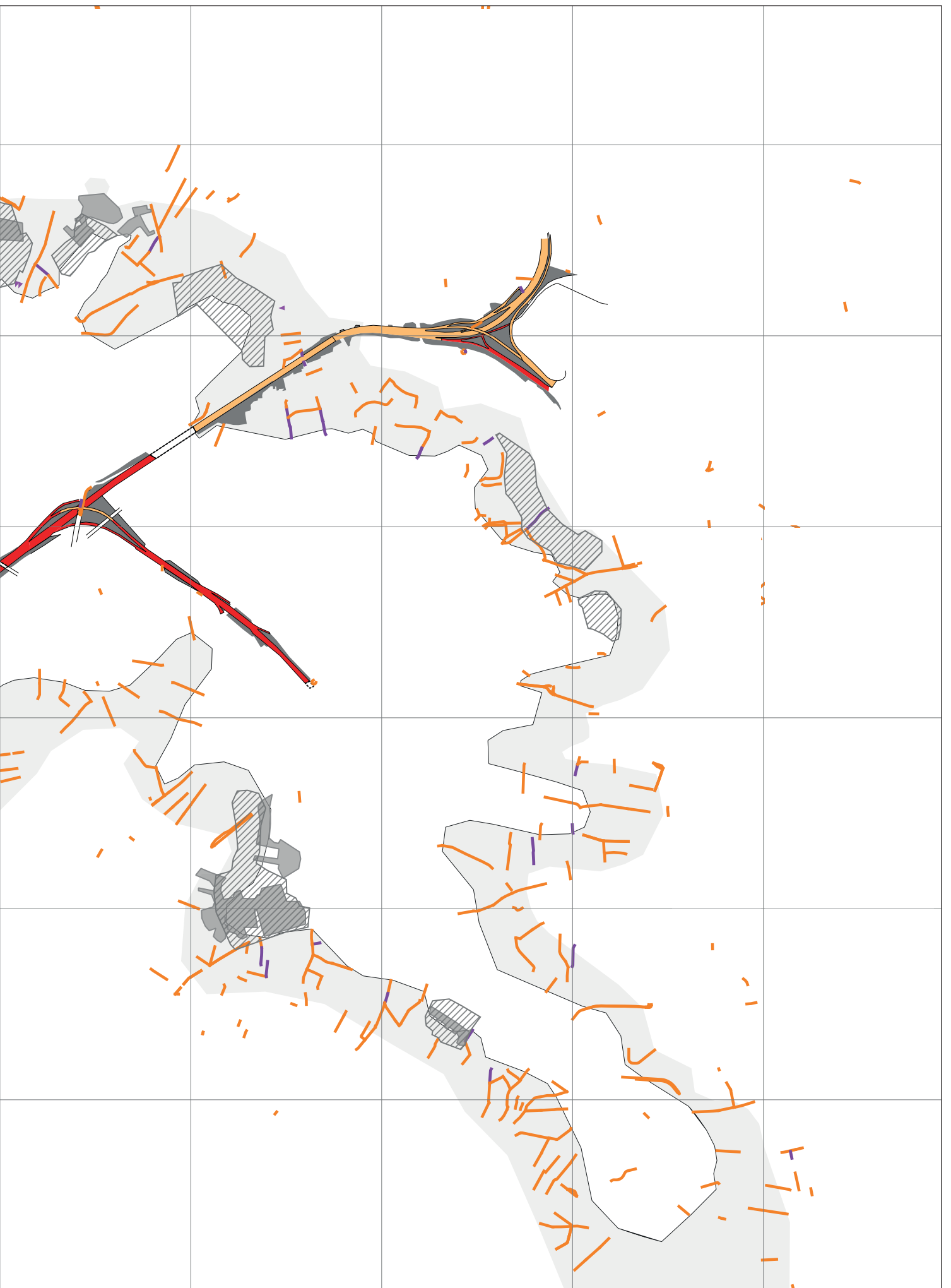
Photographies personnelle, novembre 2021.



Figure 42. Le stade des Guildands, à Montreuil, belvedere au Sud du plateau
Photographie personnelle, novembre 2021.

57 Fernand Bournon et Conseil général du département de la Seine, « Etat des communes à la fin du XIX^{ème} siècle : Romainville, notice historique et renseignements administratifs » (Bibliothèque nationale de France, 1899).





Conclusion

Bilan de l'impact des transformations

Des millions d'années après sa formation géologique, la butte-témoin de Romainville a fortement et rapidement été modifiée par l'action humaine. On a extrait de la matière sur pratiquement tous les flans, on l'a entaillée pour la traverser dans deux directions et on a sculpté ses pentes pour les rendre habitables.

La persistance de la géographie

L'extraction du gypse, matériau spécifique au plateau, a été sa principale industrie pendant près de 200 ans. La destruction volontaire des carrières efface non seulement la caractéristique géologique locale, mais aussi la mémoire de l'activité humaine. L'effondrement, le remblai puis la végétalisation des sites ont enterré les différences géographiques de ce territoire.

En même temps qu'on enterrait les traces d'extraction, durant les années 1960, on a construit deux autoroutes. Ce sont le Boulevard Périphérique et la A3. Elles traversent la butte pour desservir la métropole. Ces infrastructures linéaires s'implantent précisément sur la butte. Elles s'adaptent à son relief, pour cela on peut dire qu'elles soulignent ses différences topographiques.

Il en est de même pour les nombreux escaliers et terrasses qui ont permis d'occuper les flancs de la colline. Ces éléments rendent aussi évidents la présence de la pente et sa direction. En conclusion, les transformations successives n'ont pas supprimé la géographie du site, elles l'ont plutôt révélé.

L'influence de la Métropole à l'origine des actions

Dans le cas des carrières, la butte a été exploitée comme une source de matière première pour construire les immeubles parisiens. Une fois cette ressource épuisée, les effaçants ont décidé d'effacer les traces de cette entreprise, sans envisager d'employer les caves pour des activités autres.

Les autoroutes ont été imposées aux collectivités locales par les administrations régionales. Elles montrent que la butte a été considérée comme un obstacle pour desservir la métropole. On a vu que des décisions prises dans l'intérêt de la capitale, pour son approvisionnement en matériaux, sa défense, ou son accessibilité, se sont répercutées physiquement sur son territoire. Ces transformations se sont faites dans une logique fonctionnelle, sans jamais s'inscrire dans un projet d'ensemble durable pour le plateau.

A l'inverse, la troisième stratégie, *s'appuyer*, qui montre que la butte a été construite comme un territoire à part entière : un lieu habité où prend place une vie urbaine. C'est la diversité des manières d'occuper la pente qui a fait son identité et qui profite le plus aux locaux.

Les transformations font partie de la butte

La butte doit s'affirmer comme un territoire actif de la Métropole du Grand Paris. On ne peut nier les traces humaines, parfois violentes, sur le plateau, comme ce fut le cas avec la disparition des carrières. Ces stigmates font aujourd'hui partie de la butte. Elles rendent le plateau unique et différent du reste de la banlieue parisienne. La butte doit témoigner à la fois de la géographie du bassin parisien, mais aussi de sa transformation par nos sociétés.

Hypothèses pour le futur

Un territoire en mouvement

Aujourd'hui, des projets sont toujours à l'œuvre et démontrent l'activité de ce territoire. Le projet de la *Promenade des Hauteurs*, mené depuis 2020 par la collectivité territoriale *Est Ensemble* a l'ambition de relier les « espaces verts ouverts » du bord du plateau : les parcs des anciennes carrières, les forts et les belvédères, avec une « boucle végétale » de 42 kilomètres. La volonté est d'unifier et d'animer le territoire par l'aménagement de jardins partagés, d'espaces sportifs et de voies plantées. Pour la première fois, un projet urbain à l'échelle de la butte va se développer. Il cherche à utiliser les traces du passé du site pour lui « redonner sa cohérence en respectant son histoire ».

Cependant, de nouveau, ce projet considère les infrastructures routières uniquement comme des divisions urbaines, étrangères au territoire. Ainsi, le projet se limite à un parcours sur les bordures du plateau.

Prendre appui sur l'existant

Or, comme nous le montre le portrait, ces stigmates des transformations font partie de ce territoire, au même titre que son relief naturel. Les traversées routières doivent être vues comme des opportunités à saisir et non comme des contraintes dont la butte doit se débarrasser.

La réappropriation de l'enceinte militaire ou le détournement des carrières nous ont prouvé qu'une forme peut être une réserve potentielle de fonction. On peut considérer ces réappropriations comme des manières de s'appuyer, de tirer parti d'une condition particulière. De la même façon qu'on a tiré profit du relief de la pente, comment exploiter les qualités linéaires des infrastructures présentes ? Les futurs projets devront chercher à révéler les qualités des traces des transformations.

La force du temps

Le portrait réalisé ici nous permet de prendre du recul sur l'histoire des transformations de la butte. Il nous montre que les lieux peuvent changer du tout au tout avec le temps. L'activité humaine, et aussi l'usage des gens qui fréquentent le sol urbain, est une force pour le transformer. L'étude nous apprend aussi qu'on ne peut pas continuer à réaliser des actions individuelles à court terme les unes après les autres. Ainsi, pour demain, il faut construire un projet commun et durable qui considère l'ensemble des transformations existantes et en cours, en intégrant que le temps peut devenir une force.

Victor Hugo, dans *Notre Dame de Paris*, en 1831, comparait déjà l'architecture des édifices à la formation des montagnes. Les deux sont des structures faites d'interventions et d'influences multiples. Elles gardent en elles ces traces, comme des livres infinis. Aujourd'hui, alors que les constructions humaines changent encore plus la face de la Terre, son texte prend un nouveau sens :

*« Les grands édifices, comme les grandes montagnes, sont l'ouvrage des siècles. Souvent l'art se transforme qu'ils pendent encore ; ils se continuent paisiblement selon l'art transformé. L'art nouveau prend le monument où il le trouve, s'y incruste, se l'assimile, le développe à sa fantaisie et l'achève s'il peut. La chose s'accomplit sans trouble, sans effort, sans réaction, suivant une loi naturelle et tranquille. C'est une greffe qui survient, une sève qui circule, une végétation qui reprend. Certes, il y a matière à bien gros livres, et souvent histoire universelle de l'humanité, dans ces soudures successives de plusieurs arts à plusieurs hauteurs sur le même monument. L'homme, l'artiste, l'individu s'effacent sur ces grandes masses sans nom d'auteur ; l'intelligence humaine s'y résume et s'y totalise. Le temps est l'architecte, le peuple est le maçon. »*⁵⁸

58 Victor Hugo, «*Notre Dame de Paris*», 1831 (Books on Demand, 2019)

Bibliographie

- Alonzo, Éric. *L'architecture de la voie: histoire et théories*. Champs-sur-Marne : Marseille: École d'architecture de la ville & des territoires ; Éditions Parenthèses, 2018.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, et John R Myer. *The View from the Road*. Cambridge, Mass: MIT, 1971.
- APUR. « Les habitations à bon marché (HBM) de la ceinture de Paris : étude historique », mai 2017.
- . « Les quartiers de la porte de Bagnolet, enjeux et scénarios d'aménagement », 2009.
- . « Paris en marches : les escaliers de Paris », 2001.
- Auduc, Arlette, et Jean-Bernard Vialles. *Montreuil: patrimoine horticole Seine-Saint-Denis*. 3e éd. actualisée. Parcours du patrimoine 213. Lyon: Lieux dits éditions, 2016.
- Blumenfeld, Hervé, Philippe Montillet, et P. Pinon. « Les environs de Paris: atlas des cartes du XVIe siècle à nos jours ». Paris: Édition La Découverte, 2018.
- Bournon, Fernand, et Conseil général du département de la Seine. « Etat des communes à la fin du XIXe siècle : Romainville, notice historique et renseignements administratifs ». Bibliothèque nationale de France, 1899.
- Busson, Didier, Philippe Marquis, et Sylvie Robin. « Les premières occupations du site parisien ». Paris antique, 2021-2003. <https://archeologie.culture.fr/paris/fr/premieres-occupations-0>.
- Caristan, Yves. « Paris : origines et structures géologiques du site ». Conférence, Paris, 2003. https://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/paris_origines_et_structures_geologiques_du_site.1369.
- Céline, Louis-Ferdinand. *Mort à crédit*. Paris: Gallimard, 1994.
- Charuel, Raphaël. « Le Gypse en Région Parisienne: Généralités ». *Infraordinaire* (blog), 2017. <https://infraordinaire.com/2-gypse-region-parisienne-generalites/>.
- Cohen, Jean-Louis, et André Lortie. *Des fortifs au pé-rif*. Nouvelle éd. revue et Augmentée. Paris: Pavillon de l'Arsenal-Centre d'urbanisme et d'architecture de Paris, 2021.
- Collectif Holos. « Synthèse des propositions, consultation Les Routes du futur Grand Paris », 2019.
- Comentale, Bruno. « Les anciennes carrières de pierre en ville, un élément du géopatrimoine : exemples de Paris et de Nantes ». *Physio-Géo*, 2019.
- Decoux, Jérôme. *Montreuil, patrimoine industriel*. Iti-néraires du patrimoine. Paris: APPIF. Association pour le patrimoine d'Ile-de-France, 2003.
- Depondt, Sylvie, Bénédicte Leclerc, et Éric Burie, éd. *Les jardins parisiens d'Alphand*. Vanves: Chêne, 2018.
- EHESS, Ecole des hautes études en sciences sociales. « Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui, « Notice communale : Belleville » ». Paris, 2021.
- Faure, Julie. « Inventaire général du patrimoine culturel, Région Ile-de-France : Les Carrières de plâtre », 2009. <https://inventaire.iledefrance.fr/dossier/carrieres-de-platre/>.
- Gaspard Gantzer. « Détruisons le périphérique ! » *Le Monde*. 2019.
- Gaudin, Olivier. « Quand la route devient objet d'architecture », *Articulo - Journal of Urban Research* ». *Journal of Urban Research* [Online], 2019.
- Georges Lacombe. *La Zone, au pays des chiffonniers*. 35mm, noir et blanc, muet. Les Films Charles Dulin, 1928.
- Gérard Cosme, président d'Est Ensemble. « Projet de Territoire Est Ensemble, 2015-2025 », 2015.
- Guini-Skliar, Ania. *Les carrières parisiennes aux frontières de la ville et de la campagne*. Histoire urbaine, 8.2003. Paris: Maison des Sciences de l'Homme, 2003.
- Huard, Michel. « Atlas historique de Paris ». Vertou: Editions Persee, 2019.
- Hugo, Victor. *Notre-Dame de Paris*. Paris: Books on demand, 2019.
- Huysmans, Joris-Karl. « Autour des fortifications ». 1884, Le Point du Jour édition.
- IPCC (GIEC) et Organisation Météorologique Mondiale (OMM). « Communiqué de Presse : Changement climatique généralisé et rapide, d'intensité croissante - GIEC », août 2021.
- « La Promenade des Hauteurs | Est Ensemble ». Consulté le 22 décembre 2021. <https://www.est-ensemble.fr/promenade-hauteurs>.
- Lafay, Bernard. « Les crédits manquent pour préserver la « ceinture verte » ». *Le Monde*, 2 mars 1972. https://www.lemonde.fr/archives/article/1972/03/02/m-bernard-lafay-les-credits-manquent-pour-preserver-la-ceinture-verte_2378657_1819218.html.
- Langlos, Gilles-Antoine. « Les charmes de l'égalité, éléments pour une urbanistique des loisirs publics à Paris de Louis XV à Louis Philippe ». Société française d'histoire urbaine, 2001. cain.info.

Le Hir, Pierre. « L'Homme a fait entrer la Terre dans une nouvelle époque géologique ». *Le Monde*, 15 janvier 2015. https://www.lemonde.fr/planete/article/2015/01/15/nous-sommes-entres-dans-l-anthropocene-depuis-1950_4557141_3244.html.

Ledentec, Tiffanie. « Les façades enduites au plâtre d'Île-de-France. » 2019.

Lempereur, Hubert. *Félix Dumail: architecte de la « cité-jardins »*. Carnets d'architectes 20. Paris: Editions du patrimoine, Centre des monuments nationaux, 2014.

Lynch, David. *Wasting Away. Edited, with contributions by Michael Southwork*. Sierra Club Books. San Francisco, s. d.

Mantziaras, Panos, et Paola Viganò. *Le sol des villes: ressource et projet [première journée d'étude Bernardo Secchi, Genève, 22 septembre 2015]*. VuesDensemble. Genève: MétisPresses, 2016.

Masbounji, Ariella, et Antoine Petitjean, éd. *Un urbanisme de l'inattendu: Patrick Bouchain, Grand prix de l'urbanisme 2019*. Collection Grand prix de l'urbanisme. Marseille: Parenthèses, 2019.

Meiss, Pierre von, et Florinel Radu. *Vingt mille lieux sous les terres: espaces publics souterrains*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004.

Nicolas, Viault. « Les exploitations de gypse en Ile de France », 2011. http://troglos.free.fr/dossiers_paris_ile_de_france/dossier_carrieres_paris/extraction_gypse/dossier.html.

Picon, Antoine. *Nature et ingénierie : le parc des Buttes Chaumont*. *Romantisme*, 150 = [40].2010,4. Paris: Colin, 2010.

Pinon, P. *Paris, biographie d'une capitale*. Paris: Hazan, 1999.

Region Ile de France, Metropole du Grand Paris, et Territoires du Grand Paris. « Les routes du futur Grand Paris, consultation internationale », 2019.

Secchi, Bernardo, et Paola Viganò. *La ville poreuse: un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. VuesDensemble. Genève: MétisPresses, 2011.

Sellier, Charles. « Curiosités du vieux Montmartre : les carrières à plâtre », 1893. Bibliothèque nationale de France.

Serieys, Philippe. « 1947 : Course internationale de moto-cross aux Buttes à Morel - ». *Grand Paris Métropole* (blog), 1 octobre 2021. <https://www.gpmetropole-infos.fr/1947-course-internationale-de-moto-cross-aux-buttes-a-morel/>.

Texier, Simon, Béatrice de Andia, et Action artistique de la ville de Paris, éd. *Les parcs et jardins dans l'urbanisme parisien: XIXe-XXe siècles*. Collection Paris et son patrimoine. Paris: Action artistique de la ville de Paris, 2001.

Ville de Paris. « Parc de la Butte-du-Chapeau-Rouge », 2017. <https://www.paris.fr/equipements/parc-de-la-butte-du-chapeau-rouge-1811>.

Viganò, Paola. *The Territories of Urbanism : The Project as Knowledge Producer. The Territories of Urbanism the Project as Knowledge Producer. First edition*. Lausanne: EPFL Press, 2016.

Virilio, Paul. « Un monde surexposé ». *Le Monde diplomatique*, 1 août 1997. <https://www.monde-diplomatique.fr/1997/08/VIRILIO/4878>.

Zola, Emile. *Le ventre de Paris*. Lunel: Editions Ararau-na, 1882.

Données cartographiques SIG

Institut Géographique National : <https://geoservices.ign.fr/catalogue>

Atelier Parisien d'Urbanisme : <https://opendata.apur.org/>

Plateforme ouverte des données publiques françaises: <https://www.data.gouv.fr/fr/>

