

Penser Paris à travers le périph...

DOSSIER

Dossier réalisé par Françoise Moiroux

Une doctrine qui se cherche ?

François Lacour : l'impromptu du périph

Nulle borne à l'ambition !
Une étude de l'agence TVK
sur l'insertion urbaine du périph

Une vision intégrée
Entretien avec Jean-Louis Cohen

Débaptiser le périph
Entretien avec Pierre Mansat

Sous les pelouses, le périph...
Entretien avec Georges Farhat

^ Photographies du périphérique
prises par Sébastien Jaulmes.

Les rives du boulevard périphérique s'affichent à la une de l'actualité parisienne. Leur potentiel de mutation et d'incarnation de l'identité métropolitaine de Paris inspire la récente entreprise de réhabilitation du périph. La volonté politique de passer outre le rempart plus imaginaire que réel de cette autoroute urbaine en a fait le tremplin d'une nouvelle géopolitique visant à réconcilier la capitale avec sa banlieue. Le dépassement de la contradiction entre les nuisances engendrées par le périph et les ressources qu'il procure dépend de regards plus audacieux ou inventifs. Signe d'une nécessaire maturation de ses enjeux, la doctrine d'intervention sur l'infrastructure de la Ville de Paris se cherche encore. Elle invite à une évaluation critique de l'action et à la confrontation des points de vue.

Outre ses imbrications multiples et complexes, la question de la relation à l'infrastructure met en évidence la nécessité d'une vision plus prospective de la réinvention du vaste paysage frontalier de Paris. C'est précisément parce que l'avenir du périph n'appartient pas seulement à Paris qu'il peut permettre de penser celui, métropolitain, de la capitale.

Une doctrine qui se cherche ?

Les ambitions urbaines, architecturales et territoriales de Paris se bousculent en rives de son boulevard périphérique. La relation à l'infrastructure autoroutière évolue sous la pression contradictoire des nuisances et des opportunités, sans parvenir encore à se penser à la lumière de tous ses enjeux. L'(in)actualité du périf, qui semble davantage le lieu que le sujet de cette actualité urbaine intense, paraît à cet égard symptomatique.

L'ambivalence du « périf », voie communale régie par la Préfecture de police de Paris, réside dans son double visage de boulevard urbain et d'autoroute. Les attributs autoroutiers dominent la perception : échangeurs, bretelles de raccordement, glissières de sécurité, murs antibruit, informations sur l'état du trafic... La montée en puissance de l'écologie urbaine confronte cet anneau de circulation, pionnier à l'époque de sa conception, à la problématique de l'obsolescence de sa vocation autoroutière en milieu urbain dense. C'est en termes d'« amants hostiles » que les spécialistes du périf évoquent la relation de la ville et de l'infrastructure. Ce flot ondulant, à l'image du dynamisme de la métropole, charrie en effet avec lui tout un lot de nuisances.

Fréquemment décrié, le périf n'en est pas moins plébiscité dans l'usage. Sa localisation en périphérie de Paris et en plein cœur de l'agglomération est équivoque, comme le souligne son double statut d'ultime enceinte de la capitale et de première rocade métropolitaine. Tandis que cette dernière joue un rôle crucial en matière d'écoulement des flux, elle entrave la fluidité des franchissements radiaux. C'est au prix d'un contact le plus souvent violent avec la ville qu'elle opère la connexion de l'ensemble des territoires de la métropole. L'ancienne enceinte de Thiers, déclassée en 1919, s'est réincarnée dans ce rempart autoroutier, symbole historique du divorce entre Paris et sa banlieue.

Pour autant, les terrains qui bordent le périf, du côté des communes limitrophes, ainsi que les bois de Boulogne et de Vincennes en lisière, appartiennent à Paris. Les hôtels ou les bureaux implantés côté banlieue bénéficient ainsi du prestige d'une adresse parisienne ! Propriétaire de cette infrastructure régionale reliant entre elles sept autoroutes, la Ville de Paris assume sa maintenance et son entretien.

NUISANCES ET OPPORTUNITÉS

Toute l'histoire du boulevard périphérique de Paris pourrait se voir réécrite à travers le double prisme des nuisances qu'il engendre

et des ressources qu'il procure. La carte des nuisances du périf, construit en tranchées (enterrées ou à ciel ouvert), en remblais ou en viaducs, reflète les disparités sociales de Paris, les beaux quartiers ayant été épargnés grâce à sa couverture intermittente à l'ouest. Dans le cadre du « programme général de protection contre les nuisances sonores » (adopté en 1982), une vaste campagne d'édification de murs antibruit est menée dans les années 1980 sous la pression de riverains exaspérés. Le traitement intégré de la nuisance sonore dans la conception architecturale de l'hôpital Robert-Debré (Pierre Riboulet, 1980-1988) s'avère à cette époque la seule alternative exemplaire à la stratégie palliative consistant à équiper le périf de prothèses bariolées qui le stigmatisent à défaut de juguler efficacement ses nuisances.

Ce dernier s'invite inopinément dans le débat urbain parisien à l'occasion du concours du parc de La Villette (1982), dont est lauréat Bernard Tschumi. Mais parmi la dizaine de candidats finalistes, seuls Rem Koolhaas et Alexandre Chemetoff fondent leur parti paysager sur la présence du périf, en balcon sur le flanc est du parc, Rem Koolhaas allant jusqu'à assimiler ce relief artificiel à « un élément de nature ». La perception négative du périf l'emporte toutefois et ajourne ce rendez-vous précurseur avec l'infrastructure. En dépit de l'audace programmatique du concours, le parti d'occulter le périf et de traiter avec indifférence les communes voisines de Pantin et d'Aubervilliers, conforté par la dissociation des consultations paysagères et architecturales, se voit donc consacré.

En 1985, la suppression de la loi Lafay (1953), qui jugulait l'urbanisation de la ceinture verte en l'assujettissant à un système de « compensation », modifie la donne constructive en rive du périf et libère le foncier. Étant donné la rareté de ce dernier et les perspectives de reconquête de grandes emprises ferroviaires ou industrielles, les regards se tournent vers la ceinture de Paris,

franchir le mur
de Berlin du périf
implique
une révolution
culturelle et
une mobilisation
des ressources
intellectuelles
de la métropole

comme l'illustrent le Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne (1988) et la charte d'aménagement de Paris (1992). Dans les années 1990, le renouveau architectural qui s'exprime dans la capitale, parall ement au lancement d'une nouvelle génération de projets urbains aux portes de Paris (Bercy, Paris Rive Gauche), se voit salu e par la critique. Certains bâtiments, tel l'hôtel industriel de Dominique Perrault (1990), l'incarnent en rives du périf.   l'instar du parc de La Villette³, les programmes implant es   proximité concourent à une nouvelle attractivité – centre commercial de Bercy II (Renzo Piano, 1990), stade Charléty (Henri et Bruno Gaudin, 1994)... – et renouent avec la logique de grands équipements tels le Parc des Princes, la Cité internationale universitaire de Paris et le Parc des expositions de Versailles. Mais cette veine régénératrice n'est qu'embryonnaire et trop éparse pour être revendiqu e. La médiocrité architecturale prend le pas du côté de la banlieue, où s'érigent de sinistres murailles de

bureaux et d'hôtels qui creusent le canyon du périf et accentuent le fossé avec Paris. Symptôme d'une hostilité persistante, ces nouveaux immeubles boucliers ont pour seule vertu celle de protéger les quartiers résidentiels des communes limitrophes, quitte à r ev berer le bruit du trafic sur l'autre rive.

DE LA (RE)CONNAISSANCE

Au début des années 1990, l'ouvrage de Jean-Louis Cohen (*voir son entretien page 60 et suivantes*) et d'André Lortie, publié lors d'une exposition au Pavillon de l'Arsenal, *Des fortifs au périf, Paris, les seuils de la ville*, fait prendre conscience de l'existence d'un Paris non haussmannien et de l'ampleur du remodelage de l'ancienne enceinte de Thiers, la plus vaste opération parisienne d'urbanisme au XX^e siècle. Cette entreprise de reconquête urbaine est  voqu e au fil de la chronique des débats, des projets et des tractations qu'elle a suscit es. Le nouveau visage de la ceinture de Paris se voit dépeint comme la résultante d'une somme d'ambitions avor-

t es et d'at ermoiements programmatiques. Il faudra attendre ensuite le trentième anniversaire du périf (inauguré en 1973 par Pierre Messmer) pour que se brise le tabou de l'infrastructure autoroutière. Dans l'exposition que lui consacre le Pavillon de l'Arsenal en 2003, Bertrand Lemoine détaille les principes de conception de l'ouvrage, en sensibilisant le public à la physionomie architecturale de l'infrastructure, à ses prouesses techniques et à l'impact colossal du chantier. Malgré l'intérêt de cette approche patrimoniale et, contre toute attente, le vif succès remporté par l'exposition, il n'en existe aucune trace éditoriale.

La publication concomitante de *La Ville du périphérique* eut l'effet d'une météorite. « Qui a peur du périphérique ? », titrait d'ailleurs Yves Lion en préface de ce livre, cosigné par treize jeunes architectes réunis sous la banniere de Tomato. Outre l'opportunité des trente ans du périf, c'est au relais décisif d'Yves Lion et de Pierre Mansat (*voir l'entretien avec ce dernier pages 58 et 59*) que ce

diplôme collectif, auréolé par les félicitations d'un jury prestigieux lors de sa présentation à l'école d'architecture de Marne-la-Vallée (en 1999), doit d'être sorti de la confidentialité. Ce regard inédit s'ancre dans la réalité de la ville annulaire, gouvernée par le système circulatoire du périmètre. Il donne la mesure de l'étendue de cette frontière et ausculte le rapport de l'infrastructure à la ville. La fascination pour l'univers de l'infrastructure canalise toutefois le propos, de même que le teintent les théories de Rem Koolhaas et le *Learning from Las Vegas* de Robert Venturi. Si la publication par le Pavillon de l'Arsenal de « l'étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris », réalisée par l'agence TVK (voir l'article pages 52 et suivantes), apporte une nouvelle pierre à la compréhension des logiques du périmètre, la question de la réédition de ces deux ouvrages épuisés se pose et, plus largement, celle d'une synthèse des connaissances relatives au territoire de l'infrastructure.

Plus de dix ans après la parution du *Paris des faubourgs* de Jacques Lucan, pourquoi ne pas s'atteler à la publication d'un *Pari(s) de l'interférence* ? Cet exercice de portraiture plaiderait sans doute en faveur d'une conception plus dialectique de la frontière Paris/Banlieue(s), passant outre l'étanchéité des limites physiques et valorisant les liens de toute nature.

UNE ÉQUATION QUI SE CONFIRME

Les années 2000 amplifient la tendance duale des décennies 1980-1990, en oscillant entre le refoulement des nuisances du périmètre et l'opportunité d'exploiter les ressources de cet ultime gisement foncier. Bien que le « programme général de protection contre les nuisances sonores » de 1982 prescrivait, outre la construction de murs antibruit, celle de dalles de couverture, aucune, excepté celles d'origine, n'avait encore été réalisée avant

l'élection de Bertrand Delanoë en 2001. Les trois projets de couverture du périmètre, engagés dans son sillage, avaient déjà été inscrits au contrat de plan État/Région 2000-2006. Une fois l'ouvrage technique conçu, la dalle de couverture du rond-point central de la porte des Lilas, étendue de part et d'autre, a été intégrée dans une ZAC réactivée après dix ans de gel. La couverture devient ainsi le pivot de la création d'un nouveau quartier

en lisière des communes des Lilas et du Pré-Saint-Gervais. La portion ajoutée au sud, de part et d'autre de la cité Fougères, a pour unique vertu celle de protection phonique. Il en est de même pour la couverture de la porte de Vanves, qui crée un jardin dont l'intérêt paraît dérisoire au regard des sommes investies. Contestée lors de la concertation, la couverture des portes des Ternes et de Champerret a été différée.

Les études en cours portent sur de nouvelles typologies d'intervention (double viaduc en porte-à-faux sur le périmètre, immeubles-ponts) et sur le recalage de la programmation urbaine. En l'absence de vente de charges foncières, le projet ne peut en effet se concrétiser, d'autant que l'État s'est désengagé de son financement. À la faveur de cette réorientation, la direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris s'est emparée

du sujet, alors que les projets de couverture étaient jusqu'alors l'apanage exclusif de la direction de la Voirie et des Déplacements.

Dans le même temps, « l'égout à voitures du périmètre » goûte aux promesses d'un destin d'anneau fertile en projets, à défaut d'être olympique : les ambitions urbaines de la capitale se bousculent aux portes de Paris. Le potentiel de mutation de cette périphérie, où subsistent les dernières réserves foncières, la désigne en effet comme territoire stratégique. Huit des onze projets rassemblés sous la bannière du Grand projet urbain de renouvellement urbain de la couronne (à la croisée de l'urbanisme et de la Politique de la Ville) se localisent sur la ceinture. Parmi eux, celui, phare, de Paris Nord-Est (Dusapin & Leclercq/TER) et celui de la porte de Montreuil (atelier Pranas-Descours) intègrent d'ailleurs la perspective d'une couverture du périmètre dans une logique de franchissement élargi.

Deux autres opérations d'envergure sont également engagées : l'une sur le secteur Masséna-Bruneseau (ateliers Yves Lion), dernier jalon de la ZAC Paris Rive Gauche en limite d'Ivry-sur-Seine ; l'autre sur celui des Batignolles (François Grether, Jacqueline Osty), en limite de Clichy, qui devait accueillir le village olympique des JO de 2012. Contrairement à l'ensemble de ces projets urbains, contenus dans les limites administratives de Paris, ceux en gestation de Bercy-

Charenton et de la gare des Mines s'inscrivent dans un périmètre intercommunal. C'est à travers la concertation de l'ensemble de ces projets urbains avec les vingt-neuf communes riveraines que s'est forgée la nouvelle diplomatie de la capitale, intronisée en 2006 par la création de la Conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne. Ayant vocation à relier tous les sites en mutation de la couronne, le tramway des boulevards Maréchaux, dont le prolongement jusqu'au nord sera prochainement engagé, se veut, quant à lui, le fil d'Ariane, sinon l'étendard, de cette vaste stratégie de reconquête urbaine de la périphérie.

UN SUJET RAPPORTÉ...

Propulsé sous les feux de la rampe à la faveur de son nouveau destin d'incubateur métropolitain et de vitrine de l'architecture contemporaine, le boulevard périphérique se révèle le lieu phare de l'actualité urbaine parisienne, sans pour autant parvenir encore à s'imposer comme un véritable sujet, tant d'autres l'éclipsent. Le tramway des boulevards Maréchaux (parallèles ou tangents au périf), à forte connotation écologique, n'a aucun mal à lui voler la vedette. La diffusion de l'impact qualitatif du tramway jusqu'au périf ne s'est d'ailleurs encore guère illustrée⁴. L'exposition actuelle, au Pavillon de l'Arsenal, de son prolongement jusqu'à la porte de La Chapelle, qui ne réserve qu'une galerie annexe à « l'étude d'insertion urbaine du boulevard

périphérique », témoigne de la hiérarchisation des ambitions politiques et, au demeurant, de leur juxtaposition.

Le débat polémique sur la levée de la prescription des tours à Paris⁵ s'affiche à la une des médias et a récemment rebondi avec la présentation du projet de tour de Herzog & de Meuron dans l'enceinte du Parc des expositions de Versailles. C'est à ses portes que la capitale entend en effet rivaliser en audace architecturale, six sites⁶ ayant été identifiés pour la construction de tours de logements de 50 mètres de hauteur et d'autres, de 150 à

200 mètres, réservées à l'activité économique ou à de grands équipements. Ayant désormais les coudées franches, Bertrand Delanoë s'engouffre dans la brèche dérogatoire du PLU, qui a laissé ouverte la possibilité de crever ponctuellement dans les arrondissements périphériques le plafond de hauteur fixé à 37 mètres depuis 1977. Le rapport d'enquête du PLU avait épinglé l'inadéquation de ses prescriptions aux objectifs d'accroissement de l'offre résidentielle et économique de la Ville de Paris. La densification des abords du périf permet seule de corriger le tir.

Last but not least, on imagine mal que l'avenir de cette autoroute urbaine, indissociable de celui d'autres roades de desserte telles l'A86, la Francilienne ou Métrophérique, n'entre pas aussi en collision avec la consultation internationale sur le Grand Paris, parrainée par le président de la République. Nombre d'experts du périf et de la mobilité se trouvent répartis dans les dix équipes en lice, sans compter les architectes ayant déjà jeté un sort au boulevards périphérique lors de précé-

dents débats sur le Grand Paris (Banlieues 89 ou 75021). Promu au rang de nouveau territoire de l'architecture à Paris, le périf pose fatalement la question de l'architecture du territoire de la métropole.

... OU ENCORE DANS LES LIMBES DE LA MÉTROPOLE

L'équation nuisance/ressource, qui résume le périf, oblige à un positionnement concomitant sur deux fronts stratégiques. Or, ici comme ailleurs, l'évaluation des politiques publiques semble faire défaut. Le « programme

Notes

1. Leurs partis respectifs s'inspirent de deux points de vue, souvent opposés, l'un privilégiant celui de l'automobiliste sur la ville, l'autre celui du piéton sur l'infrastructure. Dans le projet de Rem Koolhaas, la découpe du parc en une succession de bandes parallèles au canal de l'Ourcq, flirtant avec l'idée de rampe, scande la perception cinématique de l'automobiliste. Dans celui d'Alexandre Chemetoff, l'excavation des sols aux abords des stations de métro et la montée en gradins vers le péric « installent le parc dans la géographie des réseaux urbains », tout en gommant la platitude du site.

2. La loi Lafay autorisait la construction de logements sur 20 % de la zone *non aedificandi* de l'enceinte de Thiers ayant le statut de « ceinture verte », mais la superficie des terrains construits devait être compensée par une surface équivalente d'espaces verts créés dans Paris.

3. Grande Halle (Bernard Reichen et Philippe Robert, 1982), Zénith (Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, 1984), Cité des sciences et de l'industrie (Adrien Fainsilber, 1986), Cité de la musique (Christian de Porzamparc, 1995).

4. Cf « Un tramway métropolitain ? », Françoise Moiroux in *d'a* n° 162, mars 2007.

5. Françoise Fromonot l'analyse dans le premier numéro de la revue *Criticat* (janvier 2008).

6. À la porte de Versailles, s'ajoutent les secteurs en projet de Bercy-Charenton, de Masséna-Bruneseau, de la porte de La Chapelle incluse dans Paris Nord-Est, de la porte de Montreuil et des Batignolles.

général de protection contre les nuisances sonores », réalisé au tiers, n'a jamais fait l'objet d'un audit et nul ne sait s'il tient encore lieu de cap de programmation. La focalisation sur la nuisance sonore, au détriment du traitement de la pollution atmosphérique, interroge. En matière de traitement de la pollution atmosphérique, on s'en remet apparemment aux progrès de la motorisation et à une baisse du trafic automobile à horizon indéterminé, aussi cruciale que soit cette question de santé publique.

Tandis que plusieurs autres projets de couverture du péric sont dans les cartons, on pourrait également débattre de l'opportunité d'une mise en tunnel généralisée du péric dans les sections en tranchée. Si l'automobile ne peut prétendre imposer son dictat à la ville, il semblerait toutefois que l'évaluation de la pertinence des mobiles de couverture s'impose. L'ambition de protection phonique et celle (dogmatique ?) d'une restauration de la continuité des sols ont jusqu'alors prévalu et s'y ajoute la pression du foncier. Nombre de paramètres prégnants – en particulier l'application de la réglementation des ouvrages en tunnel dont l'impact paysager désastreux paraît occulté – invitent à une réflexion critique. Si les dalles de couverture pallient efficacement les nuisances sonores, elles concentrent en outre la pollution aux extrémités des tunnels.

Le rapport à l'infrastructure se pense aujourd'hui par bribes et sur un mode essentiellement empirique. Figurant parmi les thèmes sous-jacents à la candidature de Paris aux JO de 2012 (une restructuration lourde de l'échangeur de la porte de La Chapelle était envisagée), cette relation se réinvente dans la douzaine de projets urbains engagés aux abords du péric, sans que soient mutualisées les stratégies des différents concepteurs. La multiplicité des projets pose en outre la question de la cohérence de l'intervention publique sur l'infrastructure. En arrière-plan également : les questions de gouvernance et de péréquation financière entre les projets,

dont certains ne sont guère en mesure de dégager du foncier. D'autres acteurs institutionnels publics ou privés, propriétaires de grandes emprises riveraines du péric, tels que le Parc des expositions de Versailles ou la Cité internationale universitaire, sont de surcroît impliqués. La recherche de solutions architecturales, susceptibles de remédier aux nuisances sonores et à l'impact disjonctif de ce rempart autoroutier, domine la réflexion. En témoignent l'étude de TVK, le recensement parallèle d'expériences étrangères en matière d'insertion des infrastructures autoroutières par l'Apur 7 ou le colloque qui vient de se tenir à la Cité internationale universitaire de Paris autour de l'hypothèse de la construction d'immeubles-ponts⁸. La diversité des enjeux inhérents à la réinvention de ce vaste paysage frontalier invite cependant à élargir les horizons de la réflexion. Tandis que l'inventaire des projets engagés par l'Apur sur les deux rives du péric a été salué comme un exploit politique, l'interruption du réseau Vélib aux portes de Paris en a relativisé, sinon anéanti, la portée. Franchir le mur de Berlin du péric implique une révolution culturelle et une mobilisation de ressources intellectuelles à l'échelle métropolitaine. Le prisme de la relation à l'infrastructure se révèle très pertinent pour sonder la cohérence des nombreux projets engagés et faire émerger une vision plus prospective de l'identité métropolitaine de Paris. À travers les mutations de sa périphérie, c'est tout un système de représentation qu'il

s'agit de faire évoluer, si l'on veut raffermir le sentiment d'appartenance à la métropole. ■

Notes

7. « Exemples d'insertion d'autoroutes urbaines à l'étranger », étude de l'Apur (Yannick Beltrando, Florence Hanappe), 2007.

8. À l'occasion de ce colloque international, qui s'est tenu le 5 décembre 2008, les exemples significatifs des *rondas* de Barcelone, du complexe Westside de Berne et du quartier international de Montréal ont été présentés, ainsi que les études de TVK et de l'Apur.

REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

- *Paris, la ville et ses projets*, J.-L. Cohen, B. Fortier, éd. Babylone, Pavillon de l'Arsenal, 1988 (rééd. en 1992).
- *Des fortifs au périph, Paris, les seuils de la ville*, Jean-Louis Cohen, André Lortie, éd. Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1991.
- *La Villette 1975-1995 : histoires de projets*, Paris, Somogy, éditions d'Art, 1999.
- *La Ville du périphérique*, Tomato architectes, Paris, éditions du Moniteur, 2003.
- *Aménager Paris*, sous la direction d'Éric Lapiere, édition Mairie de Paris, 2005.
- « Renouveau urbain et jeux olympiques », *Paris projet* n° 36-37, éd. Atelier parisien d'urbanisme, 2005.
- *Paris en Île-de-France, histoires communes*, sous la dir. de Bertrand Lemoine, éd. Picard, Pavillon de l'Arsenal, 2006.
- *Paris/Banlieues, conflits et solidarités*, Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger, Mathieu Flonneau, éd. Créaphis, 2007.
- « Tours de passe-passe », Françoise Fromonot, in *Criticat* n° 1, janvier 2008.
- *Paris Métropole, formes et échelles du Grand Paris*, Philippe Panerai, éditions de La Villette, 2008.
- *No limit, étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris*, P.-A. Trévelot, A. Viger-Kohler, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2008.

François Lacour : l'impromptu du périif

Auteur d'un reportage photographique sur le boulevard périphérique, François Lacour a été son propre mécène. La radicalité de sa confrontation physique à l'infrastructure va de pair avec la construction méthodique d'un sujet dont les multiples facettes se révèlent au fil de la marche. Ce regard sans a priori offre une représentation du périif qui le fait exister en tant que paysage.

De septembre 2002 à juillet 2003, la démarche exploratoire de François Lacour se concrétise à travers une trentaine d'excursions pédestres au protocole immuable. Un taxi l'emmène à une porte de Paris, d'où il part pour rejoindre la suivante. La plupart des prises de vue s'effectuent dans un intervalle de deux heures avant et après les levers ou les couchers de soleil. Il délimite son territoire en ne s'éloignant jamais à plus de cinquante mètres du périphérique. Le choix de la destination est arrêté le jour même, les séquences parcourues étant cochées au fur et à mesure sur une carte dans l'idée d'une couverture exhaustive. Une série de prises de vue aériennes complète, en 2004-2005, le millier d'images glanées en une centaine d'heures de marche. Les aurores et les crépuscules du périif rallongent les temps de pose, ce qui rend abstraite la présence de l'automobile, principalement suggérée par la trajectoire lumineuse des phares et la métaphore d'une rivière ou

d'un flux d'énergie. Grâce à ce subterfuge photographique, le regard cadre l'entité paysagère du périif.

Prudent à l'égard du discours, François Lacour s'en tient au récit d'une expérience sensitive, chargée d'adrénaline lorsqu'il emprunte les tunnels et les viaducs autoroutiers au périif de sa vie ; émouvante, lorsque la fraîcheur d'un talus lui rappelle la campagne face à un paysage urbain encore nimbé d'aube ; paroxystique, lorsqu'il épluche les strates de l'échangeur de Bagnolet. De cette collection de moments, il conserve un souvenir exaltant. L'osmose contemplative qui le lie à cet univers hostile procède du désir de « passer outre la laideur supposée et de déceler de la beauté dans les lieux où son évidence fait défaut ». Dans ce refus des conventions, il perçoit les traces de sa révolte contre la bourgeoisie genevoise dont il est issu. L'acuité visuelle, qui l'enracine dans les milieux professionnels de la pub, n'est pas non plus étrangère au chemin qu'il s'est frayé dans la forêt de signes du périif.

François Lacour assimile celui-ci à une « cicatrice qui bourgeoise », en raison de « tout ce qui s'y raccroche malgré la blessure infligée à la ville ». Son empathie avec le territoire se conjugue à la jubilation esthétique. Le foisonnement cinématographique de ce « condensé de ville » l'incite d'ailleurs à promouvoir l'organisation de circuits initiatiques en rives du périif. Sa propension à

embellir une réalité inhumaine peut certes heurter, le comble étant d'être parvenu à évacuer de ses images l'omniprésence automobile. Pourtant, leurs ambiances surréelles, dues à l'étrangeté des lumières, offrent le recul de la fiction, tout en faisant mieux resurgir la réalité du paysage de l'infrastructure. La nature s'y invite, que ce soit à travers un enneigement de chaussée en lisière du bois de Vincennes, l'herbe folle des contre-allées ou les vastes horizons de la Seine... et parfois même elle prolifère. Un fondu enchaîné de spots panoramiques retrousse la ville et en offre une vision insolite. Le bonheur exhibé sur les panneaux publicitaires surenchérit dans l'iconoclaste, face au désenchantement du bitume.

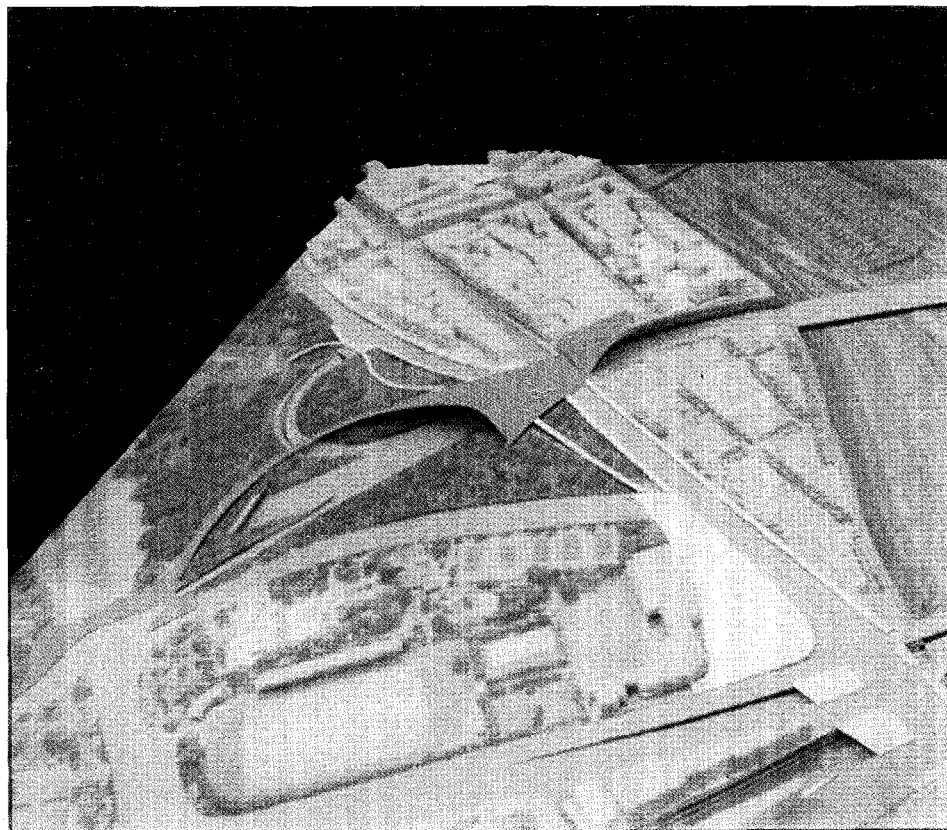
L'exposition que le Pavillon de l'Arsenal avait conçue à l'occasion du trentième anniversaire du périif avait noyé les photos de François Lacour dans une abondante masse documentaire. Cinq ans après, la présentation dans les mêmes murs de « l'étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique », réalisée par l'agence TVK, crée l'opportunité d'en publier une soixantaine sous la forme de portfolios insérés dans le catalogue qui l'accompagne. Ce reportage n'a toutefois jamais été édité ni exposé, conformément à la logique irréductible qui est la sienne. Celle-ci ne pourrait-elle pas inspirer la commande publique et élargir ses horizons afin d'enrichir la représentation de ce paysage frontalier à réinterpréter ? ■

Nulle borne à l'ambition !

Tel est le parti philosophique de l'agence TVK dans son étude sur l'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris, opportunément publiée par le Pavillon de l'Arsenal. À cette perspective d'insertion se substitue celle d'une intégration stratégique plus conforme à la vocation métropolitaine du périmètre. L'intervention sur l'infrastructure s'énonce principalement en termes architecturaux, tandis que les problématiques abordées invitent à démultiplier les approches.

L'échéance des élections municipales de 2008 avait balayé « l'étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris », présentée confidentiellement en décembre 2007. Un an après, elle reçoit les honneurs du Pavillon de l'Arsenal qui la publie sous le titre *No limit* et l'expose dans sa galerie d'actualité, tandis que le prolongement du tramway des Maréchaux jusqu'à la porte de La Chapelle parade au centre du Pavillon.

Cette étude, cofinancée par la Ville de Paris et la Région Île-de-France, aborde l'évolution du périmètre sous l'angle de l'architecture et de



L'un des six scénarios de projet imaginés par l'agence TVK : porte de Charenton, une typologie de mail public se réinvente.
© TVK + TER.

L'agence TVK en cinq dates

- > 1997-1999 : fondation de l'association Tomato et soutenance d'un diplôme collectif d'architecture sur le boulevard périphérique à l'école de Marne-la-Vallée.
- > 2003 : publication aux éditions du Moniteur de *La Ville du périphérique* de Tomato. L'agence est lauréate du marché d'étude de définition de la porte Pouchet (avec Co-Be architecture et paysage).
- > 2005 : étude de définition de la porte de Montreuil (avec Co-Be architecture et paysage). Lauréate du Palmarès des jeunes urbanistes.
- > 2006-2007 : étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique. Lauréate des Nouveaux Albums des jeunes architectes.
- > 2007-2008 : étude de la couverture du périphérique dans le secteur Ternes-Villiers-Champerret.

l'urbanisme. Son postulat de départ repose sur le maintien d'une même intensité de trafic automobile dans les vingt à trente prochaines années. Anciens membres de l'association Tomato et coauteurs de *La Ville du périphérique*, Pierre-Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler, associés depuis 2003 au sein de TVK, avaient une longueur d'avance sur le sujet (Cf. *l'encadré ci-contre*), ce qui les prédestinait à son approfondissement. Tout en étant les principaux contributeurs de l'étude, ils ont sollicité les compétences de concepteurs de projets urbains phares en rives du périmètre (Yves Lion, François Leclercq, TER), d'enseignants et de directeurs de recherche (Bertrand Lemoine, Laurent Davezies, Jean-Pierre Orfeuill), de bureaux d'études (dont RFR) et d'anciens collègues de Tomato.

UNE PÉDAGOGIE OPTIMISTE

De la commande initiale, formulée en termes « d'étude de l'insertion urbaine du périmètre et de nouvelles opportunités de couverture », a induit la tonalité didactique de l'étude. Sauf

à mettre sous cloche le périmètre sur la moitié de son parcours, où il est construit à niveau, en remblai ou en viaduc, on ne peut en effet réduire la problématique de son insertion à celle de sa couverture. Sans pour autant oser bannir le terme « d'insertion », les auteurs se placent dans une perspective d'inversion du regard porté sur le périmètre, d'inventivité décuplée et de traitement *intégré* de l'infrastructure en relation avec des stratégies d'affirmation de sa centralité métropolitaine.

Le contenu de la première partie de l'étude s'est forgé dans une logique interactive. Les thèmes du regard, de la mobilité, de la métropole et de l'architecture, du paysage et de l'environnement ont successivement été abordés dans le cadre d'ateliers réunissant une cinquantaine de personnes issues des services ou structures de la Ville de Paris et de la Région Île-de-France. Toute l'expertise de l'équipe réunie autour de TVK a été mobilisée à cette occasion, le public étant appelé à réagir aux différents points de vue exprimés. Les ateliers géographiques ciblaient, quant à

eux, les élus des arrondissements périphériques de Paris et des vingt-neuf communes riveraines (répartis en quatre secteurs) : ils ont débouché sur une synthèse des attentes relatives à l'infrastructure.

La seconde partie de l'étude plaide en faveur de stratégies de projet, différenciées selon les contextes, afin de rompre avec une approche monolithique. À travers le concept de « nuisances créatrices », TVK invite à la recherche de solutions architecturales audacieuses en rupture avec les « politiques ambulancières » ayant jusqu'alors prévalu. Leur diversité typologique se voit promue dans « le catalogue d'interventions » de RFR, dressant l'inventaire des mille et une manières d'intervenir « sous l'infrastructure, contre ou sur », en référence à des expériences pour la plupart étrangères.

TRAVERSES MÉTROPOLITAINES

Tandis que le point de vue développé par Tomato dans *La Ville du périphérique* épousait les logiques intrinsèques de ce territoire annulaire, l'étude de TVK le complète, en s'y

superposant. Dans la perspective de ne plus être uniquement inféodé au système longitudinal de l'infrastructure, les auteurs prônent le renfort des dynamiques transversales. La valeur identitaire des territoires « qui traversent le périmètre et non plus seulement que celui-ci traverse » prime. Seize entités métropolitaines ont été délimitées selon des critères de cohésion territoriale et de relation à l'infrastructure, dont « l'attitude » fluctue tout au long de son itinéraire. Cette corolle d'« identités métropolitaines » offre une représentation dynamique de la couronne de Paris qui jusqu'alors en manquait, et fait voler en éclats l'idée d'enceinte, grâce notamment à la mise en valeur de liens intercommunaux existants avant la construction du périmètre.

Dans ces territoires transversaux, « suffisamment grands » pour prétendre à un positionnement métropolitain, l'infrastructure est considérée comme « un événement parmi d'autres ». Une dizaine d'entre eux (ceux de l'ouest ont été en majorité écartés) font l'objet d'une analyse détaillée : identification des principaux vecteurs d'identité et de

l'intervention
sur l'ouvrage doit
se penser
en adéquation
avec la variété de
sa configuration
et la diversité
des territoires
qu'il traverse.

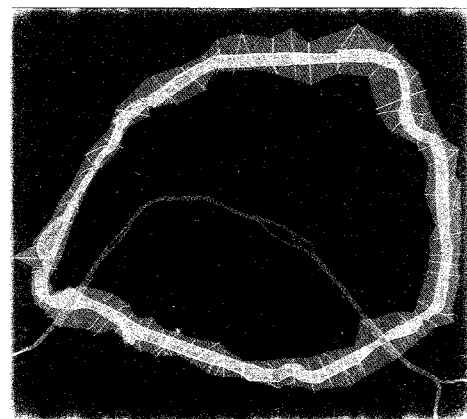
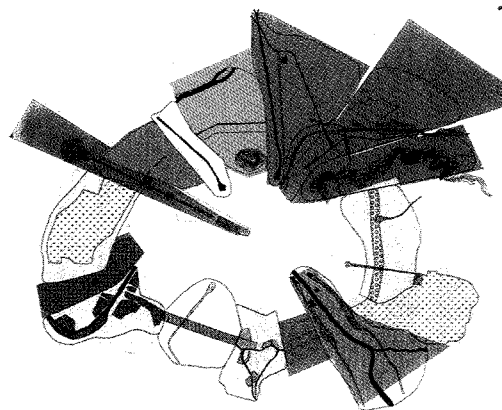
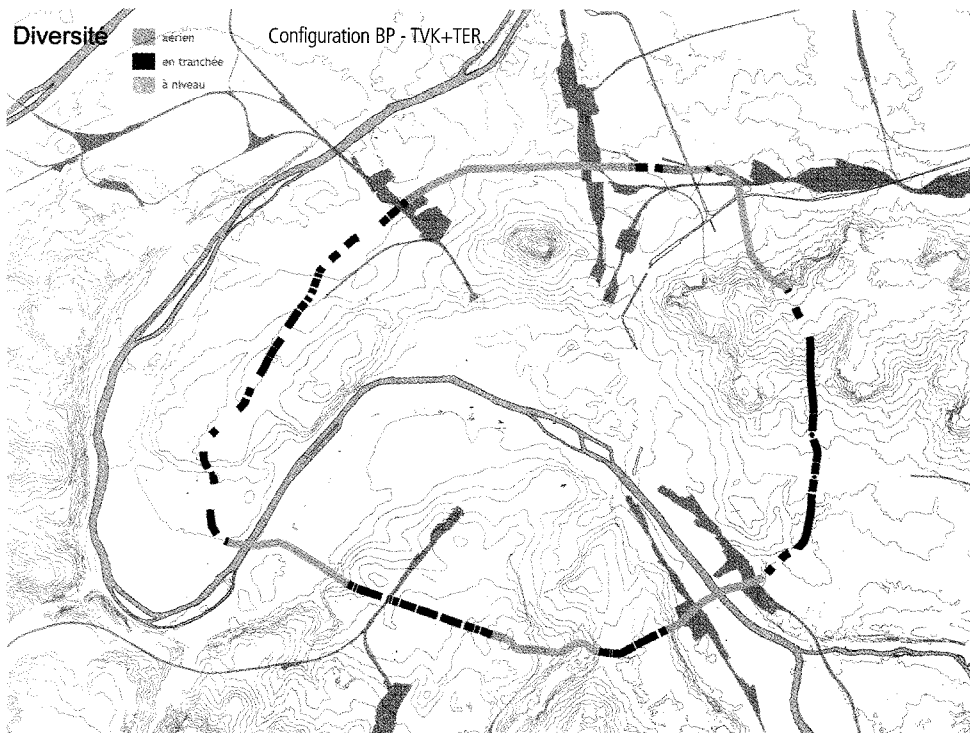
périphérique ● surélevé
● à niveau
● en tranchée

> Ci-contre, la corolle d'identités métropolitaines de TVK.
En bas, la ville annulaire de Tomato architectes.

Diversité

■ aérien
■ en tranchée
■ à niveau

Configuration BP - TVK+TER



centralité, zoom sur la configuration de l'ouvrage du périphérique, état des lieux de la mobilité (transports en commun et circulations douces), inventaire des dysfonctionnements et des potentiels. Cette analyse systématique a suscité l'élaboration de stratégies de projet articulant l'intervention sur l'infrastructure, sur le site et sur le territoire, de même que les enjeux locaux et métropolitains de celle-ci. Toute une gamme d'interventions, des plus légères aux plus lourdes, se voit déclinée, tandis que les notions de centralité et de transversalité s'imposent comme le nouveau prisme de l'insertion urbaine du périmètre.

DÉCLINAISONS OPÉRATIONNELLES

La maîtrise d'ouvrage a souhaité que ces stratégies s'illustrent dans des scénarios opérationnels à l'intérieur de six territoires, désignés à l'issue d'un arbitrage politique. Leur choix a été principalement dicté par la volonté de ne pas mêler cette démarche, pourtant uniquement prospective, à celle des projets urbains engagés ou étudiés en couronne de Paris.

Les scénarios développés se veulent exemplaires de la diversité des interventions possibles. Assumant sa « foi en une architecture de la congestion », TVK réactualise la solution de la mégastucture dans l'échangeur autoroutier de Bagnoleux en prônant une démolition-reconstruction du centre commercial Bel-Est et la totale refonte architecturale de ce pôle multimodal. Au nord-ouest de Paris, le passage en viaduc du périmètre fait l'objet d'un traitement à la Janus : dans le ciel, la densification des signes adressés à l'automobiliste

sauf à mettre
sous cloche
le périmètre,
on ne peut
réduire
la problématique
de son insertion
à celle de
sa couverture

enrichit sa perception de la ville ; au sol, les continuités visuelles et celles inhérentes aux usages qualifient la présence de l'ouvrage. Porte de Charenton, une nouvelle typologie de mail s'invente sous la forme d'un objet de design ouvré. Cette structure événementielle, modelée par la diversité de ses fonctions (mur antibruit, casquette de franchissement du périmètre, balcon sur les voies ferrées...), désenclave le bois de Vincennes. Les trois

autres projets, conçus en synergie, s'attaquent à un remodelage de la ceinture sud de Paris, d'envergure exceptionnelle. La couverture de la porte de Vanves se voit étendue jusqu'à la porte d'Orléans. Au droit de la Cité internationale universitaire de Paris, la construction d'immeubles-ponts et de passerelles surmonte l'obstacle du passage à niveau du périmètre. Les abords de la porte d'Italie, promise à « un nouvel élan métropolitain », sont densifiés à la faveur d'une restructuration lourde de la voirie, de la reconfiguration d'une emprise de la RATP, du déplacement de terrains sportifs sur le périmètre et de la couverture de celui-ci entre les portes d'Italie et d'Ivry.

DE WORKSHOP...

Le budget de 250 000 euros alloué à l'étude de TVK, qui s'est étalée sur deux ans (2005-2007) et a été alimentée par une douzaine de prestataires, doit naturellement être mis en rapport avec le fait que nombre de thèmes génériques ne pouvaient qu'être effleurés. Le plaidoyer en faveur d'une ambition sans bornes, explicite dans le titre de l'étude, suggère que la somme des projets urbains engagés en rives du périmètre ne suffit pas à repenser le rapport à l'infrastructure. Mais paradoxalement, la territorialisation des stratégies et l'esquisse de scénarios opérationnels confortent cette logique additive et bornent l'horizon prospectif de l'étude, qui se conclut en *workshop*. Celui initié parallèlement par la Ville de Paris autour du thème de la grande hauteur et de la construction de tours sur trois sites en bordure du périmètre tient aujourd'hui lieu d'argument opérationnel (trois

autres sites s'ajoutant à ceux déjà identifiés). Il n'est donc pas interdit d'imaginer les possibles rebondissements de l'étude de TVK, en particulier sur les territoires de la couronne où aucun projet urbain n'a encore été conçu. Mais quelle en est la portée stratégique à l'échelle du péric ? Si l'on conçoit aisément que l'intervention sur l'ouvrage du boulevard périphérique doit se penser en adéquation avec la variété de sa configuration et la diversité des territoires qu'il traverse, on se demande s'il est pour autant pertinent d'enfermer d'emblée l'intervention publique dans des périmètres opérationnels, fussent-ils métropolitains. La somme des attentes politiques à concilier pose également la question de leur mise en cohérence. Aussi légitime soit-elle, l'insistance sur la multiplicité des solutions architecturales à explorer ne peut-elle pas, d'autre part, s'avérer prématurée, sinon vaine, lorsque l'ensemble des problématiques sous-jacentes à l'avenir du péric, aussi diverses que complexes, demeure à circonscrire ? Celles-ci n'invitent-elles pas à la déclinaison, géographique et thématique (ou sectorielle), d'une stratégie globale prenant en considération les différents défis environnementaux, culturels, sociaux, économiques... à relever ?

... EN HORIZONS STRATÉGIQUES

L'étude de TVK accorde une importance décisive à la question de l'évolution du regard porté sur le péric. Elle met en évidence la récurrence des dysfonctionnements : nuisances sonores, pollution atmosphérique, dégradation des espaces publics, désagrément des franchissements, mauvaise irrigation par les transports en commun, étanchéité de grandes emprises riveraines, irrationalité et démesure de la voirie de raccordement au péric, implantation inopportune ou inadéquate de certaines activités... Pourquoi prétendre y remédier uniquement dans le cadre de projets urbains ? Sur la base d'audits systématisés, ne pourrait-on pas définir une stratégie programmatique à l'échelle du péric, susceptible d'avoir un impact décuplé sur son image ? L'analyse des potentiels invite également à une approche plus globale. Parmi ceux-ci, le potentiel foncier semble celui sur lequel mise surtout la Ville. La perspective d'une densification des abords du péric n'implique-t-elle pas une réflexion paysagère à l'échelle de ses enjeux ? On imagine sans peine qu'un diagnostic prospectif ayant valeur de charte paysagère puisse s'avérer un outil de programmation précieux, afin de déterminer où et comment construire, de

réactiver l'idée de « ceinture verte » sur un mode autre qu'anecdotique et de prendre en considération le statut du vide.

Tandis que le belvédère panoramique du péric conforte l'argument de centralité métropolitaine, l'articulation des points de vue et des échelles de représentation, seule à même de faire reconnaître l'identité paysagère du péric, fait défaut. L'imaginaire qu'il véhicule se nourrit amplement de son statut de frontière, mais ce dernier semble paradoxalement le parent pauvre de la réflexion, principalement rivée, si l'on en croit les solutions préconisées, sur la restauration architecturale de liens physiques.

Les traits distinctifs de ce monde de l'entre-deux et la question des discontinuités et des ruptures, indissociable de celles des liens et des franchissements, ouvrent pourtant de nombreuses autres pistes stratégiques. Celles culturelles et artistiques seraient également à exploiter pour enrichir les représentations collectives. La publication de l'étude de TVK invite à démultiplier les approches, afin de préciser ce que pourraient être les contours d'une politique publique cohérente, appropriée aux différents enjeux et échelles du péric, à même d'offrir un horizon commun à l'ensemble des projets urbains déjà initiés. ■

Le péric en chiffres*

Tandis que le premier tronçon du péric a été inauguré en 1960, le dernier l'a été en 1973. Le péric est emprunté chaque jour par 1,1 million de véhicules et 1,3 million d'usagers. Parmi ces derniers, 26 % résident à Paris, 43 % en petite couronne et 25 % en grande couronne. Le transport des marchandises représente 18 à 20 % des véhicules, dont 6 % de poids lourds. En moyenne, la distance parcourue est de 7,2 km, tandis qu'on roule à 39 km/heure, soit à une vitesse deux fois et demie supérieure à celle de la circulation dans Paris. Le péric absorbe 35 à 40 % de cette dernière, sa longueur équivalant seulement à 2 % de la voirie parisienne et sa superficie à 6 %. Sa fréquentation intense doit être mise en rapport avec le million d'automobilistes roulant sur l'A86 et les 3,6 millions d'usagers du métro. Cent mille habitants vivent en rives du péric ; on recense 700 000 emplois et 320 000 habitants dans un rayon de 1,2 km. Certaines portes de Paris sont quotidiennement fréquentées par 200 000 à 250 000 automobilistes.

Les 35,5 km de ce serpent en béton se décomposent en 14,5 km de tunnels, 6 km de tranchée découverte, 6,5 km de ponts ou viaducs et 8,5 km de talus. La bête franchit 66 voies de circulation radiales, 17 lignes de métro, 7 faisceaux de voies ferrées, 2 canaux et la Seine à deux reprises. Aux 50 portes de Paris, il faut ajouter 7 échangeurs, 44 diffuseurs et 61 bretelles d'accès. Si le nombre de lapins détalant en lisière des bois reste indéterminé, on compte 18 000 arbres et 124 000 arbustes ! Les espaces de nature en rives du péric représentent 11 % de la superficie des espaces verts parisiens. Les motards, qui ajoutent une file supplémentaire aux deux à quatre voies de circulation existantes dans chaque sens, évaluent à 2 ou 3 degrés la baisse de température à la sortie du péric. En dépit de mesures ponctuelles réalisées par la station d'Airparif et de taux de pollution inquiétants pour la santé publique, aucune synthèse chiffrée ne livre de diagnostic fiable sur l'ensemble du territoire de l'infrastructure. ■

* Les chiffres cités sont extraits de l'étude de TVK.

À l'affiche du Pavillon de l'Arsenal

- *Le tramway, l'exposition*, à partir du 19 décembre 2008. Commissariat scientifique : Pavillon de l'Arsenal.
Scénographie : Ammar Eloueini, Digit-all Studio.

- *No limit, étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris*, du 19 décembre 2008 au 18 janvier 2009.
Commissariat scientifique : agence TVK.
Scénographie : Pavillon de l'Arsenal.

Publication d'un ouvrage sous le même titre aux éditions du Pavillon de l'Arsenal, signé par Pierre-Alain Trévelot et Antoine Viger-Kohler (avec le concours des membres de l'équipe réunie autour de TVK pour l'étude).
Prix de vente : 17 euros.

Une vision intégrée

Entretien avec l'architecte et historien Jean-Louis Cohen

D'A : L'OUVRAGE HISTORIQUE *DES FORTIFS AU PÉRIF* QUE VOUS AVIEZ PUBLIÉ EN 1991 AVEC ANDRÉ LORTIE POURRAIT FAIRE L'OBJET D'UNE RÉÉDITION. QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR SON CONTENU, PRÈS DE VINGT ANS APRÈS LA RECHERCHE QUI L'AVAIT INSPIRÉ ? QU'EST-CE QUI SUSCITE DEPUIS VOTRE PASSION POUR LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES DE GRANDES MÉTROPOLES TELLES QUE LOS ANGELES ?

Jean-Louis Cohen : Votre question comprend plusieurs tiroirs. Tout d'abord, l'ouvrage *Des fortifs au périph* : Paris, les seuils de la ville, s'il est « historique » comme vous le dites gentiment, l'est en raison de sa valeur d'ancienneté, comme dirait Aloïs Riegl, puisqu'il a été publié il y a exactement dix-sept ans. Je dirais qu'il y a deux dimensions dans ce livre. La première est historique et correspond à l'enquête très systématique menée dans les archives par André Lortie pour une large part, et par moi-même, et aux interprétations qu'elle a suscitées. Au risque de paraître vaniteux, je dirais que ces chapitres, et à vrai dire l'essentiel du livre, n'ont guère vieilli et que les recherches récentes les ont parfois précisés ou complétés (je pense au travail d'analyse formelle du groupe Tomato), mais jamais démentis. La seconde dimension, sur les enjeux contemporains de la publication du livre et de

l'exposition homonyme au Pavillon de l'Arsenal, était déjà un peu bridée initialement du fait de la timidité de la Mairie de Paris d'alors et du goût pour le secret que cultivait l'Apur à cette époque. Mais surtout, depuis 1991, bien des projets se sont succédé et bien des édifices ont été bâtis. Il est donc possible d'imaginer une refonte du dernier chapitre du livre.

Vous m'interrogez également sur Los Angeles : si cette métropole me passionne, ce n'est pas en raison de ses autoroutes mais de son paysage d'ensemble, *freeways*, *parkways*, voies dites de « surface ». C'est le jeu entre nature et artifice, entre infrastructures de la mobilité et enclaves, étudié génialement en son temps par Reyner Banham, qui m'intéresse (*voir dans nos pages Magazine l'article de Soline Nivolet sur la traduction du livre de Reyner Banham sur Los Angeles*). Ce jeu apparaît dans le tracé des voies ouvertes sur le flanc des collines, comme Sunset Boulevard, dans le dessin des voies littorales, de Newport Beach à Malibu, mais aussi dans la configuration des lotissements et de leur desserte, des plus somptueux du Westside aux plus faméliques de East Los Angeles. Je n'entends pas réduire les distances de classe qui séparent les beaux quartiers des

périphéries pauvres, mais je suis également intéressé par les figures qu'on y rencontre.

D'A : CERTAINS EXPERTS SE FÉLICITENT DE L'EFFICACITÉ DU PÉRIF. COMMENT ÉVALUEZ-VOUS LA PERFORMANCE DE CETTE AUTOROUTE URBAINE AU REGARD DE CELLES D'AUTRES GRANDES MÉTROPOLES INTERNATIONALES ?

JLC : Le périphérique est à bien des égards une voie urbaine unique, ne serait-ce que par sa proximité avec le centre historique de Paris. La plupart des voies annulaires de ce type sont plus éloignées et, surtout, elles sont maillées dans un système métropolitain, alors que le périphérique perpétue la logique des enceintes parisiennes. Chacune à son tour dans l'histoire, elles ont été remplacées par une voie représentant le mode de transport dominant du moment : le cheval et la marche pour les grands boulevards, le métro pour l'ex-enceinte des Fermiers généraux et donc l'automobile pour l'ex-enceinte de Thiers. Je ne suis pas expert de la mobilité urbaine et suis donc parfaitement incapable de procéder à une évaluation objective du boulevard dans ce champ. En revanche, je pense qu'en terme de réticulation générale de la métropole parisienne, le périphérique continue à encaisser des flux qui pourraient

sans doute rester à plus grande distance du centre. Et surtout qu'en terme de paysage urbain, des expériences comme celles des *rondas* de Barcelone, authentique projet spatial autant que technique, articulé au réseau autoroutier régional et interrégional, font regretter la brutalité de certaines des solutions initiales du périphérique.

D'A : DANS LA POLITIQUE URBAINE DE LA VILLE DE PARIS AYANT POUR AMBITION UNE MEILLEURE INSERTION DU PÉRIÉ, LA COUVERTURE PONCTUELLE DE CELUI-CI SEMBLE LE PARADIGME DOMINANT. QUE PENSEZ-VOUS DE CETTE SOLUTION ?

JLC : La couverture des autoroutes est une réponse lourde et efficace aux problèmes des nuisances acoustiques des infrastructures. Cette politique permet également de remplacer des hiatus urbains, notamment les tranchées, par des espaces publics opérant des sutures entre territoires écartelés. Aucune objection à ces projets. Mais l'hypothèse d'un emballage ou d'un coffrage de séquences du boulevard qui seraient au niveau du sol ou en légère élévation, qui ont été évoqués à certaines reprises et qui pourraient prendre la forme d'immeubles franchissants, risque de conduire à la perte des qualités paysagères que possède le périphé-

rique, lorsqu'il fait office de balcon sur la ville. Il a inauguré une nouvelle manière de découvrir Paris et la banlieue : je pense à la descente entre la porte des Lilas et la porte de Pantin, ou au tronçon passant au droit de Saint-Ouen. Cet aspect spectaculaire est un apport à la culture visuelle de Paris et doit être préservé : si l'enjeu acoustique vient en premier, isolons alors les bâtiments riverains et ne rendons pas le périphérique aveugle en le transformant en tunnel suspendu.

D'A : DANS LE DÉBAT RELATIF AU PÉRIÉ, LES HYPOTHÈSES DE CONSTRUCTIBILITÉ SUR SES RIVES SONT ÉGALEMENT TRÈS PRÉGNANTES, FAUT-IL, SELON VOUS, DENSIFIER LES ABORDS DU PÉRIÉ ?

JLC : Il ne faut pas percevoir et encore moins penser le périphérique en lui-même. Il constitue le fleuve axial d'une large vallée ouverte dans Paris et sa première couronne, qui apparaît dès qu'on regarde les photographies aériennes ou les cartes morphologiques. L'impact d'éventuels immeubles en hauteur doit donc être mesuré non pas à l'aune des ouvrages du périphérique mais bien à celle de ce site plus ample. Il est permis d'imaginer un véritable travail coopératif de Paris et de ses communes voisines pour concevoir la coupure correspondant à l'emprise de l'ancienne

enceinte et de la zone comme un plein, comme un volume en soi, à penser dans tous ses rapports avec les rives et avec lui-même. Historiquement, le double anneau de l'enceinte et de la zone a été, comme nous l'avions montré avec André Lortie, une sorte de gigantesque cimetière de projets, dans lequel beaucoup d'architectes de premier plan ont échoué à réaliser leurs idées. Aujourd'hui, il s'agirait plutôt d'une sorte de gisement d'opportunités, à la condition que j'ai énoncée : renverser la dialectique plein/vide et y voir non une résultante des choix faits ailleurs mais bien un territoire de projets. Dans cette perspective, le travail sur les liens entre portes parisiennes et portes côté banlieue est prioritaire. Non moins important serait celui à entreprendre sur les fronts que présente la banlieue sur le périphérique. Mais, dans beaucoup de cas, il est déjà trop tard dans la mesure où le collage des opérations en cours ne me semble pas constituer un projet urbain à la hauteur des enjeux. Et par hauteur, je n'entends pas ici celle des tours, bien que je sois convaincu qu'elles aient leur place en beaucoup d'endroits de la ceinture, mais bien la vision d'un Paris moderne, qui ne se réduise pas à une somme de gestes. ■

D'A : LE PÉRIF DOIT FAIRE FACE À UN DOUBLE CALENDRIER, CELUI DE L'URGENCE DES NUISANCES À RÉSORBER ET CELUI DE L'ÉVOLUTION À LONG TERME DES MOBILITÉS FRANCILIENNES. COMMENT ENVISAGEZ-VOUS SON AVENIR ?

Pierre Mansat : En 2001, il s'agissait de « casser le périph » comme symbole caricatural du rapport de Paris avec l'agglomération. Ensuite, on a voulu sortir de la vulgate, réduisant le périph à une fracture. On a mis en évidence que le sujet était plus complexe que cela. En raison d'approches localistes ou uniquement environnementales, un long temps de discussion politique a été nécessaire avant que ne soit lancée l'étude d'insertion urbaine du périph, réalisée par TVK.

Au bout d'un moment, avec Jean-Pierre Caffet (ancien adjoint à l'urbanisme) nous avons voulu avancer, mieux comprendre quel était le rôle du périphérique dans l'organisation de la métropole et ce qui se passait autour dans la ville. Nous avons besoin de changer d'échelle, de cesser de le considérer

ponctuellement ou dans une perspective uniquement linéaire et de l'étudier en lien avec les grands projets urbains riverains. L'autre aspect déterminant consiste à affirmer que le périph n'a plus rien de périphérique : il est en plein cœur de l'agglomération. Je suis d'ailleurs pour le débaptiser.

Quant à son devenir, je n'établis pas de hiérarchie. Il importe de ne jamais perdre de vue que cet anneau est essentiel à l'activité francilienne, c'est une pièce dans un système, ce qui oblige à trouver des solutions à cette échelle. À plus long terme, il faut toutefois affirmer l'idée de reconquête, comme cela se fait dans de nombreuses autres métropoles. Nous devons clairement afficher cette ambition. Mais toutes les interventions sont complexes et impliquent d'investir de très fortes sommes. Or, à partir de 2007, l'État s'est désengagé et a décidé de ne plus mettre d'argent dans la restructuration des infrastructures.

D'A : À LA POLLUTION SONORE S'AJOUTE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE. OÙ EN SONT LES ÉTUDES TRAITANT DE CETTE QUESTION CRUCIALE POUR LA SANTÉ PUBLIQUE ? COMMENT PARER AUX NUISANCES ?

PM : Les résultats des études d'Airparif portant sur la totalité du périph ne sont pas connus. Certaines mesures ponctuelles sont toutefois très préoccupantes. Rappelons néanmoins que le trafic du périph est en diminution constante depuis vingt ans. Il faut continuer à faire baisser la circulation, améliorer les réseaux de transport, réaliser la rocade Métrophérique et supprimer les véhicules les plus polluants. Dix pour cent des véhicules empruntant le périph sont des poids lourds ! On aborde là de nombreuses questions : la place excessive du routier dans le transport de marchandises, la gratuité des autoroutes franciliennes... Personnellement, je suis pour des dispositions (financières) contraignant les transporteurs routiers à utiliser des itinéraires qui ne traversent pas

l'agglomération. Dans la situation de crise actuelle, détruire des logements n'est envisageable qu'exceptionnellement ; raison de plus pour pousser les autres solutions.

D'A : LA PLUPART DES ACCORDS CONCLUS PAR LA VILLE DE PARIS AVEC LES COLLECTIVITÉS FRANCILIENNES L'ONT ÉTÉ AVEC DES COMMUNES RIVERAINES DU PÉRIF. FAUT-IL EN DÉDUIRE QUE LE PÉRIF A FORGÉ LA NOUVELLE DIPLOMATIE PARISIENNE ?

PM : L'insertion urbaine du périph a été le fer de lance de cette nouvelle politique de coopération, que ce soit sur le plan symbolique ou pragmatique. Le rapport des élus à l'infrastructure évolue au même rythme que le rapport à Paris. Du côté de la banlieue, on édifiait des murs de façades renforçant la frontière du périph. Il y a une évolution très nette : le choix par la commune de Gentilly d'Henri Gaudin comme architecte du siège d'Ipsos, en vis-à-vis du stade Charléty, a été un signe avant-coureur. Certes, il y a plein de coups partis que l'on peut déplorer. Quoi qu'il en

soit, la façon dont on conçoit les rapports avec les communes riveraines modifie en profondeur le rapport à l'infrastructure. Ainsi, lors du concours portant sur le secteur Masséna, nous avons invité le maire d'Ivry-sur-Seine à siéger au jury. Tous les maires – ou presque – repensent le rapport à Paris, jusqu'à Neuilly qui nous invite, aux côtés de la Région et de l'Epad, à une réunion consacrée au projet Axe 13.

D'A : LES OUVRAGES DE COUVERTURE DU PÉRIF ONT ÉTÉ CONÇUS AVANT MÊME QUE NE SOIENT ARRÊTÉES LES ORIENTATIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES. Y A-T-IL UNE FATALITÉ PARISIENNE DANS LE DICTAT DE LA VOIRIE ?

PM : Nous étions extrêmement contraints par le temps, puisque nous sommes arrivés en 2001 : les projets de couverture, inscrits au contrat de plan 2000-2006, n'avaient fait l'objet d'aucune étude préalable. Et il faut préciser que les services techniques devaient intégrer tous les dispositifs de sécurité et composer avec les contraintes financières. Au départ, à la porte des Lilas, l'idée était celle d'une couverture s'étendant jusqu'à la cité Fougères. Il a fallu en rabattre, d'où deux séquences de dalle distinctes. Il est vrai cependant que nous devons évoluer vers une vision plus ouverte, non exclusivement dictée par la voirie et associant étroitement les paysagistes, les architectes, les urbanistes... Anne Hidalgo et la direction de l'Urbanisme, Francis Rol-Tanguy et Dominique Alba à la tête de l'Apur, défendent ce point de vue. En ce qui concerne la dimension paysagère, il y a sans doute une sous-estimation de notre part. Ainsi les préconisations de TVK pour les sections en viaduc du périmètre ne rencontrent pas l'intérêt. Nous sommes l'un des rares pays où le dessous des infrastructures n'est pas traité. Même des interventions légères, telles que l'éclairage ou la peinture, seraient bienvenues et, qui plus est, peu coûteuses.

Le budget de l'étude (remarquable) de TVK bornait son ambition. J'aurais vu d'un très bon œil que soient impliqués des paysagistes, des sociologues, des artistes, des photographes comme François Lacour. Certaines analyses mériteraient d'être approfondies, qu'il s'agisse de la régulation de l'infrastructure, du rayonnement économique et de

l'attractivité du périmètre. Aujourd'hui, on passe à une action de partage ou de mise en cohérence des projets urbains et d'optimisation des complémentarités. C'est une fenêtre historique qui s'ouvre après une période de vingt à trente ans que l'on peut qualifier de très grand « trou dans la pensée urbaine ». Le rôle du futur syndicat mixte d'études Paris Métropole, prolongeant la Conférence métropolitaine, sera de le combler.

D'A : DANS LE DÉBAT SUR LE RAPPORT VILLE/INFRASTRUCTURE LES POSITIONS SONT SOUVENT CLIVÉES, COMME L'ONT DÉMONTRÉ LES RÉPONSES À LA CONSULTATION PORTANT, ENTRE AUTRES, SUR LE BOULEVARD CIRCULAIRE DE LA DÉFENSE. N'EST-CE PAS LE SIGNE D'UNE INCULTURE DU PROJET INFRASTRUCTUREL EN FRANCE ?

PM : En ce qui nous concerne, nous avons surtout dû lutter contre une profusion d'idées toutes faites. Par exemple, il est indéniable que l'on franchit très facilement le périmètre, notamment avec le métro qui fait sauter cette barrière dont on peut s'abstraire massivement. Il nous a fallu âprement lutter contre les préjugés qui ne voyaient dans le périmètre qu'une fosse à recouvrir. L'Apur a introduit des comparaisons internationales pour sensibiliser à la multiplicité des interventions possibles sur l'infrastructure. J'ai insisté pour que l'étude TVK soit publiée et exposée. En France, l'intérêt porté à la conception d'immeubles-ponts me paraît très faible. On ne peut pas occulter la brutalité de la rupture que constitue le périmètre, il s'agit souvent de la rupture la plus brutale qu'il soit, véhiculant un incroyable mépris et une ignorance totale de la réalité à laquelle sont exposés les riverains. À certains endroits, la continuité urbaine s'impose donc. Les abords du périmètre ne sont pas que des lieux de franchissement, ils sont aussi des lieux de vie. On peut s'inspirer des *rondas* de Barcelone, il y a plein de façons d'intervenir. Mais nous ne pouvons ni faire fi des contraintes budgétaires et réglementaires, ni intervenir partout. Il faut créer du foncier en implantant des activités adaptées afin de dégager de la richesse. ■

* Pierre Mansat est adjoint au maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France.

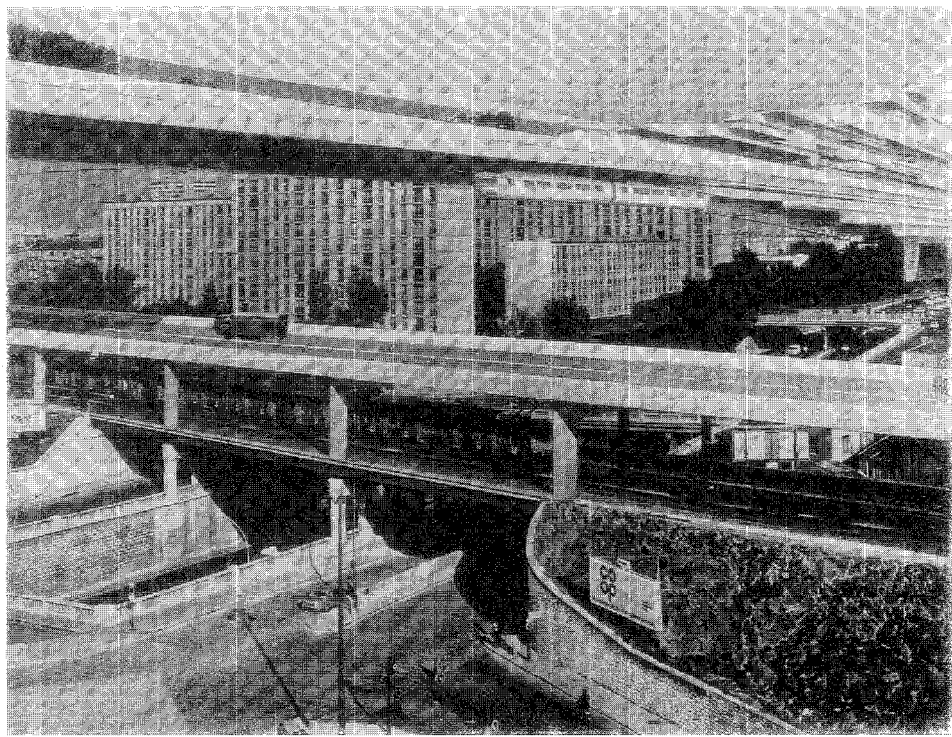
Sous les pelouses, le périif...

Entretien avec Georges Farhat*

D'A : VOUS AVEZ IDENTIFIÉ, À TRAVERS VOS TRAVAUX DE RECHERCHE SUR L'A14 ET LE TGV ATLANTIQUE, DES PHÉNOMÈNES D'HYBRIDATION DU PAYSAGE ET DE L'INFRASTRUCTURE. COMMENT S'ILLUSTRENT-ILS DANS LES DEUX CAS ?

Georges Farhat : Dans de nombreuses réalisations des années 1990-2000 en région parisienne, il s'établit une relation ambivalente entre infrastructure et paysage, simultanément constituée de disjonction et d'interdépendance. C'est ce qui conduit à parler d'hybridation. Et cela se manifeste de diverses manières. Mais pour introduire ce phénomène, il faut s'entendre sur le caractère polymorphe de la notion de paysage, au moins en évitant sa réduction à l'esthétique, qui plus est visuelle. Il faut ensuite renvoyer à la théorie des espaces libres en réseaux ou systèmes de parcs. Bien que formulée au tournant des XIX^e et XX^e siècles, elle permet toujours, mais dans des termes inédits, de circonscrire les rapports entre infrastructure et paysage. En effet, elle postulait initialement que pour structurer l'espace métropolitain, il faut constituer un réseau continu d'espaces publics non bâtis, de l'aire de jeux – équipement de proximité – jusqu'aux paysages protégés et réserves naturelles. Ces « espaces libres » sont à relier entre eux par des voies intégrées à des ceintures vertes ou des « avenues-promenades » (*parkways*). L'armature paysagère ainsi constituée croise le réseau des infrastructures (routier/ferré). Les deux systèmes sont distincts et complémentaires.

mieux comprendre
les potentiels
actuels du périif
pour mieux
agir sur
son évolution



René Sarger, *Superpériphérique*, porte de Vanves, 1969.

© Direction de l'Aménagement urbain de Paris, Pavillon de l'Arsenal.

Mais avec le temps, cette relation évolue jusqu'au paradoxe, comme le reflètent les « plans verts » régionaux ou départementaux, héritiers de cette théorie. La continuité entre les espaces « paysagers » est à assurer désormais par des « liaisons douces » ou des « coulées vertes », définies comme « accompagnement naturel de certaines infrastructures d'importance » (SDRIE, 1994). Avec la raréfaction de l'espace (foncier/environnement), infrastructures et espaces paysagers deviennent interdépendants pour leurs emprises, alors même qu'ils ne s'interconnectent plus et deviennent étanches l'un à l'autre. Il y a dichotomie radicale entre un contenant enterré, aveugle, informatisé, et son enveloppe apparente.

C'est ainsi que, par anticipation d'une densification à venir, l'A14 fossilise des restes de ruralité. Bordée de gigantesques merlons enherbés, elle est réduite à une horizontale verdoyante dans la plaine de Montesson. Sur le coteau que domine la terrasse de Saint-Germain, des haies bocagères en recouvrent le tunnel et les remblais. Sur le plateau de Chambourcy, ses servitudes sont plantées de vergers ornementaux. Avec le caisson du TGV

Atlantique on retrouve une situation similaire. L'ouvrage enterré est recouvert par un chapelet de terrains de jeux, jardins familiaux, squares et pistes cyclables qui forment sur 12 kilomètres une structure linéaire reliant neuf communes entre elles et la capitale à Massy, d'où l'on rejoint le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse. On peut tour à tour pointer dans ces deux opérations un assemblage surréaliste, une esthétique de la disparition ou un simulacre destiné à atténuer des nuisances, y compris sur le plan économique. Ce sont pourtant des structures paysagères importantes dans l'armature spatiale de l'Île-de-France qui se réalisent à la faveur des infrastructures. Le phénomène est encore plus remarquable dans la vallée de la Bièvre aval (Antony/Paris), où se constitue une « trame verte » indissociable d'un réseau hydrographique passé en souterrain et informatisé.

D'A : DANS LE CADRE DE WORKSHOPS AVEC VOS ÉTUDIANTS, VOUS AVEZ TRAVAILLÉ SUR LE SUD DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE. QUELS ÉTAIENT LES PRINCIPES ORIGINELS DE SA CONCEPTION ?

GF : Nous avons travaillé sur la section la plus ancienne du périif (La Plaine/Gentilly),

achevée au début des années soixante. Elle retient encore certains des principes fonctionnels du *parkway* envisagé à l'origine, avec ses voies de transit et de desserte, bordées de plantations, longeant une ceinture verte équipée de squares, de terrains de sport, d'équipements scolaires et de logements. Comme les premières « autoroutes de dégagement » conçues avant-guerre, son vocabulaire architectural renvoie à celui des jardins de cette époque. La suite des événements est différente puisque l'anneau sera bouclé en rocade autoroutière.

D'A : VOUS DITES QUE « LE MOT D'ORDRE DE L'INFRASTRUCTURE CONTEMPORAINE EN MILIEU URBAIN, C'EST LE CAMOUFLAGE ». BIEN QUE LA CONSTRUCTION DU PÉRIF SOIT RÉCENTE, SA LOGIQUE DOMINANTE D'OUVRAGE D'ART HÉROÏQUE APPARTIENT AU PASSÉ. DOIT-ON DÈS LORS LE CONSIDÉRER COMME UN PATRIMOINE ?

GF : Ce serait le mot d'ordre d'une solution radicale correspondant à une dissociation des logiques opérationnelles. Quoi qu'il en soit, il semble que l'on soit mieux armé pour protéger un patrimoine circonscrit à des groupes d'édifices que pour intervenir de manière dialectique sur des ensembles aux contours incertains, patrimoine vivant ou industriel, infrastructures, dont il faudrait exploiter les dynamiques historiques dans toute leur complexité. C'est dans ce sens qu'il faut considérer le périmètre comme un patrimoine : mieux en comprendre les principes superposés et les potentiels actuels pour mieux agir sur son évolution.

D'A : QUE VOUS SUGGÈRENT SA COUVERTURE SUR DES SÉQUENCES TELLES QUE LA PORTE DE VANVES ET L'HYPOTHÈSE D'UNE GÉNÉRALISATION DE SA MISE EN TUNNEL LORSQU'IL EST EN TRANCHÉE ?

GF : Jusqu'ici, le fonctionnement autoroutier n'avait pas réussi à éroder complètement les éléments constitutifs du *parkway* d'origine. On peut même penser qu'ils auraient survécu

au *Superpériphérique* de René Sarger (1969) qui, lui, n'y touchait pas. Mais au lieu d'exploiter la situation dont on a hérité, on s'oriente, au prix d'un bouleversement de la topographie, vers la disjonction d'« un nouveau paysage urbain » et du périphérique qui « a disparu au profit d'espaces en devenir à aménager » (selon les slogans des panneaux de chantier). Certes, on répond à des demandes sociales et à un projet politique mais des solutions intégratives auraient été possibles, à condition d'impliquer, en régie et en amont, tous les acteurs de la maîtrise d'œuvre.

D'A : EN RÉFÉRENCE AU *STRIP* DE LAS VEGAS, LE PÉRIF EST SOUVENT CONSIDÉRÉ COMME UN BALCON SUR LA VILLE, OFFRANT D'AILLEURS AUSSI DES VUES EN CONTRE-PLONGÉE. CE POINT DE VUE NE SUFFIT-IL PAS À LE FAIRE EXISTER EN TANT QUE PAYSAGE ?

GF : Le périphérique présente bien un dispositif cinétique de construction du regard. Mais, à s'y tenir, on se restreint aux données optiques d'un paysage urbain, de surcroît considéré comme une réalité substantielle. Il faudrait plutôt, pour éviter ce mirage, garder à l'esprit les constructions d'ordre culturel, hétérogènes, multiples et mouvantes (technique, usages, économie, identités, politique, etc.), qui se superposent aux composantes physiques et biologiques (le vivant), caractéristiques de l'ouvrage et de l'environnement qu'il façonne. Tout cela reste à définir au-delà même des catégories scénographiques.

D'A : VOUS AVEZ DIRIGÉ UNE ÉTUDE SUR L'ÉVOLUTION DE L'IDÉE DE « RADIALE UNIVERSITAIRE ». DANS QUELLE MESURE LA RÉACTUALISATION DE CE CONCEPT PEUT-ELLE PERMETTRE À LA CITÉ INTERNATIONALE UNIVERSITAIRE DE PARIS DE REPENSER SA VOCATION DE TRAIT D'UNION ENTRE PARIS ET LA BANLIEUE SUD ?

GF : Esquissée à l'origine par J.C.N. Forestier, cette idée a revêtu par la suite plusieurs aspects. Elle consistait à développer le Quartier latin jusqu'à Sceaux, en égrenant

un ensemble de parcs universitaires le long d'une ligne de chemin de fer (l'actuel RER) et de la RN20 dotée d'un tramway. Ces parcs ne devaient pas tous être jointifs. Gentilly en aurait accueilli un, Malakoff un autre. La transformation du parc de Sceaux en campus était même envisagée.

La cité universitaire d'Antony et le campus d'Orsay sont des avatars directs d'un tel projet. Il y a là un modèle pour la réflexion sur le rôle historique de la cité universitaire de Paris, à la croisée des logiques annulaire et radiale, qui dépasse les limites administratives aussi bien que physiques. Il y a surtout l'idée que l'on pourrait établir d'autres types de continuités, notamment programmatiques, par-delà la contiguïté et les « coupures urbaines » du périphérique, grâce à de nouvelles mobilités. ■

* Georges Farhat, architecte DPLG, est maître-assistant à l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles où il codirige, avec Monique Mosser, le master spécialisé Jardins historiques, patrimoine et paysage (Ensa V/Paris I). Ses recherches (Grai, puis Ladrhaus) portent sur des objets différents dont la confrontation permet d'analyser quelques conditions de notre modernité en Île-de-France : les structures du paysage à l'âge classique et le paysage qu'engendrent des infrastructures majeures. Il définit ainsi une nature infrastructurelle du paysage dans les territoires métropolitains.

BIBLIOGRAPHIE

- « Les paradoxes du paysage infrastructurel », G. Farhat, in *Paysages contemporains/ Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n° 4, avril 2000, p. 35-44 (repris dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 355, novembre-décembre 2004).
- « Les structures du paysage classique dans l'espace métropolitain », G. Farhat, J.-P. Pranas-Descours (dir.), in *Territoires partagés*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2002, p. 58-67.
- « The Urban as Infrastructural Landscape. Open Space and Infrastructure Networks in the Val de Bièvre Metropolitan Area (Paris) », G. Farhat, in *Journal of Landscape Architecture*, n° 5, printemps 2008, p. 62-78 (à paraître en français dans *La Métropole des infrastructures, XX^e-XXI^e siècles*, Paris, Picard).
- *La Radiale universitaire du sud parisien. Genèse, évolution et devenir d'une idée*, L. Boudevin, C. Clémendot, J.-B. Monthiers, mémoire de DESS « Jardins historiques, patrimoines et paysages », EA de Versailles/université Paris I, sous la direction de G. Farhat, en partenariat avec la Cité internationale universitaire de Paris, Versailles, 2003.