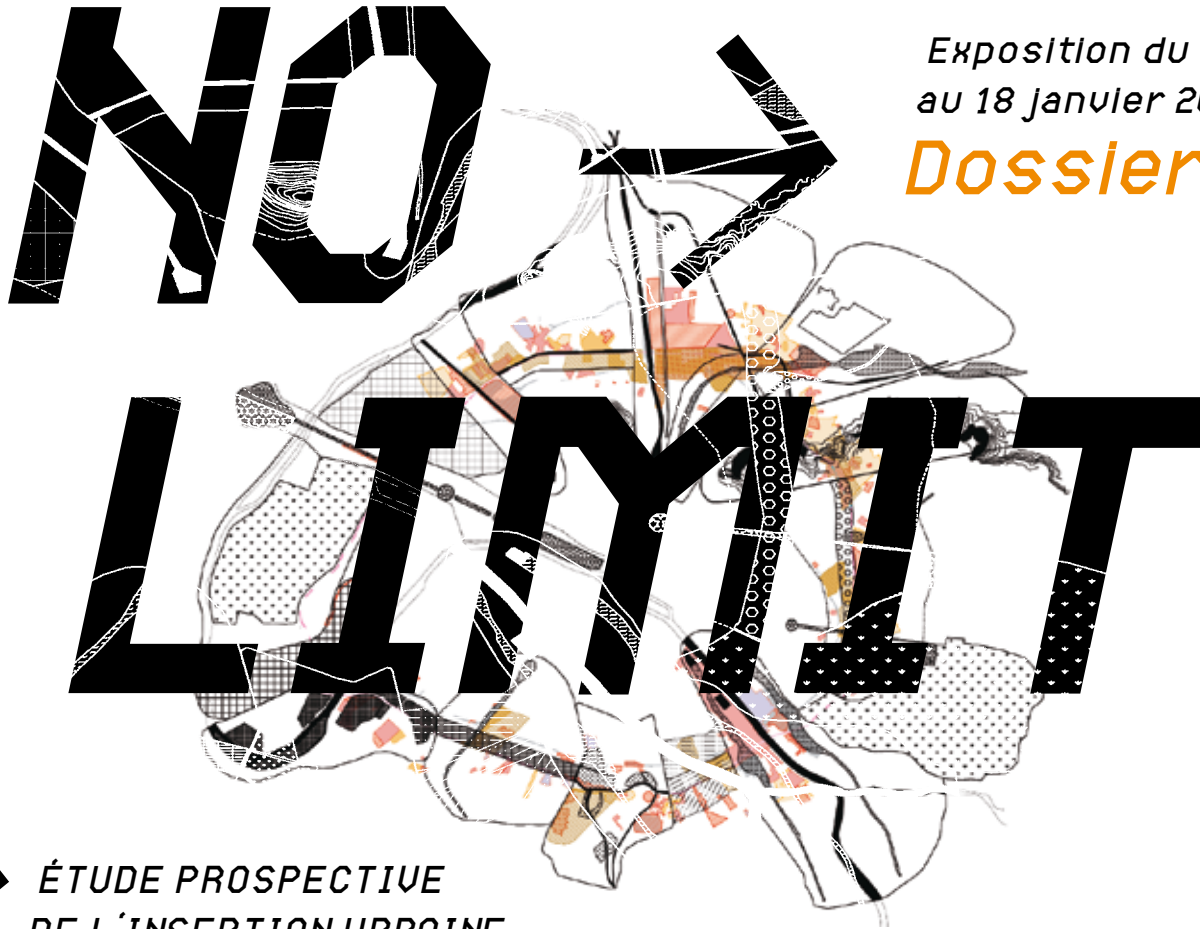




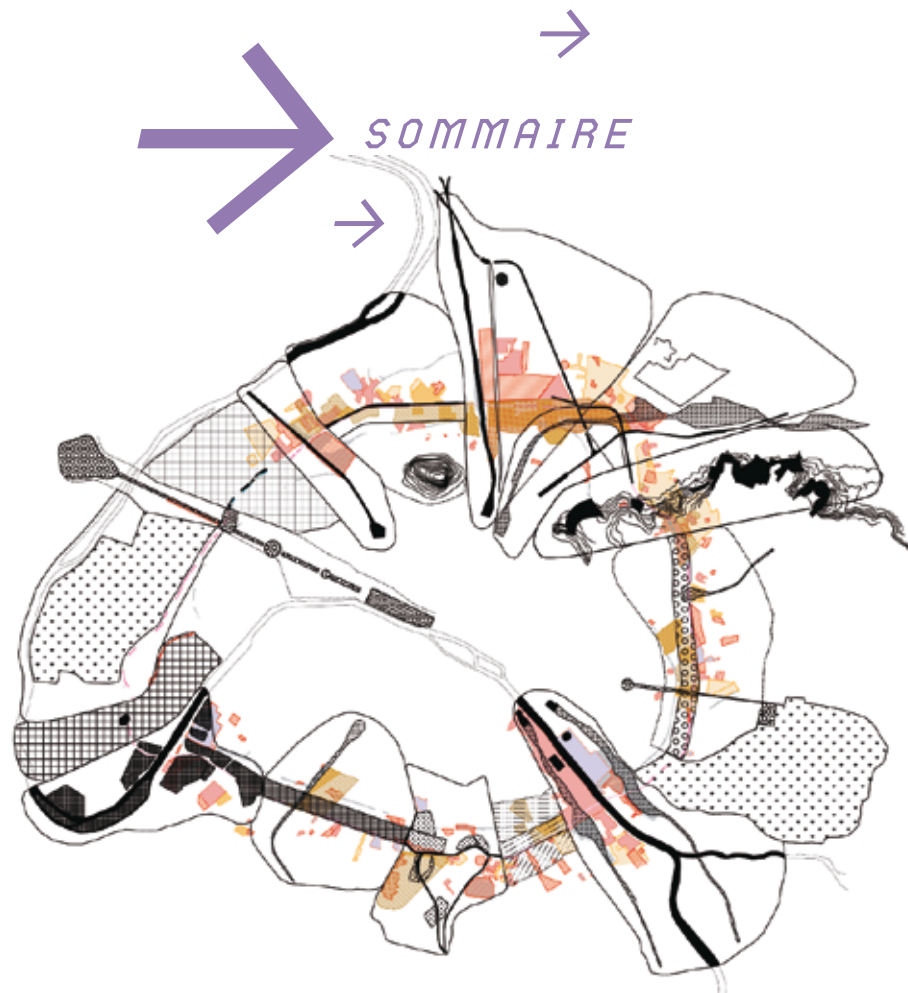
→ TVK
Pierre Alain Trévelo
et Antoine Ulger-Kohler

Exposition du 18 décembre 2008
au 18 janvier 2009

Dossier de Presse



→ ÉTUDE PROSPECTIVE
DE L'INSERTION URBAINE
DU PÉRIPHÉRIQUE DE PARIS



→	<i>Communiqué de presse</i>	3
	<i>Avant-propos</i>	4
	Bertrand DELANOË <i>Maire de Paris</i>	
	<i>Vive la Prospective</i>	5
	Anne HIDALGO <i>Première adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture</i>	
	Pierre MANSAT <i>Adjoint au Maire de Paris, chargé de «Paris Métropole» et des relations avec les collectivités territoriales</i>	
	<i>Introduction</i>	8
	Élisabeth BORNE <i>Directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris</i>	
	Patrice OBERT <i>Délégué Général à la coopération territoriale de la Ville de Paris</i>	
	<i>NO LIMIT</i>	10
	Pierre Alain Trévelo et Antoine Ulger Kohler .TUK <i>Architectes, urbanistes et commissaires scientifiques invités</i>	
	<i>6 métamorphoses</i>	14
	<i>La Porte de Bagnolet</i>	16
	<i>La Porte de Charenton</i>	17
	<i>De la Poterne des Peupliers à la Porte d'Ivry</i>	18
	<i>De la Porte d'Arcueil à la Porte de Gentilly</i>	19
	<i>De la Porte de Vanves à la Porte d'Orléans</i>	20
	<i>De la Porte des Poissonniers à la Porte de Cléchy</i>	21
	<i>Les commissaires d'exposition</i>	22
	Pierre Alain Trévelo et Antoine Ulger-Kohler .TUK <i>Architectes - urbanistes et commissaires scientifiques invités</i>	
	<i>NO LIMIT, l'ouvrage</i>	24
	<i>Générique et remerciements</i>	26



COMMUNIQUÉ DE PRESSE



*Exposition créée par le Pavillon de l'Arsenal
du 18 décembre 2008 au 19 janvier 2009*

*«NO LIMIT. Etude prospective de l'insertion urbaine du
périphérique de Paris» réalisée par la Direction de
l'Urbanisme de la Ville de Paris*

→ L'exposition "NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris" offre un nouveau regard sur le boulevard périphérique et projette de possibles transformations en travaillant à la fois sur, sous et contre l'infrastructure. Maquettes d'études, perspectives et vidéos permettent à chacun d'imaginer des métamorphoses du paysage urbain traversé par cette infrastructure.

En contrepoint à l'image négative et simpliste dont le boulevard périphérique fait l'objet, la jeune agence d'architectes urbanistes TVK, auteurs de cette étude pour la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris et commissaires scientifiques invités de l'exposition, expliquent que le périphérique, autoroute la plus empruntée du monde et limite à la fois historique et symbolique, peut donner naissance à d'autres développements.

En examinant avec attention ce territoire longtemps délaissé et en inventant une cartographie propre, l'exposition montre d'abord les différentes relations que le périphérique entretient avec la ville à travers "16 identités métropolitaines" puis en approfondit 6 qui font l'objet de projets de transformations possibles autour de cette infrastructure. Sans bien sûr effacer sa valeur principale qui en fait, à l'instar de la Seine et dans une version contemporaine, un grand espace ouvert métropolitain.

Autour de l'exposition

Visites guidées

AUTOUR DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Deux visites :

samedi 17 et dimanche 18 janvier 2009, de 10h00 à 12h00.

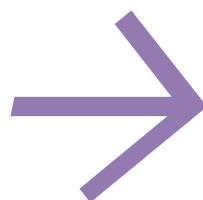
Dans le cadre l'exposition NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris créée par le Pavillon de l'Arsenal, le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) de Paris vous propose une visite pour découvrir ou redécouvrir le périphérique, les paysages urbains qui le bordent et les projets d'aménagement qui le modifieront dans les années à venir.

Cette visite exceptionnelle en car, le long des 36 km de la ceinture parisienne, sera commentée par Antoine Viger-Kohler et Pierre-Alain Trévelo, architectes - urbanistes et commissaires scientifiques de l'exposition.

Inscriptions obligatoires et renseignements:

Solène Mourey au CAUE de Paris,

Tél.: 01 48 87 70 56 / contact@caue75.com



AVANT PROPOS

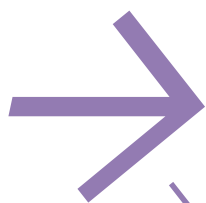
→ *Bertrand DELANOË*
Maire de Paris

→ “*No Limit*”. Ce titre traduit bien notre démarche, sans tabou ni idée préconçue, pour imaginer, inventer et bâtir l’avenir de notre métropole. Une aventure dans laquelle notre ville s’est engagée dès 2001. Le premier objectif était que le péri-phérique cesse d’apparaître comme un horizon indépassable : une frontière aussi bien physique qu’administrative et politique, remise en cause par l’évidence de défis partagés, de préoccupations communes aux habitants et aux élus d’une vaste agglomération.

Et c’est dans la recherche collective de solutions aux grands enjeux urbains du XXI^e siècle – la mobilité, le logement, l’environnement, la solidarité – qu’est née la conscience de notre avenir métropolitain. La création du Syndicat d’études Paris Métropole au début de l’année 2009 marque une nouvelle étape de cette dynamique.

Au seuil de ce qui devra être un développement concerté de notre métropole, pour avancer, pour innover, pour partager, tous les talents seront indispensables.

Le grand mérite de l’étude menée par TVK, c’est d’inviter chacun à un nouveau regard sur cet enjeu. Ce changement de perspective nous conduit à envisager la couronne non comme un *no man’s land* délaissé, aux paysages difficiles et à l’urbanisme chaotique, mais comme le territoire de tous les possibles, l’espace d’une continuité urbaine où s’inventent les quartiers de demain.



VIVE LA PROSPECTIVE



Anne HIDALGO

*Première adjointe au Maire de Paris,
chargée de l'urbanisme et de l'architecture*



Pierre MANSAT

*Adjoint au Maire de Paris chargé de
«Paris Métropole» et des relations
avec les collectivités territoriales*



Le dernier cercle ?

Paris, c'est, depuis Philippe Auguste, l'édification et l'effacement de cercles successifs. Le boulevard périphérique, achevé en 1973, prend place sur le territoire d'une fortification militaire démolie en 1919, après la Première Guerre mondiale, quand les stratèges ont réalisé que les progrès de l'armement renvoyaient aux oubliettes de l'histoire les vieilles recettes de l'enfermement défensif. Dans les années 1930 sont construits les ensembles de logements sociaux appelés Habitations à Bon Marché, "HBM". Remarquables du point de vue de la forme architecturale et urbaine, ils font aujourd'hui fièrement partie intégrante du patrimoine de tous les Parisiens.

Dans les années 1950, la radicalité moderniste l'emporte. Les responsables parisiens de l'époque, sous l'impulsion du président du conseil municipal, Bernard Lafay, soutenus par les services de l'État – alors directement chargés de l'administration de la capitale –, adoptent le principe d'un chantier gigantesque. Le modèle retenu est simple. Au centre, une large voie rapide, inspirée directement des *highways* des villes nord-américaines, capable d'absorber le flux croissant de la circulation, d'autant plus important que Paris est désormais le point de convergence du réseau autoroutier national. De part et d'autre, le plan Lafay prévoit de grands immeubles barres, à construire très vite car le besoin en logements se fait pressant. Seule une partie est effectivement édifiée, principalement côté parisien, face au tissu plus pavillonnaire des communes riveraines. Les espaces verts qui devaient être créés en compensation de la densification sont, eux, le plus souvent sacrifiés. Il va sans dire que ce projet n'a guère pris en compte les avis, ou les envies, des résidents, non plus que ceux des vingt-neuf communes limitrophes pourtant directement concernées par ce "grand ouvrage" parisien. Notons également que, non sans un certain cynisme, cette autoroute est majoritairement créée en tranchée dans les quartiers aisés de Paris, voire couverte comme à la porte Molitor, alors qu'elle passe en viaduc – configuration qui génère le plus de nuisances – dans les quartiers les plus populaires...



On estime que près de 700 000 personnes résident aujourd'hui à proximité du périphérique. Depuis son ouverture, le paysage urbain de la couronne de Paris a profondément évolué. Côté Paris, des créations ou des reconstructions d'équipements – stades, gymnases ou hôpitaux – ont été l'occasion de grands gestes architecturaux aux portes ou à proximité. Chez nos voisins, après la libération de nombreuses emprises du fait de la désindustrialisation, d'importants programmes tertiaires ont pris place le long de l'ouvrage, profitant de la vitrine qu'il représente.

La couronne s'est également fortement densifiée, notamment à l'est et au sud, le long des premiers tronçons construits. Le trafic automobile a augmenté : 200 000 véhicules par jour sur le périphérique lors de son bouclage, 1,3 million aujourd'hui. Les demandes de protection des riverains contre les nuisances (bruit, pollution) sont devenues de plus en plus pressantes.

Conscients de la dureté de la situation pour les riverains, les responsables parisiens mettent en place, en 1975, un premier programme de couverture à la porte des Lilas, au droit de la cité Fougères : le square Léon-Frapié est aménagé sur la dalle.

En 1984, dans le cadre de la ZAC Champerret, dans le 17^e arrondissement, une importante section du périphérique est couverte, sur une longueur totale de 800 mètres, pour protéger les riverains du bruit. La promenade Bernard-Lafay, accompagnée d'un programme d'équipements sportifs, y est aménagée. Mais, compte tenu du coût de tels aménagements, cette politique de couverture est temporairement interrompue.

Un schéma directeur, établi par la Direction Régionale de l'Équipement dans les années 1980, revient sur la nécessité de réduire les nuisances sonores. Deux campagnes de construction d'écrans antibruit, cofinancés par la Ville de Paris et les trois départements limitrophes, et de pose de fenêtres à double vitrage ont ainsi lieu de 1983 à 1990, puis de 1993 à 1997 ; vingt-cinq murs sont installés, représentant une longueur totale de 14 kilomètres.

En 2000, trois projets de couverture sont inscrits au contrat de plan 2000-2006, signé entre l'État et la Région.

Le tournant de 2001 : vers une pensée métropolitaine

2001 marque une rupture décisive dans l'appréhension du boulevard périphérique, devenu au fil du temps "l'anneau central" de l'agglomération. Bertrand Delanoë souhaite que Paris sorte de son "splendide isolement". La dimension métropolitaine est mise au cœur de la politique municipale.

Ce souhait se traduit au plan urbain par deux axes de travail. D'une part, la mise en place de partenariats avec les collectivités limitrophes ou proches : aujourd'hui, une quinzaine de protocoles sont signés, portant sur toutes les dimensions de la vie locale. La frontière symbolique s'estompe. D'autre part, est lancé un Grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de la couronne de Paris, porté sous cette précédente mandature par Jean-Pierre Caffet et Martine Durlach. Il a principalement pour but de réparer les erreurs du plan Lafay des années 1950 et, autant que faire se peut, de recréer des continuités urbaines entre les quartiers parisiens et ceux des communes voisines. La coupure doit être résorbée là où c'est possible. Cinq secteurs sont aujourd'hui en projet : Porte Pouchet, Porte Montmartre-Clignancourt, Paris Nord Est, Porte des Lilas, Bédier-Boutroux, Porte de Vanves ; plusieurs projets sont en cours d'études, le plus souvent très avancées : Porte de Saint-Ouen, Porte de Pantin, Porte de Montreuil, Saint-Blaise dans le 20^e arrondissement, Porte de Vincennes, notamment.

Sur tous ces territoires, sont mis en œuvre ou proposés de véritables projets urbains, ambitieux, intégrant tous les aspects de la vie des quartiers. Parmi les réalisations en cours, deux intègrent une couverture du périphérique, aujourd'hui achevée : Porte des Lilas et Porte de Vanves. Elles ont été financées essentiellement par la Ville de Paris et par la Région Ile-de-France (85% du total), l'État ayant participé au financement du projet de la Porte des Lilas. Le troisième projet du contrat de plan 2000-2006, le secteur Ternes-Champerret, est encore aujourd'hui à l'étude, en raison notamment de la longueur de la couverture envisagée et du durcissement des réglementations régissant les tunnels.

D'autres projets de couverture sont également envisagés : portes de Montreuil et de Vincennes ou dans le secteur de la gare des Mines, entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, au sein du projet Paris Nord Est. Un protocole d'accord entre Plaine Commune et Paris a été signé le 28 octobre 2008, pour la création du premier véritable quartier intercommunal.

Parallèlement, dès 2001, Paris impulse et accompagne une série de réflexions, recherches et événements visant à mieux connaître le territoire de la couronne et les enjeux qu'il porte. Dès 1991, les architectes André Lortie et Jean-Louis Cohen avaient ouvert la voie en publiant *Des fortifs au péric... Paris, les seuils de la ville*. La parution des ouvrages Territoires partagés – *L'archipel métropolitain* en 2002 et *Paris, La Ville du Périphérique* en 2003, les expositions éponymes au Pavillon de l'Arsenal, l'organisation d'un séminaire d'histoire sur les "Relations Paris-banlieue", des études de l'Atelier parisien d'urbanisme sur le paysage urbain de la couronne et des contributions publiées dans le magazine

→ municipal *Extramuros* ont été des étapes essentielles dans la prise de conscience collective que la métropole mérite d'être sujets d'études, de débats, de recherches, de représentations.

Une étude prospective

Pour poursuivre ce travail et explorer des pistes pour l'avenir, dès 2003, Bertrand Delanoë a proposé à la Région de lancer, dans le cadre du contrat particulier qui lie la capitale à la collectivité régionale, une étude globale et prospective sur l'insertion urbaine du périphérique.

Le travail, piloté par une jeune et talentueuse équipe d'architectes-urbanistes, qui a su réunir autour d'elle toutes les compétences nécessaires (paysagiste, économiste, ingénieur, historien, photographe, etc.), s'est déroulé en 2006 et 2007. L'équipe a associé l'ensemble des arrondissements parisiens de la couronne et les collectivités riveraines concernées, dans le cadre de groupes de travail. Une restitution en a été présentée au Pavillon de l'Arsenal en décembre 2007.

Cette étude est innovante en ce qu'elle porte sur le territoire du périphérique une vision d'échelle métropolitaine et en valorise les potentiels. Ce faisant, elle conforte Paris dans sa volonté de transformer ses rapports avec les collectivités de l'agglomération et ouvre l'horizon d'un territoire métropolitain.

Le périphérique a été abordé comme une superstructure clé de l'agglomération, comme un facteur de liens et d'échanges entre territoires. L'avenir de l'agglomération, au moins pour sa zone la plus dense, se joue en partie de part et d'autre du périphérique, parfois en profondeur des territoires concernés. On y localise les derniers grands espaces à reconquérir, qui offrent un potentiel exceptionnel de développement, tant en matière de logements que d'activités économiques. Ils sont également le support de formes urbaines contemporaines et de nouveaux éco-quartiers.

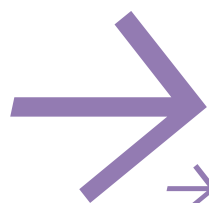
Il apparaît désormais évident que la frontière peut se transformer en passerelle, les confins en lieu de nouvelle centralité, l'ancienne "zone" en terre d'attractivité. Le terme "périphérique" est, dans un certain sens, devenu obsolète. L'ouvrage d'art est désormais situé au milieu d'un territoire qui est appelé à devenir sinon le cœur, du moins l'un des poumons de l'agglomération.

L'étude aborde ainsi des problématiques différentes, qui appellent des solutions convergentes : mobilité, questions environnementales, rééquilibrage social et économique, sans oublier l'émergence de nouvelles formes urbaines et architecturales.

Le document se fonde également sur des analyses fines de six cas particuliers, différents des territoires sur lesquels la municipalité a déjà piloté des études approfondies. Chaque projet est resitué dans sa dimension intercommunale, sa réalisation ne pouvant se concevoir sans une co-élaboration avec l'ensemble des partenaires. Si chaque site appelle un traitement spécifique, des idées forces se dégagent. Le travail sur les talus ou sur les bretelles autoroutières, les opportunités ouvertes par l'existence de différents niveaux, la nécessité de penser en termes de paysages sont autant de pistes dont nous pourrions certainement tirer profit.

Enfin, il n'échappera à personne qu'au-delà de son coût et aussi parfois de ses impossibilités techniques, la couverture ne s'avère pas forcément la solution unique à envisager. Cette étude ouvre, à cet égard, des hypothèses audacieuses.

Le travail remarquable réalisé par les différents participants à cette étude fera date. Il participera à faire évoluer notre regard sur le périphérique. La métropole parisienne, symboliquement, spatialement, ne se réalisera pas un en jour. Cette nouvelle contribution parisienne, appuyée par la Région, apporte une pierre supplémentaire à l'édifice.



INTRODUCTION



Élisabeth BORNE

Directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris



Patrice OBERT

Délégué Général à la coopération territoriale de la Ville de Paris



Avec cette étude inscrite au contrat particulier Région – Département de Paris de 2003-2006, cofinancée à parts égales, il s'agissait de porter un regard nouveau et global sur l'ouvrage dans son environnement, d'établir un diagnostic d'ensemble, sorte de livre blanc, et de mieux préparer, à court, moyen et long termes, la programmation de nouveaux projets.

Un comité de pilotage d'élus, coprésidé par trois adjoints au maire de Paris (Jean-Pierre Caffet, chargé de l'urbanisme, Pierre Mansat, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, Denis Baupin, chargé des déplacements) et un vice-président du Conseil régional, Serge Méry, en a dirigé le suivi. L'encadrement technique a été confié à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, en partenariat avec la Délégation générale à la coopération territoriale, la Direction de la voirie et des déplacements, et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR).

À l'issue d'une procédure d'appel d'offres, l'étude a été attribuée, en juillet 2005, à une équipe pluridisciplinaire constituée du cabinet d'architectes-urbanistes Trévelo et Viger-Kohler (TVK), de trois cotraitants (TER, paysagiste, Berim et RFR, bureaux d'études techniques) et de deux sous-traitants, Yves Lion et François Leclercq, qui sont intervenus ponctuellement.

Il faut souligner que les mandataires sont les deux cofondateurs du groupe Tomato, qui a mené des recherches sur le périphérique de Paris, aboutissant à la publication, en 2003, d'un ouvrage intitulé *Paris, La Ville du Périphérique*. Certains cotraitants ou sous-traitants ont pour leur part travaillé, ou travaillent encore, sur divers secteurs de la couronne de Paris: François Leclercq et l'agence TER sur Paris Nord Est, Yves Lion sur Paris Rive Gauche (secteur Masséna-Bruneseau), le Berim sur la Porte des Lilas.

Des consultants étaient également associés à cette équipe, pour enrichir la démarche du projet dans ses dimensions historique, géographique, sociologique et économique.

→ UNE DÉMARCHE GLOBALE. UN APPROFONDISSEMENT PAR SECTEURS
L'étude a été menée en dix-huit mois, de septembre 2005 à février 2007. Le cahier des charges prévoyait une démarche globale et progressive. L'étude présente en premier lieu une vision d'ensemble déclinée par thèmes : paysage, insertion dans le tissu urbain environnant, rôle du périphérique au niveau de l'agglomération, mobilité, pollutions.

Sur la base de ce premier travail, le comité de pilotage a sélectionné plusieurs secteurs, sur lesquels il n'y avait pas d'étude urbaine en cours, et dont TVK a été chargé d'approfondir le diagnostic.

Dans la deuxième phase, six de ces sites ont été retenus pour y développer des esquisses d'aménagement urbain. Le choix s'est fait au regard de plusieurs critères : dysfonctionnements urbains sur le territoire (coupure urbaine, difficultés de franchissement, carence en transports en commun, espaces publics dégradés) ; importance des programmes (logements, équipements scolaires et sportifs) exposés aux nuisances, côté Paris et/ou côté communes riveraines ; demande locale et signalement des arrondissements et des communes limitrophes ; potentialités (dynamique de transformation en cours, capacité d'évolution supplémentaire, grand paysage, potentiel métropolitain).

Le comité de pilotage s'est également attaché à donner à l'étude un caractère d'exemplarité en sélectionnant des sites représentatifs de toutes les configurations du périphérique par rapport à l'environnement : en tranchée, à niveau, en élévation. En effet, sur les 35 km de sa longueur totale, le boulevard périphérique traverse le terrain en tranchée (ouverte sur 13,6 kilomètres et couverte sur 5,8 kilomètres), en viaducs et en ponts (6,5 kilomètres), et sur remblai (9,1 kilomètres).

LA MÉTHODE ADOPTÉE

L'approche a été à la fois thématique et territoriale.

Quatre grands thèmes ont été traités – le regard porté sur le périphérique ; la mobilité et les transports ; le périphérique et la métropole ; les programmes, la densité et l'environnement –, présentés par des spécialistes (architectes-urbanistes, chercheurs sur les transports ou en économie, spécialistes de la ville ou de la région).

Parallèlement, sur chaque territoire, ont été recensés et mis en relation les études déjà en cours, les projets, les souhaits des différents acteurs et les mutations foncières possibles. Ceci afin de dégager de grandes lignes de force (longitudinales ou transversales par rapport au périphérique) et des principes d'aménagement.

Enfin, un diagnostic de la "vie riveraine", à proximité du périphérique, a été établi. Il apporte une connaissance précise "des quartiers du périphérique", tout à fait essentielle à la poursuite des réflexions sur cette infrastructure, quelles qu'elles soient.

UN TRAVAIL ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS RIVERAINES

Cette étude a été menée en concertation étroite avec les collectivités limitrophes, sous la forme, tout d'abord, de quatre ateliers sectoriels qui ont eu lieu en décembre 2005 et ont réuni les représentants (élus et/ou services) des arrondissements de Paris, des communes, communautés d'agglomération et départements riverains, ainsi que des représentants des directions de la Ville de Paris et de l'APUR. En mai et juin 2006, les collectivités concernées par les territoires en cours d'étude ont été auditionnées afin d'approfondir les diagnostics et de conforter les propositions. Enfin, dans la dernière phase de l'étude, de septembre 2006 à février 2007, les collectivités concernées par les six sites désignés par le comité de pilotage de juillet 2006 ont été à nouveau rencontrées.

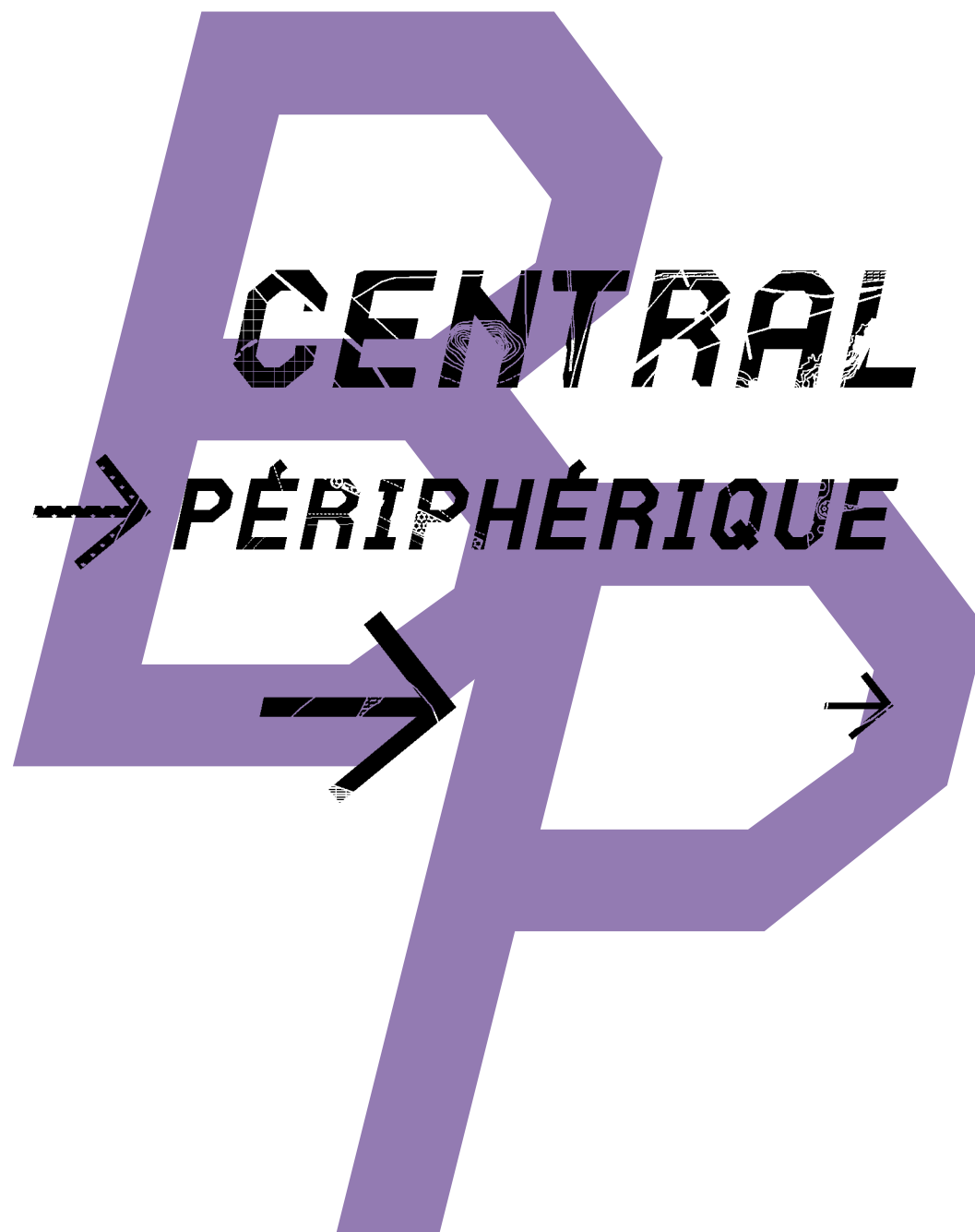
Ainsi ont été pris en compte les signalements, les attentes et suggestions des collectivités limitrophes. En décembre 2007, les résultats de l'étude ont été présentés aux élus et services de ces collectivités.

LES OPTIONS FONDATRICES DE TVK

L'étude situe le périphérique dans le territoire de la métropole et pointe sa position centrale au sein de l'agglomération dense. Parallèlement, et en rupture avec une vision unitaire de la couronne de Paris qui a historiquement prévalu, le travail de TVK a souligné l'hétérogénéité de celle-ci et a montré que le périphérique est traversé d'entités territoriales transversales définies par leur géographie, leur histoire ou leur dynamique de développement. Dans cette logique, TVK a découpé le périphérique en seize sections définies par leur appartenance à des territoires métropolitains transversaux (ou identités métropolitaines). L'ensemble de l'étude a ensuite été décliné suivant ce découpage.

LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE, SUPPORT DE CENTRALITÉS NOUVELLES

Le périphérique, désormais central, occupe au sein de l'agglomération une situation privilégiée, dans un secteur dense, visible, accessible et bien irrigué par les transports en commun. Son insertion se fera par le développement



CENTRAL

→ PÉRIPHÉRIQUE



PRÉSENTATION

*Pierre Alain Trévelo et Antoine Uiger-Hohler. TVH
Architectes - Urbanistes*

La grande route est paradoxale. En même temps qu'elle irrigue et ouvre le monde, elle le divise et le pollue. La route et les automobiles furent adorées. Elles apportaient l'aventure, la liberté, le développement. Elles sont maintenant détestées : elles nous ont enfumés, assourdis et coupés de nos voisins.

Mais la grande route est là, bien présente, encore jeune et robuste. Elle dessert et sectionne nos villes et l'on peut se demander aujourd'hui si ce paradoxe ne serait pas à même d'engendrer une nouvelle richesse ou complexité urbaine ?

Car il est certainement légitime et sans doute porteur de s'intéresser à nos vieux mythes dépassés, à ces lieux de la modernité dans lesquels nos sociétés ont tant cru et investi et sur lesquels il serait important de continuer à travailler. Autoroute la plus empruntée du monde ou d'Europe selon les études ; infrastructure située au cœur d'une densité urbaine particulièrement forte ; installée dans le lit d'une histoire toute française ; superposée à une limite administrative surpuissante ; ou encore devenue illustre en si peu de temps et pour tous, habitants comme touristes, parce que définissant un "in" et un "out" dans la ville la plus visitée du monde... Le périphérique de Paris est un cas urbain unique.

L'histoire du périphérique est celle d'une limite. Une limite successivement dédiée à des occupations monofonctionnelles et unitaires : les fortifications, la zone, la ceinture verte, le périphérique. Une limite qui a toujours porté l'image, même après la destruction des fortifications entamée en 1919, de dernière enceinte de Paris.

Une limite qui correspond depuis 1860 à la limite administrative entre la capitale française et le reste du monde, et qui a symbolisé une posture de domination et d'exclusion de Paris vis-à-vis de son agglomération.

Or, aujourd'hui, Paris représente 4% de la surface urbanisée de cette agglomération et 22% de ses habitants. La question de la limite a changé depuis longtemps.

Alors que pour beaucoup encore, le périphérique et son territoire demeurent néanmoins une limite – réelle ou symbolique –, notre volonté n'est pas de nier cette réalité, mais plutôt de l'envisager sous un autre jour, selon l'idée que les situations de limite ne sont pas nécessairement limitatives. La limite peut être un lieu des possibles, un espace de réinvention dont chaque ville a besoin. La limite peut enrichir ses potentiels – le grand paysage ouvert – et dépasser ses dysfonctionnements – la coupure et les nuisances.

Il nous faut au préalable changer notre regard sur cette question ou, plus exactement, commencer à vraiment la regarder. Car ce territoire a sans doute autant souffert de sa condition réelle que du manque d'attention évident dont il a été l'objet depuis un siècle et demi, et plus encore depuis la construction du périphé-

rique entre 1958 et 1973. Pour prendre la mesure des difficultés que connaît ce territoire et valoriser ses enjeux, il est primordial de porter une attention nouvelle sur un sujet largement méconnu. D'autant que ce déficit d'attention contraste avec la certitude des solutions à y apporter, la couverture représentant l'essence d'une pensée qui raisonne surtout en termes ambulanciers d'effacement d'une blessure. Un regard détaillé, contemporain et sans préjugés est nécessaire.

Suivant cette ambition, nous avons, avec le groupe Tomato architectes, nommé ce territoire la Ville du périphérique¹, pour dire la prégnance de l'infrastructure mais aussi pour souligner sa capacité à être une force d'urbanisation. Nous avons montré que cette ville est à la fois unitaire et composite. Dans la lignée de ce travail, le présent ouvrage est issu d'une étude prospective sur le devenir urbain de ce territoire et sur la recherche d'une forme de cohérence ou d'harmonie entre l'infrastructure et la ville. Il ne s'agit donc pas d'une analyse relative à la mobilité du périphérique et aux prévisions d'évolution du trafic, pas davantage d'une étude pré-opérationnelle annonçant le futur visage de Paris.

Cette étude est une triple exploration. Tout d'abord une exploration par le texte et au travers des points de vue de plusieurs auteurs, allant du questionnement de l'inconscient parisien comme condensé dans le cercle périphérique à l'examen d'une réinvention rendue possible

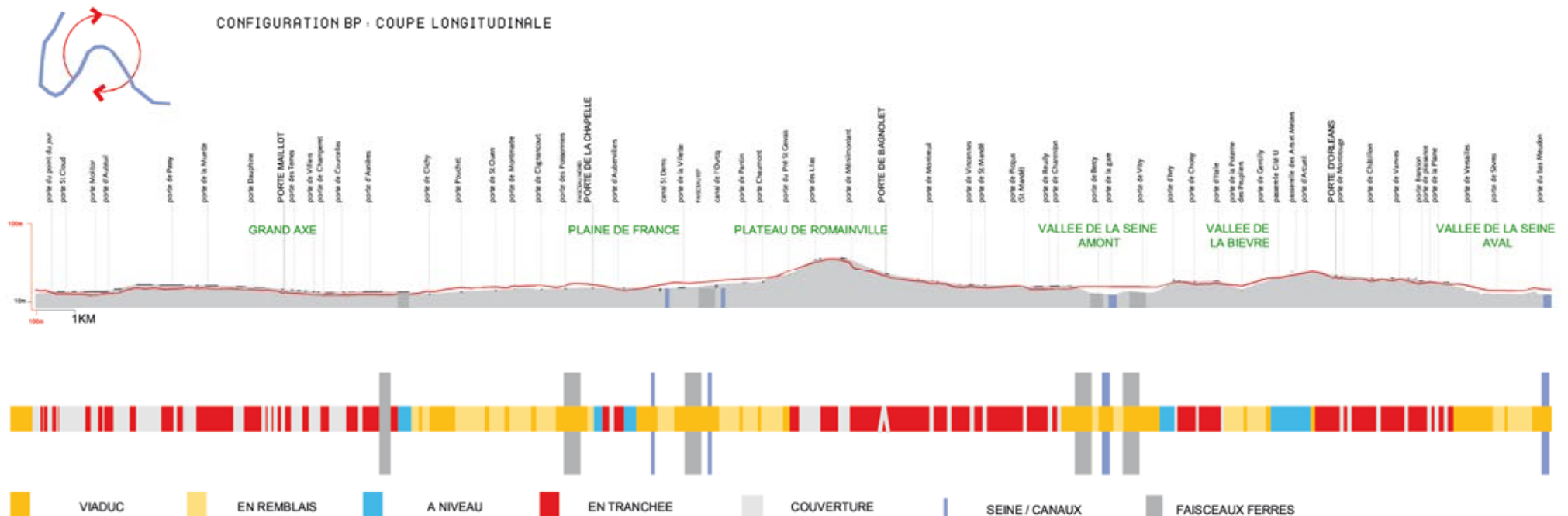
par la condition de centralité, l'ampleur du paysage et la mutation infrastructurelle. Puis un voyage par la cartographie dans ce qui unit dès aujourd'hui le périphérique et la ville, à savoir une partition précisément équivalente : à chaque partie de la ville correspond une séquence distincte du périphérique.

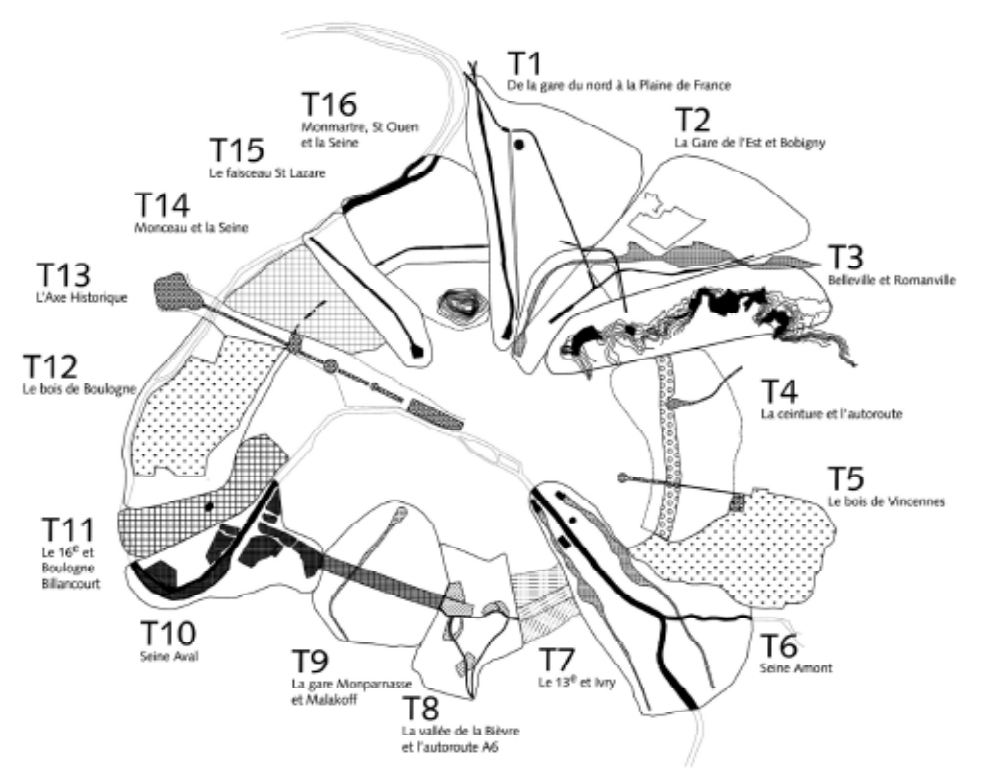
Enfin, sur certains lieux choisis, une prospective vers les dispositifs de métamorphose qui permettraient, en s'attachant à travailler sur toutes les faces du périphérique et dans la profondeur de son territoire, d'unifier et d'harmoniser la ville et l'infrastructure.


Tant spatialement que symboliquement, les territoires du périphérique portent en eux une occasion historique dans une métropole magnifique, puissante et déséquilibrée. Ils représentent aujourd'hui le point de contact et le point de rupture. La ville du périphérique est au milieu du gué. Déjà constituée, elle n'est pas encore pleinement urbaine. Et, alors qu'elle sera toujours à part dans la métropole parisienne, ni Paris ni banlieue, elle pourra bientôt ne plus être une limite ou un symbole de l'enfermement pour devenir un "lien nécessaire entre toutes les parties de la métropole²". Sans doute cela implique-t-il d'imaginer la métamorphose de ce territoire.

¹ Tomato architectes, *La Ville du Périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003

² Jacques Lucan, *Le Point de vue à la limite*, préface à Tomato architectes, Paris, *La Ville du Périphérique*, op. cit.







MÉTA- MORPHOSES

T4. LA PORTE DE BAGNOLET

T6. LA PORTE DE CHARENTON

T7. DE LA POTERNE DES PEUPLIERS À LA PORTE D'IVRY

T8. DE LA PORTE D'ARCUEIL À LA PORTE DE GENTILLY

T9. DE LA PORTE DE VANVES À LA PORTE D'ORLÉANS

T16. DE LA PORTE DES POISSONNIERS À LA PORTE DE CLICHY



→ L'histoire, le contenu symbolique et la situation actuelle de la ville du périphérique dans l'agglomération parisienne en font un des rares enjeux clés pour imaginer une évolution positive de la métropole. Le périphérique étant devenu le boulevard central, l'amélioration du "Grand-Paris" ne se fera pas sans la métamorphose de ce territoire essentiel.

Ici les enjeux d'envergure se superposent: renforcer la cohésion du système métropolitain; dépasser la symbolique de l'enfermement et réinventer définitivement les rapports d'exclusion entre une capitale et son agglomération; rechercher une modernité à l'échelle métropolitaine; enrichir un équipement infrastructurel qui a correspondu à un investissement massif; sublimer une vision dépréciative qui n'a jamais permis de résorber les contraintes locales; renouveler la relation entre l'environnement et l'ultramobilité.

Insérer le périphérique n'est donc pas une question solitaire; cela recouvre un champ vaste, à la mesure de ces enjeux. Il ne s'agit pas seulement d'insertion mais d'une réelle métamorphose. En premier lieu parce que la métamorphose inclut l'idée d'une transformation profonde et donc ambitieuse, qui implique de repenser aussi les questions d'apparence et d'ambiance des lieux. Ensuite parce que cette transformation est supposée trouver ses racines dans les forces et vertus de l'état actuel – le grand espace ouvert, moderne et métropolitain.

Dans la ville du périphérique, la dynamique de mutation existe déjà, provenant de la présence simultanée de dysfonctionnements et de potentiels urbains importants. Elle a été utilisée par de nombreux acteurs privés, au coup par coup. Il s'agit donc d'empoigner cette dynamique an d'en étendre le spectre et l'ambition. Car les aptitudes de ce territoire lui permettent de dépasser la simple exploitation d'opportunités foncières ou la dissimulation de nuisances locales.

Avec l'objectif d'imaginer un devenir séduisant à cette étendue et de la connecter au corps de la métropole, six scénarios sont développés ici. Ils explorent les conditions nécessaires à la transformation d'un territoire à la limite en un espace de centralité et de mobilité. Ils témoignent de l'éventail des possibles et démontrent que toutes les configurations du périphérique peuvent faire l'objet d'une insertion. Enn et surtout, ils construisent une culture de la transformation directement issue des valeurs de cette ville contemporaine. Une telle culture pour ce territoire s'élabore autour de trois paradoxes incontournables.

MÉTROPOLITAIN / LOCAL

L'échelle, dans toutes ses déclinaisons entre métropolitaine et locale, entre déplacement et séjour, est une problématique décisive. La mutation de ce territoire doit être structurée par une pensée simultanément valide pour la totalité et pour la localité. Ainsi se pose la question d'établir un système de transformation qui permette une vision et une péréquation globales, mais aussi qui découle d'une relation étroite avec les différentes parties de la métropole. La métamorphose de ce territoire dans son ensemble suppose d'imaginer des dispositifs variés, adaptés aux identités métropolitaines. Les modes de mutation doivent se décliner selon des stratégies à la fois territoriales, urbaines et infrastructurelles. Chaque métamorphose est donc spécifique.

PLEIN / VIDE

Le périphérique est un espace public faisant partie d'un grand paysage, d'un grand vide. La densification, légitime et nécessaire ici, doit émaner de ce paysage ouvert qui représente un potentiel de connexion, de respiration et de liaisons au sein de l'agglomération dense. Il s'agit donc de repenser densité et ouverture. Le paysage distinctif du périphérique appelle des formes urbaines et architecturales spécifiques et, surtout, libérées de la pression patrimoniale ou du réex de continuité urbaine qui accablent parfois le centre constitué. Dans cette ville ouverte et mobile, la double question de l'architecture et de la nature est à investir en cherchant, par leur connivence avec le périphérique, à produire un réel patrimoine futur, tant construit que naturel.

ATTAQUE / DÉFENSE

Le périphérique est utile et nuisible. Cependant alors qu'il est important de ne pas remettre en cause son caractère de vallée des ux, ses nuisances, issues des conditions actuelles de mobilité, sont, elles, susceptibles d'évoluer. Or, sur le périphérique, l'adaptation à la nuisance s'est jusqu'à présent souvent traduite par un appauvrissement urbain. De fait, les espaces soumis aux nuisances ont abrité une urbanité défensive, inférieure. Cette attitude représente une double peine pour ces territoires souffrants et stigmatisés. L'élaboration d'une culture de la transformation urbaine d'une autoroute passe par une réexion qui ne soit pas purement défensive. Il s'agit d'offrir davantage que la réparation, an que la mutation ne soit pas uniquement régie par les nuisances. Bien plus, il faut explorer la capacité de celles-ci à devenir créatrices plutôt que réductrices. Dans l'adversité, les édices et l'espace public doivent être réinventés. Par un retournement de la vision, les nuisances peuvent constituer le support de nouvelles conditions d'habitabilité, engendrant la polyfonctionnalité de lieux aujourd'hui le plus souvent monofonctionnels. Ainsi métamorphoser ce territoire à partir de son infrastructure, en travaillant tout autour : dessus, dessous, contre et toujours avec le périphérique.

T4 → LA PORTE DE BAGNOLET



LA PORTE DE BAGNOLET.

LA DEUXIÈME VIE DES TALUS /
LA DEUXIÈME VIE DU PÔLE

Centré autour de l'échangeur, ce territoire traduit la coexistence conflictuelle entre le monde du déplacement et celui du séjour. Au nord et au sud de la porte, derrière les talus du périphérique, des édices de la ville ordinaire souffrent de leur promiscuité avec l'événement extraordinaire qu'est l'échangeur. Véritable "trou noir" urbain, celui-ci absorbe les volontés de liaisons autres que routières.

Le projet adopte deux tactiques. La première consiste à inverser certains talus du périphérique, afin de les offrir aux usagers – logements, équipements scolaires, bureaux... – des rives de l'infrastructure. Tout en assurant une protection acoustique performante, les talus ainsi inversés forment un jardin linéaire, qui accueille des parcours abrités dans l'espace de la ceinture verte. Ils contribuent au désenclavement et sont associés à de nouveaux franchissements. Cette stratégie permet d'initier une transformation.

La seconde, plus complexe, s'attaque au noeud autoroutier et vise à tirer parti du contenant potentiel que représente cette forme circulaire : une vaste plate-forme habitée et paysagée absorbe l'échangeur. Pour une telle plate-forme multifonctionnelle, l'architecture doit remplir une mission infrastructurelle et métropolitaine, rendue possible par la nécessaire rationalisation des bretelles de l'échangeur. Ce "monument" clarifie le domaine de l'autoroutier et celui de l'urbain ; permet les échanges pour tous les modes de déplacement et entre tous les quartiers ; consolide et amplifie le pôle Gallieni ; met en réseau des événements considérables et des dynamiques influentes – le cimetière du Père-Lachaise à Paris, les parcs Jean-Moulin et des Guilands à Bagnolet, et la plus grande séquence de ceinture verte existante, entre la porte de Vincennes et celle des Lilas.



T6 → LA PORTE DE CHARENTON



LA PORTE DE CHARENTON.
VOILE, OBJET, CHEMIN, PASSERELLE, MUR

A la porte de Charenton, il est urgent d'intervenir le long du périphérique extérieur, au-dessus duquel s'alignent des logements. Habituellement, cette situation malheureusement bien connue ne trouve de solution que dans l'édification d'un mur antibruit ou d'une "casquette" rappelant le fossé entre deux mondes qui ne semblent pas pouvoir coexister.

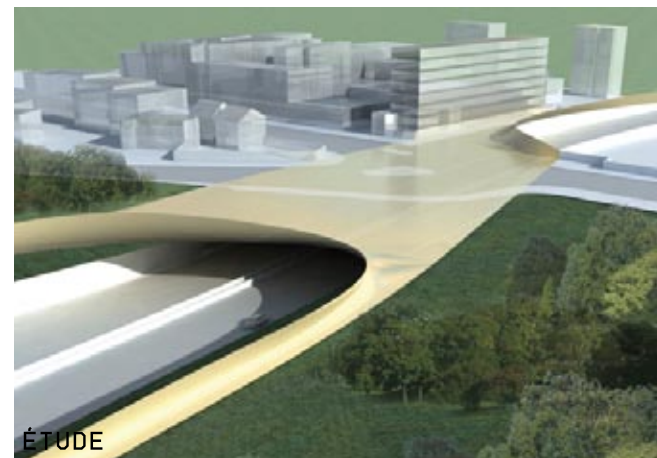
Mais il s'agit également de repenser la capacité du bois de Vincennes à s'infiltrer, à se prolonger dans ses alentours, Paris ou Charenton. Ici, les abords du périphérique et de ses bretelles forment des délaissés et engendrent des ruptures. L'avenue de la Porte-de-Charenton reste presque inconsciente du bois de Vincennes, alors que le potentiel paysager est extraordinaire le long des voies ferrées mitoyennes.

Une intervention sur ce territoire est indissociable d'objectifs urbains qui s'appuient sur la formidable puissance du bois de Vincennes pour établir de nouvelles liaisons entre Paris et Charenton, mais aussi le long de l'infrastructure, entre le grand panorama des voies ferrées de la gare de Lyon et la pelouse de Reuilly.

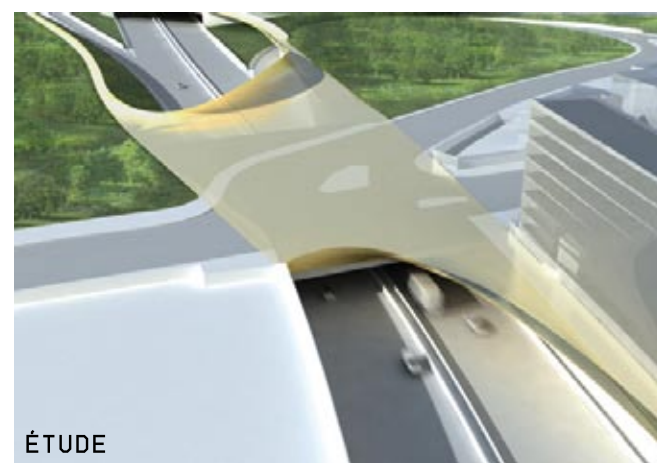
Le projet est un acte infrastructurel, une petite mécanique souple, dont les "tentacules" valorisent les tissus et les espaces en s'infiltrant dans la profondeur. À l'opposé du mur antibruit monofonctionnel, il s'agit d'une "structure-événement" praticable et unitaire, à la fois oeuvre de design urbain, support de parcours et de confort, et protection contre le bruit. Pour répondre à plusieurs fonctions, cet objet continu recourt à plusieurs typologies : la coque souple, la passerelle, l'espace public planté et le voile. Les qualités esthétiques et techniques de cette installation sont intimement liées aux contraintes de gabarit du périphérique, avec lequel elle forme corps, afin de répondre, dans un seul geste, à une multitude d'interactions avec l'environnement urbain.



ÉTUDE



ÉTUDE



ÉTUDE

→ T7 → DE LA POTERNE DES PEUPLIERS → À LA PORTE D'IVRY



DE LA POTERNE DES PEUPLIERS À LA
PORTE D'IVRY URBAINFRASCTUREL

Ici comme dans les deux stratégies suivantes, T8 et T9, la force de la dynamique urbaine à insufler est dépendante d'une transformation infrastructurelle. De vastes espaces peuvent être métamorphosés selon la capacité à repenser les infrastructures.

Sur ce territoire, la problématique infrastructurelle du périphérique est indissociable de la présence des ateliers du métro et de l'arrivée d'une autoroute, qui ont produit des rencontres hasardeuses avec le boulevard, se traduisant notamment par des bretelles extravagantes.

Cette séquence est symptomatique, par la présence de très vastes emprises monofonctionnelles – parc Kellermann, ateliers du métro, complexe sportif –, rangées non sans difficulté dans la stricte épaisseur de la ceinture. Installée sur un plateau, la porte d'Italie s'ouvre sur le paysage ample de la vallée de la Bièvre à l'ouest tandis que, vers l'est, jusqu'à la porte d'Ivry, la grande tranchée du boulevard périphérique a produit un paysage contenu. La porte d'Italie, entravée par l'emprise du métro, la bretelle de sortie du boulevard périphérique intérieur et l'échangeur souterrain avec l'autoroute A6, constitue le lieu clé de cet ensemble.

Il s'agit de tirer pleinement parti de la situation emblématique de la porte d'Italie et d'en libérer le fonctionnement, par une simplification de l'échangeur et une reconfiguration de l'îlot monofonctionnel de la RATP. L'activité de maintenance du métro, bien sûr indispensable, est l'occasion de trouver des typologies particulières par leur longueur et la superposition de programmes. Plus à l'est, là où la tranchée du périphérique est profonde, une couverture vient étendre la ville et déporter le complexe sportif. L'intégrité et la continuité de la ceinture se voient renforcées par les parcours, des boulevards des Maréchaux à la contre-allée du périphérique, liant les trois grandes plaques urbaines : parc, ateliers, stades. Le périphérique se fait le médium de l'ouverture et de la pleine utilisation de vastes emprises singulières.



T8 → DE LA PORTE D'ARCUEIL → À LA PORTE DE GENTILLY



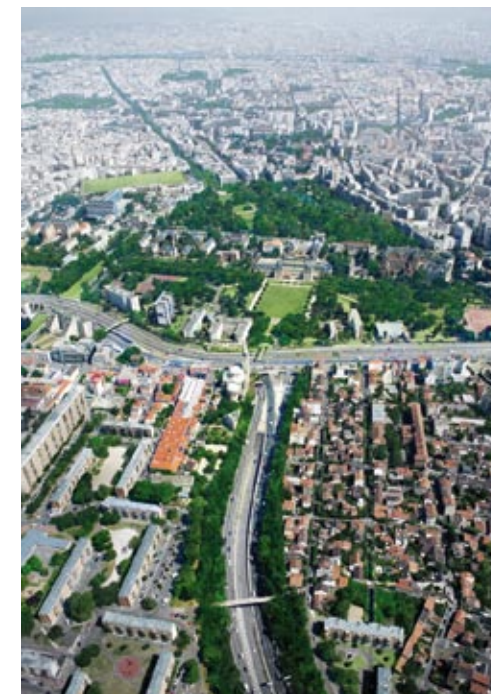
DE LA PORTE D'ARCUEIL
À LA PORTE DE GENTILLY
UNE CONSTELLATION D'ARCHITECTURES

Là aussi, entre le vaste campus de la Cité universitaire et les tissus spécifiques de la ville de Gentilly, un drame infrastructurel s'est noué. Deux éléments insolites y contribuent : d'une part la configuration problématique du périphérique à niveau, d'autre part la présence superflue et dangereuse d'une bretelle de raccordement de l'autoroute au périphérique. Ces deux dispositifs sont des cas uniques et leur étrange réunion ici peut engendrer un dénouement inédit : la transformation de la bretelle offre une issue à la césure irrémédiable causée par la configuration à niveau.

En effet, cette bretelle, située entre les périphériques intérieur et extérieur, pourrait être déclassée et utilisée comme lieu d'invention et de fabrication – une zone de chantier qui n'empiète pas sur le périphérique – de systèmes de franchissement en tous genres : passerelles, ponts, édifices... Puis le périphérique extérieur prend la place de la bretelle et l'épaisseur ainsi libérée offre une nouvelle vie à l'avenue qui, aujourd'hui, longe à Gentilly un triste écran antibruit dont le bleu s'étire sans fin.

Une telle redéfinition de l'emprise du périphérique réinvente les conditions de liaison et de construction dans un site exceptionnel, qui semblait jusqu'à présent verrouillé. Car le caractère extraordinaire de ce territoire n'est pas à démontrer, et les dynamiques transversales existent, portées par le système vert des grands espaces et des infrastructures – parc Montsouris, Cité universitaire, contreforts de l'A6, parc du Coteau à Arcueil et Gentilly – ou par la géographie naturelle de la vallée de la Bièvre ou encore par celle, artificielle, des réseaux – aqueduc, RER, autoroute. Les liens et transformations à imaginer pourront donc activer ce territoire très en profondeur.

La typologie du campus, avec ses édices réunis dans un vaste espace ouvert, engendre aussi une identité urbaine forte. La métamorphose imaginée s'installe dans ce paysage de la Cité universitaire composé d'objets architecturaux singuliers. Au-dessus du périphérique et de part et d'autre, dans la profondeur, de nouveaux bâtiments opèrent une mutation progressive du tissu existant. Sur l'avenue Paul-Vaillant-Couturier, ils redéfinissent un espace public support d'une mobilité partagée et d'une nouvelle attractivité commerciale. Vu depuis le périphérique, l'ensemble dénit une séquence architecturale transversale d'échelle métropolitaine, une véritable constellation d'architectures à la fois solitaires et connectées.



T9 → DE LA PORTE DE VANVES → À LA PORTE D'ORLÉANS



DE LA PORTE DE VANVES
À LA PORTE D'ORLÉANS
COMME UN LONG TAPIS ONDULANT

Au coeur de ce vaste territoire allant de la gare Montparnasse à Malakoff et Montrouge, une étendue est clairement lisible, comprise entre la façade de HBM parisienne et le front urbain dense des communes limitrophes : une séquence "ordinaire" de la ceinture. L'évolution de ce territoire est totalement liée au devenir de la ceinture verte et à sa capacité à être sublimée. La ceinture verte peut exister. Car aujourd'hui, cet intervalle constitue un grand espace morcelé et réservé, qui, malgré son ouverture, apporte peu de valeur d'usage aux quartiers largement habités qui le bordent. La configuration du périphérique, en tranchée peu profonde, renforce cette mise à distance et rend difficiles les liaisons piétonnes transversales.

Il s'agit ici d'activer le formidable potentiel de paysage et de centralité de la ceinture verte. Cela suppose d'abord de redéfinir la relation de ce territoire avec ses franges. Au nord, l'arrivée du tramway sur le boulevard des Maréchaux a déjà profondément changé l'image et l'attractivité du secteur. Au sud, l'intervention sur le périphérique doit permettre de remédier à la situation de fracture actuelle. Cela signifie aussi et surtout d'insuffler une dynamique longitudinale à cette étendue, indispensable pour que la succession de fragments ignorants les uns des autres devienne une entité cohérente d'échelle métropolitaine. Là est l'enjeu d'une couverture : dépasser le rôle anti-nuisances transversal afin de constituer une armature longitudinale source d'attractivité. Ici, le dispositif prend la forme d'une couverture-paysage ondulante et débordante qui instaure des épaisseurs et des continuités.

Un parc linéaire et programmé peut s'étendre en prenant appui sur les équipements sportifs qui structurent déjà le secteur et en incluant le cimetière. Le marché aux Puces de la porte de Vanves, programme d'exception mais ici en difficulté, y trouve une nouvelle ambition. La restructuration de certaines emprises, de part et d'autre du boulevard périphérique, permet d'accueillir de nouveaux usages et une densité en rapport avec ce long paysage ouvert réinventé.



ÉTUDE



T16[→]

DE LA PORTE DES POISSONNIERS À LA PORTE DE CLICHY

DE LA PORTE DES POISSONNIERS
À LA PORTE DE CLICHY
INTÉRIEUR / EXTÉRIEUR

Entre Montmartre et la Seine, au sein de ce vaste territoire large de plus de 3 kilomètres d'est en ouest, le périphérique impose sa présence radicale. Il est même omniprésent, surélevé sur toute la longueur, en viaduc ou en talus. La présence de cet objet continu dans la ville, associée au caractère ici typique de la ceinture, assure la cohérence de ce territoire. Paradoxalement, à la différence du secteur voisin très fragmenté de Paris Nord Est, où la Ville de Paris a lancé un projet unique, ce territoire unitaire fait l'objet d'un projet particulier à chaque porte. Cette approche fractionnée ne permet pas de prendre en compte un aspect essentiel de la ville du périphérique : les modes de perception liés à l'infrastructure.

Le périphérique possède une puissance esthétique formidable, qui teinte irrémédiablement ses alentours. Considéré comme laid – comme autrefois le métro aérien, aujourd'hui accepté, ou comme le désormais sacro-saint boulevard haussmannien – le périphérique, loin d'être envisagé pour son potentiel, représente un poids mort. Or, les modes de perception qu'il engendre sont riches. Ici, d'une part, il offre un point de vue ininterrompu sur l'étendue de la ville, d'autre part, il constitue une figure visible continue. Une double continuité existe donc, source d'une forte unité : le périphérique regarde la ville comme une étendue, la ville regarde le périphérique comme un objet. Ces deux points de vue définissent un INTÉRIEUR et un EXTÉRIEUR, appelant une nécessaire métamorphose. Car il est illusoire de souhaiter repenser positivement de tels territoires sans questionner la présence esthétique de leur principale infrastructure.

INTÉRIEUR est le point de vue de l'automobiliste, en balcon, ouvert sur le ciel et sur un panorama métropolitain exceptionnel. C'est un premier plan, un contenant matérialisé par une esthétique routière aujourd'hui sans qualité. Repenser ce contenant est un moyen efficace de mettre en évidence la force du panorama et d'assoier le paysage de signes caractéristiques de cette séquence. En outre, le périphérique accueillera un jour une mobilité diversifiée et cette perception métropolitaine ne sera alors plus seulement offerte aux automobilistes. INTÉRIEUR a la capacité d'inclure et d'engendrer une grande liberté urbaine. INTÉRIEUR est connecté à l'étendue de la ville. EXTÉRIEUR correspond à la perception du périphérique depuis le sol de la ville. Là, il représente un corps étranger associé à sa fonction circulatoire et aux nuisances qu'il génère. Sa dimension monumentale et unificatrice est ignorée. Les talus, inaccessibles, indiquent qu'il faut se maintenir à distance. L'ouvrage d'art n'est jamais valorisé et n'accueille aucun programme. Transformer la présence du périphérique permet à la fois de le mettre en adéquation avec son rôle de monument dans la ville et de lui adjoindre des usages. EXTÉRIEUR est susceptible d'enrichir la vie locale.

Après tout, compte tenu de la puissance esthétique considérable du périphérique, tant négativement que positivement, si l'on se souciait de le rendre beau, la ville l'accompagnerait.



LE PÉRIPHÉRIQUE REGARDE LA VILLE



POUR INCLURE L'HÉTÉROGÉNÉITÉ ET LA LIBERTÉ DU PAYSAGE



ÉTUDE

MÉTAMORPHOSER L'INTÉRIEUR



ÉTUDE

POUR ACCUEILLIR UNE MOBILITÉ DIVERSIFIÉE



LA VILLE REGARDE LE PÉRIPHÉRIQUE



UN CORPS ÉTRANGER, UN MONUMENT OCCULTÉ



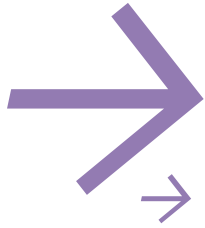
ÉTUDE

TRANSFORMER L'EXTÉRIEUR



ÉTUDE

POUR UNE PROXIMITÉ ASSUMÉE ET HABITÉE



LES COMMISSAIRES D'EXPOSITION

*Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler
TUK Architecte*



Pierre Alain Trévelo

Né en 1973, architecte DPLG, titulaire d'un Master in Design Studies de Harvard School of Design en 2004, enseignant à l'école d'architecture de la Ville et des Territoires de Marne-la-Vallée depuis 2000 et au Master Urbanisme de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris depuis 2006, fondateur avec Antoine Viger-Kohler de l'association TOMATO en 1997, associé au sein de Trévelo et Viger-Kohler architectes.

Antoine Viger-Kohler

Né en 1973, architecte DPLG, enseignant à l'École d'Architecture de la Ville et des Territoires de Marne-La-Vallée depuis 2006 et à l'École nationale supérieure d'architecture de Normandie depuis 2008, fondateur avec Pierre Alain Trévelo et président de l'association TOMATO en 1997, associé au sein de Trévelo et Viger-Kohler architectes.

L'agence Trévelo et Viger-Kohler, architectes

Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler travaillent ensemble depuis 1997 et fondent leur agence en 2003. En 1997, ils créent l'association TOMATO afin d'étudier le périphérique de Paris. L'ouvrage collectif Paris, La Ville du Périphérique, publié aux éditions Le Moniteur en 2003, retrace ce travail prospectif. Ils développent depuis 1999, une activité simultanément architecturale et urbaine. En 2001, leur projet à Vénissieux dans le cadre d'Europas 6 est primé. En 2004, pour leur premier concours, ils sont lauréats du projet urbain de la Porte Pouchet. En 2006, ils sont choisis pour mener une étude globale d'insertion urbaine du Périphérique auprès de la Ville de Paris et de la Région Ile-de-France. Ils remportent en 2007 le concours pour la construction d'un groupe scolaire énergie 0 à Arcueil. Ils ont été désignés lauréats du Palmarès des Jeunes Urbanistes 2005 et des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes 2006.

Projets

- 2008 Etude de définition d'une nouvelle centralité à Carrières sous Poissy (OIN-EPAMSA)
Construction de 52 logements locatifs sociaux à Vigneux sur Seine - APS
Plan de référence de l'est parisien (ACTEP)
Elaboration d'un schéma de référence du triangle RN7 dans le Val-de-Marne (OIN-EPA ORSA)
Le Grand Pari, étude urbaine sur l'agglomération parisienne
Construction de 58 logements HQE à Valenton - APD
Orbival, étude prospective urbaine autour du futur métro en rocade dans le Val-de-Marne
- 2007 Construction d'un groupe scolaire Energie 0 (4 729 m SHON), ZAC du Chaperon Vert à Arcueil - chantier
Construction d'une résidence étudiante (3 800 m SHON), ZAC du Chaperon Vert à Arcueil - chantier

- Etude de faisabilité pour la construction d'un IGH à la Défense, projet immobilier du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables
 Concours international d'idées urbanisme et développement durable, OIN, Massy, Palaiseau, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines - projet primé
 Construction d'un ensemble immobilier (71 000 m SHON Bureaux, 10 000 m SHON Logements et 3 600 m SHON Commerces), quartier du Ricardo-Inrets à Arcueil - concours
 Construction de 23 logements sociaux en accession (1 900 m SHON), ZAC du Port à Choisy-le-Roi (lot 10) - phase marché
 Etude urbaine pour l'extension de la zone du technopole de Metz (117 ha), en association avec l'Atelier d'Architecture Chaix & Morel et associés
 Construction de 53 logements (3 820 m SHON) à Clichy la Garenne - concours
 Etude urbaine pour la couverture du boulevard périphérique, secteurs Ternes-Villiers-Champeret (70 ha), Paris 17ème
 Etude urbaine pour la restructuration urbaine du secteur de la porte d'Arras à Lille (55 ha)
- 2006 Construction de 62 logements (5 107 m SHON) à Boulogne Billancourt (lot B3.E), en association avec l'Atelier d'Architecture Chaix & Morel et associés - phase marché
 Aménagement du Quartier du Ricardo (4 ha) à Arcueil
 Concours d'idées pour la construction du Tribunal de Grande Instance de Paris (100 000 m SHON), en association avec l'agence Bartolo Villemard architectes, Paris 13ème
 3 logements individuels (439 m SHON) dans le cadre du programme Fleur de Lille, à Lille - PC
 Maison Boomerang (260 m SHON) à Sèvres
- 2005 Etude d'insertion urbaine du boulevard périphérique, Marché de prestations intellectuelles, Paris
 26 logements sociaux à Choisy-le-Roi (2 100 m SHON) - phase chantier
 Projet urbain, (15 ha), quartier du Chaperon Vert à Arcueil
 Etude de définition pour l'aménagement du quartier GPRU Porte de Montreuil (50 ha), Paris, en association avec MG-AU, Michel Guthmann architecte
- 2003 Etude de définition pour l'aménagement du quartier GPRU Porte Pouchet Paris (15 ha), Paris, en association avec MG-AU, Michel Guthmann architecte - Projet lauréat
 Villa Dubuc, Meudon, extension (45 m SHON), livrée juin 2004
- 2001 Concours EUROPAN 6 entre villes à Vénissieux - Projet primé

Conférences

- 2008 Cité Internationale Universitaire de Paris - Colloque sur l'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris
 Maison de l'architecture, Paris - Festival d'architecture Dehors Paris # 2 : groupe scolaire Energie 0 à Arcueil / 58 logements HQE à Valenton
- 2007 Ecole Nationale d'Architecture de la Ville et des territoires de Marne-la-Vallée - Conférence inaugurale, Métropole et Architecture
- 2006 Pavillon de l'Arsenal, Paris - Conférence-débat Dessin de rue / Destin de rues

- Pavillon de l'Arsenal, Paris - Présentation du Grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de la Porte Pouchet dans le cadre de l'exposition Voies publiques
- 2004 Biennale d'Architecture Pan-Américaine, Quito, Equateur - Paris, now what ?
 La Maison de l'Architecture, Paris - Le projet de la Porte Pouchet à Paris
- 2003 Pavillon de l'Arsenal, Paris - Paris, La Ville du Périphérique
- 2000 Les Rendez-Vous de l'Architecture, Transforma(c)tions, La Villette, Paris - Le boulevard Périphérique à Paris

Expositions

- 2008 Maison de l'architecture, Paris - Festival d'architecture Dehors Paris # 2 : groupe scolaire Energie 0 à Arcueil / 58 logements HQE à Valenton
 Pavillon de l'Arsenal, Paris - Exposition sur l'insertion urbaine du boulevard périphérique parisien
 Pavillon de l'Arsenal, Paris - Exposition Architecture = Durable : groupe scolaire Energie 0 à Arcueil
- 2004 Biennale d'Architecture Pan-Américaine, Quito, Equateur - Paris, now what ?

Prix

- 2008 Lauréats du Prix Energie au concours du Grand Prix de l'Environnement des Villes de l'Ile-de-France, dans le cadre du Salon SIREME au CNIT, La Défense (92), en partenariat avec le Conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil Général des Hauts-de-Seine.
- 2006 Lauréats des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes
- 2005 Lauréats du Palmarès des Jeunes Urbanistes

Publications

- 2008 No limit, étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris, Editions Pavillon de l'Arsenal, Paris, 2008.
- 2003 Paris, la Ville du Périphérique, Tomato architectes, Editions Le Moniteur, Paris, 2003, 192 p.
- 2002 Le boulevard Périphérique à Paris, article pp. 124-130, dans Transforma(c)tions, Rendez-Vous de l'Architecture, MONUM Editions du Patrimoine, Paris, 2002.
- 2000 Porte de Bagnolet, article pp. 64-79, dans Le Visiteur n°5, printemps 2000.

→

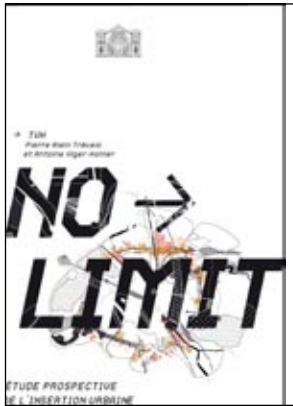
ÉDITION

→

NO LIMIT

→

Etude prospective d'insertion urbaine du périphérique de Paris



L'ouvrage "NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris" offre un nouveau regard sur le boulevard périphérique et projette de possibles transformations en travaillant à la fois sur, sous et contre l'infrastructure.

En examinant avec attention ce territoire longtemps délaissé et en inventant une cartographie propre, l'ouvrage montre d'abord les différentes relations que le périphérique entretient avec la ville à travers "16 identités métropolitaines" puis en approfondie 6 qui font l'objet de projets de transformations possibles autour de cette infrastructure. Sans bien sûr effacer sa valeur principale, qui en fait, à l'instar de la Seine et dans une version contemporaine, un grand espace ouvert métropolitain.

DIRECTION DE L'OUVRAGE
TVK, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler, architectes

EDITION : Pavillon de l'Arsenal

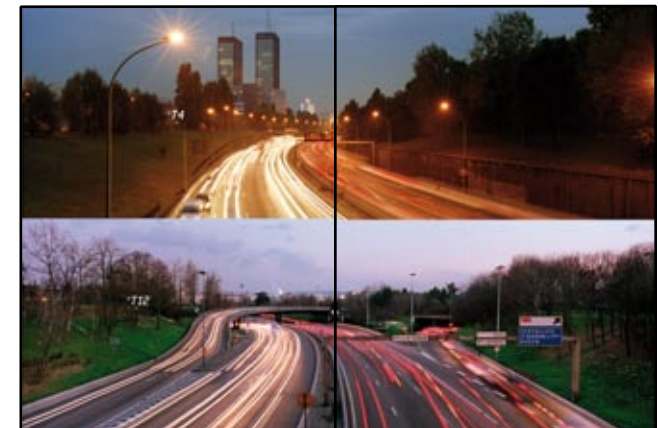
DIFFUSION ET DISTRIBUTION : Pavillon de l'Arsenal

Collection 15 x 21 / Langue Français / Format 15 x 21

PRIX
18 euros



extrait du livre



extrait du livre

SOMMAIRE

NO LIMIT

Etude prospective d'insertion urbaine du périphérique de Paris

CENTRAL PÉRIPHÉRIQUE

Contributions d'auteurs
 Bertrand Lemoine, architecte-ingénieur
 Olivier Philippe, paysagiste
 François Leclercq, architecte
 Marie Degos, architecte
 Yves Lion, architecte
 Jean-Pierre Orfeuill, professeur et Marie-Hélène Massot, directeur de recherche
 Laurent Davezies, professeur
 Jean-Luc Orand, ingénieur
 Alexandre Thériot, architecte

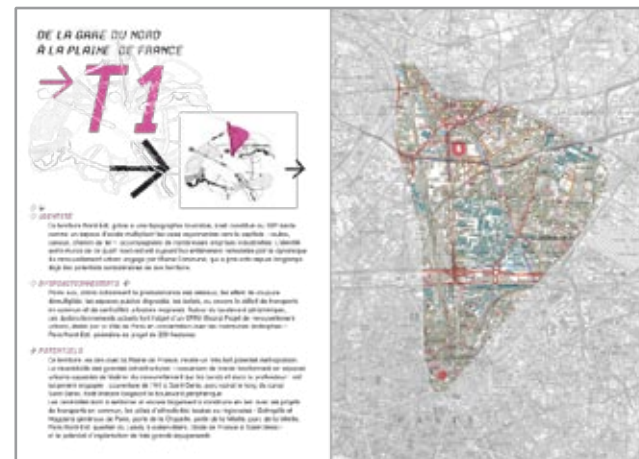
IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

- T1 De la gare du nord à la plaine de France
- T2 La gare de l'Est et Bobigny
- T3 Belleville et Romainville
- T4 La ceinture et l'autoroute
- T5 Le bois de Vincennes
- T6 Seine Amont
- T7 Le 13^e et Ivry
- T8 La vallée de la Bièvre et l'A6
- T9 La gare Montparnasse et Malakoff
- T10 Seine Aval
- T11 Le 16^e et Boulogne-Billancourt
- T12 Le bois de Boulogne
- T13 L'axe historique
- T14 Monceau et la Seine
- T15 Le faisceau Saint-Lazare
- T16 Montmartre, Saint-Ouen et la Seine


MÉTAMORPHOSES

- Stratégies de transformation du périphérique
- T4 La porte de Bagnolet
 - T6 La porte de Charenton
 - T7 De la Poterne des Peupliers à la porte d'Ivry
 - T8 De la porte d'Arcueil à la porte de Gentilly
 - T9 De la porte de Vanves à la porte d'Orléans
 - T16 De la porte des Poissonniers à la porte de Clichy

Regard sur le périphérique
 François Lacour, photographe



extraits du livre



GÉNÉRIQUE REMERCIEMENT

Pavillon de l'Arsenal

Centre d'information, de documentation
et d'exposition d'Urbanisme et d'Architecture de Paris
Association loi 1901

Anne Hidalgo, Présidente,

Première Adjointe au Maire de Paris,
chargée de l'Urbanisme et de l'Architecture

NO LIMIT

Étude prospective d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris

Exposition créée par le Pavillon de l'Arsenal, décembre 2008

En partenariat avec la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris

Commissariat Général : Pavillon de l'Arsenal

Dominique Alba, Architecte, Directrice Générale

Alexandre Labasse, architecte, Directeur

Marianne Carrega : Architecte, Adjointe à la Directrice Générale et Responsable des Éditions

Coordination et suivi de l'exposition : Marion Dambrin, Architecte, Responsable des expositions, David Cote, Solvén Bisceglia, Pierre Aubertin, Architectes

Communication : Julien Pansu, Architecte, Responsable de la Communication et du multimédia, assisté d'Hélène Ficat et Benoît Martin

Commissaire scientifique invité : TVK, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler, architectes, avec Sophie Bayce, architecte

Scénographie : Pavillon de l'Arsenal

Reportage photographique

François Lacour

Réalisation des maquettes

TVK architectes avec Artefact

Infographie

Gaël Morin et Olivier Plou, Eddie Young

Films

Réalisation : Joachim Lepastier

Montage : Cyril de Virginny

Réalisation et montage

Sol : Le comptoir de l'image

Impression et contre collage des visuels : Edit Press

Supports de maquettes : JLM Métal

Calicot et panneaux d'introduction : Apostrophe

et la Direction du Patrimoine et de l'Architecture de la Ville de Paris, Service technique du Génie civil et des aménagements intérieurs.

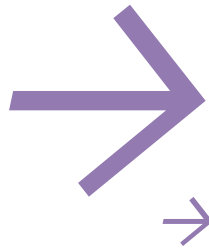
Étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique de Paris,
2005-2007

Étude inscrite au contrat particulier Région-Département de Paris de 2003-2006, cofinancée à parts égales.

- Comité de pilotage coprésidé par : Jean-Pierre Caffet, chargé de l'urbanisme, Pierre Mansat, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, Denis Baupin, chargé des déplacements et le vice-président du Conseil régional, Serge Méry.
- Encadrement technique : Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, en partenariat avec la Délégation générale à la coopération territoriale, la Direction de la voirie et des déplacements, et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Équipes de travail pour l'étude d'insertion urbaine du périphérique
TVK architectes, Pierre Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler, Chiara Molinar, Charles Daubas, Martin Styring, Gianluca Gaudenzi, Elisa Rivella, Caroline Desile, Agnieszka Broda, Felix Toennis, Hee-Won Jung, Sophie Bayce // Agence TER: Olivier Philippe, Flore Baudelot, Luc Léotoing, Anne Portnoï, Karen Chevallier, Gloria Moniz Pereira // RFR: Jean-François Blassel, Daniel Garcia, Nicolas Leduc, Majid Seane, Bernard Vaudeville // BERIM : Jean-Luc Orand // ITER : Franck Dricot // Marie Degos // Alexandre Thériot. Consultants : François Leclercq // Bertrand Lemoine // Joachim Lepastier // Yves Lion // Laboratoire CRETEIL IUP
Paris XII : Jean-Pierre Orfeuill, Laurent Davezies, Jean-Claude Driant, Patrizia Ingallina, Marie-Hélène Massot.

Équipes de suivi technique de l'étude pour la maîtrise d'ouvrage :
Direction de l'Urbanisme: Catherine Barbé, Denis Caillat, Claude Virloire,
François Dubois // Délégation Générale à la Coopération Territoriale: Claude Girault, Patrice Obert, Bernard Landau // Direction de la Voirie et des Déplacements : Daniel Laguet, Carine Bernède, Nicolas Roy
Région Ile-de-France: Jean-Raymond Fradin, Vincent Moutarde, Gwenaëlle Zunino // Atelier parisien d'urbanisme: Jean-Baptiste Vaquin, Florence Hanappe



*Exposition du 18 décembre 2008 au 18 janvier 2009.
Ouverture du mardi au samedi de 10h30 à 18h30 et
→ le dimanche de 11h00 à 19h00.*

- Tous les week-end - Visites guidées de l'exposition et médiateurs
Visites guidées gratuites :
Les samedis et les dimanches à 15h
Inscriptions gratuites dans la limite des places disponibles.
mail : infopa@pavillon-arsenal.com
tel : 01 42 76 33 97

- Médiateurs :
Médiateurs à la disposition du public le samedi de 10h30 à 18h30
et le dimanche de 11h à 19h.

- Contact Presse
Pavillon de l'Arsenal / Julien Pansu Tel : 01 42 76 31 95
e-mail: julienpansu@pavillon-arsenal.com
Dossier de presse téléchargeable à l'adresse internet suivante :
<http://www.pavillon-arsenal.com>
Illustrations libres de droits sur demande.



Pavillon de l'Arsenal

Centre d'information, de documentation et d'exposition d'urbanisme et d'architecture de Paris.
21, bd Morland 75004 Paris France - 01 42 76 33 97 - www.pavillon-arsenal.com