

Avenir du Bd périphérique et ceinture verte : une question métropolitaine.

Bernard Landau, architecte voyer honoraire de la ville de Paris.

Ce texte est le fruit d'échanges et réflexions menées ces dernières années avec des collègues et amis architectes, urbanistes, sociologues, ingénieurs. Merci notamment à Gwenaél Querrien et Nathan Starkman pour leur précieuse relecture.

Sur fond de lutte contre le réchauffement climatique, le débat sur l'avenir du boulevard périphérique s'invite à nouveau dans l'actualité parisienne et métropolitaine. La Ville de Paris a organisé en 2019 une mission d'information et d'évaluation¹ sur le sujet et l'APUR publie depuis mars 2022 les cahiers d'acteurs d'un projet de livre blanc associant depuis plusieurs mois les villes voisines. Dans le cadre de la révision en cours d'un plan local d'urbanisme bioclimatique et à l'approche des jeux de 2024 qui créeront une voie olympique sur le périphérique, la municipalité annonce passer d'ici 2030 d'une ceinture grise à une ceinture verte. Sa stratégie vise à rendre possible un jour la transformation de l'ouvrage en boulevard urbain, ce qu'elle "anticipe" par la construction de plusieurs immeubles sur ses talus arborés... Simultanément, un programme de réaménagement de plusieurs portes est dévoilé.

La presse et plusieurs associations² ont vivement réagi, rappelant que plus qu'une ceinture verte, c'est une ceinture de béton et de bureaux qui s'est érigée depuis 25 ans sur les deux rives de l'ouvrage. Les élus verts, pour des raisons de santé publique et environnementale, appellent à un moratoire des constructions à ses abords.

La question est posée : faut-il continuer de bâtir un des derniers 'espaces libres' importants dans Paris intramuros ? Plus fondamental, l'avenir du périphérique n'est-il qu'une question locale et parisienne ?

1. La ceinture verte, c'est quoi ?

¹ *Le périphérique, quelles perspectives de changement ?* Rapport très documenté de 277 pages présenté au conseil de Paris de juin 2019.

² Articles dans Télérama, Le Parisien, 20 Minutes, Reportage sur France 2, France Nature Environnement et aussi 12 montages de photos 2008 à aujourd'hui réalisés par les amis de la Terre.

La ceinture verte, ainsi dénommée dans les années 60 par la Loi Lafay³, c'est l'anneau de 400 m de large comprenant les fortifications de Paris construites entre 1840 et 1845 et démolies après la 1^{ère} guerre mondiale, et la zone attenante non aedificandi (ZNA), soit au total 10% de la superficie de Paris.

Des années 30 aux années 60, elle est en partie urbanisée selon des conceptions relevant de l'hygiénisme : d'abord la ceinture des HBM - environ 40 000 logements bon marché, des équipements de proximité - inspirée des cités-jardins et le parc des expositions de la porte de Versailles ; puis le plan Lopez - des barres et des tours de logements sociaux ainsi que de grands équipements tels que des hôpitaux, casernes de pompiers, stades et équipements sportifs (comme le parc des Princes), des squares, des écoles, collèges et Lycées.

2. Ceinture verte et boulevard périphérique

La construction du boulevard périphérique, décidée en 1954 et terminée en 1972, chamboule le contexte. Les 35,5 km de cet anneau (2% de la voirie parisienne) se décomposent en 14,5 km de tunnels, 6 km de tranchées découvertes, 6,5 km de ponts et viaducs et 8,5 km de voies décaissées bordées de talus arborés. Des jeux de bretelles intérieures et extérieures desservent en moyenne tous les 900 m les "portes de Paris" ; 6 échangeurs imposants le relient aux autoroutes. Difficile d'imaginer comment transformer tout cela un jour en 'boulevard urbain', voire en une 'coulée verte'.....

Dès 1972 le périphérique absorbe 30% du trafic parisien et contribue à désengorger une ville qui étouffe déjà sous la circulation. Plus de 10 ans après sa mise en service, la puissance publique lance l'étude de projets d'amélioration pour pallier les nuisances fortement ressenties dès le début par les riverains. Ces aménagements étant très coûteux, tout ne sera pas fait. Des financements croisés – Etat, Région, Ville de Paris – ont permis de réaliser 14 km de murs anti bruit (83-97), et des couvertures partielles jusqu'en 2007, les dernières étant Lilas, et Vanves. Après, c'est-à-dire depuis 14 ans, ce type de programme n'a plus été évoqué, voire demandé, que ce soit par Paris, la Région, l'Etat ou la jeune métropole du Grand Paris.

³ La Loi Lafay, disposition législative de 1953 permettait la construction sur « 20 % » de la **ceinture** de Paris, avec un système de « compensations » par la création d'espaces **verts** dans le centre de Paris. Cette 'compensation a été abrogée dans la Loi aménagement en juillet 1985 (demande Pierre Mauroy et Jacques Chirac visant Lille et Paris). La ville de Paris publie chaque année l'inventaire de la progression de la consommation de ces espaces, le dernier connu date de 2019. Dans certains arrondissements on s'approche des 20%.

Nouvelle limite de la capitale, l'anneau du périphérique reste physiquement et symboliquement une frontière entre Paris et la banlieue, une zone de relégation sociale pour les exclus de la cité, et une des principales sources de pollution pour plus de 300.000 habitants du cœur de l'agglomération. Les espaces de nature en bordure de l'ouvrage représentent pourtant 11% de la superficie des espaces verts parisiens et constituent un couloir de biodiversité à l'échelle métropolitaine.

3. "Habiter le périphérique", les mutations récentes de la ceinture verte.

Après l'élection d'un Maire de Paris en 1977 les transformations de la ceinture verte continuent. On retiendra surtout le parc de la Villette avec sa cité de la musique, celle des sciences et techniques et le Zenith ; le palais des congrès porte Maillot ; les hôpitaux Robert Debré et Georges Pompidou et quelques hôtels industriels. Mais depuis 25 ans – et cela s'est accéléré après 2008 –, les deux rives du périphérique ont connu une impressionnante métamorphose :

Les communes limitrophes de la capitale, profitant de l'adresse parisienne, ont édifié une muraille de bureaux partout où c'était possible, particulièrement visible de la porte d'Orléans à la porte de Versailles au sud, et de la porte d'Aubervilliers à la porte Clichy au nord. Le mouvement menace désormais l'est.

Dans Paris, c'est le secteur de la ville qui s'est le plus construit. Dès le début des années 2000, le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la couronne (GPRU) annonce un plan pluriannuel sur ces 10% du territoire parisien : de la cité universitaire aux différentes tours (Palais de Justice, Tours DUO, Tour Triangle) en passant par le Ministère de la Défense ; des dernières grandes ZAC engagées (Paris Rive-Gauche, Paris Nord-Est, Batignolles, le secteur Bédier, la Gare de Rungis) ou encore à l'étude (Bercy-Charenton, Porte de la Villette), de très nombreux projets empiètent pour le meilleur et pour le pire sur l'ancienne "ceinture verte de Paris". Il faut également parler des restructurations de grands Lycées (comme Paul Valéry dans le 12^{ème}) et de nombreux équipements sportifs comme le stade Jean Bouin et le site de Roland Garros avec la mobilisation sur les serres d'Auteuil.

Contrepoint magnifique pour ces territoires, le tramway des maréchaux et les prolongements de TSP sur les routes nationales rayonnant depuis les portes de Paris cochent tous les cases positives de l'urbanisme bioclimatique.

Dès les années 2008-2010, la notion de ville du périphérique⁴ apparaît chez certaines équipes de la consultation du Grand Paris, dans une période où l'attractivité de la région parisienne attire des fonds d'investissements mondiaux. Elle nourrit progressivement la pensée officielle sous le 1^{er} mandat d'Anne Hidalgo. Les études municipales et surtout la série des "Réinventer" localisés aux abords du périphérique en sont l'illustration : Mille arbres, Multi strates, Porte de Montreuil (*Reinventing cities*), porte de Pantin, Masséna Bruneseau-Nord ; autant de projets qui sont remis en cause l'un après l'autre depuis deux ans.

Belle illustration de l'"urbanisme de la limite", ce territoire reste perçu comme le dernier gisement de revenus fonciers pour une Ville qui voit son déficit budgétaire se creuser d'année en année.

La prise de conscience de cette mutation spectaculaire, peu visible dans les documents du diagnostic de la révision du PLU, enrichirait incontestablement le livre blanc sur le périphérique.

4. Changer de focale, poser les bonnes questions.

Lutter contre la pollution atmosphérique et renforcer la ceinture verte tout en continuant à construire massivement sur les abords du périphérique sont des objectifs contradictoires qui évoquent un nœud gordien ou la quadrature du cercle !

Cas concret et au combien emblématique de la transition écologique des territoires appelée jusqu'aux plus hauts niveaux de l'Etat, la question de la ceinture verte et de l'avenir du BP devrait être posée à la bonne échelle : celle d'un ensemble d'enjeux métropolitains (mobilité, urbanisme, environnement, biodiversité, logement et emploi) associant tous les acteurs concernés. Les quelques propositions énoncées ci-dessous sont versées à un débat nécessaire qui reste devant nous.

L'urgence commande d'agir d'abord pour les plus exposés aux nuisances : les écoles, les espaces de sports de plein air, les logements proches du périphérique...

⁴ Titre de la proposition L. Paillard – Ph. Gazeau

Pour cela, il est aussi nécessaire de mettre un terme, des deux côtés de l'anneau, au bourrage lié à la limite de Paris par un moratoire immédiat sur les constructions.

La perspective des JO permet d'engager un premier test métropolitain sur l'évolution des usages circulés du Bd Périphérique coordonné avec la réflexion intégrant autoroutes et A 86. C'est en cours.

Comme l'esquissent les conclusions de la consultation sur les "routes du futur"⁵ menée en 2018 et 2019, il faudra penser la circulation du BP à l'échelle d'un plan de circulation régional, associant la Ville de Paris, l'Etat, la Région, Ile-de-France mobilité, les élus métropolitains, réflexion intégrant les autoroutes, les rocade, mais surtout les reports modaux vers les transports publics et les modes actifs dont les programmes et investissements n'ont jamais été aussi élevés depuis des décennies (Métro du Grand Paris, tramways, RER, Transilien, bus et réseau cyclable).

Engager enfin la réalisation d'un plan programme d'aménagement intercommunal de la ceinture, de part et d'autre du périphérique, en coordination avec le plan de circulation évoqué ci-dessus, proposant notamment dans Paris un plan pour l'ouvrage routier et ses abords immédiats :

- **Consolidation du rôle de couloir de biodiversité**, en liaison avec les espaces de nature de la ceinture verte **devant être versée au SCOT de la métropole, au PLU de Paris et dans les PLUI des EPT concernés.**
- Restructurations et modifications à venir : **couvertures et échangeurs financés sur fonds publics,**
- **Sanctuarisation et plantation des talus du BP**, avec un **chantier modèle et expérimental** mené avec les meilleurs spécialistes de ce type de situation (écologues, muséum d'histoire naturelle, Potager du Roy ENSPV, Ecole Dubreuil...).

Ce sont certes des propositions ambitieuses et à débattre, mais ne s'agit-il pas aujourd'hui d'éviter un débat politicien sur une question d'intérêt général difficile compte tenu des actuels jeux d'acteurs qui régissent le quotidien de millions de grands parisiens. La transition écologique des territoires est une question de politique globale, voici un beau sujet !

⁵ « Les Routes du Futur », Consultation internationale du Forum métropolitain 2018-2019. Restitution des contributions publiée en juin 2019 par le Pavillon de l'Arsenal.