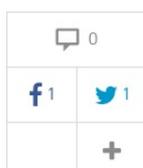


Il était une fois le périphérique 3/5

De l'autre côté du périph, là où l'architecture est en mouvement perpétuel

Réservé aux abonnés

Publié le 10/07/2019. Mis à jour le 10/07/2019 à 14h55.



Les Parisiens entretiennent depuis toujours avec le boulevard périphérique une relation d'amour-haine. Mais loin de n'être qu'une séparation brutale entre la capitale et sa banlieue, celui-ci permet souvent à ses usagers de découvrir un autre visage de la métropole. Visite guidée avec ce troisième épisode de notre série sur le périph parisien.

Il ne viendrait probablement pas à l'idée d'une agence de tourisme d'organiser un circuit sur le boulevard périphérique. D'ordinaire, c'est assis sur le pont supérieur d'un bateau-mouche ou à l'étage d'un autobus à impériale que les visiteurs partent à la découverte de la capitale et ses bâtiments historiques : assemblée nationale, musée du Louvre, opéra... Comme la plupart des infrastructures, le périphérique, lui, n'est généralement considéré que pour sa fonction de trait d'union. On l'emprunte pour éviter la circulation intramuros et rejoindre une autre porte, ou pour quitter Paris, direction la banlieue ou la province. Et si ce rôle strictement pratique était le plus grand drame du périphérique ? Changeons un instant de point de vue pour l'imaginer comme une rocade située aux premières loges du théâtre de la ville, faisant de ses usagers les spectateurs de son évolution et de ses innovations architecturales.

Télérama **sorties**

Des avantages rien
que pour nos
abonnés

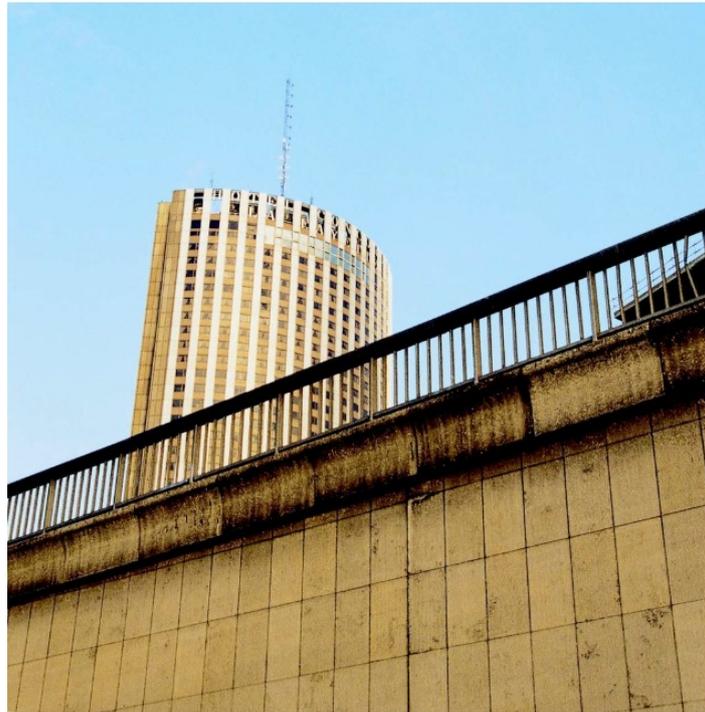


Une vraie ville en mouvement

Bien sûr, du périphérique, on aperçoit les monuments les plus emblématiques de la capitale, héros des cartes postales et autres boules à neige : tour Eiffel, Sacré Cœur... Mais c'est un autre visage de Paris, moins ancien et non muséifié, que révèlent les bâtiments qui le bordent : celui d'une vraie ville, en mouvement, conçue pour ceux qui y vivent, avec ses bureaux, ses logements, ses centres commerciaux. Pierre Alain Trévelo co-dirige l'agence d'architecture TVK. Avec celle-ci, il a supervisé plusieurs projets et études autour du périphérique et édité deux livres qui lui sont consacrés*.

Pour lui, le périphérique n'est pas une voie routière, mais une étendue plus vaste.

« Le territoire du périphérique, ce n'est ni Paris, ni la banlieue. C'est une ville particulière autour de la voie, avec ses formes et ses espaces, qu'il faut apprendre à reconnaître, à ne pas traiter avec mépris. Car c'est une grande respiration, un espace ouvert, la réserve mentale de toute personne vivant à Paris, qui est si dense... Quand vous entrez sur le territoire du périphérique, le ciel arrive. »



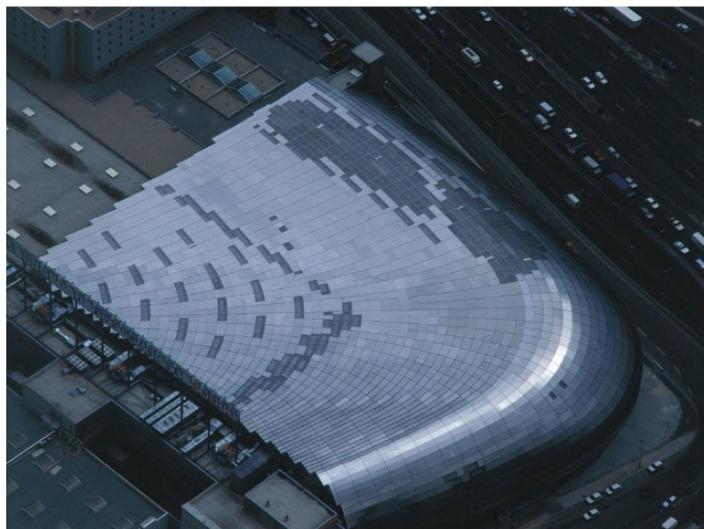
La construction du périphérique a engendré, autour de lui, une architecture propre. Les bâtiments qu'on y aperçoit répondent à des critères : quête de visibilité, maximisation de l'espace... « Dans les années 1990 et 2000, on a observé une nouvelle architecture liée à ce qu'on appelle le phénomène de l'adresse parisienne, poursuit Pierre Alain Trévelo. Des entreprises se sont installées le long du périphérique, côté banlieue. Cela leur a permis de bénéficier des conditions foncières avantageuses des communes riveraines où se situaient les terrains, tout en conservant, pour la vitrine, une adresse domiciliée à Paris. Car la rue à l'extérieur du périphérique est souvent une rue parisienne ! » Ce phénomène a l'érection linéaire de larges immeubles, les promoteurs voulant optimiser l'espace disponible autour du boulevard. « Il y a, par exemple, un hôtel gigantesque vers la Porte de Saint-Ouen en face de l'hôpital Bichat. »

Une relation paradoxale

Ces bâtiments entretiennent un drôle de rapport avec le périphérique : ils en profitent et s'en préservent à la fois. Par leur gigantisme, ils cherchent la visibilité : leurs façades ont même été pensées pour accueillir de lucratifs panneaux publicitaires et leurs toits, des enseignes lumineuses. Le tronçon entre la Porte de la Chapelle et la Porte Maillot a été rebaptisé « Route des présidents », tous les présidents des grands groupes du Cac 40 voulant y apercevoir l'enseigne de leur entreprise lors du trajet qui les mène de l'aéroport Charles-De Gaulle aux bureaux de la Défense. Par leur structure, en revanche, ces bâtiments semblent parfois vouloir se protéger du périphérique. « Ils cherchent à s'en défendre. Ils se font des carapaces, des boucliers ». Illustration de cette relation paradoxale : la résidence universitaire Francis de Croisset située Porte de Clignancourt. Elle s'impose par sa grandeur mais n'exhibe, côté périphérique, qu'un double mur de béton.

— “Entre 1970 et 1990, on a construit des bâtiments qui avaient été pensés en intégrant l’idée du déplacement”.

Pour Pierre-Alain Trévelo, l’architecture la plus intéressante née au bord du périphérique est plus ancienne. Elle date des années 1970, 80 et 90. « *Parce qu’on a construit des bâtiments qui avaient été pensés en intégrant l’idée du déplacement. C’est le cas de l’hôtel industriel Berlier de Dominique Perrault ou du centre commercial de Bercy, dit La Baleine, de Renzo Piano de l’autre côté de la voie.* »



En d’autres termes, ces édifices ont été imaginés en prenant en compte le mouvement de leurs futurs témoins – les automobilistes. « *Ce sont des architectures qui évacuent le détail car on n’a pas le temps d’y prêter attention. Elles deviennent essentialistes, monolithiques, avec des effets de textures et de volumes. Perrault, c’est un parallélépipède en verre ; Piano une forme enveloppante et une matière réfléchissante. Ces bâtiments doivent être compris immédiatement.* » Scénario identique pour les tours jumelles Mercuriales, porte de Bagnolet. « *Le fait qu’il y en ait deux renforce l’effet du déplacement. Une disparaît puis l’autre apparaît...* » Paroxysme de ce besoin d’en imposer au premier coup d’œil, le Parc des Princes, construit en même temps que le périphérique, a littéralement été posé dessus et ne se dévoile donc aux automobilistes que brièvement, à la sortie du tunnel. Résultat, c’est une gigantesque coquille de béton qui semble presque construite avec les remblais du chantier du périph.

Une dimension supplémentaire

La réflexion autour d’une architecture qui intégrerait le déplacement ne date ni d’hier ni de 1973, quand le périphérique a ouvert. On doit à Auguste Choisy, historien du bâti du XIXe siècle, une étude de ce principe appliqué à l’Acropole d’Athènes. Dans *Histoire de l’architecture* (1899), il avait souligné la façon dont le site, avec ses monuments positionnés de façon désordonnée, semblait avoir été pensé comme une succession de tableaux pour le visiteur en mouvement, et non comme un site classique qui privilégierait les perspectives frontales et la symétrie. « *Choisy a vu dans l’Acropole une composition péripatéticienne ou, plus communément, pittoresque : les perspectives ne sont pas fixes, elles invitent au cheminement* », poursuit Pierre Alain Trévelo, qui perçoit là des similitudes avec l’architecture bordant le périphérique. « *Les Grecs avaient même fait une chose incroyable : ils avaient opéré des corrections optiques sur les monuments. C’est-à-dire qu’ils avaient modifié l’inclinaison de certaines marches et colonnes de façon à ce que, d’un point de vue lointain et en fonction du déplacement, on ait l’impression que le bâtiment était droit.* »

Si le périphérique n’a pas engendré de corrections optiques sur ses constructions alentours, le déplacement qu’il impose à ses usagers lui donne néanmoins des pouvoirs magiques : conférer aux bâtiments qui le bordent une dimension supplémentaire. Ainsi de la tour La Villette (anciennement et encore souvent appelée « Tour Daewoo ») qui abrite des bureaux au niveau de la Porte de la Villette. « *Il y a deux notions pour faire d’un édifice un monument : la taille et le symbole. La tour Daewoo est grande mais elle n’est symbolique de rien du tout. Pourtant, le périphérique la rend monumentale, car la vision en déplacement lui donne une forme de symbole, celui de la relation à la mobilité.* »



Parce qu'on l'aperçoit de très loin et que sa position dans notre champ de vision change à mesure que l'on roule, la tour La Villette permet de rappeler ce qu'on ne constate pas toujours lorsqu'on est sur le périphérique - et ce qui aurait réjoui Galilée : il tourne ! Enfin, elle plante le décor lorsqu'on revient de loin : l'apercevoir, c'est, comme arriver au péage, comprendre qu'on est sur le point de rejoindre la capitale. D'où l'idée développée par le collectif Tomato, auteur du premier livre édité par TVK, d'un périphérique faisant naître des « *monuments involontaires* », par la façon dont ils construisent une représentation de la métropole dans laquelle nous vivons.

— “Vous ne pouvez mettre la Tour Triangle nulle part ailleurs que dans cette épaisseur de la ceinture parisienne. C'est là qu'on a de la place, du ciel, des ouvertures.”

Ces dernières années, le Palais de Justice et la Philharmonie ont ajouté leurs noms à la liste des édifices remarquables visibles du périphérique, le premier offrant sa deuxième Equerre d'Argent à Renzo Piano, la seconde, fruit d'un chantier rocambolesque, le grand traumatisme de sa carrière à Jean Nouvel. Bientôt, ils seront rejoints par la controversée Tour Triangle, dont les travaux doivent débuter en 2020 au niveau de la Porte de Versailles. « *Ce n'est pas un hasard si elle se retrouve proche du périphérique*, conclut Pierre Alain Trévelo. *Une tour comme celle-ci, vous ne pouvez la mettre nulle part ailleurs que dans cette épaisseur de la ceinture parisienne. C'est là qu'on a de la place, du ciel, des ouvertures. Car le territoire du périphérique n'a pas encore été mis sous cloche. Cela reste un espace de liberté.* »

Cet été, nous empruntons, à travers une série d'articles, cette rocade qui encercle Paris, afin de raconter ses origines, ses récits inattendus, son impact sur l'architecture voisine et sa nécessaire réinvention à l'heure où l'on marche pour le climat. Pour ce troisième chapitre, découverte d'un autre visage de la métropole à travers l'observation des bâtiments qui entourent le périphérique parisien.

Pour aller plus loin

Les Routes du futur Grand Paris, jusqu'au 1er septembre, Pavillon de l'Arsenal, 21 boulevard Morland, Paris 4e, du mardi au dimanche de 11 à 19h, entrée libre

**Paris, la ville du périphérique*, du collectif Tomato Architectes (Editions Le Moniteur, 2003) et *No Limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris* de TVK. (Editions Pavillon de l'Arsenal, 2008).