

La ceinture verte de Paris au XXI^e siècle

Hier, aujourd'hui, demain ?

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Paul Baroin, Bruno Bouvier, Madeleine Masse, Juliette Perez, Yann-Fanch Vauléon,
Anne-Marie Villot

Sous la direction de : Christiane Blancot

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Mara Marincioni, Anne Servais, Christine Delahaye

Maquette : Apur

www.apur.org

Sommaire

Introduction	1
La ceinture verte de Paris, une renaissance engagée	1
Résumé	2
1. Les fondements de la ceinture verte	5
Un territoire particulier depuis 1840	5
Une histoire qui marque l’imaginaire parisien	6
Un héritage structurant pour l’agglomération	12
Conçue comme l’anneau central de la trame verte du cœur de l’agglomération	14
2. Les systèmes de la ceinture verte	17
2.1. Découpage du territoire, dimensions et séquences	17
2.2. Une organisation urbaine et architecturale singulière	22
2.3. Un système social particulier	26
2.4. Un territoire servant qui accueille de nombreux services urbains et des pôles de transport en commun	30
2.5. L’armature de la ceinture verte, espaces verts et équipements de plein air	34
2.6. Un lieu privilégié d’implantation de grands équipements d’échelle métropolitaine	37
2.7. Une autoroute urbaine au cœur de la ceinture verte : le Boulevard périphérique	38
3. Renaissance de la ceinture verte : agir sur les systèmes	41
+ de NATURE	43
Renforcer la nature pour aider au fonctionnement de l’écosystème francilien	43
Renforcement des continuités végétales et de la biodiversité	44
+ de POROSITÉ	55
La ceinture verte, un espace qui relie, qui se traverse et se parcourt	55
+ d’USAGES	63
La ceinture verte au service de l’intensité urbaine du cœur de l’agglomération	63
La ceinture verte : de grands projets fédérateurs en cours	64
Un projet global pour refonder l’identité de la ceinture verte	72
Annexe - Synthèse des études menées sur la couronne de Paris	79

Introduction

La ceinture verte de Paris, une renaissance engagée

Depuis 2001, la municipalité parisienne s'est engagée dans la revalorisation de « la ceinture verte ». Ce sera, tout d'abord, le lancement du GPRU « grand projet de renouvellement urbain », qui concerne sept secteurs installés sur la couronne de Paris, puis la réalisation du tramway des Maréchaux sud, puis est et nord et bientôt ouest, les couvertures du Boulevard périphérique porte des Lilas et porte de Vanves et le développement des liens avec les communes riveraines. En 2005 le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) dans lequel s'inscrit le PLU de Paris, a confirmé le rôle majeur de cet espace comme territoire de projets multiples qui participent des évolutions des formes urbaines parisiennes, comme lieu du renouvellement de la participation citoyenne et de la prise en compte des inégalités et enfin, comme espace majeur constitutif de la trame verte du cœur de l'agglomération.

Ainsi, en 2011, le plan Biodiversité voté par le Conseil de Paris s'est donné pour objectif d'inscrire Paris dans les continuités écologiques régionales et a mis en avant plusieurs actions dont la requalification de la ceinture verte de Paris et ses ramifications.

L'étude menée par l'Apur depuis 2010 prend place dans ce contexte dynamique avec pour objectif l'établissement d'**un diagnostic détaillé et l'élaboration d'une stratégie pour la renaissance de la ceinture verte qui s'appuie sur les projets engagés et qui mette en valeur la structure originelle de ce territoire.**

L'étude a été développée à partir d'une « revue des projets » menée par un groupe de travail qui réunissait l'ensemble des directions de la ville de Paris actrices sur ce territoire, la DU, la DJS, la DEVE, la DVD, la DPVI et la DPMC. Cette revue de projet permet de prendre connaissance de la totalité des actions et d'échanger sur leur contenu.

Parallèlement, l'étude a été enrichie par les connaissances accumulées sur d'autres thématiques et et d'autres lieux d'études notamment les travaux menés autour de la nature en ville, la petite ceinture ferroviaire ainsi que la base de donnée des projets de la couronne mise à jour en permanence.

Résumé

Le diagnostic détaillé

La ceinture verte : un territoire singulier, malmené mais dynamique

La ceinture « verte » présente une situation très contrastée, entre la puissance de l'identité historique de ce territoire, des difficultés sociales et environnementales et une dynamique extraordinaire portée par une nouvelle ambition politique et de nombreux projets au cœur de l'agglomération dense.

Près d'un sixième de la population parisienne y vit — plutôt mal — victime souvent d'un double enclavement urbain et social, aggravé par les niveaux élevés de nuisances sonores et de pollution de l'air. Au total, ce sont près d'un million d'habitants qui résident dans la bande de 800 m autour du périphérique, **mais c'est aussi un territoire dans lequel la population est jeune et dynamique.**

C'est un territoire d'équipements et de propriétés publiques, il est donc plus facile d'y agir : on y trouve presque tous les stades parisiens (sauf 1 près de la tour Eiffel), les propriétés de bailleurs sociaux, ou affectés à des équipements publics de toutes sortes ou encore de grands services publics comme la RATP, l'AP-HP ou la SNCF.

C'est un territoire identitaire où se trouvent des architectures historiques, un paysage ouvert qui offre un rapport au ciel unique au cœur de l'agglomération parisienne. **Mais c'est aussi aujourd'hui une évolution non maîtrisée des abords du périphérique qui voient progressivement se dresser des murailles sur leurs rives extérieures.**

C'est aussi un territoire envahi par la circulation et les infrastructures avec la présence du Boulevard périphérique, les traversées des faisceaux ferrés, les interconnexions autoroutières. La circulation automobile y consomme un espace surdimensionné et apporte pollution sonore et de l'atmosphérique, insécurité routière (vitesse excessive, difficultés de traversées pour les piétons, de circulation pour les vélos sur les Maréchaux...), sentiment de distance et d'isolement renforcé par rapport aux autres quartiers qu'ils soient côté Paris ou côté communes riveraines. **Mais cela devient un des territoires les plus accessibles de la zone agglomérée car desservi par le tramway des Maréchaux** qui propose en 2012, 26 nouvelles interconnexions de transport en commun.

La renaissance de la ceinture verte

Une renaissance qui s'appuie sur les projets engagés et sur la structure originelle de ce territoire.

Un espace unique répondre aux enjeux de la métropole et favoriser les occasions de renouveler les méthodes de projets

La ceinture verte, avec plus de 40 opérations d'aménagement en cours, sept quartiers politique de la ville, un tramway... est un espace majeur en mutation à même d'illustrer les ambitions de la construction métropolitaine.

La « limite historique » entre Paris et les 29 communes limitrophes devient le trait d'union « possible » : nombre de problèmes sont partagés de chaque côté du périphérique (logement, sécurité...) Des projets pourraient l'être comme la fréquentation des équipements sportifs, le traitement des portes, la continuité des pistes cyclables... et la politique de la ville.

La ceinture verte est rythmée par des séquences et chaque projet doit être l'occasion de les remplacer. Ainsi, les portes ouvertes sur le périphérique sont autant d'occasions de réinventer des systèmes urbains originaux qui s'appuient sur le paysage de chaque lieu pour le révéler et le requalifier.

Il s'agit aussi de permettre une plus grande pénétration de la nature dans les ensembles bâtis au cœur des îlots, et de concevoir en même temps les continuités vertes entre espaces publics et espaces privés, y compris celles des talus du Boulevard périphérique lorsque l'on vient construire tout près.

Ainsi, pourra se créer une nouvelle esthétique des constructions dans la ceinture verte emblématique de son renouveau et de son dialogue avec la nature proche, les grandes infrastructures qui la traverse et le grand paysage si présent aux portes.

La ceinture verte ce sont aussi des méthodes de projet innovantes comme celles développées dans Paris nord-est sur les îlots qui bordent le boulevard Ney, ou les études menées avec l'équipe Rogers sur le secteur Bercy-Charenton.

La mise en place de l'anneau central de la trame verte du cœur de l'agglomération

Recomposer le paysage, Relier les grands espaces verts entre eux par la ceinture verte et relier la ceinture verte aux espaces constitutifs de la trame verte métropolitaine hors Paris.

Il s'agit par exemple de trouver une synergie entre la ceinture verte et la petite ceinture ferroviaire, de renforcer le rôle et la présence de la nature sur ce territoire d'expression du développement durable en synergie avec la construction des continuités écologiques au cœur de l'agglomération dense.

La ceinture verte doit acquérir une visibilité permettant de la reconnaître comme le grand anneau vert du centre de la métropole :

- voir la ceinture verte de loin, depuis les rues qui la croisent, les autoroutes qui la traversent, contribue à son identité ;
- rythmer le cœur de l'agglomération dense de coupures vertes est une manière de donner des points de repères à ses habitants, une respiration dans l'infinie grandeur du territoire urbanisé ;
- reconstituer des continuités végétales entre espaces d'équipements et de services contigus (stades, jardins, cimetières, talus, cours d'écoles...) qui aujourd'hui s'ignorent et sont coupés les uns des autres ;
- porter une attention particulière aux continuités non bâties, notamment celles qui sont constituées par les grandes infrastructures linéaires notamment les talus du Boulevard périphérique ;

- prévoir un placement judicieux des nouveaux espaces publics, voies plantées et jardins ;
- et enfin renforcer la coordination des projets dans et hors Paris.

Le renouveau du développement social, économique et commercial et des politiques de solidarité locale, dans ces quartiers très populaires

Habiter et travailler dans la ceinture verte c'est se retrouver forcément dans des situations urbaines singulières, paradoxales, dont il y a à tirer partie pour inventer de nouvelles formes de l'habiter et d'y travailler.

Il s'agit bien de :

- renouer avec une expérimentation des formes urbaines adaptées à la production du logement dans un contexte particulier, à la fois nuisant et extraordinaire, au cœur de la ville mais aussi au cœur d'un grand vide ;
- inventer une nouvelle façon d'habiter qui renforce les continuités écologiques en intégrant dans la conception du projet la nature, les usages qu'elle génère et les services qu'elle rend ;
- explorer une prise en compte du grand paysage et des horizons lointains et, en même temps, une intégration forte dans la ville et la vie quotidienne des quartiers proches ;
- proposer, en rez-de-chaussée, une attractivité qui accompagne les déplacements des piétons qui vont se multiplier du fait de l'augmentation de l'offre transport en commun ;
- renforcer les actions politiques de la ville en synergie de part et d'autres du boulevard périphérique.

Faire « PLUS » avec ce qui fonde la ceinture verte

Un territoire de jardins et d'espaces ouverts : la nature.

Un territoire de bordure, de limite et demain, de lien : la porosité.

Un territoire de projets, de services et d'équipements : les usages.

→ Plus de nature

Plus riche, plus variée là où déjà se trouvent des espaces verts et ouverts, jardins, parcs, mais aussi talus, cimetières, stades et espaces de sport, cours d'immeubles.

→ Plus de porosité

Créer des passages, des passerelles, améliorer les liaisons du quotidien sur les deux rives du périphérique, faciliter les circulations douces, l'accessibilité au tramway.

→ Plus d'usages

Partager les équipements, les ouvrir au plus grand nombre ; profiter des nouveaux projets pour contribuer à l'enrichissement du paysage de Paris et de son patrimoine ; favoriser l'intensité urbaine, trouver des modes d'intégration des services présents sur le site ; introduire plus de mixité des usages et des fonctions, construire un nouveau paysage.

1. Les fondements de la ceinture verte

Un territoire particulier depuis 1840

Le territoire de ce qui deviendra au début du xx^e siècle « la ceinture verte », correspond à l'emprise de l'enceinte militaire et de sa zone non aedificandi édifiée entre 1841 et 1844 autour de Paris.

Elle est la présence physique de la limite de Paris depuis la rénovation haussmannienne.

Conçus et mis en place en même temps que s'amorçait la révolution industrielle, les ouvrages militaires ont d'emblée tenu compte des premiers faisceaux ferroviaires qui se créent à la même époque et des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis qui fonctionnaient déjà.

Les ouvrages militaires ont durablement marqué la géographie du territoire

Les fortifications ont modifié les nivellements du sol et des routes et coupé les tracés de la plupart des voies anciennes qui traversaient le territoire, réduisant ainsi le nombre de franchissements de l'enceinte à 40 portes et barrières¹ qui sont devenues la quarantaine de portes majeures d'entrée dans Paris.

Ils ont également influencé le tracé des limites administratives, scindant en deux une série de communes et préfigurant ainsi le découpage communal qui sera inscrit dans la loi d'annexion de 1859.

Ils ont infléchi le statut des sols, faisant passer dans le domaine public l'ensemble des terrains inclus dans l'emprise militaire. C'est ainsi que lors du déclassement des fortifications en 1919, la Ville de Paris est devenue propriétaire de ces terrains, lui donnant ainsi les moyens de développer un projet d'ensemble à l'échelle de tout Paris.

Pour toutes ces raisons, la géographie mais aussi l'occupation de l'ensemble du territoire parisien entre le boulevard des Maréchaux et la limite communale est originale: terrains publics devenus lieu d'accueil privilégié des programmes de logements sociaux et d'équipements, tissu urbain différent de celui de Paris comme de celui des communes voisines mais aussi lieux de délegation de toutes les fonctions que les communes ne veulent pas dans leur centre-ville et lieu

de survivance de ses fonctions précédentes, casernes, bastions et installations militaires diverses.

Sur cette couronne, une géographie urbaine d'un nouveau genre a été expérimentée avec les ensembles de logements aux formes nouvelles, HBM, HLM de la Loi Lafay, mais aussi avec le projet de ceinture verte qui a permis de doter ce territoire de plusieurs jardins et parcs, de tous les stades de Paris et de centres sportifs et de cimetières dans une configuration particulière faite de continuités entre espaces aux fonctions différentes.

La topographie et les grands ouvrages d'art ont créé les grandes séquences du paysage de la couronne

À l'exception du grand promontoire de l'est qu'est la colline de Belleville avec son point culminant à la porte des Lilas à la côte 120, et de la dépression de la vallée de la Bièvre, de la vallée de la Seine et des Batignolles à la côte 40, le territoire de la ceinture verte est plutôt plat, situé autour des côtes 50 et 60. Depuis l'ouest, il monte en pente douce vers le nord-est pour atteindre le col sur lequel reposent les plateaux ferroviaires du nord et de l'est et les canaux autour de la côte 50.

Cette topographie très sage (élément qui a dû compter lors du choix du tracé de l'enceinte) offre peu de lieux qui surplombent le grand paysage du bassin parisien. Ils n'en sont que plus remarquables, qu'il s'agisse de la porte des Lilas qui ouvre au nord vers la plaine de France et au sud vers Vincennes, ou du square du Chapeau-Rouge depuis lequel le paysage s'ouvre jusqu'aux coteaux de Romainville.

Si la ceinture verte offre en plusieurs endroits des vues sur le grand paysage ce n'est donc pas à cause de la topographie naturelle du sol mais de la topographie artificielle créée par la succession et la superposition des ouvrages d'art, ferroviaires, routiers et fluviaux.

Ce sont ces ouvrages qui, en créant des surplombs et de longs canyons, donnent à voir la grande dimension du paysage.

Il en est ainsi, par exemple, du grand viaduc du Boulevard périphérique qui franchit les ouvrages ferroviaires et hydrauliques au nord et au nord-est de Paris, puis de l'ouvrage routier sur remblai qui rejoint la colline de Belleville. Ils intègrent l'ensemble de ce territoire de la couronne dans une succession de grandes séquences paysagères scandées par les échappées transversales des plateaux ferroviaires et des canaux.

1 – L'enceinte de 33 kilomètres était constituée de 94 bastions, 17 portes, 23 barrières, 8 passages de chemins de fer, 5 passages de rivières ou canaux et 8 poternes. dont seuls subsistent de nos jours la poterne des Peupliers par où la Bièvre entrainait dans Paris

Une histoire qui marque l'imaginaire parisien

1840 : création de l'enceinte de Thiers

L'histoire de ce territoire particulier commence en 1840 avec la construction de l'enceinte de Thiers, dont l'objectif est de protéger Paris, suite à l'invasion par la Russie en 1814. Elle constitue alors pendant 80 ans la limite visuelle, fiscale et militaire de la toute proche banlieue parisienne, séparée de la capitale par son large glacis qui marque une profonde rupture dans le tissu urbain jusqu'à l'annexion des communes riveraines dans le cadre de l'extension de Paris en 1860. Les ouvrages sont alors desservis et approvisionnés de l'intérieur par la « rue militaire » (portion de terrain naturel réservée au pied du parapet et le séparant des constructions civiles qui sera transformée plus tard en boulevard des Maréchaux) et par une ligne de chemin de fer, la Petite ceinture, créée en 1852 et mise en service en 1862.

1880-1920 : première phase Études et réflexion sur la ceinture verte et première pierre

La première étape de constitution de la ceinture verte débute en 1880. S'étant révélée inefficace pendant la guerre de 1870 contre la Prusse, l'enceinte fortifiée est déclassée et rachetée par la Ville de Paris. Cette période est marquée par une série d'études et de réflexions sur la transformation de ce territoire. De nombreux projets d'aménagement voient le jour à partir de cette période : 1902 - adoption du nouveau document de Louis Bonnier ; 1903 — projet d'Eugène Hénard sur la ceinture ; mars 1909 — Rapport technique sur l'aménagement d'espaces libres à établir sur l'emplacement des fortifications d'E. Hénard ; 1908 — « Les systèmes de parcs », de JCN Forestier ; Projet de Louis Dausset...



Extrait de l'Atlas communal de la Seine, par Lefèvre — 1859

© Apur



Fortifications de Paris et jardins ouvriers, 1919

© doc. Apur - BHVP



La Bièvre en 1900 et vue des fortifications (enceinte Thiers)

© doc. Apur - BHVP

Les réflexions de l'époque témoignent de la recherche de continuité et de hiérarchie du maillage viaire et de la volonté de définir des nouveaux programmes qui donneront un double visage à la ceinture, à la fois construite et composée d'espaces libres. Les débats et les négociations ont été très importants concernant le devenir de la partie fortifiée, de plus en plus construite, et la partie de zone non aedificandi.

Deux visions antagonistes majeures s'affrontent pour l'orientation d'aménagement de l'enceinte fortifiée. D'un côté, E. Hénard, architecte et ingénieur civil, et la section d'Hygiène du Musée Social. De l'autre, Dausset, homme politique agrégé de lettre, et la Ligue des Espaces Libres.

Dausset insiste sur l'embellissement et l'assainissement de Paris. Il envisage, en termes de bâtiments, la création de petits cottages, d'hôtels particuliers, et de quartiers plus populaires avec de petites maisons et jardins ouvriers.

Louis Dausset, successivement Président du Conseil de Paris, puis rapporteur général du budget de la Ville de Paris, suggère un projet pour embellir et assainir la Capitale et préconise « une suite ininterrompue de parcs, de terrains de jeux ou de promenades » à l'entour de Paris.

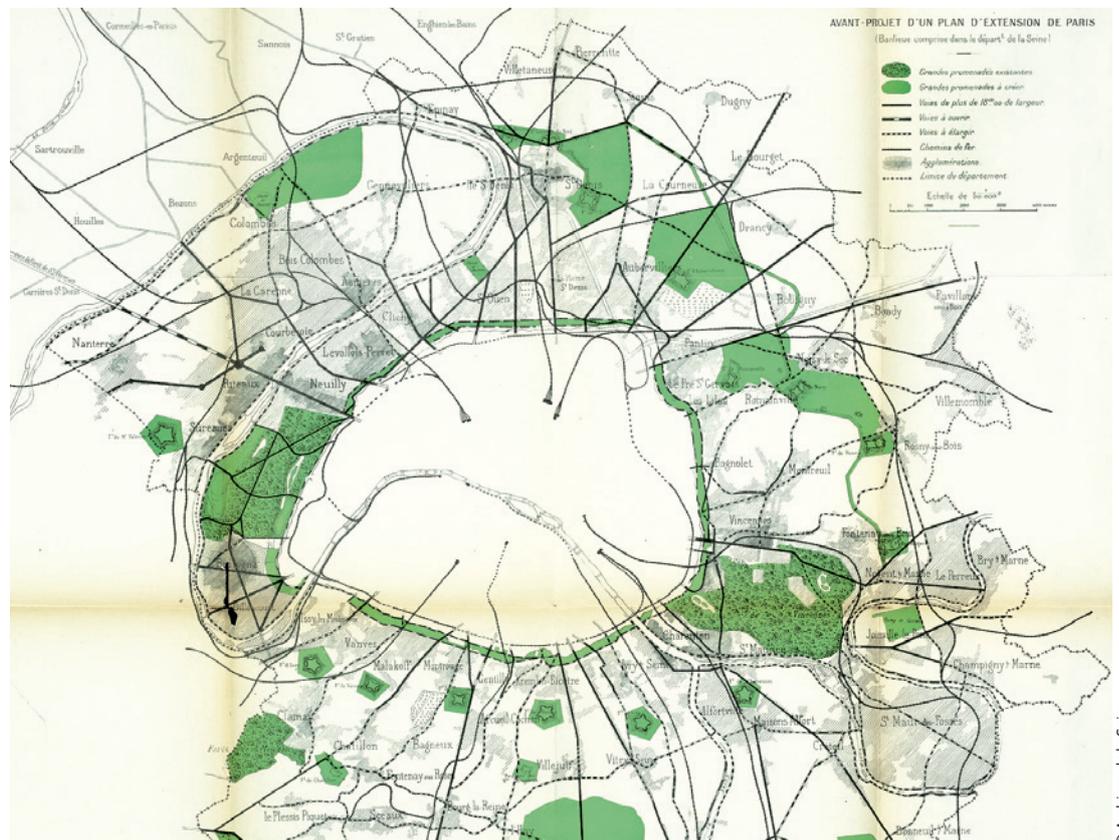
La première pierre d'une ceinture « verte » est alors posée en 1912, avec le projet de création de 9 grands parcs dont les superficies varient entre 10 et 20 hectares, et de 13 terrains de jeux de 1 à 4 hectares répartis sur l'ensemble de la périphérie de Paris. C'est également en 1912, que les conventions de déclassement évoquent le dispositif d'implantation des habitations à bon marché.

En 1912, une convention entre la ville et l'État est passée sur la base générale de la proposition Dausset, reprise alors par Louis Bonnier, architecte et urbaniste pour la Ville de Paris. On parle à cette époque de la création « d'espaces libres ».

Si dans le cadre du projet Dausset, c'est bien l'enceinte qui est à l'étude, la réflexion à plus grande échelle est cependant déjà posée à cette époque. En 1913, la commission d'extension dirigée par Marcel Poète et Louis Bonnier dresse un état des lieux et propose les conditions d'une possible extension des espaces libres à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte (système de ceinture verte à plusieurs échelles). Ces réflexions, qui se développent à partir de 1919 dans le cadre du concours international du plan d'extension de Paris, accordent à la ceinture une incontestable autonomie, l'érigent en territoire distinct.

1920-1940 : établissement définitif de la législation, avant-projet d'aménagement et expulsion des zoniers

Le Projet d'aménagement de Louis Bonnier voté en 1924, qui prévoit 24 stades (90 ha), 180 ha de squares et promenades, constitue l'avant-projet de la ceinture. Révisé en 1933, il prévoit un système de voies pénétrantes et de voies de lotissement. Cahier des charges du concours de 1924, l'aménagement de la ceinture doit permettre une suture entre Paris et sa banlieue. Le projet propose un front de ville unifié dont l'ordonnancement monumental doit atténuer l'hétérogénéité bâtie de la banlieue, mise à distance



Avant-projet d'un plan d'extension de Paris, par l'architecte Louis Bonnier — 1913

par un grand vide sacralisé. Les plans de Bonnier ne représentent ni le territoire parisien ni celui de la banlieue alors qu'il s'agit de les relier. La ceinture est ici considérée comme un objet solitaire.

Une fois les anciennes fortifications déclassées, cette zone non-aedificandi (zone non constructible), bande de terre située en avant du mur d'enceinte, qui mesure 250 m de large, fut investi par des bidonvilles. L'ampleur des travaux initiés par le Baron Haussmann et la spéculation immobilière qui accompagne les transformations de Paris depuis le Second Empire et jusqu'à la guerre de 14-18, associés à l'exode rural massif engendré par l'arrivée du chemin de fer et la révolution industrielle, amènent naturellement à l'occupation de la « Zone » par ce nouveau prolétariat urbain. Se mêlent alors bicoques précaires et petits pavillons; les jardins potagers et leurs cabanons se multiplient. Des activités économiques s'y installent. Durant toute la période de l'entre-deux-guerres, le tri des ordures de Paris s'est fait là, assurant un revenu à de nombreux « récupérateurs ».

Construits par ceux que l'on appelle désormais les « zonards », la Zone, devient un lieu de mémoire collective des petites gens², et une source d'inspiration pour les chansons populaires³, les romans (Émile Zola), puis le cinéma (Jacques Becker). Elle accueille 30000 habitants au début du xx^e siècle.

La loi de déclaration d'utilité publique d'avril 1919 lance deux vagues d'expropriation de la zone. En 20 ans, les 195 hectares libérés dont 135 par voie d'expropriation permettent la construction des parcs de la Cité universitaire, les installations du parc des expositions à la porte de Versailles, l'ensemble d'installations sportives (du stade pierre de Coubertin, Stade Jean Bouin jusqu'à la piscine Molitor), le vélodrome du parc des Princes, le stade de la ligue parisienne d'Athlétisme, ainsi que le stade du foyer athlétique du 16^e arrondissement. C'est pendant la seconde guerre mondiale, avec la loi d'octobre 1940, que les occupants des 259 hectares restants sont expulsés au nom de la lutte contre l'insalubrité. 3350 parcelles, sont ainsi libérées et prêtes pour les projets de l'après-guerre.

1920-1953 : Mise en œuvre

Si les premières habitations à Bon Marché (HBM) sont construites dès 1920 à la porte de Clignancourt, c'est à partir de 1929, afin de contrer la pénurie de logement due à la première guerre mondiale que la plus grande part des HBM est construite sur les bastions arasés de l'enceinte de Thiers, comme la « Cité Montmartre », la ceinture constituant le seul territoire libre immédiatement. Outre la construction d'habitations, la révision du plan Bonnier prévoit la programmation d'équipements et d'infrastructures : écoles, établissements d'enseignements spécialisés, hôpitaux, square, équipements sportifs... En guise de ceinture verte, s'édifie

donc dans un premier temps, ce que l'on appelle alors « la ceinture rouge » au pied de laquelle les zoniers et leurs « baraques » demeurent.

Les années 40 témoignent de l'éradication progressive de la zone qui, durant une courte période, avait donné lieu à une certaine forme de ceinture verte. À cette époque, Robert Joffet dirige le service des parcs et jardins de Paris et du département de la Seine. Sa tâche est de mettre en œuvre de nouveaux programmes, dont son prédécesseur, JNC Forestier, avait dressé la liste. Celle-ci rééquilibrait un héritage de parcs et jardins, considéré comme inadapté aux usages de l'époque (prise en compte de différentes générations, création de terrains de jeux et de sport...). Malgré les contraintes des temps de guerre, sa stratégie est d'intervenir partout où c'est possible, tant dans Paris que sur l'enceinte et en dehors.



Baraques et roulottes sur la zone (photographie de presse) - Agence Meurisse

2 – Mon enfance dans la zone, c'était merveilleux, un vrai paradis. Si ça existait encore maintenant, j'y retournerais bien. On avait tout, un jardin, des bêtes, on vivait très bien. C'était un petit coin de campagne : chez lui, mon frère aîné avait des lilas, un groseillier, un pommier. Mes parents avaient construit leur propre maison de bois. On y a eu l'électricité qu'à la veille de notre exclusion, alors on s'éclairait à la lampe à pétrole. Je n'avais pas l'impression qu'on était des exclus : on travaillait et on allait à l'école comme tout le monde... C'était un travail dur, mais il fallait bien manger. L'ambiance était merveilleuse, on était amis avec tous nos voisins. La plupart des chiffonniers comme nous. *Désiré Desmedt, www.ville-malakoff.fr*
Le week-end, c'est le long de la zone que je venais me promener aux puces, une véritable institution à l'époque. Il y avait un monde fou et de nombreuses gargotes près de la place de la République. *Michel Le Bas, www.ville-*

malakoff.fr
Nous n'avions pas le sentiment d'être pauvres. On n'était pas des traîne-savates, on allait tous à l'école, on avait tous un métier : ma mère était blanchisseuse et moi typographe. C'était très calme dans la zone, les gens vivaient en bonne communauté. Les chiffonniers, c'était des gens bien. *Léone Six, www.ville-malakoff.fr*
Adolescent, je traversais ces terrains vagues, en revenant de mes sorties à Paris, depuis la station Porte de Vanves. Ce n'était pas très rassurant : c'était l'époque des blousons noirs et il y avait des bagarres entre les bandes de Paris et de Malakoff. *Clément Guion, www.ville-malakoff.fr*

3 – Où sont passées les fortifications, Fréhel La Zone non aedificandi, la ceinture Noire Le poète en guenille Les rodeurs et les filles Des chansons d'Aristide Bruant Les héros populaires Les refrains d'avant-guerre Sont bien loin de nous maintenant

Tout cela disparaît dans la nuit Et l'on se demande aujourd'hui Que sont devenues les fortifications Et les p'tits bistros des barrières C'était l'décor de toutes les chansons Des jolies chansons de naguère Où sont donc Julot Nini, Casque d'or Et P'tit Louis l'costaud Si célèbre alors Que sont devenues les fortifications Et tous les héros des chansons Des maisons de six étages Ascenseur et chauffage Ont r'couvert les anciens talus Le P'tit Louis réaliste est d'venu garagiste Et Bruant a maintenant sa rue Julot sera de l'institut bientôt Et Nini possède un château Il n'y a plus de fortifications Ni de p'tits bistros de barrière Adieu décor de toutes les chansons Des jolies chansons de naguère Mais d'autres viendront Héros différents Puis disparaîtront A chacun son temps Il n'y a plus de fortifications Mais y aura toujours des chansons (Bis)

Bernard Lafay, Secrétaire d'État aux Affaires économiques puis Président du conseil de Paris entre 1960 et 1967, fait voter le 17 février 1953, l'abrogation de la zone non aedificandi. Cette disposition législative, connue sous le nom de « loi Lafay », permet la construction d'ensembles d'habitations sur « 20 % » de la ceinture de Paris, avec un système de « compensations » tendant à la création d'espaces verts dans le centre de Paris. Cette loi a pour objectif de raser les flots insalubres de Paris pour les transformer en jardins et de reloger la population dans des immeubles « bien conçus » sur la zone. Officiellement 60 % de la ceinture verte vont être définitivement aménagés. En 1954, le conseil municipal approuve le programme de construction d'environ 4 000 logements, sur sept secteurs de la zone verte : de la porte de la Plaine à la porte de Pantin. Le plan de construction de la ceinture verte est alors concrétisé par le projet Auzelle de Grands ensembles, divisés en 9 secteurs, et conduit à travers une figure fonctionnaliste idéale. Les projets de 1953 sont traduits dans la rédaction du Plan d'Urbanisme Directeur, PUD, en 1959.

Le Projet Directeur de l'Agglomération parisienne est approuvé en 1956. Il propose un système radio-concentrique, dans lequel la ceinture fait figure d'anneau intermédiaire entre des arrondissements parisiens périphériques et une proche banlieue. En 1958, le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région (PADOG) envisage, pour la décennie 60-70, une diminution de la densité de Paris intra muros et la création de noyaux urbains denses dans la proche banlieue.

Avant la construction du Boulevard périphérique, le vaste terrain vague annulaire constitue pour les Parisiens un terrain d'aventures, une nouvelle « promenade des fortifs », une « ceinture verte » de fait, où se développe un réseau fin mais dense d'itinéraires spontanés, marquant les chemins des piétons entre Paris et les communes limitrophes.

Le 25 avril 1973, soit 13 ans après l'ouverture du premier tronçon et 17 ans après le début des travaux, le Boulevard périphérique est inauguré par le Premier ministre, Pierre Messmer, et la Présidente du Conseil de Paris, Nicole de Hautecloque. Le ring de 35,5 km de voie rapide autour de Paris est alors complet.

Ce Boulevard périphérique est mis en œuvre comme une infrastructure autoroutière qui s'affranchit des réalités topographiques et introduit d'importantes ruptures. Apparaissent des tranchées, des talus, des ouvrages en sous-sol et en sursol. À la porte de Bagnolet, la continuité des grandes voies radiales plantées disparaît. La nouvelle infrastructure crée un rapport spectaculaire au paysage et garde un potentiel d'évolution du fait du surdimensionnement de son assiette.

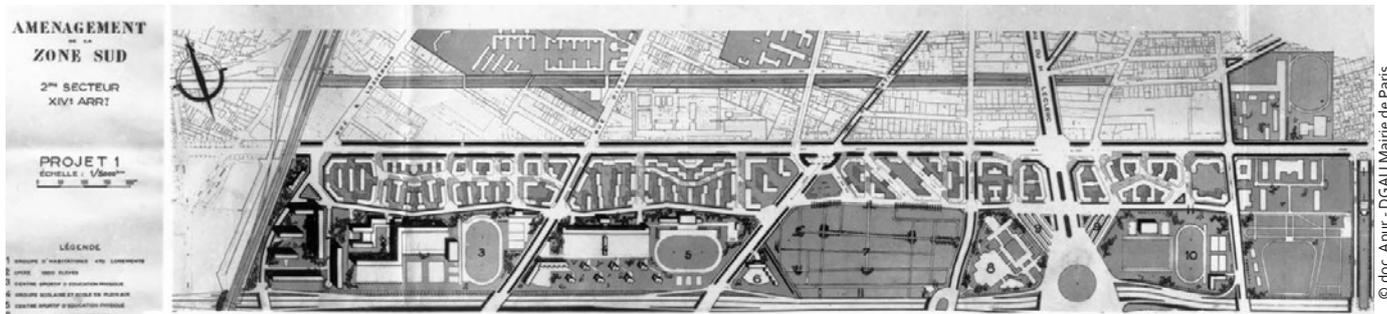
Si les années 60-70 marquent l'abandon des problématiques de la ceinture verte, à la fin de 1983, la présentation du projet du « grand Paris » de Banlieue 89, qui a pour objectif de « promouvoir une réflexion prospective sur le devenir de la périphérie de Paris sans pour autant interférer avec les documents d'urbanisme des collectivités », marque la relance de l'aménagement de la ceinture.

Dans les années 80, à travers les premières stratégies de rapprochement des quartiers coupés par cette



Construction du Boulevard périphérique, porte des Lilas — 1968

© Mairie de Paris — DVD



Loi Lafay : projet d'aménagement entre la porte de Vanves et la Cité Universitaire (14^e) — 1953



Construction du Boulevard périphérique, porte de Bagnolet — 1968

ceinture verte, apparaît la volonté d'effacer la fracture du périphérique à travers la couverture de plusieurs sections de cet ouvrage « autoroutier », notamment dans le 17^e arrondissement. En plus des 14 kilomètres d'écrans anti-bruit, répartis sur 25 tronçons créés entre 1983 et 1997, trois projets de couverture sont inscrits au contrat de plan 2000-2006, signé entre l'État et la région.

2001 : Le tournant vers une pensée métropolitaine

Le lancement du GPRU, grand projet de renouvellement urbain de la couronne de Paris en 2001, marque une rupture décisive dans l'appréhension du Boulevard périphérique. L'objectif de ce projet est de réparer les erreurs du plan Lafay, recréer des continuités urbaines entre les quartiers parisiens et les communes limitrophes.

Une série de secteurs de projet deviennent opérationnels au fil des ans. Certains intègrent des couvertures du Boulevard périphérique (porte des Lilas, porte de Vanves...) qui sont réalisées durant les années 2000.

Ces objectifs sont intégrés dans le nouveau PADD de Paris en 2003. Mais la grande transformation du territoire de la ceinture verte est essentiellement due à la création d'une ligne de tramway (T3) sur le boulevard des Maréchaux, déjà réalisée entre le pont du Garigliano et la porte de la Chapelle (livraison 2012) et à l'étude pour créer un nouveau tronçon jusqu'aux Batignolles. Le tramway pose en termes nouveaux la question de la relation de Paris à ses voisins par la nécessité d'une meilleure accessibilité à la nouvelle ligne de transports en commun.

Désormais la question de l'avenir de la ceinture verte se pose autrement. Le développement des réflexions sur la métropole et la création de Paris Métropole ainsi que la consultation internationale du grand Pari(s) en 2009 posent les enjeux à une échelle beaucoup plus vaste et réinterrogent la place et le rôle de la ceinture parisienne au sein de l'agglomération dense.

© doc. Apur - DGAU Mairie de Paris

© Préfecture de Police

Un héritage structurant pour l'agglomération

Le territoire des fortifications devient un maillon du réseau des voies qui organise le cœur de l'agglomération

Dès le début du xx^e siècle, la commission d'extension de Paris voit dans le territoire des enceintes, de la zone militaire et des forts la possibilité de réaliser un réseau de parcs et de voies de communications structurantes à l'échelle de la région parisienne.

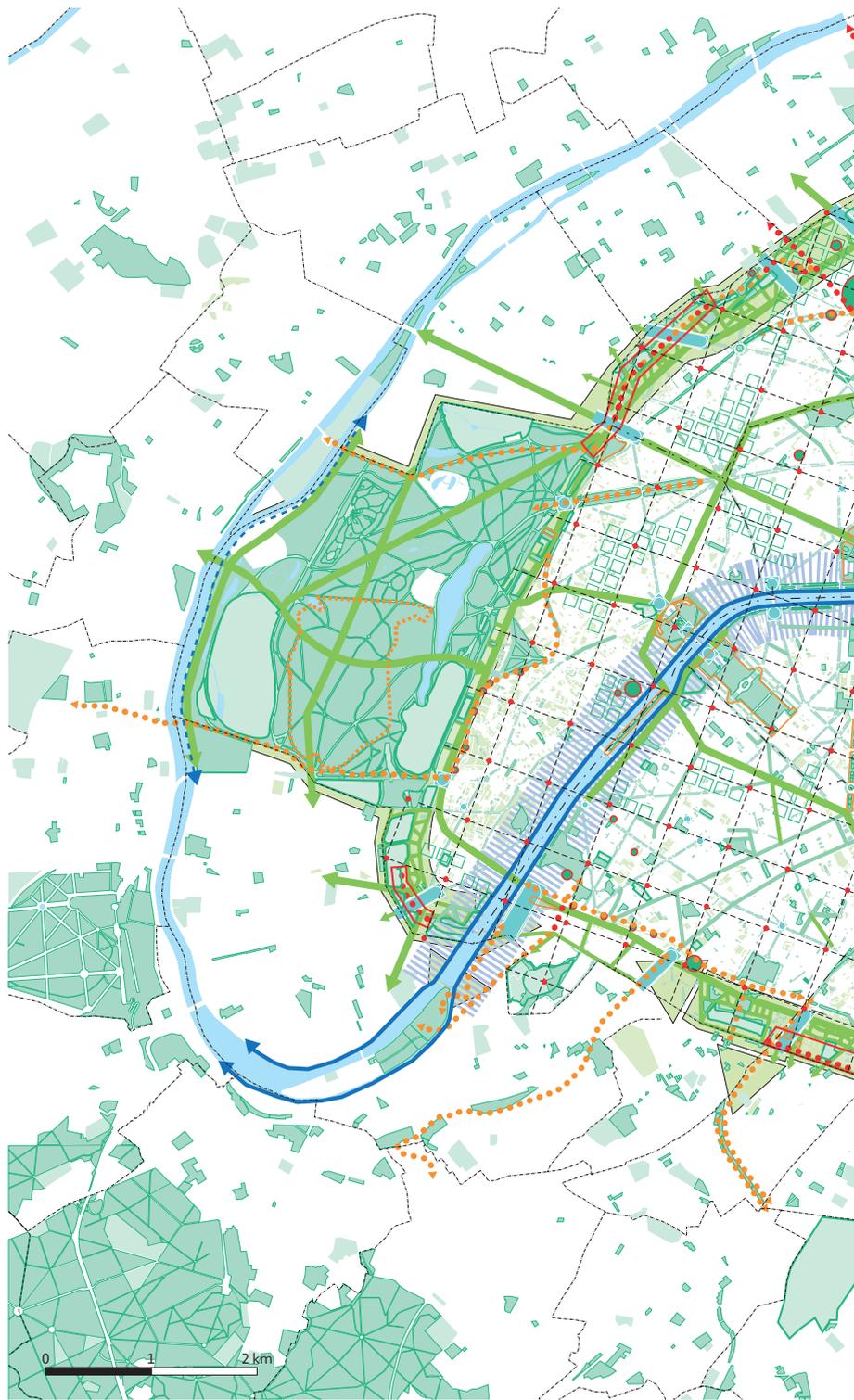
Dans le plan de Léon Jaussely (Lauréat du concours d'extension de Paris, section échelle régionale en 1919), la région est maillée d'un réseau de parkways dont deux rocadés, la première reliant entre eux les forts de première ligne et la seconde, ceux de seconde ligne. La ceinture verte est directement reliée à ces radiales par des voies transversales.

L'ancienne zone militaire en limite de Paris apparaît sous la forme d'une ceinture verte dans les documents d'urbanisme jusqu'aux années 60, date à laquelle elle disparaît au profit de la représentation du Boulevard périphérique. Avec les zones non aedificandi qui entourent les forts situés quelques kilomètres plus loin, le système des fortifications de Paris a ainsi produit les premiers éléments d'un maillage vert du cœur de l'agglomération dense. Il perdure aujourd'hui sous une forme très atténuée du fait de la densification des constructions tout au long du xx^e siècle entre ces sites.

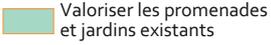
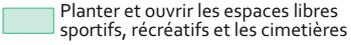
Les fortifications de Paris ont fixé les portes de Paris et limité le nombre de passages. À cause de l'enceinte militaire, un petit nombre de grandes routes du réseau européen qui convergent à Paris sont devenues très importantes tandis que d'autres voyaient leur rôle diminuer en raison de leur mise en cul-de-sac par le mur d'enceinte. Toutes les grandes voies radiales urbanisées de façon continues sur plusieurs dizaines de kilomètres en sortie de Paris sont celles qui se prolongent jusqu'au centre de la capitale. Le Boulevard périphérique a été pensé en confortant ce système de portes peu nombreuses, distantes d'au moins 400 m et parfois de 800 m. Il l'a même renforcé par le système des rampes d'accès situées de part et d'autre des portes historique et son implantation en viaduc ou en tranchée qui rend ses ouvrages infranchissables.

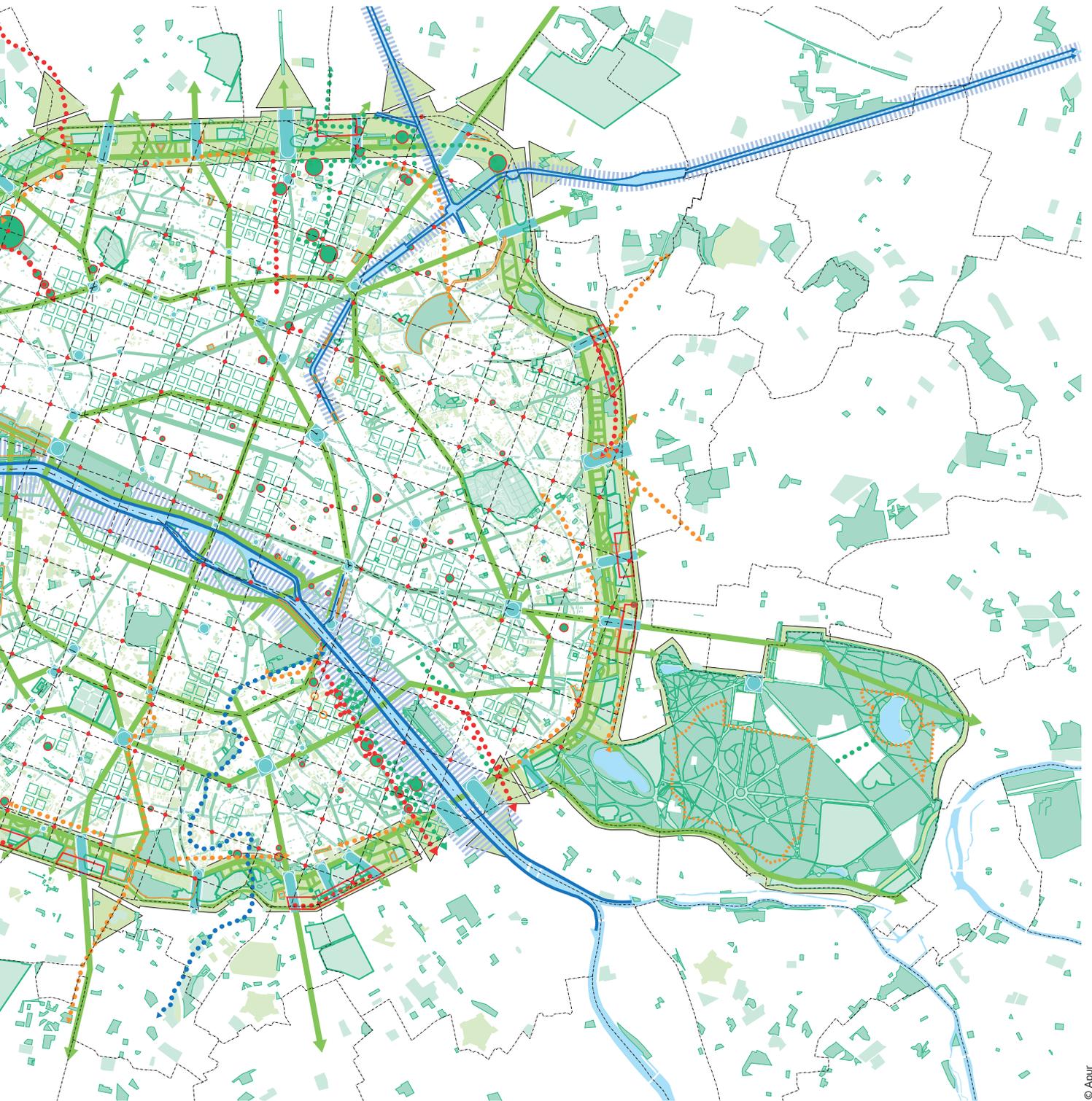
Le territoire de la ceinture verte a toujours été métropolitain mais il est devenu au fil du temps un territoire d'interface qui sépare les territoires qui le jouxtent et les éloignent au lieu de les rapprocher.

VERS L'ÉTABLISSEMENT DU PADD — JUILLET 2002



Conforter et valoriser la trame verte de Paris

-  Offrir un jardin de proximité à 300 m de chaque Parisien
-  Créer de nouveaux jardins
-  Donner la priorité aux quartiers de Paris dont le déficit en espaces plantés est le plus fort
-  Valoriser les promenades et jardins existants
-  Planter et ouvrir les espaces libres sportifs, récréatifs et les cimetières
-  Susciter l'ouverture des espaces verts des institutions
-  Renforcer la protection des espaces verts privés



© Apur

Mettre en valeur le site de la Seine et des canaux

- ◀-----▶ Créer des promenades sur les infrastructures existantes
- ◀-----▶ Créer des promenades accompagnant les nouvelles infrastructures
- Créer de nouvelles voies plantées
- ◻ Requalifier et planter les places
- Requalifier les grandes voies plantées
- Paysager les voies principales non plantées
- ▨ Tirer l'influence des voies d'eau vers les quartiers riverains
- Créer des promenades continues en bord de Seine et des canaux
- ◀-----▶ Redécouvrir la Bièvre
- Favoriser le contact entre le Bois de Boulogne et le site naturel de la Seine

Régénérer la Ceinture Verte de Paris et les Bois

- ◻ Rechercher des connexions d'échelle régionale
- ◻ Requalifier les portes de Paris :
 - ◻ portes liées aux grands échangeurs routiers
 - ◻ portes principales
 - ◻ portes secondaires
- ◻ Planter et valoriser les voies de desserte locale
- ◻ Créer des aménagements paysagers sur les couvertures du boulevard périphérique
- ◻ Créer de grands espaces de calme et de silence au coeur des massifs forestiers

Conçue comme l'anneau central de la trame verte du cœur de l'agglomération

PLAN BIODIVERSITÉ — 2011

Si la ceinture verte parisienne peut jouer un rôle fédérateur dans la trame verte du cœur de l'agglomération, c'est qu'elle se trouve inscrite depuis sa création dans une mosaïque d'espaces verts de toute nature et d'un réseau d'infrastructures qui constituent l'armature des futures trames vertes et bleues du cœur de l'agglomération.

Si les parcs créés dans les départements de la petite couronne tout au long du XX^e siècle ne sont pas exactement situés là où le schéma directeur de 1935 les plaçait, il n'en reste pas moins que cette série de parcs existe, du parc de la Courneuve au nord-est, aux espaces boisés de la corniche des forts et au parc des Guilands et du parc des Beaumonts à l'est, du parc de Saint-Cloud au futur parc de Saint-Ouen à l'ouest...

Si l'on y ajoute les forts disposés régulièrement tels des avant-postes à quelques kilomètres et qui ont conservé des systèmes de plantation hérités de l'architecture militaire (glacis enherbé, bosquets d'arbres...), les grands cimetières quadrillés de mails d'arbres de Pantin à Saint-Ouen, les anciennes routes nationales encore plantées d'arbres d'alignement et les grandes nappes de tissu pavillonnaire, on a là la base d'une trame verte de cœur d'agglomération.

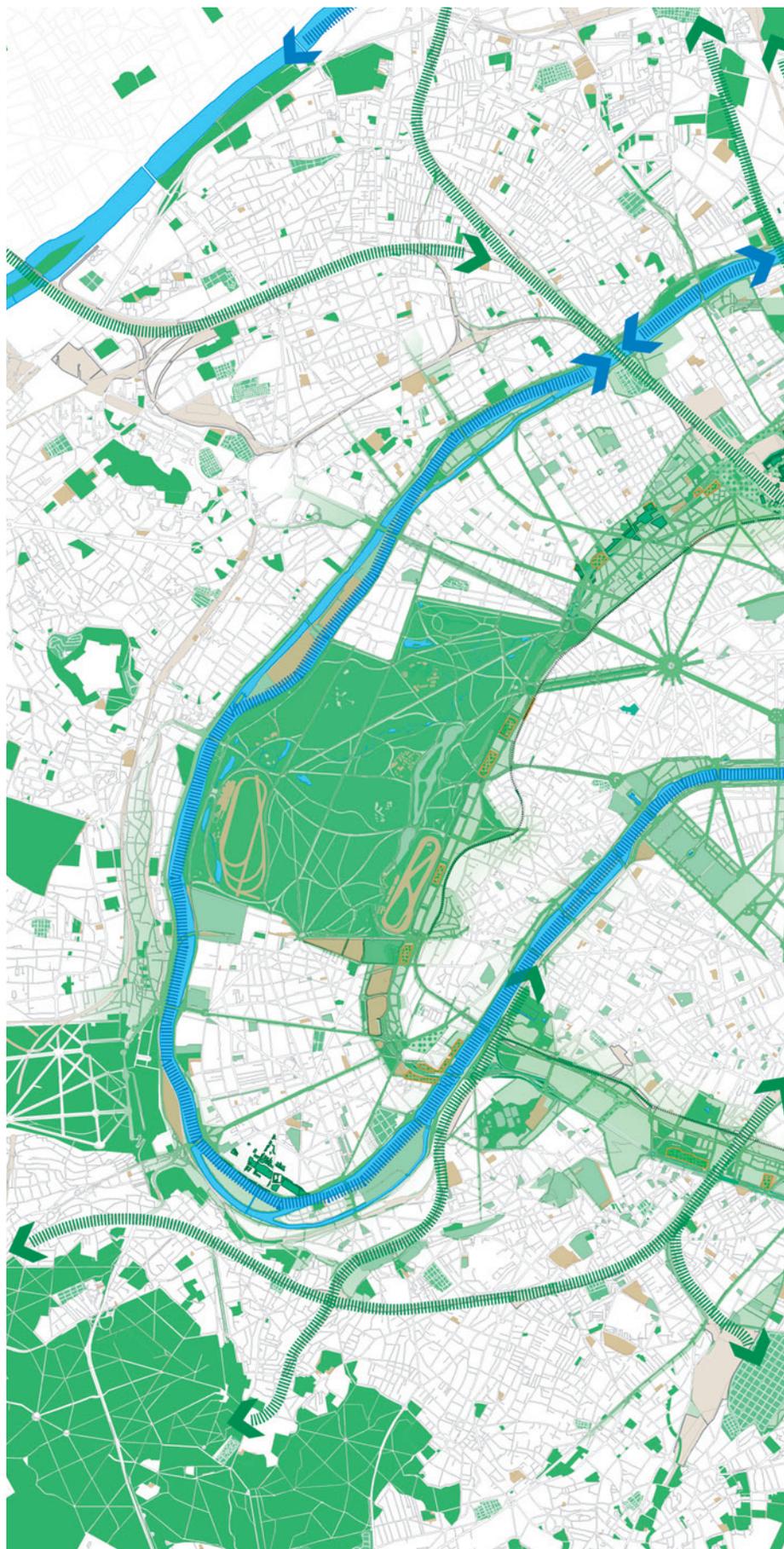
La ceinture verte met en relation tous les éléments qui composent le paysage du cœur de l'agglomération.

Ce paysage se caractérise par son ampleur, un vide annulaire et continu le long des 35 km de la limite de Paris. Cette étendue s'enrichit ponctuellement de la rencontre avec des éléments paysagers transversaux à la limite de Paris : la vallée de la Seine, les faisceaux ferroviaires, le vide de l'autoroute A3, les Bois, les canaux etc. Le relief compte aussi pour beaucoup car il permet d'enrichir ce paysage avec des horizons encore plus dégagés : colline de Belleville, relief de la vallée de Bièvre, etc.

D'un tout autre point de vue, le périphérique offre aux automobilistes qui le parcourent un travelling remarquable sur le Paris moderne, ses monuments élevés et sur la géographie du cœur de l'agglomération, franchissement de la Seine, voies ferrées, ou reliefs, lorsque ceux-ci sont perçus au-delà des écrans antibruit.

Le paysage de la couronne peut se décomposer en vastes séquences paysagères qui se caractérisent par la conjonction de différents éléments :

- la topographie (vallée de la Seine ou relief) ;
- la morphologie du Boulevard périphérique (en tranchée, à niveau, en remblai ou sur ouvrage d'art) ;
- la relation entre l'infrastructure routière et son environnement (intégration ou espacement) ;
- les usages (services urbains, terrains de sports, parcs, etc.) ;
- les ambiances : publicitaires, végétales ou infrastructurelles (échangeurs, voies ferrées), etc.



Renforcer la présence végétale

Augmenter la perméabilité des sols
Augmenter la surface de plantation
Diversifier les strates végétales
Transformer les systèmes de clôtures en végétalisant des limites



Renforcer et créer des continuités visuelles et des points de vue sur et à travers le paysage de la Ceinture verte
Renforcer les systèmes de plantations
Prendre en compte le grand paysage



© Apur

Renforcer les continuités écologiques

Aménager / végétaliser la petite ceinture

Conforter les liaisons entre la trame verte et les voies d'eau

Créer des liaisons vertes avec les grands parcs de l'agglomération parisienne

Planter sur les espaces publics

Rendre accessible et requalifier les talus du Boulevard périphérique

Requalifier les berges ou les quais

