



HAL
open science

L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien. Tracés: Revue de Sciences Humaines, 2018, 35, pp.49 - 74. 10.4000/traces.8207 . hal-01939135

HAL Id: hal-01939135

<https://hal.science/hal-01939135>

Submitted on 29 Nov 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License



L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien

Infrastructure as a seismograph. Temporalities, scales, narratives of Paris

« Boulevard périphérique »

Nathalie Roseau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/traces/8207>

DOI : 10.4000/traces.8207

ISSN : 1963-1812

Éditeur

ENS Éditions

Édition imprimée

Date de publication : 4 décembre 2018

Pagination : 49-74

ISSN : 1763-0061

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Nathalie Roseau, « L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 14 novembre 2018, consulté le 23 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/traces/8207> ; DOI : 10.4000/traces.8207



Tracés est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien

NATHALIE ROSEAU

Les villes ont souvent mobilisé la figure de l'infrastructure pour se réformer, comme le montre la saga mouvementée du « Grand Paris Express », dont le projet fut dévoilé en 2009 lors de la présentation des résultats de la « consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain » à la Cité de l'architecture et du patrimoine¹. La proposition de réaliser un super-métro a constitué la colonne vertébrale d'un ensemble de projets et d'instruments qui vont bien au-delà de la seule dimension circulatoire, au point que, pour beaucoup, le Grand Paris s'incarne désormais dans le projet du « Grand Paris Express », non sans ambiguïtés sur ce que recouvrent l'un et l'autre. La confusion fréquente entre les deux termes procède sans doute de cette relation circulaire qu'entretiennent la ville et le métro. Entre vision et projet, plan et opération, action et négociation, les glissements qui s'opèrent de l'une à l'autre montrent qu'ils sont étroitement liés, alors même que leurs trajectoires suivent des cours différents.

Problème et promesse, l'infrastructure manifeste un paradoxe structurant. Car, pendant que les premiers coups de pioche du chantier du futur métro grand-parisien étaient célébrés², ses prédécesseurs essayaient les critiques, ployant sous la congestion, qu'il s'agisse de l'aéroport d'Orly, du boulevard périphérique ou du Réseau express régional (RER). Et ce, en dépit des bons augures de leurs pères fondateurs. Maurice Doublet, alors Préfet de la région parisienne, ne déclarait-il pas le 14 novembre 1972 devant un parterre d'ambassadeurs : « La décennie 1960-1970 sera celle du périphérique et du RER, réalisations qui par leur fini sur le plan de la technique et de l'adaptation au site dans le domaine de l'esthétique, s'offrent à l'admiration du monde³. »

1 Discours de Nicolas Sarkozy, Cité de l'architecture et du patrimoine, 29 avril 2009, 12 p.

2 Sybille Vincendon, « Grand Paris Express, c'est parti », *Libération*, 3 juin 2016.

3 Maurice Doublet, *Les transports dans la Région parisienne, paralysie ou dossier bleu*, Conférence

Désormais reléguées au rang de vieilles choses, souvent vilipendées comme vétustes ou inadaptées, ces infrastructures ont eu, elles aussi, leur heure de gloire, alors brandies comme rempart d'un urbanisme volontaire.

La dimension narrative des infrastructures exalte ces jeux de célébration et de détestation dont elles font l'objet, et qui sont parfois plus mesurés, souvent exacerbés à la mesure de leur échelle. Car ce ne sont pas seulement les ouvrages nouveaux qui, se superposant aux anciens, en modifient le statut, la réalité prosaïque palissant d'emblée à la vue de ces nouvelles modernités futuristes. Ce déclasserment procède aussi du renouvellement de l'imaginaire, nourri des valeurs et des attentes, et qui, à travers leur promesse, fait miroiter un autre champ des possibles. Aussi, de sa gestation à son inauguration, le « périph' » a-t-il été le lieu de projections multiples et contradictoires. À peine était-il achevé qu'il suscitait déjà des réactions ambivalentes de louanges et de critiques, motivant de nouveaux projets de couverture ou de doublement. Établi dans la ville depuis plus de quarante ans, il n'a pas cessé d'être le moteur de nouvelles perspectives, comme le montrent des publications de référence qui le considèrent comme prisme de compréhension de la métropole (Cohen-Lortie, 1992) ou de projets qui en ont fait la colonne vertébrale de leur vision, qu'il s'agisse de « la ville du périphérique » (Tomato, 2003 ; Beltrando, 2005) ou du Grand projet de renouvellement urbain⁴. En cela, il peut être considéré comme un marqueur de l'histoire de sa ville, de ses projets, de ses échelles, de ses tensions, qui traduit tel un sismographe, les instabilités et les rigidités, les secousses et les ruptures, rend compte des intentions paradoxales des plans, des ambiguïtés des décisions, des conflits de pouvoirs. Ce vocable de sismographe, nous l'empruntons à Jean Dethier, commissaire de l'exposition « Le temps des gares », montée en 1978 au Centre Pompidou, qui appelait à considérer la gare comme « véritable sismographe des vibrations et convulsions de notre société, de son dynamisme ou de son déclin, de ses moindres fluctuations » (Dethier, 1978, p. 12-13). Au-delà de la métaphore, il nous permettra de comprendre, à travers la généalogie du boulevard périphérique parisien, le jeu d'interférences qui travaillent conjointement les villes et leurs infrastructures.

des Ambassadeurs, 14 novembre 1972, p. 16. Source : Bibliothèque nationale de France, cote 8-Z-36903 (62).

4 Éric Lapiere (éd.), *Aménager Paris*, Mairie de Paris, 2005. Tout récemment, en avril 2018, une « consultation internationale » a été lancée à l'initiative du Forum métropolitain du Grand Paris (ex-syndicat Paris Métropole). Elle a pour objectif d'« optimiser le système global de mobilités en Ile de France ». « Le Forum métropolitain du Grand Paris lance une consultation internationale sur les autoroutes du Grand Paris et le boulevard périphérique », [URL : <http://www.forumgrandparis.fr/actualites-forum-metropolitain-grand-paris/mobilités-2030/forum-metropolitain-grand-paris-lance>] consulté le 10 mai 2018.

Historiciser et spatialiser l'infrastructure

Suivant les pas des chercheurs issus des *Science and Technology Studies*, comme Thomas Hughes (1983) qui s'est intéressé aux *Large Technological Systems*, nous proposons de comprendre l'infrastructure urbaine à travers ses dimensions matérielle, sociale et imaginaire. Dans cette perspective, l'infrastructure se compose d'abord de divers ouvrages physiques, banals ou exceptionnels, de plusieurs ordres et échelles, formant une strate territoriale qui épouse et transcende l'espace urbain. Elle est ensuite encadrée par des institutions, des systèmes économiques, des formes de relations qui interagissent et la façonnent. Elle est enfin le produit d'une pensée – nourrie par des valeurs, des désirs, des attentes, traduite dans les projets, les doctrines et les savoirs – et la source de représentations urbaines (Roseau, 2016).

La nature à la fois contingente et structurante du sujet infrastructurel lui confère une historicité qui, paradoxalement, s'affirme peu dans les débats politiques et scientifiques. Si les infrastructures ont fait l'objet d'un panel significatif de recherches historiques qui ont montré les dimensions multiples – politique, économique, sociale, écologique, architecturale – de leur inscription urbaine sur la longue durée (*ibid.*, p. 6), l'existence de ces travaux n'a pas empêché la persistance d'un relatif cloisonnement entre des réflexions historiques qui s'aventurent rarement dans les controverses du présent, et des travaux en sciences sociales dont les préoccupations contemporaines dialoguent peu avec leur histoire. Affirmant l'infrastructure comme analyseur, ces derniers manifestent une posture souvent présentiste, aspirant à une lecture politique de l'objet et de ses effets potentiellement désintégrateurs (Graham et Marvin, 2001). Et lorsque, dans un article choral à dix voix traduisant un vrai souci de pluridisciplinarité, Cymene Howe repère trois types de processus – la ruine, la rétroaction et le risque – pour qualifier la relation paradoxale que noue l'infrastructure avec son environnement, les chercheurs posent la question des temporalités sans la traiter à part entière (Howe *et al.*, 2015). Cette absence de fertilisation entre les perspectives spatio-historiques et socio-techniques apparaît également dans les débats politiques qui oublient volontiers les infrastructures du passé pour promouvoir celles de l'avenir comme « solutions radicales » aux embarras de la ville. Le projet de super-métro parisien témoigne de cet effet potentiellement aveuglant que peut produire l'éblouissement du futur.

Pourtant, il serait trop facile de tomber dans le piège d'un dualisme qui ferait se succéder les échecs et les réussites, les projets repoussoirs et les bonnes pratiques, inscrivant les infrastructures dans une histoire linéaire

tendue vers le progrès et l'innovation. Comme l'écrit l'historien des techniques David Edgerton, « le futurisme technologique a certainement affecté notre historiographie » et l'on peut émettre l'hypothèse que « l'oblitération de l'histoire la plus récente et du présent, qui est continue et systématique », est une dimension constitutive des transitions infrastructurales qui explique leur instabilité chronique (Edgerton, 1998, p. 836). Construites pour durer, alors même que leurs fonctions vont évoluer, les infrastructures sont les otages du temps à moins que le temps ne soit le matériau même de leur existence. Déjà en 1962, le théoricien de l'architecture Reyner Banham analysait dans un article intitulé « The obsolescent airport » (1962) l'obsolescence structurelle des infrastructures, pointant du doigt l'impermanence des aménagements aéroportuaires de Gatwick à Londres et d'Idlewild à New York. Du fait de leur destinée moderne, les infrastructures semblent perpétuellement courir après le futur : le futur du passé qu'elles réalisent, comme le futur du présent qu'elles anticipent. « Un autre présent s'installe dans le futur », énonçait quant à lui Paul Andreu en 1978, peu de temps après l'ouverture du nouvel aéroport de Roissy-Charles De Gaulle dont il était le concepteur, questionnant rétrospectivement la valeur du futur qui avait conditionné la projection de l'ouvrage⁵ (Andreu, 1978, p. 27).

C'est cette question des temporalités que nous souhaitons approfondir dans cet article consacré à la genèse et à l'appropriation urbaine du boulevard périphérique, à travers l'étude des mutations de ses formes, de ses pratiques, de ses projets. Une telle approche permet également de poser autrement le futur de son évolution. Les appels à la ville durable et à la ville intelligente, malheureusement souvent réduits à des mots d'ordre dont le simplisme est source de confusion plus que d'amélioration, prennent alors un tout autre relief. Si la « ville durable » consiste à envisager le futur d'ouvrages déjà là, si la « ville intelligente » consiste à apprendre de leur mémoire, une lecture de l'infrastructure dans ses dimensions temporelle, spatiale et imaginaire, peut aider à en tracer les horizons.

Trois perspectives guideront notre investigation. La première s'intéresse aux causalités. L'avènement des infrastructures est marqué par le temps long qui sépare leur conception de leur appropriation, s'échelonnant sur des décennies, les conditions de leur matérialité imposant des formes d'irréversibilité. Leur réalisation est le fruit de tensions entre les fluctuations des pratiques sociales qui façonnent leurs usages et la durabilité des ouvrages qui les composent ; entre les projections qui les définissent et leur émanci-

5 Paul Andreu, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », conférence à l'Académie d'architecture, 5 janvier 1978, p. 27. Source : archives d'Aéroport de Paris.

pation comme agent propre ; entre les divers temps de leur gestation, faits de périodes de latences, d'accélération, de retournements. Loin d'être le résultat d'un « train d'ondes causales privilégié », l'infrastructure est issue de constantes interactions, la constituant comme scène d'un ajustement dynamique (Bloch, 1963, p. 837-838).

La deuxième perspective s'intéresse aux récits. Souvent projetées dans une forme d'optimisme technologique, les infrastructures n'en provoquent pas moins des désenchantements, aussi cruels que les idéaux avaient été élevés, ou des réactivations, la déception motivant le sursaut de l'innovation. Traduits dans les images, discours, visions, ces récits en déterminent pour partie le rôle et la fonction. Les questionner permet de mettre en évidence leurs effets, les décalages qui résultent de leur mise en regard avec le réel, celui-ci rétroagissant sur leur propre formulation.

La troisième perspective s'intéresse aux échelles. Agrandissant l'échelle de la ville existante, l'infrastructure épouse l'échelle de la ville à venir, cette situation à la frontière la plaçant en dehors (par rapport au présent) et en dedans (par rapport au futur). Ces perturbations déstabilisent et restabilisent l'équilibre du milieu urbain, produisant des changements d'ordre spatial, épistémique, politique, l'infrastructure transcendant en même temps qu'elle redéfinit l'espace de la ville, selon un double mouvement de « civilisation » de l'infrastructure et d'« infrastructuralisation » de la ville.

Pour mener cette enquête, nous nous appuyons sur un corpus composé d'archives et de discours issus de la sphère professionnelle, des édiles, des intellectuels et des artistes, des milieux contestataires. La médiatisation de l'ouvrage, traduite dans les expositions⁶ et publications qui présentent l'avenir de Paris, couverte par la presse quotidienne et télévisuelle qui rend régulièrement compte de l'avancement des travaux, offre un autre prisme de compréhension de sa réception. L'analyse de ce corpus et l'explicitation du contexte de l'avènement du périphérique nous permettent de mettre à jour trois registres de décalages : d'abord, une discordance entre les attentes projetées et les usages réalisés ; ensuite, une disjonction entre les visions métropolitaines et les projets infrastructurels ; enfin, un télescopage entre des échelles de natures différentes, monumentale et locale, qui surgissent du fait de ces réalisations.

6 Notamment l'exposition de 1953 à l'Hôtel de Ville de Paris sur le projet parisien de la ceinture verte (*Urbanisme*, 1954) et les deux éditions de l'exposition « Demain Paris » qui ont lieu en 1961 et 1967 au Grand Palais, auxquelles nous pouvons associer les expositions qui se tiendront ultérieurement au pavillon de l'Arsenal, par exemple « Des fortifs au péri, les seuils de la ville » en 1992.

« Une fin et un commencement », naissance d'une infrastructure

« Le périphérique : une fin et un commencement⁷ » : c'est par ce titre que le quotidien *Le Monde* annonce l'inauguration officielle du « périph' » enfin achevé au terme de 17 ans de travaux. L'autoroute circulaire de 36 km de long est implantée sur les terrains de la zone créée par la dernière enceinte militaire parisienne et « libérée » de son urbanisation sous le régime de Vichy⁸. C'est en 1943, date de la création du Service d'aménagement de la région parisienne, que l'expression « boulevard périphérique » est introduite dans l'avant-projet de plan d'aménagement de Paris (Cohen et Lortie, 1992, p. 240-247), et son idée présentée par les éditeurs de la revue *Urbanisme* dans un dossier consacré à « La "ceinture verte" de Paris » :

Plus de trente centres scolaires d'éducation physique vont être établis sur les terrains définitivement libérés, complétant l'équipement sportif nécessaire de Paris ; entre eux, des jardins, des squares, des promenades publiques utilisant les accidents favorables de terrain, se développeront en ordre continu. Une voie de grande circulation continuera, à l'extérieur, ce vaste ensemble ; elle recevra toutes les circulations suburbaines et assurera, mieux que nos anciens boulevards militaires devenus des voies urbaines, une liaison rapide entre les autoroutes Nord, Est, Sud et Ouest prévue au plan directeur de la région parisienne⁹.

Seul moyen d'éviter à Paris une « paralysie » ou une « mort lente », la décision de réaliser la « rocade périphérique » est prise le 23 décembre 1954 par le Conseil municipal de Paris, à la suite du plaidoyer que fait son président, le docteur Bernard Lafay, en faveur des « solutions aux problèmes de Paris » (1954, p. 9, 14, 22)¹⁰. La revue *Urbanisme* dirigée par Jean Royer consacre un nouveau dossier à « l'aménagement de la ceinture verte de Paris », projetant sur son territoire la réalisation d'« une ville moderne de 50 000 habitants¹¹ » :

7 « Le périphérique : une fin et un commencement », *Le Monde*, 25 avril 1973.

8 Rappelons que la période de Vichy a été très prolifique en matière de nouvelles réglementations urbaines. La réorganisation des services de l'urbanisme parisien est prescrite dans la loi du 2 février 1941, tandis que la loi du 4 juin 1941 autorise l'exécution d'un programme de travaux d'équipement et d'urbanisme à réaliser dans la région parisienne. La loi du 15 juin 1943 généralise quant à elle l'exigence du permis de construire à toutes les communes de France.

9 « La "ceinture verte" de Paris », numéro spécial « Jardins et espaces verts », *Urbanisme*, n° 83, janvier 1943, p. 15.

10 Bernard Lafay, *Solutions aux problèmes de Paris, La circulation*, 1954, p. 9, 14, 22. Source : Bibliothèque nationale de France, cote FRBNF 388 06912.

11 « En lançant l'opération "ceinture verte", Paris se donne une ville moderne de 50 000 habitants et 7 quartiers », *Le Parisien*, 8 novembre 1954.



Figure 1. Boulevard périphérique, pont Amont, côté XII^e arrondissement, au centre, Maurice Doublet, 28 août 1968.

Collection pavillon de l'Arsenal.

Vaste territoire annulaire entièrement aménagé [au sein duquel] se glissera le nouveau boulevard périphérique, destiné à remplacer comme voie de grande circulation autour de Paris, la ligne de boulevards dits « des Maréchaux » [...], traité à la manière d'un parkway aux tracés souples¹².

Engagé en 1956, le chantier de cette voirie communale mobilise une grande partie des investissements routiers nationaux. Réalisé au sud entre la porte de la Plaine et la porte d'Italie, se raccordant aux autoroutes A6 et B6 qui relient Orly à Paris, le premier tronçon est inauguré le 12 avril 1960 par le ministre des Travaux publics et des Transports Robert Buron. L'année suivante, le District de la région parisienne rejoint les financeurs, portant la participation de l'État à 60 % du montant de l'opération. L'élargissement de l'ouvrage est entériné, sa cadence de réalisation accélérée¹³. Au total, la construction du « périph' » aura coûté 2 milliards de (nouveaux) francs. Son dernier tronçon, porte Dauphine-porte d'Asnières, est inauguré le 25 avril 1973 par Pierre Messmer, Premier ministre, et Nicole de Hauteclocque, présidente du Conseil de Paris, accompagnés d'André Herzog, directeur de l'aménagement de la Ville, et d'Olivier Guichard, ministre de l'Équipement et ancien délégué à l'aménagement du territoire (voir figure 1).

12 Jean Royer, « L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *Urbanisme*, n° 35-36, 1954, p. 8.

13 Avec le passage du gabarit de 2 x 3 voies à 2 x 4 voies sur les tronçons qui restent à réaliser.

Dans cet intervalle, le paysage institutionnel de la métropole s'est recomposé. Alors que l'agglomération était gouvernée, depuis la Révolution, par la Préfecture et le Conseil général de la Seine, un nouveau cadre régional d'intervention s'impose, consacrant un changement d'échelle et un déplacement des priorités (Bellanger, 2013). Le District de la région parisienne est institué en 1961, sous la pression du général De Gaulle, qui place à sa tête Paul Delouvrier, haut fonctionnaire de retour d'Alger où il était Délégué général du gouvernement chargé de la « pacification ». La nouvelle institution régionale couvre trois départements : la Seine, la Seine-et-Oise et la Seine-et-Marne. À ce premier acte centralisateur succède la loi de réorganisation de la région parisienne du 10 juillet 1964 qui rentre en vigueur le 1^{er} janvier 1968 et met un terme à l'existence du département de la Seine en procédant à son démantèlement et en formant les départements franciliens. Vaste réforme institutionnelle que met en œuvre Maurice Doublet¹⁴, successeur de Paul Delouvrier à la tête de la préfecture de la région parisienne, la loi contribue à renforcer la coupure physique que marque le territoire situé entre Paris et sa banlieue, occupé en grande partie par le chantier du périph'. Deux autres événements marquent politiquement cette période : la création de la région Île-de-France par la loi du 6 mars 1976 d'une part, l'affirmation politique de la Ville de Paris d'autre part, avec l'élection en 1977 de son maire, Jacques Chirac, pour la première fois depuis plus d'un siècle.

La transition institutionnelle est à la fois le moteur et le résultat d'une effervescence urbaine qui marque un cycle d'accélération pour le Grand Paris. Le plan de modernisation initié par Bernard Lafay se traduit dans le plan d'urbanisme directeur parisien de 1959, tandis qu'est approuvé en 1960 le PADOG (plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne) dont Paul Delouvrier, à son arrivée au District, remet en cause le caractère malthusien, vite déjoué par les prévisions démographiques et la nécessité d'un changement d'échelle. « Paris n'est plus une ville mais une agglomération, [et] va devenir une région urbaine », annonce l'avant-projet du schéma directeur de 1963. Approuvé en 1965, le SDAURP (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de Paris) n'a pas de valeur juridique – il sera revu et modifié sous la forme du SDAURIF (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) approuvé en 1976 – mais les chantiers qui consacrent

14 Dernier Préfet de la Seine (1967-1968), Maurice Doublet est le premier Préfet de Paris (1968-1969) avant de prendre la tête de la région parisienne comme Délégué général au District. Il y restera de 1969 à 1975, officiant à ce titre comme président des Conseils d'administration du Syndicat des transports parisiens et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Admis en 1976 à faire valoir ses droits à la retraite, il sera chargé de mission auprès du maire de Paris, Jacques Chirac, de 1977 à 1979.

sa mise en œuvre n'auront jamais été aussi intenses. Avec les villes nouvelles, les nouvelles préfectures de Nanterre, Bobigny et Créteil, la création du quartier de La Défense, ainsi que les rénovations urbaines radicales des Halles, de Maine-Montparnasse et du front de Seine, c'est une transformation profonde des réseaux de transport qui s'engage avec le nouvel aéroport de Roissy, les autoroutes ainsi que les réseaux RER. Le boulevard périphérique représente l'une des épines dorsales de cette métamorphose.

Des promesses aux usages : la discordance des attentes

« Une œuvre colossale » s'exclame Georges Pompidou¹⁵, la veille de l'inauguration express du dernier tronçon. Son Premier ministre Pierre Messmer, évoque quant à lui la « grande œuvre » décongestionnante¹⁶. L'infrastructure a en effet soulagé Paris des flux routiers, mais le trafic automobile a entretemps explosé, réduisant la fluidité de la circulation : 160 000 véhicules sillonnent déjà chaque jour les voies, alors que l'ouvrage a été dimensionné pour un trafic maximum de 200 000 véhicules. Victime de son succès pour les uns, coupable de son obsolescence précoce pour les autres, certains proposent de l'agrandir en élargissant le nombre de ses voies, en lui superposant un périphérique aérien. D'autres au contraire condamnent l'impasse, considérant l'infrastructure à peine née comme déjà vieillissante, les décideurs ayant adopté les solutions d'hier pour répondre aux problèmes de demain. « 17 ans pour construire le périphérique, mais à peine est-il achevé que l'on découvre les insuffisances et que l'on envisage la construction d'un superpériphérique¹⁷! »

La réalisation du périph' est couverte par quelques centaines d'articles et de brèves¹⁸ qui suivent, pas à pas, kilomètre après kilomètre, le chantier marathonien, tandis que les reportages se succèdent aux actualités télévisées, contribuant à rendre réel l'ouvrage avant même son achèvement, à le banaliser avant sa complète utilisation, ce que souligne Maurice Doublet en signalant l'invisibilité relative dont les grands ouvrages font l'objet une fois mis en service, invisibilité d'autant plus paradoxale qu'elle succède à une forte

15 « Le périphérique : une fin et un commencement », *op. cit.*

16 Pierre Messmer, « Le Boulevard périphérique de Paris », 25 avril 1973. Source : archives de l'Atelier parisien d'urbanisme, cote APBROPA907.

17 Titre de l'article de Pierre Duvillars, *Aspects de la France, L'hebdomadaire d'Action Française*, 3 mai 1973.

18 Les dossiers des revues de presse consacrées à la couverture du chantier du boulevard périphérique sont consultables dans les archives de l'Atelier parisien d'urbanisme.

médiatisation, « sans doute parce que, psychologiquement parlant, dès qu'une réalisation est terminée, l'opinion considère qu'elle a toujours existé¹⁹. »

La lecture de la presse quotidienne montre l'apparition progressive de l'impatience, qui de silencieuse se fait assourdissante, et témoigne d'un premier registre de décalage entre les promesses initiales dont était porteuse l'infrastructure et les usages dont elle fait l'objet – massifs, routiniers, congestionnés ; entre les positions enthousiastes des édiles et les critiques sceptiques des citoyens. Elle est d'autant plus affirmée que, dans l'intervalle pendant lequel le boulevard périphérique prend forme, la France vit sa révolution automobile.

Maurice Doublet évoque la fulgurante progression que connaît la région parisienne : « Un million de véhicules en 1962, 2 millions en 1970, 3 millions en 1975²⁰. » Cette démocratisation de l'automobile a été anticipée par le Schéma directeur de 1965, dont les prévisions à l'horizon 2000 consacrent un véritable changement d'échelle : le nombre de voitures particulières tripleait, de même que le nombre de déplacements. Mais le périph' n'est pas seulement inscrit dans la politique d'équipement d'une région qui s'urbanise et se modernise à vive allure. Il est aussi l'un des symboles du rattrapage du « retard » technologique de la France sur le plan des grandes réalisations autoroutières et, au-delà, de l'« écart » tangible qui existerait entre l'Europe et les États-Unis sur le plan scientifique et technologique. Critiquée par Jean-Jacques Salomon dans la revue *Esprit* (1967), scrutée par Alfred Sauvy dans son ouvrage *Les 4 roues de la fortune* (1968), cette rhétorique, alternant dénonciation des lenteurs et recours aux superlatifs pour louer les « ouvrages spectaculaires » qui sortent de terre²¹, est en particulier, s'agissant des infrastructures, appuyée par l'Union routière (Flonneau, 2000, p. 114).

Célébrant la vitesse et l'individualité, les « cultures du volant » se heurtent aux critiques montantes qui pointent la routinisation de l'usage automobile et les risques environnementaux qu'elle produit : congestion, allongement de la durée des trajets, pollution sonore et atmosphérique, coûts, dangerosité. À propos d'un autre projet qui suscite déjà de violentes oppositions, la voie express sur les berges, André Chastel dénonce le « règne des illusions », faisant référence au recueil *The Highway and the City* que vient de publier Lewis Mumford (Mumford, 1963) : « Le Vingtième siècle finissant “aveuglé par la voiture” que Mumford annonce à l'Angleterre vaudra aussi pour nous²² » (Chastel, 1964).

19 Maurice Doublet, *op. cit.*, p. 17.

20 *Ibid.*, p. 19.

21 « Boulevard périphérique : 8 kilomètres (porte de Vitry-porte des Lilas) mis en service début 1970 », *Le Figaro*, 20 novembre 1968.

22 André Chastel, « Un nouvel Haussmann pour délivrer la capitale des séquelles de l'“haussmannisme” », *Le Monde*, 24-25 mai 1964.

Artistes et intellectuels aspirent à ouvrir les yeux de leurs contemporains. Roland Barthes qualifie l'automobile de « projection de l'ego » (Barthes, 1963), tandis que Arman crée *Accumulation automobile* (1967) et qu'Erro peint *Carscape* (1969), les deux œuvres montrant l'état de ruine auquel risque de conduire la société automobile (Flonneau, 2008). En 1971 sort le film *Trafic* de Jacques Tati.

La critique résulte autant des conséquences visibles de la congestion automobile, que d'un glissement manifeste du rapport au futur. L'an 2000 auparavant mythifié devient horizon d'inquiétude, marqué par la publication en 1972 du rapport *The Limits to Growth*, par le Club de Rome, et du manifeste d'Ivan Illich *Énergie et équité*, qui prend l'exemple de la circulation pour fustiger l'« esclavage général » de la majorité au bénéfice des « îlots de privilèges », appelant à cesser la croissance folle de la consommation d'énergie (Illich, 1972).

Pour preuve de ce désamour, l'autoroute est contestée, non seulement dans ses tracés mais aussi dans son principe même (Carmona, 1980, p. 472). Les projets de radiales, de voies sur berge, de nouvelles rocade qui aspirent à répondre à l'explosion du trafic automobile, suscitent l'ire des opposants, le projet de voie express rive gauche cristallisant les mobilisations²³. « Non à l'autoroute rive gauche » : en 1972, Savignac signe pour le comité de sauvegarde des berges de la Seine une affiche montrant Notre-Dame noyée dans une marée automobile, tandis que des pamphlets dénoncent le règne absolu de l'automobile qui « disloque la ville, rompt la continuité du tissu urbain et fait de Paris une ville en miettes, où la communication et l'échange deviendraient impossibles²⁴ ». La vision des files automobiles s'entrechoquant sur le périph' tranche quant à elle avec la photographie de l'autoroute de l'Ouest avant-guerre sillonnée par deux automobiles ou celles des autoroutes aériennes américaines quasi vides qui figuraient dans le rapport « Solutions aux problèmes de Paris » signé de Bernard Lafay²⁵. De voie paysagère destinée à fluidifier, « sans feux rouges », la circulation automobile, le boulevard périphérique est devenu un stigmate : « une voie de dégagement rapide » mais saturée, qui risque de devenir « un boulevard parsemé d'hypermarchés », comme l'exprime en 1973 le journal *Combat*²⁶.

23 « La voie express rive gauche », *Paris Projet, Aménagement, urbanisme, avenir*, n° 9, 1973.

24 André Fermigier, « Un président "adapté à la voiture" », *Le Nouvel Obs*, 6 décembre 1971, in André Fermigier, *La bataille de Paris, Des Halles à la Pyramide, Chroniques d'urbanisme*, Paris, Gallimard, 1991, p. 238-240.

25 Bernard Lafay, *op. cit.*, p. 28.

26 « Le périphérique sera-t-il la voie royale des hypermarchés ? Manifestation de commerçants hier à la porte Champerret », *Combat*, 25 avril 1973.

Des visions aux projets : la disjonction des récits

De tous les ouvrages contemporains qui surgissent dans le paysage de la capitale, le périph' est l'un de ceux qui ont mobilisé le plus d'attentes urbaines – qu'il s'agisse de la ceinture verte, de la modernisation de Paris, à cheval entre la capitale et sa banlieue, ou de l'aménagement d'une voie qui aurait les vertus du parkway et de l'autoroute. Cette difficulté à tenir la fonction urbaine et métropolitaine qui lui a été assignée dès sa genèse produit un second registre de décalage. Ouvert un an plus tard, un autre ouvrage monumental, l'aéroport de Roissy, conçu par les équipes d'Aéroport de Paris à distance de l'agglomération, n'a pas fait l'objet d'un tel investissement et, pour des raisons qui ne tiennent pas à cette seule question, a bénéficié d'une réception bien plus favorable (Roseau, à paraître).

Ce fardeau à la fois pesant et ambitieux que porte l'infrastructure, et dont elle doit rendre des comptes à chaque étape de sa réalisation, lui a été attribué dès ses origines et s'alourdit progressivement. En 1943, René Métais, chef des services techniques de topographie et d'urbanisme de Paris, appelait ainsi à faire de l'ouvrage le lieu de la « Renaissance de Paris » :

Il importe d'éviter à tout prix que Paris ne « coule » dans une banlieue qui l'enlèverait à nouveau pour un siècle. Paris, grand salon d'Europe, requiert des soins, des sacrifices et des égards particuliers et il doit être défini d'une manière élégante et précise, afin que les étrangers, abordant l'Île de France, puissent dire : Voici Paris, sans le confondre avec Levallois, Aubervilliers, Pantin, Vitry ou Malakoff. Ce sera le rôle dévolu au boulevard périphérique de sortir de ses belles lignes de peupliers, d'ormes et de platanes, le territoire parisien²⁷.

Trente ans plus tard, André Herzog, directeur général de l'aménagement et de l'urbanisme après avoir été directeur technique de la voirie parisienne et, à ce titre, l'un des principaux artisans du périph'²⁸, prononce ces quelques mots à l'inauguration de l'ouvrage :

Le boulevard périphérique contribue à modifier le visage de la capitale non seulement par l'importance et la qualité de ses ouvrages, mais encore par les modifications et transformations qui accompagnent progressivement sa réalisation sur le plan de l'urbanisme où il joue le rôle de catalyseur et d'accélérateur de transformations²⁹.

27 René Métais, *La voirie parisienne, Projet d'aménagement de la ville de Paris*, 1943, 185 p.

28 André Herzog (1913-1998), ingénieur des Ponts et Chaussées, féru des techniques de génie urbain, a occupé pendant plus de trente ans de hautes responsabilités à la préfecture de la Seine, puis à la Ville de Paris. C'est sous sa direction que se conçoivent et se réalisent les grands ouvrages de circulation que sont le boulevard périphérique, la voie Georges-Pompidou et le réseau des Halles.

29 André Herzog, « Le Boulevard Périphérique », juin 1973. Sources : archives de l'Atelier parisien d'urbanisme.



Figure 2. À gauche, Pré-Saint-Gervais, « zone avant », 9 avril 1941 ; à droite, Pré-Saint-Gervais, « zone après », 9 septembre 1943 (« OPERATION 15-17 »), Inspection générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme.

Collection pavillon de l'Arsenal.

Cette fonction d'épine dorsale pour le renouveau de la capitale motive les projets qui s'égrènent sur le territoire de la zone et dont le futur boulevard périphérique est la figure centrale. Toutefois, en l'espace de trente ans, les récits qui projettent le boulevard périphérique glissent et changent de sens. L'invention urbaine de l'ouvrage s'inscrit d'abord dans le contexte de la « libération » des terrains de la zone et des politiques de rénovation des îlots insalubres (Backouche, 2012). Le 11 octobre 1940, le gouvernement de Vichy fait voter une loi exceptionnelle sur l'éviction des habitants des secteurs insalubres dont fait partie la zone. Le démantèlement des fortifications dans l'entre-deux-guerres n'a pas eu pour conséquence de rendre le territoire de l'enceinte prêt à être aménagé. Bien au contraire, la crise du logement, amplifiée par l'exode rural, le prolongement du moratoire de 1918 sur les prix des loyers, et les destructions dues à la guerre, ont conduit nombre de citoyens sans toit à occuper de manière illicite les terrains vierges situés aux portes de la Capitale, aménageant des habitations de fortune, développant toutes sortes de négoce et d'activités. Lorsque, le 5 février 1942, s'ouvre la séance inaugurale de la commission d'études de la région parisienne, Pétain annonce que la zone va être « libérée » de ses occupations informelles, faisant remarquer que « depuis quelques soixante ans, par la défaillance d'autorités qui ne savaient ni prévoir, ni vouloir, ni agir à temps, l'agglomération parisienne, continuant à s'étendre, s'est étalée en désordre toujours plus loin dans les campagnes environnantes, élargissant de proche en proche autour de la ville, cette enceinte de misère et de laideur qui afflige à la fois le cœur et la raison³⁰. » (voir figure 2)

30 Cité par André Gulton, « L'urbanisme en Seine-et-Oise », *L'Architecture française*, n° 17-18, 3 avril 1942, p. 57 (in Cohen et Lortie, 1992, p. 237).

Le boulevard périphérique est alors envisagé comme couronnement de l'aménagement de la ceinture, colonne vertébrale d'un ensemble qui intégrerait la ville dans son entier et interromprait ainsi l'absorption de Paris dans une urbanisation sans fin. Mais l'ouvrage voit son destin se transformer au fur et à mesure de sa matérialisation. En 1943, la « ceinture verte » faisait office de protection de Paris face aux « assauts » de la Banlieue ; en 1954, la zone est récusée comme « ligne de démarcation » et, dans un contexte de crise aiguë du logement (qu'a relayé l'appel de l'abbé Pierre du 1^{er} février 1954), destinée, comme l'appelle de ses vœux Jean Royer³¹, à faire se rejoindre Paris et la Banlieue sous la forme d'« un *lien organisé* entre les quartiers périphériques de Paris et ceux des communes limitrophes qui en sont le prolongement naturel au-delà des “limites administratives toujours artificielles souvent contraires à la démographie et à l'économie”³² ». Cette projection fait suite au vote de la loi Lafay du 17 février 1953, dite de compensation, qui prévoit l'affectation de 20 % de la ceinture à usage de logements, une superficie équivalente devant être aménagée en espaces verts, soit dans Paris intra muros (et notamment à l'emplacement d'îlots insalubres), soit sur la « zone de transition » entre Paris et les communes de banlieue. Ainsi, le boulevard périphérique « se glissera-t-il » dans ce vaste territoire de la « ceinture verte » projeté comme « une œuvre de grande portée sociale et humaine » dont 20 % seront aménagés pour offrir les ensembles nouveaux de logements indispensables aux Parisiens, les 80 % restants « de la ceinture [étant prévus pour] être *définitivement aménagés* sans le moindre risque de grignotage ultérieur en espaces verts, plaines de jeux, et pour recevoir les bâtiments à usage collectif nécessaires à la vie des quartiers périphériques³³ ». Cette ambition se traduit dans le plan élaboré par Raymond Lopez, à qui Bernard Lafay a confié les clés de la réflexion et qui projette l'aménagement de « secteurs » d'habitation, ensembles modernes autonomes qui doivent « reconquérir Paris », comme l'appelle de ses vœux Pierre Sudreau, commissaire à la construction et l'urbanisme pour le département de la Seine³⁴. Le Plan d'urbanisme directeur de Paris, dont l'élaboration s'engage de 1954 jusqu'à 1959, date de son approbation, entérine l'image d'une ville moderne, traversée de voies autoroutières, composée d'ensembles créés ou rénovés d'immeubles de grande hauteur sur dalle, fusionnant l'échelle urbaine et architecturale sous maîtrise d'ouvrage unique (voir figure 3 et figure 4).

31 Adjoint pendant 15 ans d'Henri Prost, chargé du plan d'aménagement de la région parisienne dans l'entre-deux-guerres, Jean Royer a cofondé avec lui la revue *Urbanisme* en 1932.

32 « L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *op. cit.*, p. 8.

33 *Ibid.*

34 Éric Lapierre, « Paris, ville homogène ou hétérogène ? », in Éric Lapierre, *op. cit.*, p. 21.



Figure 3. À gauche, Ligue pour les espaces libres, l'assainissement et les sports, projet du « parc de Bagnolet », 1909 (en bas : Paris) ; à droite, Inspection générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme, « périphérie de Paris », zone de transition, présentation du projet d'aménagement de la zone située entre la porte de Montreuil et la porte de Bagnolet, 1943 (en haut : Paris).

Collection pavillon de l'Arsenal.

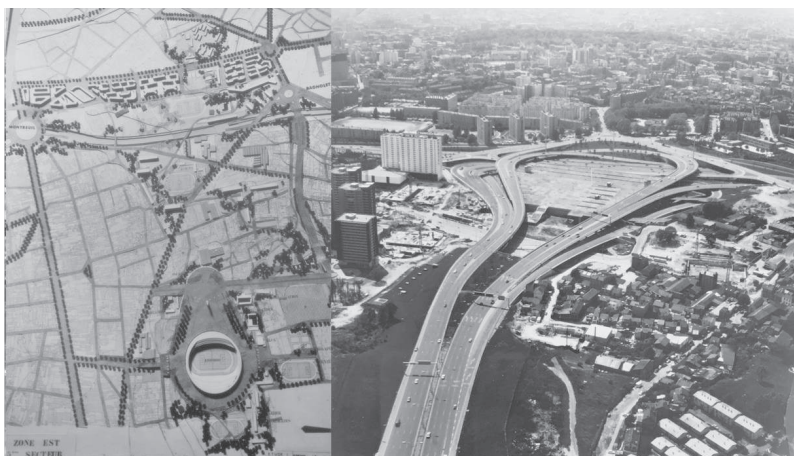


Figure 4. À gauche, Édouard Crevé, plan Lafay, zone-Est, 5^e secteur, Montreuil-Bagnolet, essais de projets d'ensemble, 1953 ; à droite, Bagnolet, échangeur, Novotel à gauche, non daté (1975).

Cliché : Interphototèque, collection pavillon de l'Arsenal.

En dépit de leur portage conjoint (technique et politique) par l'administration parisienne, la réalisation du boulevard périphérique et des projets urbains qui lui sont associés ne suivra pas l'ambition radicale de la « ceinture verte de Paris » qui doit être pourtant, aux yeux de Bernard Lafay, « poursuivie avec énergie [par] la Ville et ses administrateurs appuyés par les Parisiens³⁵ ». La fragmentation qui résulte des aménagements réalisés ne

35 *Ibid.*, p. 3.

tient pas seulement aux logiques propres des chantiers, infrastructuraux et urbains, à l'échelonnement de leur réalisation dans l'espace et le temps, et aux aléas de leur programmation et de leur financement. Elle procède également de l'ambiguïté des notions avancées, dont la concrétisation matérialise les glissements entre l'unité de la vision et le morcellement des opérations, entre les politiques de reconstruction traduites dans les ensembles de logements produits aux franges de Paris, et les projets circulatoires de l'infrastructure régionale.

La réalisation du boulevard périphérique elle-même témoigne de ce tiraillement entre plusieurs logiques qui résultent de l'échelle inédite de l'ouvrage et des glissements de significations dont il est porteur. D'abord conçu à niveau, l'ouvrage est progressivement pensé avec des passages en viaduc ou en tranchée. Lorsque les études du tronçon sud démarrent, ses concepteurs n'ont pas encore pleinement assumé son statut d'autoroute urbaine. Achievée en 1960, la section la plus ancienne du périph' prévoit encore la part large aux paysagements et aux espaces verts. Son vocabulaire renvoie à celui des jardins, tentant de concrétiser l'idée de la voie dans un parc linéaire, y compris dans son dispositif cinétique de construction du regard (Farhat, 2009). Le panorama des photographies du chantier conservées au pavillon de l'Arsenal montre le soin accordé aux ouvrages pour les inscrire dans la ville : tracés, voies de desserte, franchissements, terres pleines, parapets, éclairages, dessous, murs, plantations³⁶. Les phases de réalisation des tronçons nord et est amorcent un basculement, la voie s'inscrivant dans un réseau autoroutier de grand débit et d'échelle régionale, dont le gabarit est dicté par le District qui, apportant son concours financier, en demande l'élargissement. Le dessin de la voie est désormais conditionné par la croissance du trafic et les ouvrages que le boulevard doit interconnecter : les échangeurs se ramifient et s'agrandissent (Bagnolet, La Chapelle, Bercy puis Maillot), superposant chaussées principales et bretelles sur plusieurs niveaux. Présentée le 29 mars 1967, la maquette du nouvel échangeur de Bagnolet montre l'introversion du nouveau complexe, qui comprend : « la station terminale de la ligne de métro numéro 5 prolongée, une gare routière d'autobus suburbains (22 emplacements), un parking d'intérêt régional de 2 100 places, des établissements commerciaux – supermarchés, garages, boutiques, stands publicitaires –, un réseau de circulation aisé entre

36 Cette attention à « l'aménagement du cadre paysager de l'environnement, à la réalisation d'espaces verts et à la décoration par plantations », est explicitement soulignée au bilan de la Direction technique de la voirie parisienne, signée d'André Herzog en 1967. Source : archives de l'Atelier parisien d'urbanisme.



Figure 5. À gauche, boulevard périphérique-Sud, poterne des Peupliers, mai 1961 ;
à droite, boulevard périphérique-Sud, pont, porte de Gentilly, mai 1961.

Clichés : J.-C Bollier, collection pavillon de l'Arsenal.



Figure 6. Périphérique-Est, porte de Pantin, 13 septembre 1966.

Clichés : J.-C Bollier, collection pavillon de l'Arsenal.

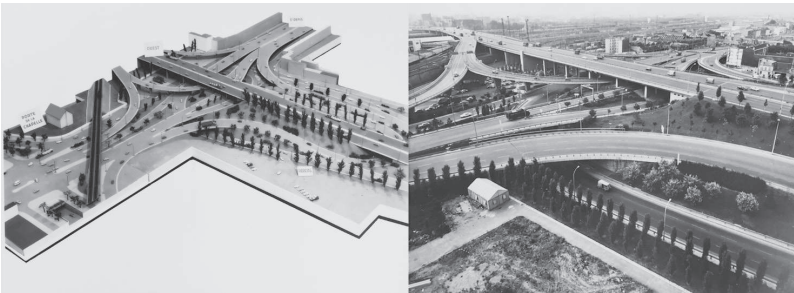


Figure 7. À gauche, maquette du boulevard périphérique-Nord, échangeur
de la Chapelle, non daté (1966) ; à droite, boulevard périphérique-Nord,
porte de la Chapelle, non daté (début des années 1970).

Clichés : J.-C Bollier, collection pavillon de l'Arsenal.

ces divers éléments³⁷. » Imaginé dès 1969 par l'ingénieur René Sarger et plusieurs bureaux d'études, le projet de superpériphérique que d'aucuns comparent aux utopies de mégastructure spatiale portées par Yona Friedman, consacre quant à lui ce désir de s'autonomiser du sol et de son environnement immédiat, recréant un habitacle infrastructuel sous la forme d'une autoroute suspendue à péage³⁸ (voir figures 5, 6 et 7).

Conjointement à sa réalisation, l'évolution du gouvernement du projet permet de rendre compte d'un autre glissement, les bonnes fées qui avaient présidé aux destinées de l'ouvrage le quittant peu à peu. À l'origine projet municipal conçu à cheval sur Paris et la proche couronne, le périph' est inscrit au PADOG et coordonné avec le Plan d'urbanisme directeur de Paris. L'élaboration par le District du schéma expansionniste de 1965, change la donne. Ville et État agissent de concert pour réaliser l'ouvrage, mais les rapports de force s'inversent, l'État devenant peu à peu son principal financeur à la faveur de l'investissement croissant du District. Surtout, les pouvoirs qui avaient porté le projet s'attachent désormais d'autant plus à d'autres perspectives que cette transition est marquée par la disparition du département de la Seine qui consacre le divorce des intentions³⁹. Tirillée entre ses entreprises de rénovation et les contre-mobilisations qu'elles suscitent, la Ville se replie sur ses préoccupations intérieures, tandis que le District se tourne vers les villes nouvelles de la grande couronne. Alors que les « visionnaires de l'architecture » emmenés par Michel Ragon (1965) formulent des alternatives à l'atrophie parisienne – Paris parallèles, villes satellites, villes spatiales –, la vision régionale du Paris de l'an 2000, développée dans le Schéma Directeur, se déploie du « Paris intra muros » aux « zones rurales » en passant par les « banlieues actuelles » et les « extensions », sans penser les frontières que crée cette planification sinon à travers les réseaux de communication. Si le périph' est qualifié d'« engin » moderne de circulation automobile, ce n'est d'ailleurs que pour dénoncer le risque d'une urbanisation de la ceinture par des sièges sociaux qui serait « néfaste au bon fonctionnement du cœur parisien des affaires »⁴⁰.

37 Photographie de la maquette du complexe d'échanges de la porte de Bagnolet, 29 mars 1967. Source : collection du pavillon de l'Arsenal.

38 « Pas tellement utopique, ce superpériphérique qui triplerait la capacité d'un ouvrage périmé avant même d'être achevé », *L'Aurore*, 10 décembre 1969.

39 Les promoteurs de la ceinture verte avaient pourtant, dès 1954, appelé à faire de la zone le lieu de regroupement des « arrondissements périphériques et des communes limitrophes pour constituer des agglomérations que formeraient comme des fuseaux à cheval sur les limites de la Ville de Paris et qui trouveraient sur les terrains libres de la zone l'espace nécessaire pour organiser leur centre. » in « L'aménagement de la ceinture verte », *op. cit.*, p. 8.

40 Délégation générale au district de la région de Paris, *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris*, Paris, 1965, p. 136-137.



Figure 8. À gauche, porte de la Chapelle, 13 juin 1978 ; à droite, boulevard périphérique de Paris, passage du boulevard à la porte de Saint-Cloud, non daté (1981?).

Cliché : photo industrielle H. Baranger et Compagnie, collection pavillon de l'Arsenal.

Orphelin de visions urbaines, le périph' n'en continue pas moins de concentrer les attentions de l'État. Là encore, la question du doublement du périphérique, pour pallier sa saturation chronique, consacre la divergence des positions. Soutenu par Olivier Guichard, ministre de l'Équipement, et par Maurice Doublet, Préfet de la région parisienne, un nouveau projet de superpériphérique convainc d'autant moins la Ville que son conseil municipal est mis à l'écart de sa conception⁴¹. Les dissensions au sein même du District traduisent l'écartèlement des positions que soulève le projet. Les élus régionaux sont divisés, ceux de Paris craignant de payer plus pour la Banlieue, tandis que ceux de Banlieue redoutent de payer trop pour Paris⁴². Cet éclatement des intérêts traduit les ambiguïtés que recouvre la signification du rôle du périph' pour les territoires qui l'accueillent – Paris, sa banlieue, la région. Lorsque, après son ouverture définitive, s'engagent les batailles pour prévoir l'insonorisation de la voirie, la mise en place de dispositifs de sécurité et de radars, les projets de couvertures partielles, le maire de Paris, Jacques Chirac, appelant l'État à contribuer à son financement, milite pour que ce dernier reprenne l'ouvrage dans son domaine, consacrant le caractère hors sol de cette voie⁴³ (voir figure 8).

Les lieux du Grand : le télescopage des échelles

D'une gestation en commun, le périph' vit une naissance solitaire, submergé par les flux alors que sont oubliés les plans qui en avaient fait le point

41 « Le Conseil de Paris remet en question le projet de superpériphérique », *La Croix*, 20 mars 1974.

42 Maurice Doublet, « Les transports dans la Région Parisienne », *op. cit.*, p. 38.

43 « La lettre du maire de Paris au préfet de région », *Le Monde*, 26 octobre 1982.

d'orgue de la réconciliation entre Paris et sa banlieue. Son apparition force l'admiration comme elle suscite la critique, de par son échelle inédite et alors que les projets qu'il devait structurer se sont révélés bien plus modestes ou illisibles du fait de leur inachèvement. Ce troisième registre de décalage procède de l'irruption d'un ouvrage intégral, autonome et monolithe, dont la monumentalité tranche avec la mosaïque hétérogène du Grand Paris.

Dans son discours d'inauguration, le Premier ministre revient en 1973 sur la question du passage difficile entre la vision et la réalisation :

Il n'était pas possible de réaliser une œuvre comme celle-ci s'il n'y avait pas dans le dessin d'abord, dans l'exécution ensuite, une continuité suffisante [...]. Cette coopération qui était nécessaire et cette continuité qui a été très utile sont pour nous un enseignement ; un enseignement pour l'avenir de ce que nous voulons faire à Paris, car l'achèvement du périphérique est pour nous le début d'autres projets, mais aussi un enseignement pour l'avenir de tout ce que nous ferons dans la région parisienne et dans la France entière⁴⁴.

Par ces mots, Messmer rappelle que la modernisation pompidolienne du « nouveau Géant Paris-Banlieues⁴⁵ » entend poursuivre sa route, tandis que ces réalisations hors normes sont perçues par d'autres comme le fait d'un autoritarisme des dominants. La critique de l'État planificateur cible ses réalisations concrètes, dont les failles révèlent pour ses détracteurs les limites de son pouvoir. « Ce qui est en cause, vous le savez comme moi, c'est le pouvoir illimité de l'argent ; c'est aussi l'autoritarisme d'une administration qui, à l'exemple du gouvernement qu'elle sert, prétend régler seule les problèmes qui nous intéressent tous⁴⁶. » Dans ce courrier adressé le 30 avril 1974 aux pourfendeurs du projet controversé de voie express rive gauche, François Mitterrand, candidat à l'élection présidentielle, stigmatise l'absence de concertation et d'attention aux revendications des opposants, qu'il s'agisse des élus communistes sur la question des protections contre le bruit ou bien encore celle des allocations destinées aux transports en commun, ou des écologistes opposés au tout automobile.

Derrière les discordances observées, se pose la question du « Grand » qui se manifeste au travers du territoire investi, des acteurs mobilisés, de l'ouvrage réalisé, de son échelle et de sa portée : relations Paris-Banlieue, dimension régionale, fonction circulatoire. L'ancrage spatial du périph' traduit sa difficulté à prendre racine, l'ouvrage monumental s'affranchissant triplement du sol de la ville : physiquement en hauteur ou en profondeur,

44 Pierre Messmer, *op. cit.*

45 « Avec Pompidou, La découverte du nouveau géant Paris-Banlieues, 10 millions d'habitants », *Paris-Match*, 27 novembre 1971.

46 François Mitterrand cité par Flonneau, 2003, p. 248.



Figure 9. Présentation de la maquette d'ensemble de la ceinture verte de Paris, Hôtel de Ville de Paris, 1953.

Collection pavillon de l'Arsenal.

symboliquement, à distance de Paris et de sa banlieue, temporellement, la grande vitesse promise par le périph' aspirant à passer outre les contingences de l'espace.

Avec le boulevard périphérique, Paris entend s'agrandir en même temps que se re-déploient l'agglomération et la région, l'ouvrage se situant à l'articulation d'un système d'échelles complexes et à la croisée de mouvements parallèles qui se télescopent. Le périph' signe-t-il la fin de Paris, son encerclement dans un écrin et son soulagement aux franges? Est-il le début de la métropole, accueillant les figures de la ville moderne, important la périphérie au centre? Espace central de l'agglomération et lieu extérieur à la ville (qui est de part et d'autre du périph'), la ceinture représente un entre-deux que les plans régionaux figurent d'ailleurs souvent comme un impensé, le blanc (ou le noir) du plan étant symptomatique non d'une absence, mais au contraire d'une omniprésence dont la carte peut difficilement rendre compte, faute d'outils de représentation adéquats pour figurer la scène d'action qui se joue (voir figure 9).

Si la dimension monolithique de l'ouvrage explique sa difficile digestion par la mosaïque grand-parisienne, elle peut aussi expliquer l'attention

permanente dont il continue de faire l'objet. À peine inauguré, et déjà critiqué, il fait l'objet de projets de couverture dès 1975 (porte des Lilas, suivi de la porte de Champerret en 1984) ou de programmes d'investissements visant à corriger les effets de son irruption (protections phoniques, visuelles, végétales). L'ouvrage revient dans le débat métropolitain avec l'exposition « Des fortifs au périph' », montée en 1992 au pavillon de l'Arsenal, à laquelle sont invités les 29 maires des communes limitrophes qui réclament à cette occasion les territoires amputés par l'annexion d'Hausmann votée en 1860. La mandature de Bertrand Delanoë renoue avec l'idée de la « grande œuvre », appuyée sur les travaux menés par l'agence TVK à la suite de leur projet de diplôme sur la « ville du périphérique »⁴⁷ (Tomato, 2003 ; TVK, 2008) et du Grand projet de renouvellement urbain qui aspire à « réhabiliter » la couronne avec onze projets de reconquête, « principal enjeu projectuel de Paris »⁴⁸. Si les projets de couverture sont mis de côté, du fait des questions techniques, financières et de sécurité qu'ils soulèvent, c'est aussi parce que la volonté affichée n'est plus de cacher, d'enterrer, de masquer l'ouvrage, mais de le considérer comme « dispositif urbain », le discours lui conférant une nouvelle « légitimité » comme épine dorsale du projet parisien de réconciliation avec sa banlieue (*ibid.*). Réactivées en 2008, les réflexions sur le Grand Paris accentuent quant à elles le monolithisme de l'ouvrage, projetant une mégastructure (MVRDV) dont on ne saura pas quels liens elle noue avec ses franges, ou un métro aérien (Christian de Portzamparc) dont la vocation circulatoire ne dit rien de son articulation avec l'espace au sol⁴⁹. Vision et projets ont toujours du mal à dialoguer, comme en témoigne l'un des derniers sujets de controverse concernant l'extension des courts sportifs de Roland-Garros au détriment des serres d'Auteuil. L'étroitesse du périmètre d'analyse dans lequel le débat est cantonné a fait l'objet de plusieurs critiques, appelant là encore à englober le périph' dans cette réflexion pour redéfinir, à l'aune d'un changement de focale historique et spatiale, les termes du problème.

L'infrastructure comme projet ou le gouvernement du temps

Comment projeter le futur de l'infrastructure, déjà là ou à venir ? Au terme de cette étude scrutant la généalogie du boulevard périphérique parisien,

47 Tvk, *No limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du boulevard périphérique*, Mairie de Paris, 2008.

48 Éric Lapierre, « Développement durable et aménagement », in Éric Lapierre, *op. cit.*, p. 37.

49 « Le Grand Pari(s), Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne », *Le Moniteur AMC*, Hors série, 2009, 258 p.

nous voudrions tirer quelques enseignements sur les manières possibles de faire projet, en commençant par revenir sur la question des temporalités.

Les temps de l'infrastructure sont de plusieurs ordres. Temps linéaires faits d'événements, de cycles et de conjonctures, de lenteurs et d'accéléra-tions, de durées courtes et longues, qui s'entremêlent pour la faire advenir. Temps futurs faits des horizons d'attentes passés et présents, projetés et planifiés auxquels elle doit satisfaire et qu'elle réinterroge sans cesse. Temps narratifs, faits des récits urbains, sociaux, politiques, technologiques, qui tracent ses trajectoires. Temps spatiaux, qui régissent l'existence des lieux de son ancrage. Ces temps inscrivent le projet d'infrastructure dans un fais-ceau de périodisations parallèles, celles apparentes des causalités, mais aussi celles plus latentes de l'imaginaire qui dort, se réactive ou cristallise selon les occasions. Les phénomènes historiques baignent dans un plasma, nous disait Marc Bloch (1993, p. 84-85).

On voit à travers l'exemple du boulevard périphérique, combien il lui a été difficile d'accomplir sa mission. Au-delà des nombreuses ambiguï-tés dont il a fait l'objet, il lui a fallu épouser le cadre spatial et temporel de la grande échelle qu'il recouvrait : sur des territoires allant de la zone à la métropole, du centre à la périphérie, du réseau à la ville ; sur plusieurs décennies pour sa réalisation matérielle, et bien plus pour sa gestation, sa maturation et son appropriation. En même temps, les récits qui l'ont porté ont eu un caractère auto-réalisateur. Les projets de « ceinture », de « grande œuvre », de « catalyseur » sont advenus même si les effets n'ont pas été ceux escomptés à l'origine. C'est en cela que l'infrastructure noue un destin croisé avec celui de la métropole à laquelle elle appartient. Ces destins sont noués par les horizons qu'elles partagent, mais ils suivent des voies diffé-rentes dans leur réalisation, du fait même de cette longue durée et de cette grande échelle qui caractérisent l'infrastructure et son milieu urbain.

Objet d'histoire, l'infrastructure est inscrite dans une trajectoire durable, mais nous avons aussi vu que sa solidité n'était ni constante ni monolithique. Au contraire, elle témoigne d'une plasticité qui résulte des mouvements de rupture ou de glissement qui l'affectent – la discordance des attentes, la disjonction des récits, le télescopage des échelles – et la remodelent dans un mouvement perpétuel de stabilisation dynamique. Ces décalages lui sont consubstantiels, faisant d'elle un objet à la fois rigide et souple, durable et obsolète. Dès lors, il s'agit de les constituer non pas comme problèmes, mais comme paramètres qui travaillent la tenue dans la durée et dans l'espace d'une infrastructure dont les intentions sont élaborées par d'autres que ceux qui la réalisent puis se l'approprient ; la transmis-sion et la mémoire des idées qui l'ont portée et produite ; l'écriture de son

projet doté d'une richesse d'autant plus paradoxale qu'elle se confronte à l'amnésie dont elle fait chroniquement l'objet, comme pour conjurer l'impossible acceptation du présent réalisé. Faire l'histoire des infrastructures nécessite de constituer le futur comme objet d'histoire et l'infrastructure comme objet politique. Faire projet d'infrastructure suppose enfin de penser un gouvernement du temps, qui s'inscrit dans la longue durée et transcende les conjonctures et les aléas pour intégrer des paramètres plus structurels : l'incertitude, le futur antérieur, l'imaginaire, l'hétérogénéité.

Bibliographie

- BACKOUCHE Isabelle, 2012, « Rénover le centre de Paris : quel impact sur les marges ? 1940-1970 », *Agrandir Paris, 1860-1970*, F. Bourillon et A. Fourcaut (éd.), Paris, Publications de la Sorbonne-Comité d'histoire de la Ville de Paris, p. 325-341.
- BANHAM Reyner, 1962, « The obsolescent airport », *Architectural Review*, n° 132, p. 250-260.
- BARTHÉS Roland, 2002 [1963], « Mythologie de l'automobile : la voiture, projection de l'égo », in *Ceuvres complètes*, vol. 2, Paris, Le Seuil, p. 234-242.
- BELLANGER Emmanuel, 2013, « La traversée historique du Grand Paris », *Mouvements*, n° 74, p. 52-62.
- BELTRANDO Yannick, 2005, « Infrastructures, limites et porosité, Quelle place pour le Boulevard périphérique ? », *Paris projet*, n° 36-37, p. 136-151.
- BLOCH Marc, 1963 [1938] « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », in *Mélanges historiques*, t. 2, Paris, S.E.V.P.E.N.
- 1993 [1941], *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, Armand Colin.
- CARMONA Michel, 1980, *Le Grand Paris, L'évolution de l'idée d'aménagement*, Bagneux, Girotypo.
- COHEN Jean-Louis et LORTIE André, 1992, *Des fortifs au périph, les seuils de la ville*, Paris, Picard.
- DETHIER Jean, 1978, *Le Temps des gares*, Paris, Centre de création industrielle.
- EDGERTON David, 1998, « De l'innovation aux usages, dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n° 4-5, p. 815-837.
- FARHAT Georges, 2009, « Sous les pelouses, le périph », *D'A*, décembre/janvier, p. 60-62.
- FLONNEAU Mathieu, 2000, « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au xx^e siècle », *Le Mouvement social*, n° 192, p. 99-120.
- 2003, *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées.
- 2008, *Les cultures du volant, Essai sur les mondes de l'automobilisme, xx^e-xxi^e siècles*, Paris, Autrement.
- GRAHAM Stephen et MARVIN Simon, 2001, *Splintering Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Londres-New York, Routledge.
- HOWE Cymene et al., 2015, « Paradoxical infrastructures: ruins, retrofit and risk », *Science, Technology and Human Values*, vol. 31, n° 3, p. 1-19.
- HUGUES Thomas P., 1983, *Networks of Power, Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

- ILLICH Ivan, 1972, *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil.
- MUMFORD Lewis, 1963, *The Highway and the City*, New York, Harcourt, Brace & World.
- RAGON Michel, 1965, *Les visionnaires de l'architecture*, Paris, Robert Laffont.
- ROSEAU Nathalie, 2016, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire urbaine*, n° 45, p. 5-16.
- à paraître, « “Un autre présent s’installe dans le futur” », *Le Grand Paris des infrastructures, 1965-1976* », *Inventer le Grand Paris, Regards croisés sur les métropoles des années 1970 à l’an 2000*, Actes du colloque des 1^{er} et 2 décembre 2016, École nationale supérieure d’architecture de Paris-Belleville.
- SALOMON Jean-Jacques (sous pseudo SOREL), 1967, « Le retard technologique de l’Europe, I et II », *Esprit*, n^{os} 11 et 12, novembre et décembre, p. 755-775, p. 902-919.
- SAUVY Alfred, 1968, *Les 4 roues de la fortune*, Paris, Flammarion.
- TOMATO, 2003, *La ville du périphérique*, Antony, Le Moniteur.

