

Nicolas Beyret, Jean-Rémy Dostes, Paul Jaquet | Clément Blanchet  
Alexandre Bouton | Guy Burgel | Michel Desvigne | Christian Devillers  
Anne Durand | Mathieu Flonneau | Yannick Gourvil | Éric Hazan  
Christine Hoarau-Beauval | François Leclercq | Paul Lecroart  
David Mangin | Arnaud Passalacqua | Simon Texier

# Le Boulevard périphérique : Quel avenir ?




## YANNICK GOURVIL, architecte-urbaniste

**Yannick Gourvil** est architecte-urbaniste cofondateur d'ET ALORS, un atelier expérimental de recherches urbaines qui explore de nouveaux récits pour habiter les transformations des territoires bouleversés par le changement climatique, l'augmentation du niveau de la mer, les risques naturels ou les transitions énergétiques et démographiques. Il est enseignant à l'ENSA de Paris-La Villette, chercheur au Groupe d'études et de recherche philosophie, architecture, urbain (GERPHAU), membre du groupe RIT à la suite du Programme d'expérimentation en arts et politique à Sciences Po Paris (SPEAP) et maître d'œuvre dans son agence parisienne.



*Déplier la limite,  
Retourner les contours,  
Habiter l'obstacle*  
*Tribune d'une Périphéenne, Neli Kreis<sup>1</sup>*



**Q**U'IL SEMBLE LOIN le temps des élections municipales, l'époque où les territoires étaient encore morcelés par des délimitations administratives et rythmés par la succession de mandats politiques. Ce modèle de gouvernance hérité de la Révolution française a développé son obsolescence en rencontrant la crise écologique au tournant du <sup>xxi</sup><sup>e</sup> siècle. Les enjeux environnementaux avaient rendu inopérantes ces aires de décision juxtaposées (ou rassemblées) et chargées des questions transcommunales. Leurs périmètres d'actions devenaient de plus en plus complexes et entremêlés. Bien loin du simple effacement d'une frontière urbaine, le processus de transformation des voies de circulation du boulevard périphérique parisien s'est inscrit dans les prémices d'une autre révolution dont l'ampleur était en fait planétaire. Revenons sur ce basculement déjà en marche dès la fin du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle.



**Fig. 1. Portrait de Neli Kreis**, auteure de cet article fiction. © ET ALORS, Yannick Gourvil, 2020.

<sup>1</sup> Neli Kreis est un personnage de fiction. Périphéenne d'un devenir possible du Boulevard périphérique, elle a été invitée, à ce titre, à participer à cet ouvrage. Son article est ponctué de ses paroles et de ses réflexions personnelles qu'elle adresse aux lecteur.rice.s.

« Je ne savais pas comment aborder ce texte sur l'avenir du Boulevard périphérique. Bien sûr, j'ai des idées de transformations, mais sont-elles vraiment utiles au débat ? En 2010, avec Cécile Leroux (architecte géographe cofondatrice de l'atelier ET ALORS), nous avons répondu à cette question en proposant pour l'exposition « + 2 °C..., Paris s'invente ! » (commande de la mairie de Paris à l'atelier ET ALORS) un photomontage assez utopique de la voie urbaine transformée en « boulevard du XXI<sup>e</sup> siècle » où cohabitent tramways, cyclistes, potagers, récupérateurs d'eau pluviale, skateurs, grues cendrées, tours écologiques, bois rafraîchissant et autres trains aériens. Cette image, suffisamment provocante (nous espérons) pour lancer un débat prospectif, force le trait écologique en réinvestissant le territoire de l'automobile à un moment où le sujet de la transformation du Périphérique s'oriente plutôt vers la réduction de ses nuisances.

Aujourd'hui, nous constatons, à travers les médias, un appétit pour des projections urbaines dont les images prédictives annoncent avec assurance à quoi ressemblera le Périphérique dans plusieurs décennies. Ces illustrations majoritairement techniques et récréatives, alliant mobilité douce et verdoisement écologique, restent des exercices de style. Ces postures urbaines de communication ne déplient pas, au-delà de l'image, les effets de leur réalisation sur tout ce qui existe aujourd'hui et qui est précisément remis en cause par le processus de transformation reliant ces deux mondes. La vision surplombante et onirique du futur nécessite une approche complémentaire, à partir de ce qui existe.

Dix ans après le projet Paris + 2°C, j'aborde la question autrement : comment envisager l'avenir du Boulevard périphérique dans un contexte d'incertitude écologique avérée ? Comment se mettre au travail d'un héritage qui engage la génération actuelle et une génération future encore inconnue ? À la

différence de celle qui a construit l'autoroute, comment notre génération peut-elle assumer une part de responsabilité sur ce qu'elle aura à léguer ? C'est sur cette attention de double héritage que s'organise cette proposition expérimentale dont le but est d'amorcer une réflexion sur des trajectoires possibles du boulevard périphérique de Paris, au regard des processus de transformation que nous sommes en train d'engager.

L'intervention de Neli Kreis est nécessaire, ici, pour préfigurer, par les conventions narratives de la fiction, des chemins vers les générations futures à qui, plutôt que d'offrir une solution, nous léguons un problème urbain dont elles n'auront pas forcément envie, mais avec lequel elles devront composer. Ces personnes qui ne sont pas encore nées ne font pas partie, par définition, de notre présent. Si elles ne peuvent pas participer directement au débat, peut-être pouvons-nous leur faire néanmoins une place dans les décisions que nous prenons, qui nous concernent et les concernent ? Neli est une guide énigmatique qui inverse la perspective du temps par son regard depuis un avenir possible. Il existe peut-être dans cette fiction des chemins praticables pour notre futur.

Dans un contexte d'incertitude où la solution technique ne semble plus être la seule voie envisageable, une multitude d'histoires hétérogènes à objectivité variable, parfois précaires, fragiles ou floues, coexistent et sont à investir. Ces « petites trajectoires » (Donna J. Haraway) sont encore peu entendues ou inaudibles, mais elles naissent toutes de situations contemporaines et participent, par superposition ou agencement, à une autre appréhension du monde. C'est par le biais de cet exercice de fiction très librement inspiré de la « narration spéculative » (Fabrizio Terranova) et questionné par le groupe RIT (Céline Bodart, Yannick Gourvil, Valérie Pihet et Emmanuelle Roberties), que Neli propose une matière à réflexion, non prédictive, qui nous met en mouvement pour participer à l'équipement de notre présent ».

Yannick Gourvil, ET ALORS.



**Fig. 2. Le parc périphérique depuis la porte Maillot.**

Extrait de Paris + 2 °C. © ET ALORS, Yannick Gourvil et Cécile Leroux, commande de la mairie de Paris, 2010.

\_\_\_ *C'est la première fois que l'on me propose de participer à un ouvrage qui sera publié dans le passé, dans les années 2020. L'exercice est osé pour une Périphéenne comme moi, mais passionnant puisqu'il m'a amenée à écrire depuis l'un des devenirs envisageables de la métropole parisienne, une réalité pour moi, encore un possible pour vous. Le territoire du Boulevard périphérique, qui était ressenti par votre génération comme une démarcation forte entre Paris et sa banlieue, nous a incontestablement offert une ouverture inespérée. Le témoignage que je vous propose est expérimental. C'est celui de mon vécu, auquel s'ajoutent les histoires qui m'ont été rapportées et les réflexions induites par cet exercice hors temps.* \_\_\_

## **Déplier la limite**

### **Déplacement des limites urbaines**

De l'époque gauloise au XIX<sup>e</sup> siècle, les formes défensives des différents pouvoirs politiques ont construit les limites de Paris à l'intérieur desquelles ils étaient installés. Durant des siècles, la croissance urbaine de la capitale s'est caractérisée à la fois par un desserrement progressif de ses contours et par une densification à l'intérieur de ses nouvelles frontières. À l'image d'un reptile, Paris a changé sa peau devenue trop étroite pour une autre plus large et plus robuste. Schématiquement, cette mue eut deux effets récurrents : l'agrandissement de ses limites (enceintes gauloise, gallo-romaine, carolingienne, de Philippe Auguste, de Charles V, de Louis XIII et des Fermiers généraux) et la suppression des fortifications intérieures (ce qui a permis d'intégrer les différents quartiers émergents des faubourgs). Les remparts supprimés

cédaient ainsi leur place à un interstice urbain où de nouveaux espaces publics structurants ont pris place. Les constructions auparavant adossées aux fortifications ont pivoté pour réorienter leurs façades modernisées sur les rues naissantes, comme sur les Grands Boulevards de la rive droite en lieu et place des murs de l'enceinte de Louis XIII. Ces différentes interfaces intra/extra-muros firent apparaître leur propre dispositif de cicatrisation urbaine en plein cœur de la nouvelle ville déployée.

— *Cette expérience d'écriture réveille en moi quelques angoisses dont l'origine remonte certainement à des récits de science-fiction transmis par mes aïeux, et dont l'impact a été manifestement colossal. Comme je ne voudrais pas que cette inversion du cours normal du temps ait des effets incontrôlés ou indésirables, je préfère ne pas vous dire précisément ce qu'est devenu dans mon présent votre bien nommé Périph'. —*

## Épaisseur de la dernière frontière

Construite au XIX<sup>e</sup> siècle, la savante enceinte de Thiers<sup>2</sup> se démarqua par un autre processus de transformation. Son démantèlement débuta en 1919 pour laisser place à une zone non *œdificandi*, une bande de terre non constructible de 250 mètres de large au pourtour de la capitale. Cet espace singulier, en partie annexé sur les communes limitrophes, subit plusieurs modifications importantes. En 1861, ce sont les boulevards des Maréchaux, décrétés d'utilité publique, qui s'installèrent sur les traces de la route militaire. Dans les années 1920-1930, les premières HBM (habitations à bon marché) s'élevèrent pour loger une partie des habitants des bidonvilles installés dans ce que l'on appelait la « zone ». Enfin, après la Seconde Guerre mondiale, le grand projet du Boulevard périphérique fut lancé. Il devait composer avec un tissu urbain particulier : des logements, des équipements publics (complexes sportifs, parc des exposi-

<sup>2</sup> Adolphe Thiers, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères de l'époque fait construire la fortification autour de Paris entre 1841 et 1844. Elle se situe à l'extérieur de la rue militaire dont le tracé sera repris pour la construction des boulevards des Maréchaux. L'enceinte de Thiers est détruite entre 1919 et 1929.



tions, cité universitaire, etc.) et des parcs paysagers pour former une ceinture verte d'équipements nécessaires à la ville de Paris. La transformation du territoire de l'enceinte de Thiers en boulevard de contournement se distingua des précédentes évolutions historiques à travers une mutation urbaine relativement limpide dans sa mise en œuvre, mais complexe dans ses effets.

\_\_\_ *Je crains fort de décevoir votre curiosité, votre envie de découvrir mon quotidien. Ne dépensez pas trop d'énergie à cela, je ne suis qu'une personne envisageable de votre futur. En me lisant, vous comprendrez que mon époque n'est pas si différente de la vôtre, mais qu'en fonction de nos besoins, nos intérêts et nos interdépendances se sont ajustés autrement. Je souhaite plutôt vous partager ma passion pour l'histoire de ce lieu terrestre extraordinaire qu'est le Périphérique. Je voudrais stimuler votre imagination urbaine afin de vous aider à débattre de sa transformation à partir d'une autre perspective, celle d'une descendance possible de votre génération. L'idée est de partager ensemble, en tâtonnant, des questionnements qui puissent vous permettre d'envisager d'autres routes. Au fait, comme nous ne nous connaissons pas, j'ai considéré que nous étions contemporains. C'est beaucoup plus commode pour dialoguer. \_\_\_*

Le Périphérique permit aux flux motorisés de contourner la ville et de désengorger le centre de Paris. C'était alors un sol qui servait efficacement la ville motorisée, mais qui se privait de toute urbanité habitable. La frontière épaisse qu'il constituait associait trois éléments de la séparation urbaine : la distanciation, la rupture et l'obstacle. Ces trois propriétés sont concomitantes, il est pourtant nécessaire de les distinguer.

Premièrement, la limite administrative de Paris ne bougeait plus de manière significative et n'intégrait plus de nouvelles constructions. L'urbanisation

étant tenue à distance par ladite zone, la disparition des fortifications ne mit pas en contact direct Paris et sa banlieue. Cette distanciation fut accentuée par l'interdiction de construire cet « entre-deux ». Aucune nouvelle délimitation, militaire ou urbaine, ne fut instituée pour former un périmètre inclusif plus vaste intégrant une ville hors les murs. Il se posa cependant la question de nouveaux contours de gouvernance, toujours concentriques, répondant à différents besoins. Alternativement, la commune de Paris, la petite et la grande couronne, les communautés de communes, la métropole du Grand Paris, la région Île-de-France, le Bassin parisien... héritèrent de cette fonction d'entité territoriale élargie, arbitraire, fluctuante et parfois floue pour cadrer les décisions politiques.

Ensuite, la construction du Boulevard périphérique dans les anciens glacis des derniers murs de Paris s'imposa comme un projet totalement moderne. La voie de contournement et de desserte pour les automobiles était fonctionnelle et efficace. Le ruban d'asphalte s'arrachait de la topographie existante et mettait en œuvre une logique de fluidité (pentes et courbures) permettant une optimisation des déplacements automobiles. Cette installation, construite majoritairement hors sol naturel<sup>3</sup>, réinstallait une rupture qui contrariait la rencontre entre Paris et ses communes limitrophes. Ces villes tournaient ainsi chacune le dos à l'infrastructure, la reléguant au statut d'arrière-plan urbain peu attractif. Le boulevard routier figeait par sa composition (assemblage de béton, de voitures et de gaz carbonique) et son infrastructure moderne opérationnelle (bretelles, carrefours, talus, ponts, tunnels, etc.) la non-rencontre des périphéries de part et d'autre de son tracé, séparant deux entités métropolitaines aux inégalités marquées.

<sup>3</sup> Seulement 10 % du Boulevard périphérique est au niveau du sol parisien, 40 % de l'ouvrage se trouve au-dessus (remblais et viaducs) et 50 % au-dessous (déblais, tranchées et souterrains).

Enfin, l'espace public proposé par le Périphérique ne laissait émerger aucun projet urbain habitable. Il imposait un périmètre assez imperméable aux quartiers limitrophes. La ville du piéton et de

la continuité des sols était interrompue par sa mégastructure qui s'apparentait à un véritable obstacle. Contrairement au processus historique de croissance urbaine, cette fois-ci, les édifices ne se réorientaient plus vraiment sur un espace public moderne (autrement que pour faire signal) car le cisaillement des flux automobiles empêchait toute forme de rencontre urbaine entre l'infrastructure et ses abords. Des objets architecturaux, visibles depuis le Périphérique, composaient le paysage urbain (ensembles de logements, équipements sportifs ou culturels, bureaux, bâtiments commerciaux, etc.). Ils le ponctuaient, le dessinaient, lui donnaient une identité située, mais ne partageaient pas les mêmes sols. Le « rez-de-Boulevard périphérique » n'avait pas d'existence. Son sol n'était praticable ni à pied, ni à vélo, ni par aucun autre moyen de locomotion dépourvu d'immatriculation. Aucune continuité d'espaces bâtis ou aménagés ne permettait de franchir l'épaisseur de l'autoroute, si ce n'est de manière très ponctuelle par le biais de quelques éléments de suture urbaine<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> 253 ponts (148 en passage supérieur et 105 en passage inférieur), 32 tunnels, 5 couvertures, 50 échangeurs et 156 bretelles en 2020.

\_\_\_ La question qui m'est posée est :  
« Le Boulevard périphérique : quel avenir ? »  
Vous n'êtes qu'au début de votre réflexion, il me semble. Certains d'entre vous perçoivent cette autoroute comme une « frontière » et se mobilisent pour l'« effacer ».  
Maintenant que je réside en plein cœur de votre problème, il est surprenant d'imaginer qu'il ait pu être perçu comme une si forte rupture, au point qu'il devienne une des polémiques majeures de votre génération. Il m'intéresse de comprendre le basculement de vos points de vue sur notre Périph' qui fut, un jour, un ouvrage salutaire de mobilité et, le lendemain, un vrai poison. \_\_\_

<sup>5</sup> L'Anthropocène est un concept popularisé au tout début du XXI<sup>e</sup> siècle, bien qu'il fasse débat dans la communauté scientifique. Il engage une autre manière de raconter le monde dans lequel l'activité humaine, comparée à une force géologique, transforme la surface de la planète (sol, biosphère, climat).

<sup>6</sup> Ulrich Beck, *La Société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Aubier, Paris, 2001.

<sup>7</sup> J'utilise la ponctuation et l'écriture à ma disposition à votre époque pour que nous puissions nous comprendre. J'ai décidé d'utiliser l'écriture inclusive qui, je crois, peut déclencher des aversions chez certaines personnes. De notre temps, l'écriture a beaucoup évolué pour signifier la pluralité au-delà du genre. Nous avons par exemple le moyen de signifier « toutes choses existantes et possibles sans même les connaître ». Nous utilisons pour cela les points d'attente. Ils permettent une reprise permanente des textes pour les faire évoluer. Cette approche rédactionnelle n'est pas toujours très bien accueillie non plus.

<sup>8</sup> Hannah Arendt met en évidence que l'« ailleurs » de l'humanité ne

## De la frontière à l'obstacle

Le Périphérique présentait donc un obstacle urbain qui était la résultante d'une logique de mobilité et non d'un projet délibéré de démarcation. À l'ère de l'Anthropocène<sup>5</sup>, la métropole parisienne ne pouvait plus être contenue par des limites. Depuis l'apparition du risque nucléaire, de la confirmation du dérèglement climatique et du développement des grandes pandémies, la question de la protection d'un territoire habité ne pouvait plus s'abriter efficacement derrière des remparts. Plus aucune frontière n'était étanche à une agression nucléaire ou aux conséquences systémiques des bouleversements écologiques. Ulrich Beck écrivait déjà à la suite de l'expérience de l'accident nucléaire de Tchernobyl (1986) qu'il « en est fini de « l'autre », fini de nos précieuses possibilités de distanciation. On peut exclure la misère, on ne peut plus exclure les dangers de l'ère nucléaire<sup>6</sup>. » Cette pensée trouvait un prolongement avec l'impossible distanciation de l'activité humaine et de « la nature » dans le phénomène du réchauffement climatique. Le fait que les habitant-e-s<sup>7</sup> de la métropole parisienne puissent intervenir, par leurs actions locales, sur l'équilibre terrestre disqualifiait l'idée même de limite. En suivant la logique de ce raisonnement, le Boulevard périphérique occupait les ruines de la dernière frontière de Paris (enceinte de Thiers) sans jamais la remplacer. Sa nouvelle frontière devait être celle de la Terre<sup>8</sup>. Habiter la métropole parisienne, c'était réapprendre à habiter les limites atmosphériques de la planète.

Le Boulevard restait toutefois un obstacle dans son sens étymologique. Il pouvait se décrire comme un élément « qui se dresse devant » plutôt qu'une limite à gommer. Il s'agissait d'une ressource géographique, un relief artificiel à réhabiliter dont l'intérêt fut croissant dans les débats métropolitains du XXI<sup>e</sup> siècle. Effectivement, la logique défensive s'inversa dans un nouveau rapport entre la campagne et la ville. L'urbanisation devint invasive

à tel point qu'il fallut la contenir à l'extérieur des territoires ruraux qui demandaient d'être préservés. La responsabilité écologique freina l'emballement du phénomène d'artificialisation massive des sols<sup>9</sup> dû en grande partie à un urbanisme diffus constitué de quartiers d'habitations souvent de type pavillonnaire ou de zones d'activités économiques et commerciales. Les politiques environnementales limitèrent ainsi l'étalement urbain sans ériger de digue, mais en instaurant une réglementation pour dissuader le grignotage des terres agricoles ou dites « naturelles ». Dans un premier temps, l'approche réglementaire<sup>10</sup> fut incitative et timidement opérante du fait d'intérêts locaux divergents, pour finir par être radicale au niveau national. C'est ainsi qu'en 2023, l'interdiction d'étendre l'urbanisation au-delà de ses contours existants fixa l'emprise urbaine, et marqua la fin de sa croissance en tache d'huile. Ce changement insuffla une réelle capacité d'invention au sein des territoires habités déjà constitués qui devinrent les seuls espaces constructibles. C'est par ce processus que l'emprise foncière du boulevard périphérique de Paris est devenue une réserve urbaine à très haut potentiel susceptible d'accueillir le développement de la ville contemporaine. Ce changement de point de vue sur l'« obstacle Périphérique » fut un premier retournement de la limite, ou quand un espace problématique, avec peu d'intérêt urbain, accroît sa valeur par la capacité de mutation qu'il offre.

— Vous lisez donc l'archive d'un devenir possible de votre Boulevard périphérique, de la même manière que je me nourris des vôtres (textes, vidéos, sons et autres formes artistiques) pour réfléchir aux mondes contemporains. Avec juste quelques pas d'avance dans une direction donnée, je vous propose amicalement de participer à la mise en lumière d'enjeux urbains et de ressources peut-être à l'arrière-plan de vos réflexions sur ce territoire exceptionnel, ce « vide urbain » à partir duquel nous avons construit notre héritage métropolitain. —

peut plus qu'être extraterrestre dans *La Condition de l'homme moderne*, Calmann-Lévy, Paris, 1983.

<sup>9</sup> « En France, entre 20 000 et 30 000 hectares sont artificialisés chaque année. Cette artificialisation augmente presque quatre fois plus vite que la population, et a des répercussions directes sur la qualité de vie des citoyens mais aussi sur l'environnement. [...] Cette réduction est préjudiciable à la biodiversité, au climat et à la vie terrestre en général » (site internet du ministère de la Transition écologique 2020).

<sup>10</sup> Le Plan Biodiversité a pour objectif de parvenir à « zéro artificialisation nette ». La loi ELAN encourage « les collectivités territoriales à développer des projets locaux d'intensification urbaine » (site internet du ministère de la Transition écologique 2020).



## Retourner les contours

En interrogeant cette problématique de la limite, on peut constater à quel point elle était plurielle et complexe. La limite physique se superposait à la limite administrative dessinée par la rencontre des municipalités. Mais en décomposant et en décrivant les enjeux des multiples interfaces physiques, politiques, réglementaires, symboliques, fonctionnelles, paysagères et sociales qui composaient le Périphérique, un autre espace de pensée put s'ouvrir ; un espace qui permettait de reformuler le problème ou, du moins, de le construire différemment. Pour autant, les perceptions et les discours courants du xx<sup>e</sup> siècle restaient assez tranchés et cloisonnaient les débats.

\_\_\_ *L'impasse politique de la controverse autour de la transformation du Périph', dans laquelle vous êtes actuellement, est devenue un cas d'école de notre temps. C'est effectivement bien à ce moment précis qu'un des tournants métropolitains ayant un impact planétaire s'est joué, au même titre que la grande transition littorale, le remembrement autoroutier ou encore la décolonisation des écosystèmes autonomes qui interviendront par la suite.* \_\_\_

## Projections floues

En 2020, une grande distance persistait entre le ressenti quotidien des Parisien·ne·s et les enjeux urbains à venir. Il régnait une sorte de consensus autour d'un portrait peu reluisant de ce rustre ouvrage de circulation. Il ne dégagait rien d'agréable, ni à l'oreille, ni à l'œil, ni au nez. Il était décrit dans un premier temps par ses nuisances : son bruit, son air pollué et son esthétique brutale. Ces problématiques pouvaient être réglées une à une, localement et à court terme, sans nécessité de grande métamorphose. La mairie de Paris, en sa qualité de gestionnaire de l'ouvrage à cette époque, travaillait sur plusieurs projets d'« apaisement »

qui allaient dans cette direction, comme la pose de murs ou de couvertures antibruit, la mise en œuvre de revêtements routiers absorbants, l'embellissement des abords, l'instauration de circulations alternées ciblant les véhicules les plus émetteurs de gaz toxiques, ou encore la limitation de vitesse pour réduire les pics de pollution atmosphérique.

Sans les minimiser, pour peu qu'on mette de côté les désagréments quotidiens ou les questions de trafic (contre lesquels des ajustements pouvaient être entrepris), il semblait compliqué pour les habitant·e·s de la métropole de se projeter dans une mutation de la ceinture d'asphalte. Stimuler l'imagination autour d'une transformation du Périphérique relevait d'une vraie gageure. En 2020, une partie de la population<sup>11</sup> ne parvenait absolument pas à se projeter quelques décennies plus tard. Quand on lui demandait comment elle imaginait ce lieu dans cent ans, on obtenait pour réponses : « Il n'existera plus ? » ; « Aucune idée » ; « Je ne sais pas du tout » ; « Le contexte est trop incertain pour se projeter » ; « Il restera identique avec un espace routier plus moderne » ; « Toujours des bouchons ! ». Celles et ceux qui arrivaient à jouer au jeu de la projection, en avouant toutefois ne jamais s'être vraiment posé la question, proposaient la substitution de l'infrastructure problématique par un autre objet urbain. Cette approche plutôt technique s'orientait vers le développement de véhicules plus vertueux allant jusqu'à « des véhicules volants programmés sans collision » ou, au contraire, leur disparition sans aucune idée alternative. Les différents scénarios se dirigeaient vers une réorientation écologique d'ordre responsable, esthétique et récréatif : « Une *high line* new-yorkaise » ; « Un espace vert géant ouvert sur la ville » ; « Un îlot de fraîcheur » ; « Plus vert, plus joli » ; « Une grande piste cyclable ! » ; « Des endroits de jeux et d'échanges » ; « Une couverture végétale » ; « Une ceinture verte » ; « Un refuge de la biodiversité ». D'autres témoignages réagissaient avec une vision opposée, dystopique : « Un gros tunnel couvert » ;

<sup>11</sup> Sur la base d'une enquête effectuée pour cet article en septembre 2020 sur un panel constitué de proche en proche à partir de l'auteur. Les différents extraits utilisés proviennent de 24 personnes interrogées.



« Un désert sans hommes » ; « Nous existerons encore ? » ; « Une friche urbaine » ; « Il sera digéré par la ville ultradense » ; « Une ruine délabrée ». Le débat sur la mutation du Périphérique était loin d'être aussi partagé par la population que voulaient bien le prétendre les documents de communication des politiques participatives de l'époque. Cette crise de la représentation révélait une certaine forme de désorientation sociale et politique, comme si les utopies collectives s'étaient éteintes au passage de l'an 2000, comme si elles n'avaient pas su se réinventer avec d'autres horizons face à la sidération écologique. Par cette absence de projection collective, les usagers n'étaient sensibles qu'aux décisions les touchant directement personnellement sans jamais avoir ni les outils ni les méthodes pour engager une réflexion politique. De la controverse ne pouvait résulter que des difficultés, voire des impossibilités de rencontre entre les différentes projections urbaines : d'un côté, l'approche prospective multiple des professions concernées (technicien·ne·s, chercheur·euse·s, politiques, spécialistes des mobilités, etc.) et, de l'autre, la posture de « bon sens » d'usage (habitant·e·s, riverain·e·s ou utilisateur·rice·s des transports) dont les modes de vie étaient appelés à être remis en cause.

\_\_\_ *Avec le recul, il y a quand même quelque chose de difficile à comprendre. Ce n'est pas une question de jugement, mais un appel à ce fameux bon sens. Vous ne pouvez pas présager avec précision l'avenir de la planète et de ses habitants, mais l'orientation générale, vous la connaissez : le GIEC<sup>12</sup> publie depuis une trentaine d'années des rapports de plus en plus alarmants. Vous voyez les ressources se raréfier, les écosystèmes s'appauvrir, des espèces vivantes s'éteindre, ou encore votre eau, votre air et votre sol se polluer. Et vous faites comme si de rien n'était. D'ailleurs, c'est peut-être ce comportement, que je ne saurais expliquer, qui gèle vos utopies. \_\_\_*

<sup>12</sup> Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat est une organisation qui a été mise en place en 1988 par l'Organisation météorologique mondiale et le programme pour l'environnement des Nations unies à la demande du G7. Il a pour rôle « d'expertiser l'information scientifique, technique et socio-économique qui concerne le risque de changement climatique provoqué par l'homme ».

<sup>13</sup> Philosophe australien de l'environnement. Solastalgie : néologisme anglais de *solace*, « réconfort » et d'*algie*, « douleur ».

<sup>14</sup> Propos recueillis lors de la même enquête, 2020.

Malgré les critiques liées à la détérioration de l'environnement, on ne pouvait pas effacer si facilement dans les pratiques quotidiennes et dans l'imaginaire collectif tout ce qu'avait matérialisé la modernisation des modes de vie. En prolongeant l'évolution des dernières décennies, il était devenu une pensée réflexe de croire que les nouvelles générations vivraient toujours mieux grâce au progrès rendant la vie plus longue et moins pénible. À ce moment précis de l'histoire, faire le deuil de cet horizon optimiste n'était pas encore une pensée acceptable. À ce sujet, Glenn Albrecht<sup>13</sup> a inventé le terme de « solastalgie » pour décrire le sentiment d'être quitté par son pays, cette détresse causée par les changements irréversibles et négatifs de l'environnement. Ce stress pré-traumatique de ce qui serait altéré dans le futur, symétriquement à la nostalgie, pourrait expliquer l'incapacité de la population de se projeter dans un avenir moins confortable, où les modes de vie du moment seraient remis en cause. Même s'il n'y avait pas encore d'options alternatives à la mobilité carbonée, les « années bagnoles » détenaient captif l'imaginaire, par habitude ou par nostalgie. L'automobile, objet symbole de liberté individuelle au xx<sup>e</sup> siècle, perdura longtemps. Elle demeura, dans ces années d'intégration collective de l'urgence environnementale, un élément essentiel de l'équilibre de la société. Voici le témoignage d'une Francilienne<sup>14</sup> qui tissa une intimité partagée avec cette route honteuse et parfois si agréable : « J'aime bien la sensation centrifuge que l'on a en roulant sur le Périphérique. Faire un tour de Périphérique, c'est un peu partir en voyage. On se met sur orbite et on change de monde. Pour moi, c'est l'efficacité pour se déplacer d'un point à l'autre de Paris en profitant d'une promenade cinématique sur le paysage parisien et banlieusard, jusqu'à ce que, malheureusement, le front bâti soit si dense que plus aucun relief, aucun bâtiment remarquable, aucun coin de ciel ne soit visible. C'est un voyage, comme un départ en vacances,

du temps où l'on partait en vacances en voiture, alors que l'on change juste pour quelques heures de quartier ou de banlieue. C'est la possibilité de faire le tour de Paris, la nuit, plusieurs fois de suite sans avoir à décider d'engager le « voyage du retour » puisque l'on tourne en rond. Je connais des gens qui font ça parfois la nuit pour tromper leurs angoisses existentielles ».

\_\_\_ *L'histoire n'est pas tendre avec vous, elle nomme votre période la « Grande Sidération. » Elle décrit « un aveuglement conscient qui bloque toute mobilisation performative ». La crainte de perdre un idéal où certains acquis à court terme focalisent toutes les énergies disponibles pour conserver un confort existant. Face à une controverse écologique insaisissable, les modèles en marche sont dépassés car ils ne parviennent pas à (se) la représenter. Certains analystes définissent ce moment comme les derniers instants avant l'effondrement de l'Ancien Régime climatique<sup>15</sup> ». \_\_\_*

<sup>15</sup> En référence au « Nouveau régime climatique » proposé par Bruno Latour dans *Face à Gaïa. Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, coll. « Les Empêcheurs de penser en rond », La Découverte, Paris, 2015.

## **Certitudes politiques**

La réflexion publique sur la métamorphose urbaine semblait circonscrite aux seuls discours politiques à visée électorale. En se plongeant dans les archives de la première moitié du XXI<sup>e</sup> siècle, on pouvait constater des ressemblances surprenantes entre les approches politiques autour de la construction du Boulevard périphérique dans les années 1950-1970, et celles de sa mutation dans les années 2010-2030. Même si les réformateurs déclassaient les méthodes des bâtisseurs, les discours affichaient certaines similitudes. Dans un souci d'engager la meilleure stratégie d'aménagement pour les générations futures, une croyance parfois aveugle en la bonne réponse technique persistait. Certes, les époques ne partageaient pas le même imaginaire. Si la première visait le progrès et l'an 2000, la seconde



ne parvenait pas à se projeter dans l'horizon d'imprévisibilité qui se présentait à elle, ou pire, peinait à le prendre réellement en considération.

\_\_\_ *Vous avez déjà compris que je m'accommode assez aisément de mes propres contradictions. Je partage mon incompréhension, mais je ne vous remercierai jamais assez car vos hésitations sur la transformation du Boulevard périphérique ont permis d'éviter le pire. En réalité, vous nous avez transmis une infrastructure à habiter plutôt qu'un objet travesti ou déformé à notre attention. Vous nous avez permis d'hériter d'un Périph' préservé de tout projet radical de transformation qui aurait compliqué notre tâche et diminué nos perspectives.* \_\_\_

« Commencé en 1956, il a aujourd'hui la silhouette de l'an 2000<sup>16</sup> » : ainsi était qualifié le Boulevard périphérique lors de l'inauguration de son dernier tronçon. Les « années voitures » rejoignirent effectivement l'an 2000, mais en se confrontant à une problématique environnementale qui ne pouvait pas être anticipée. Le rêve moderne atteignit ses limites lorsque les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique commencèrent à dérégler le climat. Le développement urbain durable et responsable devint alors plus qu'une ambition : une nécessité. En 2019, on pouvait trouver de timides traces de cet engagement dans la profession de foi de la maire réélue : « Nous commencerons par créer une voie réservée aux transports partagés [...] pour progressivement réduire le nombre de voies de circulation, donner plus de place à la nature, et donner la possibilité de traverser à pied ou à vélo ». Ces déclarations d'intention répondaient aux désagréments liés à l'usage de l'infrastructure, mais également à l'urgence climatique qui exigeait de repenser les services de transport. L'objectif annoncé était d'« effacer cette frontière d'un autre âge au cœur du Grand Paris<sup>17</sup> ».

<sup>16</sup> Extrait d'un reportage du journal télévisé du 24 mai 1973, ORTF, INA.

<sup>17</sup> Anne Hidalgo, programme de campagne aux élections municipales de Paris en 2020.

De nombreux projets avaient pour mission de substituer symboliquement sur le plan de Paris le tracé gris et agressif de l'autoroute du xx<sup>e</sup> siècle au profit d'une courbe verte, douce et rayonnante qui aurait été celle du xxi<sup>e</sup> siècle, à l'image, par exemple, d'un boulevard urbain écologique. L'objet Périphérique, érigé au rang de bouc émissaire urbain, cristallisait ainsi de nombreux problèmes d'urbanisme dont la mise en scène conduisait à réclamer sa suppression. Un diagnostic grossier dénonçait une frontière polluante, tandis que le projet électoral, par un jeu d'opposition facile, promettait une perméabilité saine et vertueuse. Les politiques décidèrent que l'effacement était la solution, et que l'enjeu premier tenait dans la manière de l'exécuter au mieux. Toutefois, s'il ne pouvait y avoir de quelconque effacement, considéré comme un « retour en arrière » ou un « recommencement », il importait alors d'être en mesure de penser comment « se ressouvenir en avant<sup>18</sup>. » Effacer l'empreinte négative du Périphérique devenait alors davantage le slogan d'une volonté politique qu'une nécessité urbaine.

<sup>18</sup> Principe de « reprise » pour affronter ce qui arrive de Søren Kierkegaard, philosophe danois du xix<sup>e</sup> siècle, dont l'œuvre est considérée comme une première forme de l'existentialisme.

\_\_\_ *Il ne s'agit pas de vous faire la leçon, mais de vous permettre de prendre un peu plus de recul sur ce que vous traversez.*

*Nous avons aussi nos controverses, elles perdurent. Et il est tout aussi difficile pour moi de me positionner. Par exemple, en ce moment, le débat porte sur la question de la libération de la Seine canalisée. Cette renaturation est devenue indispensable, mais les conséquences urbaines sont, pour ma part, personnellement compliquées à accepter et à coconstruire. \_\_\_*

<sup>19</sup> Ancienne ligne de chemin de fer circulaire de 32 km pour le transport de marchandises puis de voyageurs à l'intérieur de Paris. Fermée en 1934 à cause de la concurrence des nouveaux transports.

Les problématiques urbaines n'étaient pas propres à l'infrastructure périphérique. D'une situation à l'autre, les enjeux persistaient. Ils étaient repris et répétés. Par exemple, toujours à Paris, la transformation de la petite ceinture<sup>19</sup> avait déjà abordé ce type de problématique :

devait-elle être fonctionnelle et réinvestie par le transport ? Laissée en friche pour la richesse des écosystèmes qui s’y développaient ? Rentabilisée par des projets immobiliers qui répondraient à la pénurie de logements ? Aménagée pour offrir un nouveau parc circulaire aux Parisien·ne·s ? Pour ce qui concernait le Périphérique, les hypothèses de son remplacement étaient tout aussi variées : un boulevard urbain apaisé, une ville continuum équilibrée, un canyon écologique, etc. L’aplomb des solutions proposées contrastait avec le manque d’intérêt général de la population pour la question. En 2014, une candidate aux élections municipales n’avait pas hésité à proposer l’enfouissement intégral du Boulevard périphérique<sup>20</sup> de manière radicale avant même de résoudre le problème de sa faisabilité topographique et urbaine. Plus tard, un autre prétendant à l’Hôtel de Ville défendait la destruction de cette infrastructure routière<sup>21</sup> afin de récupérer 600 hectares d’urbanisation potentielle. Ces deux ambitions étaient annoncées comme étant économiquement équilibrées grâce à la marchandisation des surfaces de logements, bureaux et commerces qui auraient pu s’installer au-dessus ou en lieu et place du boulevard existant. Ces raisonnements urbains d’un autre temps ne répondaient qu’à un des aspects les plus visibles du problème. Les solutions étudiées techniquement sur un échantillon théorique d’infrastructure constituaient un modèle (sous la forme d’un profil en travers idéal) qui pouvait être appliqué de manière uniforme sur l’ensemble des 35 kilomètres d’infrastructure. Les modernes ont construit l’autoroute au service de la métropole ; certains de leurs enfants proposaient, à l’inverse, de construire la ville au service de l’effacement de l’autoroute, motivés par des considérations politiques aux conséquences non mesurées. La ville devint ainsi un moyen d’action, une ville pansement, avant d’être une question d’accueil des sociétés de demain.

<sup>20</sup> Nathalie Kosciusko-Morizet, programme de campagne aux élections municipale de Paris en 2014.

<sup>21</sup> « Disons-le : le périphérique ne résout aucun problème. Il ne fait qu’en poser. [...] Le moment est venu d’agir : détruisons le périphérique », extrait d’une tribune dans *Le Monde*, Gaspard Gantzer, candidat aux municipales 2020, 12 octobre 2018.

\_\_\_ *La bonne solution urbaine est un leurre !  
C'est à la possibilité des processus de reprise qu'il  
faut se préparer afin de faciliter les chemins plutôt  
que de viser des destinations qui,  
vous le comprendrez, n'existent pas forcément.  
Je deviendrais presque donneuse de leçon  
avec mes « il faut ». Je déteste cela et surtout, je  
m'écarte de mes objectifs. Je m'abandonne à la  
facilité de vouloir réécrire l'histoire  
depuis ma position. \_\_\_*

### **Conditions d'accueil de la transformation**

Les projets polémiques ont toujours eu pour mérite d'activer la discussion publique en provoquant des réactions d'adhésion ou de rejet, mais on sait à présent qu'ils nécessitent des expériences tierces pour réellement faire émerger une réflexion concernée des habitant·e·s et des usager·ère·s de toute forme. L'action de retourner les contours évoqua une approche particulière de la transformation du Périphérique. Elle s'intéressait à sa complexité afin d'éviter toute simplification de la problématique la réduisant ainsi à une affaire de limite qui aboutirait inéluctablement à des solutions rapides et superficielles. Le rythme des mandats territoriaux favorisait ce mode simplifié pour des raisons de calendrier et de concurrences politiciennes, et faisait ainsi la promotion de « projets bulldozers » à forte inertie dont la pertinence restait discutable. La rigidité des projets ne laissait aucune place pour des trajectoires différentes telles que l'expérimentation du bien commun, le droit à l'erreur sans grande gravité, la réorientation possible sur le long terme, l'hétérogénéité des approches, la flexibilité des modes d'habiter ou encore la réversibilité des actions. Pour que ces autres voies de développement puissent rester envisageables, il devenait nécessaire de créer leurs conditions d'accueil. Le défi ne consistait plus à trouver le bon projet urbain de remplacement, mais bien à mettre en œuvre les conditions de



mutation de cet ouvrage essentiel de la métropole sur plusieurs décennies. Il était vain d'essayer de reprendre un schéma historique qui aurait conduit à la suppression du mastodonte moderne, au prétexte qu'il barrait le passage et qu'il entravait l'épanouissement d'une urbanité contemporaine. À l'inverse, cette situation particulière participa à la construction d'un héritage pour lequel la mobilisation d'autres acteurs (parmi l'ensemble des humains, des vivants et encore plus largement des terrestres) était indispensable pour inventer et transmettre un lieu, ici l'obstacle urbain d'une société en questionnement. Il s'agissait alors de ralentir la réflexion, retenir la décision pour entrer davantage en contact avec ce qu'il pouvait se passer. Le sujet était multiple, les expérimentations pouvaient être superposées, parallèles, croisées et indéterminables. Il n'y avait pas de modèle à viser, mais une transformation globale à accompagner de la manière la plus ouverte possible. Il fallut alors prendre soin de l'ensemble du processus en action vers des destinations incertaines.

*\_\_\_ Plus j'avance dans la rédaction de ce texte, plus le titre de l'ouvrage me dérange. Je réalise maintenant que c'est cet inconfort qui m'a mise au travail de l'écriture. Je trouve que la notion d'« avenir » appartient à une société qui est capable de projeter un ou des modèles. « Le Boulevard périphérique : quels devenirs ? » me semble littéralement plus approprié, car il ne s'agit pas de l'avenir comme d'une destination à prévoir, mais bien des « devenirs » : des chemins partagés dont l'itinéraire n'est pas encore tracé, un voyage dont les destinations changeantes se concrétisent dans le mouvement, une mise en action à partir des multiples énergies et préoccupations, une méthode qui inclut l'imprévisible des manifestations terrestres. \_\_\_*





## Habiter l'obstacle

À la suite des premières vagues pandémiques des années 2020, le système de valeur et de projection fondé sur de nombreuses certitudes s'est effondré. Les humains ne le savaient que trop bien, mais ils en firent l'expérience : les virus ont la capacité, en infectant de proche en proche, d'envahir la planète en quelques semaines et de mettre à mal l'équilibre des sociétés installées. Toutes les échelles étaient intégrées par les grandes épidémies, du plus grand espace qu'est la terre jusqu'au microscopique parasitage viral des cellules du corps humain. À l'inverse du réchauffement climatique dont les conséquences avérées restaient décalées dans le temps, l'agent pathogène devint un messenger de la crise écologique dès son apparition. Il permit d'en prendre acte par son intrusion dans le corps humain, et de rendre ses effets immédiatement sensibles, de l'individu à la planète. Les années confinées ont marqué une prise de conscience et provoqué l'émergence d'un consensus sur l'urgence d'agir pour un changement profond de l'installation humaine. La société a tiré profit de la crise sanitaire pour se reconstruire autour des questions centrales que sont l'écologie et le climat, avec une redistribution des rôles entre humains et non-humains. Elle s'est saisie de cette opportunité pour (re)nouer des liens avec le terrestre<sup>22</sup>. De nouvelles pratiques se sont alors organisées avec un attachement particulier aux éléments existants (naturels et artificiels) en se repositionnant depuis le sol.

<sup>22</sup> Bruno Latour, *Où atterrir ? Comment s'orienter en politique*, La Découverte, Paris, 2017.

Avant de commencer à penser le devenir du Périphérique, il était primordial de réévaluer la place des humains sur terre. Et cela avec la tâche inconfortable d'abandonner le point de vue anthropocentré qui nous avait conduits à croire que tout ce qui existait était à notre mesure et demeurerait objectif. Cette situation compliquée, dans laquelle de nouveaux repères restaient à inventer,

pouvait expliquer cette hésitation tenace qui avait manqué de faire flancher la transformation du Boulevard périphérique. Car, forcément, la situation était beaucoup plus complexe que toutes les descriptions qui avaient pu en être faites pour en rendre compte.

\_\_\_ *Les humains ne maîtrisent plus vraiment ce qu'il se passe sur cette terre, il faut s'y faire. Ce n'est pas simple d'accepter que leur rapport à la « nature », qui a été construit sur l'idée de sa maîtrise distanciée, n'était qu'une illusion<sup>23</sup>, mais ce n'est pas grave non plus. Il suffit de s'y prendre autrement, de construire un autre attachement aux éléments naturels, de se repositionner sur terre, en terre, avec la terre, depuis la Terre<sup>24</sup>, cette planète qui nous demande désormais de la (ré)habiter. Ne cherchons pas à prédire l'avenir avec précision, imaginons-le à partir de nos incertitudes. Nous avons la tâche de le construire, en essayant et en nous trompant, mais toujours avec une attention à ce qu'il se passe.* \_\_\_

## Consensus sur les lignes de vie

La représentation des entités géographiques, naturelles ou artificielles, s'est petit à petit imposée comme une pratique courante dans le débat territorial, au même titre que les activités des humains, et plus largement des espèces vivantes. Des voix se sont levées pour défendre les intérêts d'entités « naturelles » telles que les rivières<sup>25</sup> ; d'autres ont emboîté le pas en soulevant la question des modes de représentation des entités « non naturelles », ou initialement anthropiques, telles qu'un ouvrage d'art comme le Boulevard périphérique<sup>26</sup>. Relégué auparavant au registre de l'utopie, ce nouveau statut leur donnait alors une existence juridique au même titre qu'un être vivant. La répétition des crises et l'incapacité des institutions établies à y remédier ont accéléré

<sup>23</sup> Donna J. Haraway, *Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene*, Duke University Press, Durham and London, 2016. Traduction en français : *Vivre avec le trouble*, Les Éditions des mondes à faire, Vaulx-en-Velin, 2020.

<sup>24</sup> Bruno Latour, *ibid.*

<sup>25</sup> Trois fleuves, deux en Inde, un en Nouvelle-Zélande, ont été dotés, en 2017, du statut de « personnalité juridique » qui en font des entités vivantes en matière de droit. Ces décisions amorcent un changement quant à la place donnée au droit de la nature.

<sup>26</sup> Spéculation fictionnelle sur des éléments non vivants comme une infrastructure (transformation de la nature par l'humain constituant une nouvelle géographie) pour le présent texte.

27 Reprise d'une formule du philosophe Thierry Paquot au sujet du biorégionalisme dans *Urbanisme* : « la taille idéale d'une ville, *La Terre au carré*, France Inter, mars 2020.

la transformation des modes de représentation, faisant apparaître de nouveaux contours. C'est au moment de l'abandon de l'idéologie de l'urbain généralisé et d'un exode rural massif que les territorialités se sont réinventées à partir des existences terrestres<sup>27</sup>. Ce fut possible avec l'invitation à la table des négociations des acteurs géographiques qui forment le socle d'accueil tant des communautés humaines que des écosystèmes en général et dont les révélations furent parlantes.

Ce sont les sols, les végétations, les cours d'eau, les comportements des animaux, les ressources locales, les cycles naturels, les différentes urbanités ou les artefacts hérités des sociétés successives (historiques ou modernes) et toutes leurs interrelations qui composent les territoires. Ce remplacement des contours administratifs par un entrelacement de toutes ses composantes situées a participé à une redéfinition des modes de perception, renouvelant ainsi les représentations des territoires. De nouvelles cartographies dynamiques constituées de lignes de vie organisèrent petit à petit un partage autour de biens communs comme un bassin-versant, une forêt, une culture, une mémoire, un usage, une appropriation, un phénomène météorologique ou, ici, les vestiges d'une infrastructure accueillant son deuxième cycle d'usages métropolitains.

\_\_\_ *Vous faites partie d'une « génération charnière », celle à laquelle il appartient de mettre en place les « conditions d'accueil de la transformation. » Votre travail n'est pas de résoudre le problème, cet obstacle qui se dresse devant vous, mais de vous donner les moyens de le faire exister et de l'habiter. Les routes envisageables sont multiples, à vous d'en révéler certaines et de les rendre empruntables. Je ne sais pas si ça vous rassure, mais nous avons toujours, nous aussi, ce défi à relever pour notre descendance. \_\_\_*

## Traces controversées

Durant la réappropriation de ce territoire, plusieurs luttes se sont exprimées sans forcément s'opposer. Une première représentation politique consistait à ne pas vouloir effacer l'infrastructure pour des raisons d'héritage et de responsabilité écologique. À cette période, il était devenu inconcevable d'anéantir l'infrastructure comme on pouvait auparavant se débarrasser d'une enceinte historique. À l'ère de l'Anthropocène, l'idée de « nature originelle », c'est-à-dire hors de l'humain, n'existait plus (ou éventuellement à travers de très rares fragments de l'Holocène<sup>28</sup>). Le Périphérique était alors qualifié, par oxymore, d'« élément composite naturel. » Sa nature anthropisée devint une richesse dans un monde fini dans lequel il était urgent de réagir à la surexploitation des ressources<sup>29</sup>.

Amortir la dette environnementale de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage routier fut considéré comme primordial. Quand de telles dépenses d'énergie et de ressources naturelles, mais aussi d'émissions de gaz à effet de serre ont été commises, il devint inconcevable d'en dépenser encore plus pour pulvériser le boulevard en question. Afin de visualiser la quantité d'infrastructure concernée, il faut se rappeler que les matériaux du Périphérique représentent plus de 10 millions de tonnes de matières composites<sup>30</sup>, soit plus d'une tonne par personne habitant ce qu'on appelait à l'époque « le Grand Paris ». L'enrobé, le béton, le mobilier métallique, etc. sont des éléments bien loin de leur forme élémentaire (roche, eau, pétrole, minerai, etc.), et, comme on l'apprend aujourd'hui à l'école : moins la forme initiale d'un élément est reconnaissable, plus il a demandé d'énergie pour être transformé. Ces matériaux étaient alors qualifiés « à haute valeur écologique » à cause de leur parcours de production très énergivore. Le Périphérique était défini comme un objet transformé complexe difficile à désorganiser par sa

<sup>28</sup> Expression reprise par Anna Lowenhaupt Tsing dans *Le Champignon de la fin du monde. Sur la possibilité de vie dans les ruines du capitalisme*, La Découverte, Paris, 2019. L'Holocène est l'ère géologique dans laquelle nous nous trouvons si on refuse le concept d'Anthropocène ou l'ère à laquelle l'humanité a mis fin par le développement de l'industrialisation ou du capitalisme mis en évidence par l'Anthropocène.

<sup>29</sup> En 2020, pour subvenir aux besoins de l'humanité, il fallait l'équivalent de 1,6 planète (source : WWF), alors que les terriens n'en possédaient qu'une seule. Il fallut alors opérer une mutation importante des modes de consommation pour n'habiter qu'une seule planète qui puisse se renouveler.

<sup>30</sup> Ordre de grandeur approximatif réalisé à partir de la longueur, la largeur et l'épaisseur moyenne du boulevard, avec la masse volumique du béton et le recensement du nombre d'habitants des communes du Grand Paris de 2016.





grande résistance au changement<sup>31</sup>. Les matériaux assemblés qui le composaient auraient nécessité une nouvelle dépense d'énergie pour revenir à un niveau de complexité moindre. Le recyclage, malgré sa promotion dans les années 2000, n'était pas une voie envisageable car il déclassait la matière au rang de déchets à traiter dont le rendement restait faible par rapport à la quantité d'énergie nécessaire. Dans cette situation, la réutilisation et le détournement restaient les deux directions de transformation les mieux appropriées. Les matériaux étant cependant altérables, leur évolution pouvait être accompagnée de manière passive pour en tirer profit.

\_\_\_\_ *Pour ne rien vous cacher,  
je vous avoue être engagée au sein  
d'une nouvelle génération du Parlement  
du Périphérique. J'y défends avec un collectif  
d'archéologues, spécialistes du xx<sup>e</sup> siècle,  
des artistes, différentes communautés riveraines  
(sédentarisées, en transition, accueillantes et  
intermittentes), un groupe d'action  
pour l'intégration du patrimoine routier  
dans notre quotidien. Nous attachons  
une grande valeur à la préservation  
des ouvrages ayant eu un impact écologique  
important. Leur destruction aggraverait leur cas,  
c'est pourquoi nous les défendons afin de  
leur trouver un usage contemporain qui puisse  
les réhabiliter et amortir leur dette écologique.  
Est-ce une forme de catharsis ?  
Je ne sais pas vous dire, mais cela  
nous passionne et nous anime. \_\_\_\_*

Les bases de l'urbanisme ont été refondées avec une attention sensible à ce qui existait déjà. L'impact environnemental qui était attribué aux différentes constructions faisait désormais entièrement partie de leur identité et de leurs valeurs. Le Boulevard périphérique devint un sol écologique particulier à habiter, mais la problématique ne se résuma pas uniquement à la réhabilitation intégrale des

<sup>31</sup> Jean-Marc Huygen, *La Poubelle et l'architecte, vers le réemploi des matériaux*, coll. « L'impensé », Actes Sud, Arles, 2008, à propos des matériaux et des déchets en général. Ici appliqué au Périphérique.

<sup>32</sup> « Seize territoires dans lesquels il existe une correspondance entre le Boulevard périphérique, l'impact de cette infrastructure vis-à-vis de son territoire et le territoire lui-même », Pierre-Alain Trévelo (agence TVK) dans *L'insertion urbaine du Boulevard périphérique, un enjeu de développement urbain au sud de Paris*, ouvrage collectif, L'Œil d'or et Cité internationale de Paris, Paris, 2012.

ouvrages existants. Il fallait désormais s'intéresser à ceux qui l'occupaient et à ceux qui dépendaient de ce territoire au sens large. Supprimer l'ouvrage revenait à ignorer ce qui était en place, même si tout n'était pas encore formulé ou visible. Dans les années 2020, on comptabilisait environ 300 000 habitant-e-s autour de l'infrastructure circulaire. Ces personnes ne formaient pas une seule communauté ; ils ne faisaient partie ni de Paris ni de la banlieue. Ils appartenaient à des territoires particuliers qui avaient en commun d'être organisés autour de portions de boulevard, le plus souvent autour de portes d'entrée urbaines requalifiées en 2024 de « places urbaines ». Le Périphérique était également un assemblage de séquences urbaines ou d'identités métropolitaines<sup>32</sup>. Ces différentes manières de faire ville avec l'ouvrage demandaient des transformations situées et remettaient en cause toute modification uniforme de l'ouvrage.

\_\_\_ *Évidemment, il ne s'agit pas de mettre le Périphérique en jachère pour que la génération suivante puisse le récupérer plus aisément. Vous devez bien sûr accueillir l'évolution contemporaine de votre société. En revanche, vous comprendrez qu'il n'y a pas de projet salvateur, même si pour convaincre et passer à l'action, les débats politiques ou économiques sont obligés de vous le faire croire. Les controverses évolueront. Elles persisteront dans un futur qui devra aussi hériter des conséquences inconnues des bouleversements écologiques. Vous ne savez pas ce qu'il se passera, mais vous pouvez nous aider à y faire face en nous transmettant un patrimoine facile à arranger.* \_\_\_

## Ouverture urbaine

Un autre enjeu politique se rapportait à la particularité du vide urbain que l'ancienne autoroute pouvait générer. Malgré les évolutions historiques précédemment évoquées, ce vide a résisté. C'est

parce qu'un espace urbain fut préservé de toute construction que le projet routier put prendre place et se retrouver au cœur de la métropole. Devenu un obstacle urbain, le Boulevard offrait un vide providentiel unique à fort potentiel d'évolution. Cette ouverture faisait partie intégrante des interstices linéaires de mobilité de la métropole avec la Seine, les canaux, les autoroutes et les faisceaux ferroviaires. Cette distanciation urbaine extraordinaire n'aurait jamais pu être léguée si l'infrastructure problématique n'avait pas existé. Plus que le patrimoine construit, l'espace urbain dégagé devint une subsistance métropolitaine à défendre. Le vide ne se limite pas à la résultante des espaces bâtis. Il n'est ni le rien, ni l'inachevé, ni l'oublié. Il accueille le mouvement, il met en relation les composantes urbaines, il permet de les rendre habitables et il est par excellence l'espace de la transformation. Il est l'héritage le plus important de la mutation métropolitaine.

Dans une société qui limitait les démolitions et se développait exclusivement sur des territoires urbains déjà constitués, le Boulevard devint un espace libre très prisé pour son potentiel constructible. Les débats restaient encore très passionnés sur le devenir de ce lieu « en attente d'affectation » selon certains constructeurs de l'époque. Effectivement, de nombreux projets ont été proposés. À la marge, il y avait toujours des projections visant une cicatrization par la ville continue, mais ces projets n'avaient plus l'adhésion de la population. D'autres études cherchèrent à résoudre les problèmes auxquels était confronté Paris : la surchauffe estivale avec le projet d'une forêt circulaire d'un million d'arbres ; l'accueil des migrant·e·s et le logement des réfugié·e·s climatiques ; le desserrement du centre de la capitale dont une partie des logements étaient devenus invivables avec les excès de la métropolisation (révélés par les pandémies et marqués par l'appel de l'été 2054<sup>33</sup> contre l'insalubrité des

<sup>33</sup> En référence à l'appel à la solidarité de l'abbé Pierre de l'hiver 1954 dont l'impact national a été sans précédent.

logements face aux canicules); la production agricole locale pour participer à l'autonomie alimentaire du Bassin parisien ; la réintégration urbaine de la production manufacturée de proximité ; les nombreuses solutions alternatives aux transports individuels ; le refuge de biodiversité connecté à la Seine, aux bois et à la campagne en lisière de la métropole, etc. Ces projets d'amélioration étaient nombreux, et ils resteront longtemps présents dans les discussions publiques puisque, après tout, il y avait bien la place pour les accueillir. Mais le système démocratique ne permit pas de choisir une seule de ces orientations. La controverse résistait à la transformation en empêchant toute décision opérationnelle tranchée.

\_\_\_ *Et si l'hésitation, plutôt qu'une valeur passive d'immobilisme, était un moyen engagé et attentif de se repositionner dans ce monde avec une bienveillance particulière aux différentes trajectoires possibles ! L'hésitation est une ouverture au doute, mais aussi à la fiction, celle qui expérimente les possibles. La certitude prévoit, tandis que l'incertitude rend sensible. Elle mobilise l'imagination et l'invention.* \_\_\_

<sup>34</sup> Défini ultérieurement.

<sup>35</sup> En référence au parlement de Loire. « Imaginé comme un processus pour créer un parlement du fleuve, ce projet vise à définir les formes et fonctionnements d'un parlement pour une entité non humaine – la Loire – et l'ensemble des entités vivantes et non vivantes qui la composent. » POLAU, 2019 et Bruno Latour, *Esquisse d'un parlement des choses*, coll. « Écologie & Politique », Le Bord de l'eau, Lormont, 2018.

## Patrimoine terrestre

L'inscription du Boulevard périphérique au Patrimoine terrestre<sup>34</sup> fut l'une des étapes historiques de sa métamorphose. Cet acte de politique écologique fut la première entreprise hautement symbolique du Parlement du Périphérique<sup>35</sup>. Sur le modèle du parlement de Seine (2026) et de l'Air (2031), cette assemblée à voix multiples se constitua autour d'un désir partagé de témoigner des différentes manières de vivre et d'expérimenter l'ancienne autoroute. Il s'agissait alors de faire entendre, de décrire, de montrer, de faire sentir la pluralité des expériences et des

vies qui se trouvaient liées par l'infrastructure. Les modes de gouvernance de l'époque précédente avaient échoué à traduire et à rendre compte de ce qui se jouait et de ce qui se vivait au jour le jour, si bien qu'il était devenu urgent et nécessaire de créer de meilleures conditions pour prendre la parole, décrire et rapporter ce qu'il advenait.

À cette époque, de nombreux changements ont été amorcés : les transports carbonés furent remplacés, les besoins en mobilité furent également redistribués, l'exode urbain permit le desserrement du centre dense de Paris<sup>36</sup> et l'épuisement des ressources fut significativement ralenti par une modification des manières de consommer. La transformation des 600 hectares de l'autoroute prit l'ampleur d'un enjeu stratégique fondamental pour l'avenir de la région. Les voix les plus dissonantes s'affrontèrent, mêlant les inquiétudes et les espoirs d'une métropole et finissant, sous le coup de rapports de force, par se plier derrière des acteurs professionnels habitués et entraînés aux luttes de pouvoir médiatiques. C'est dans ce contexte et à l'initiative de « communautés périphériques » (qui se reconnaissent liées au Périphérique) que le Parlement du Périphérique fut instauré pour remédier à une confiscation du débat politique par les représentants d'une partie de la population humaine. Cette mobilisation émergea d'une entente de populations ne participant pas au « débat d'avenir », mais qui étaient pourtant parmi les premières concernées : les habitant·e·s nomades des bas-côtés de la route qui ne traversent pas les frontières mais les habitent<sup>37</sup> (nommés à l'époque : migrants, personnes sans domicile fixe, gens du voyage, réfugiés, prostituées, trafiquants, etc.), les riverain·e·s sédentaires des bas-côtés de la ville (ceux et celles qui se retrouvaient en zone déclassée, en lisière autoroutière, à l'arrière des quartiers, etc.), les populations en transit sur la route ainsi que d'autres citoyen·ne·s qui ne se reconnaissaient pas dans la représentation

<sup>36</sup> Scénario développé par l'institut Momentum dans son rapport « Biorégion 2050 l'Île-de-France après le confinement », 2019.

<sup>37</sup> Pour reprendre la formulation de la géographe Camille Schmoll au sujet des migrant·e·s qui, selon elle, ne traversent pas les frontières, mais vivent dans les frontières (*France Culture*, 2020).



démocratique de cette période. S'ajoutaient à ces communautés humaines les autres êtres vivants (animaux et végétaux) et aussi les manifestations naturelles et artificielles mettant en action les éléments : eau, air et sol. Si elles ne trouvaient pas le moyen de porter leurs voix, ces entités périphériques finiraient diminuées et étouffées par les acteurs décideurs qui ignoraient tout de leur existence. En favorisant une prise différente, à partir des savoirs déjà existants des habitant·e·s du Périphérique, l'institution parlementaire œuvra pour faire coexister des puissances d'agir, en place ou en devenir, et pour les rendre opposables, si bien que ces acteurs devinrent les mandataires de leurs territoires, de leurs lignes de vie. Dès les premières assemblées, le Parlement a tenu pour principe de ne s'exprimer qu'à partir des écosystèmes à l'œuvre avec le Périphérique et non à partir de l'infrastructure, comme un objet technique contrôlé.

— *L'injonction à « l'apaisement de la limite Périphérique » dans les années 2020 pouvait à la fois se comprendre comme un objectif de réduction des nuisances que l'infrastructure produisait, mais également comme une volonté d'étouffer les polémiques qui le concernaient, de faire taire les voix minoritaires qui compliquaient sa compréhension. Les approches de l'époque semblaient refuser (ou n'avaient pas la capacité de rendre visible) ce qui aurait pu advenir. Avec cette sensibilité, il aurait été nécessaire de prendre le temps de construire le problème de la transformation du Périphérique en le réancrant dans un contexte multispécifique. —*

Le Parlement obtint l'inscription du Boulevard périphérique au Patrimoine terrestre, bien avant les exemples les plus connus : la nuée de satellites en orbite autour de la planète (à la suite des directives limitant la pollution orbitale), le centre

<sup>38</sup> Le plus grand centre de stockage des déchets radioactifs du monde. Il est situé dans l'Aube, en France.

<sup>39</sup> *Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture* est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations unies (ONU) constituée à la suite des dégâts et des massacres de la Seconde Guerre mondiale.

<sup>40</sup> Reprise d'Anna Lowenhaupt Tsing, *Le champignon de la fin du monde, sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*, coll. « Les empêcheurs de penser en rond », La Découverte, Paris, 2017.

<sup>41</sup> Inspiré de l'évolution du statut juridique des cours d'eau en France. La réglementation sur les cours d'eau a utilisé la qualification traditionnelle de *res nullius* (bien sans maître) et de *res communis* (chose commune) avant de consacrer la notion de « patrimoine commun de la nation » (loi sur l'eau 1992) quand la ressource est devenue épuisable, sinon altérable.

de stockage de déchets nucléaires de Soulaïnes-Dhuys<sup>38</sup> (France), la mine d'extraction de sables bitumineux du Fort McMurray, en Alberta (Canada), le barrage hydraulique de Tehri (Inde) ou le paysage de champs ouverts des Grandes Plaines (États-Unis d'Amérique). À l'image du patrimoine mondial de l'UNESCO<sup>39</sup> fondé après la Seconde Guerre mondiale, le Patrimoine terrestre ou Patrimoine terrestre de l'Anthropocène désignait un ensemble de sols transformés par les humains qui présentaient un intérêt à la fois exceptionnel et problématique pour l'héritage commun du « terrestre » (humain et non humain). C'étaient en général des lieux où la capacité à coexister avec d'autres êtres vivants était bouleversée<sup>40</sup>. L'image était politiquement intéressante pour le Boulevard périphérique, car ce nouveau statut redonnait au sol un ancrage terrestre, alors que la modernité l'avait arraché de sa topographie originelle. Sans chercher à cicatrifier ce qui pourrait être défini comme une plaie, la route changea son appellation et devint un relief naturel marquant de la métropole au même titre que la Seine. Mais tant qu'il n'était pas considéré comme habité, ce lieu restait un obstacle urbain.

L'inscription à l'inventaire du Patrimoine terrestre n'était pas sans conséquence car elle allait de pair avec l'abandon de toute propriété privée ou publique. Ces lieux problématiques ou « obstacles » ont été préemptés pour constituer un bien commun de la Terre<sup>41</sup>. Le site n'était donc plus une propriété exclusivement humaine, mais se devait d'accueillir ce qui permettait au vivant de renouer des liens avec la Terre. La gouvernance du territoire fut déléguée, dans un premier temps, au Parlement du Périphérique qui était un des garants du droit de jouissance de l'ancien Boulevard. Il décidait en assemblée, après avoir constitué le public concerné par la transformation, des autorisations et des révocations du droit d'utiliser l'espace Périphérique de la capitale. Malgré toutes les bonnes intentions possibles, il était trop



précieux pour être gâché en l'orientant dans une unique direction. Les interventions devaient toutes être réversibles, c'est-à-dire qu'elles pouvaient être retirées sans aucun impact écologique, ni altération de ce qui préexistait. Le Périphérique était habitable de toutes les manières possibles dès lors que toute action pouvait être effacée, démontée ou déplacée. La déconstruction des occupations faisait partie intégrante du processus sans correspondre à un échec ou une sanction. Il était défini en amont et permettait d'intégrer les temporalités nécessaires, parfois longues de transformation. Une nouvelle ville émergea ainsi au pourtour du tracé historique de Paris et à l'intérieur de la métropole. Cette ville précaire participa à une mutation de la métropole pour l'adapter aux enjeux planétaires (migrations, changement climatique, pollutions, altération des conditions du vivant, etc.). Elle inventa de nouvelles manières d'habiter. La précarité n'était pas une contrainte ou une dévalorisation des aménagements reléguant toute intervention au registre du provisoire, du bancal ou du fragile. Au contraire, elle intégrait comme valeur ce savoir-faire d'installation responsable de ses habitant-e-s, mais aussi une attention à la durée de vie et de transformation des usages et des matériaux, sans oublier leur capacité de réaction aux événements imprévus.

Cette prise de position forte n'en diminua pas pour autant le débat des possibles engagés autour de la transformation du Périphérique. La préservation de l'ouvrage fut actée, mais quelle construction physique, symbolique, relationnelle était-il encore envisageable de mettre en œuvre ? À la différence des années 2020, des communautés constituantes ou habitantes émergèrent pour prendre la parole et mobiliser leur savoir-faire de l'installation temporaire sur un espace qui ne leur appartenait pas. Le rôle du Parlement était de recueillir et de mettre en relation leurs propos divergents, leurs actions contradictoires et leurs dépendances



communes pour construire un savoir situé, mais également d'intégrer des groupes non-habitants liés à ce territoire dont les savoirs seraient utiles. Une entente précaire a ainsi pu être esquissée pour engager un chemin de transformation.

\_\_\_ *Je vous laisse dessiner les devenirs  
du Boulevard périphérique en empruntant  
vos propres chemins qui rejoindront peut-être  
le possible d'où je vous écris. Sachez que, malgré  
mon écriture sinueuse, j'ai pris garde de ne vous  
transmettre que des réflexions qui existent déjà  
dans votre présent, même si elles sont parfois  
peu audibles. C'est à partir d'elles ou d'autres voix  
hésitantes que l'on peut aussi repenser l'urbain.  
Nous partageons un héritage commun qui est  
davantage celui de la controverse de la ville  
incertaine que celui d'un territoire, comme votre  
Boulevard périphérique, qui pourra l'accueillir.  
Cher·ère·s habitant·e·s du XXI<sup>e</sup> siècle, je ne peux  
pas vous attendre, alors je vous  
souhaite bonne route.  
Neli \_\_\_*

**Page de gauche (Fig. 8) et pages 2-3, 14, 20, 26-27, 32, 38 (Fig. 3 à 7).**

**Archéologie du XX<sup>e</sup> siècle, hériter de ruines modernes.**

Recherche photographique qui pose la question de la transformation des infrastructures iconiques de l'ère moderne. Ces clichés s'intéressent aux formes qui pourront être transmises aux futures générations en laissant ouverte la question de leurs mutations. Une sélection sur le boulevard périphérique de Paris est proposée ici en résonance avec l'article de Neli Kreis.

© ET ALORS, Yannick Gourvil, 2020.

Seize points de vue d'architectes, écrivains, géographes, historiens, ingénieurs, paysagistes et urbanistes sur l'infrastructure grand parisienne et les enjeux qu'elle représente.



Depuis sa création, le boulevard périphérique de Paris n'a jamais cessé d'être un objet de débat. Réflexions et projets d'adaptation se sont succédé avec plus ou moins d'acuité selon les situations de crises locales ou globales. L'objectif constant est qu'il demeure un outil nécessaire au bon fonctionnement de l'agglomération parisienne et participe à la qualité de vie des habitants. Mais si la question d'une évolution de l'infrastructure et de son territoire est toujours d'actualité, le contexte a considérablement changé depuis son inauguration.

Quelle perception les Grands Parisiens ont-ils aujourd'hui du Périph' ? Cet axe à caractère autoroutier matérialise-t-il une simple limite administrative entre Paris et les communes voisines ? Ou marque-t-il également une rupture urbaine, voire une frontière au sein même du Grand Paris ? Comment pallier les nuisances qu'il induit ? Faut-il le couvrir dans son intégralité ? Le végétaliser ? Le transformer en un boulevard urbain ? Le « supprimer » ou maintenir le *statu quo* ?

Alors que l'urgence climatique nous amène à reconsidérer nos modes de vie, quelle attitude devons-nous adopter en matière de mobilités en général et de l'usage du Périphérique en particulier ?

*Le Boulevard périphérique : quel avenir ?* À cette question délibérément ouverte, seize personnalités nous font part de leur regard sur cette infrastructure monumentale qui semble cristalliser toutes les tensions métropolitaines, environnementales et sociales. Ces contributions sont précédées d'une introduction historique d'Emmanuel Briolet. Sa *Brève histoire des urbanismes de la ceinture parisienne* pose les jalons de cette problématique majeure.



ISBN 979-10-90726-06-2  
**29€90**