



Inventer le Grand Paris / LabEx Futurs Urbains

Un demi-siècle de boulevard périphérique

1973-2023

Mardi 17 octobre 2023, 9h–18h30

École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville

Salle du Conseil

60 Boulevard de la Villette

75019 Paris

Cette journée d'études prend prétexte du cinquantenaire de l'achèvement du boulevard périphérique parisien pour questionner le passé et le présent de cette infrastructure en tant qu'objet de recherche. De quel projet politique technique et technocratique est-elle l'incarnation ? Demeure-t-elle l'archétype d'un urbanisme tout-automobile ? La frontière d'un petit Paris empêché de devenir grand ? La spatialisation d'une défiance de la ville centre pour « sa » banlieue ? Le Boulevard périphérique n'est-il qu'un obstacle, voire un furoncle émetteur de pollution atmosphérique et sonore, au béton craquelé et fatigué ? Vieux d'un demi-siècle, donc, il demeure l'une des sections de voirie urbaine les plus fréquentées d'Europe. Plusieurs fois annoncé comme mort, enterré, aboli, le Boulevard périphérique continue d'opérer la boucle « sans feux rouges » promise en 1973 et d'être une infrastructure routière essentielle pour la région parisienne. Il est l'objet de nombreuses propositions architecturales, urbanistiques, paysagères : les plus récentes étant des projets de couvertures, de construction d'immeuble-ponts, de réduction du nombre de voies pour les automobiles, de construction de pistes cyclables ou de renaissance du projet d'une « ceinture verte » promise dès le tournant du siècle dernier. Ce séminaire fera le point des recherches récentes.

Organisation scientifique

Emmanuel Bellanger (CNRS, CHS), André Lortie (ENSAPB, Ipraus-Ausser), Frédéric Pousin (ENSAPB, Ipraus-Ausser), Nathalie Roseau (ENPC, LATTs), Justinien Tribillon (The Bartlett School of Planning, University College London)

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

9h00-9h15

Introduction scientifique

9h30-12h00

Session 1

Le boulevard périphérique, objet technique et technocratique

Paul Lesieur

Des boulevards haussmanniens au Boulevard périphérique. Évolution de l'infrastructure urbaine de transport (1850's-1950's)

La construction du boulevard périphérique est souvent associée aux politiques urbaines du tout-automobile, visant à donner la priorité dans les aménagements à ce mode de locomotion en particulier. Or, à Paris, l'étude de l'adaptation des infrastructures à l'évolution de la circulation montre que cela fait plus d'un siècle qu'une relative priorité est donnée aux véhicules roulants. Pour s'en rendre compte, il faut emprunter le point de vue des services techniques qui entretiennent l'ensemble du réseau viaire parisien, et dont les pratiques montrent comment, à partir des grands travaux haussmanniens, l'espace urbain se mue en infrastructure de transport dont les enjeux liés à son entretien deviennent de plus en plus prégnants. À partir du terrain de notre thèse, nous proposerons un panorama d'un siècle sur l'évolution matérielle des revêtements de voirie et des problématiques de maintenance viaire telles qu'elles se posent aux ingénieurs de la ville, dans le but de mettre en évidence qu'à partir de 1850, les transformations matérielles tendent à donner progressivement la priorité à un type d'usage particulier de l'espace public, celui de la circulation véhiculée.

Matthieu Flonneau

Construire ou déconstruire le Boulevard Périphérique : résistance et persistance des 'intentions' d'une génération 'glorieuse'".

Une infrastructure routière a-t-elle jamais pu incarner l'intérêt public et général ? Dans un contexte contemporain d'annulation des acquis routiers où situer l'*innocence* du Boulevard Périphérique ? Parmi ses relectures contemporaines, il apparaît que des "intentions" sont projetées de façon rétrospective, à charge, pour déconstruire une réalisation présumément condamnée par ses usages jugés obsolètes ou anachroniques à l'aune des transitions écologiques et énergétiques. Inventer et édifier un périphérique aux finalités durables à l'échelle des besoins mobilitaires d'une métropole en voie d'édification fut-il plus simple que le réinventer de façon soutenable comme le propose l'époque actuelle ?

Nathan Belval

Le boulevard périphérique, un moteur paradoxal de l'écologie sonore

Cette communication se propose de montrer comment la lutte contre le bruit a favorisé l'émergence de l'écologie sonore et plus particulièrement de quelles manières le boulevard périphérique continue de susciter les expérimentations en faveur de la qualité sonore. Le paradigme de la lutte contre le bruit a permis l'émergence d'une approche environnementale du son. En réaction à son traitement quantitatif et technique, l'écologie sonore propose une démarche collaborative qui vise à qualifier non seulement l'action des sources sonores mais aussi les espaces et les usages qui les génèrent. Les actions de *jardinage acoustique* menées par la *Compagnie Décor Sonore* autour du Boulevard périphérique illustrent cette approche sensible de l'environnement urbain. Réactualisant la relation entre usage, expérience et espace public ces interventions créent de nouvelles situations spatiales qui participent à redéfinir les stratégies d'aménagement urbain.

Cyrille Simonnet

Surveiller et maintenir. Le défi des très grandes infrastructures.

Si l'on considère le périphérique comme une « très grande infrastructure », le propos consistera à interroger la sensibilité de tels dispositifs au regard du risque qu'ils représentent, tant au niveau de leur matérialité que de leur inscription urbaine ou territoriale. En toile de fond, la catastrophe de Gênes (14 août 2018) sera évoquée pour questionner la problématique afférente de la surveillance et de la maintenance de tels ouvrages. Si le périphérique se présente plutôt comme un millepattes géant en béton armé, le viaduc de Gênes, dans son spectaculaire survol suburbain, affichait pleinement la dimension aérienne de l'ouvrage d'art. Mais la grande dimension nourrit toujours une certaine fragilité. Le couple surveillance-maintenance comprend implicitement celui de risque-catastrophe. Il suffit que se produise l'impensé de l'effondrement pour qu'apparaisse en pleine lumière tout un faisceau de faiblesses : fatigue, usure, déficience, défaillance... La présentation abordera notamment ces questions dans le contexte actuel d'une certaine inquiétude au regard de l'optimisme qui régnait dans les années soixante et soixante-dix.

— Déjeuner —

14h00-16h30

Session 2

Le Boulevard Périphérique comme objet de communication et de résistance

Justinien Tribillon

Le boulevard périphérique et les parisiens : premiers amours, première rupture

L'historiographie du boulevard périphérique et des abords de Paris présente souvent cette nouvelle infrastructure comme un projet qui ne fut pas contesté. Il est vrai que contrairement à l'Axe Nord-Sud ou à la Voie Express Rive Gauche, il ne semble pas qu'il y ait eu des mouvements contestataires qui se soient constitués de façon préventive. Partant du principe que le boulevard périphérique n'a pas fait l'objet d'une contestation sociale structurée, cette communication propose de nuancer l'idée que le boulevard périphérique a été bien reçu par ses voisins en proposant trois cas d'études sur des plaintes de riverains envoyées au préfet de la Seine à la porte de Ménilmontant, porte de Vanves, et porte de Champerret dans les années 1960. Cette communication reviendra sur le contexte historique et technologique du boulevard périphérique—il est la première autoroute urbaine de France, sur les formes de protestations, sur la réaction de la préfecture et du département de la Voirie, et sur la corrélation entre catégorie sociale des protestataires et leur capacité à influencer rétrospectivement ou proactivement le design du boulevard périphérique.

Marion Émery

Traverser Paris par l'autoroute, un projet contesté, 1959–1976

Aux côtés du boulevard périphérique, une multitude d'autoroutes urbaines, de radiales et de voies express figurent dans les différents schémas directeurs parisiens qui se succèdent durant la période des Trente Glorieuses. Ces projets infrastructurels en réseau qui quadrillent la capitale seront vivement contestés puis, à l'exception du Boulevard Périphérique et de la Voie Express Rive Droite, définitivement annulés. La communication se concentre principalement sur deux projets particuliers, L'Axe Nord-Sud et la Voie Express Rive Gauche et les arguments des discours critiques et contestataires dont ils vont faire l'objet. Ainsi, la recherche analyse la participation des contestations contre les infrastructures dans la disparition de ces tracés des grands plans d'aménagement après 1975, et questionne la relation qui peut être établie entre ces mobilisations et le discours critique du milieu architectural de la seconde moitié du 20ème siècle. La recherche se concentre principalement sur les arguments et les conséquences de ces contestations sur les projets, de l'évolution de leur conception à leur abandon.

André Lortie et Blanche Thiriot

Célébrer / critiquer le boulevard périphérique : enjeux et perceptions au gré de ses anniversaires décennaux

Il y a 50 ans, inaugurant l'ultime tronçon du boulevard périphérique, le premier ministre Pierre Mesmer se réjouissait que « cette œuvre [fut] un succès ». En soirée, au journal télévisé de la deuxième chaîne, s'exprimaient déjà des réserves quant à l'efficacité d'une rocade parfois saturée. Des interrogations sur la fluidité de la circulation aux critiques des nuisances atmosphériques, de l'inquiétude de la prolifération des immeubles de bureaux au réquisitoire contre la coupure entre Paris et ses voisins, la presse donne un aperçu de la réceptivité collective à l'égard de cette voirie singulière. En s'intéressant principalement à la célébration de ses anniversaires décennaux dans les media, parallèlement aux grands projets métropolitains successifs, il s'agira d'apprécier la mobilité des enjeux sociaux et techniques face à l'inertie de l'infrastructure.

Raphaële Bertho et Nathalie Roseau

Marges et périphéries. Photographier la ceinture de Pantin à La Villette.

Avant, pendant et après la réalisation du boulevard périphérique, la ceinture constitue une « marge » en recomposition permanente, à l'avant-garde des devenir de la métropole ou bien porteuse d'une mémoire qui ne s'éradique pas sous le projet. En cela, ce réservoir des horizons d'attente cristallise la centralité du changement à l'œuvre dans le Grand Paris. Un changement entendu comme l'entremêlement d'un paysage politique et vernaculaire pour reprendre les notions de l'historien du paysage John Brickerhoff Jackson. Dans la correspondance qu'elle établit entre la vision et le lieu, la photographie nous guide pour comprendre l'entrelacement des influences qui ont stratifié son occupation sur le temps long, mettant à jour, à travers l'archive visuelle, une archéologie de la transformation des environnements. Élargir le champ temporel et spatial, pour aller voir le hors champ au-delà des objets qui éblouissent, permet d'observer le rôle et les statuts attribués ou appropriés par le territoire de la ceinture. À partir d'une sélection d'images, cette présentation s'attachera en particulier au double transect de la Porte de Pantin à la Porte de La Villette.

17h00-18H30

Table ronde modérée par Emmanuel Bellanger

Les ateliers du Boulevard périphérique sont une instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, qui a été accompagnée et documentée par l'Atelier parisien d'urbanisme entre juillet 2019 et mai 2021. Ils ont permis d'établir un livre blanc, dont les orientations ont été débattues en mai 2022. Quel bilan tirer de cette expérience ? Afin d'en proposer une interprétation, la table-ronde s'efforcera de mettre en perspective convergences et points de blocage, en les abordant depuis les points de vue d'acteurs techniques dans et hors Paris, et celui de certains observateurs, associatifs ou académiques.

Patricia Pelloux, directrice adjointe et directrice des études métropolitaines de l'Apur

Bernard Landau, architecte voyer honoraire de la Ville de Paris, président de l'association La Seine n'est pas à vendre

Antoine Soulier-Thomazeau, directeur de l'aménagement et des déplacements de l'établissement public territorial du Grand Paris Est ensemble

Mathieu Flonneau, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

BIOGRAPHIES DES INTERVENANTS

Emmanuel Bellanger est directeur de recherche du CNRS, Centre d'histoire sociale des mondes contemporains (CHS – UMR 8058). Ses travaux portent sur l'histoire sociale des banlieues, des métropoles et des politiques urbaines. Ils s'inscrivent dans une approche pluridisciplinaire des études urbaines.

Nathan Belval est musicien et enseignant-chercheur en urbanisme. Maître de conférences à l'Université Polytechnique des Hauts de France, ses recherches portent sur la dimension sonore de l'environnement à travers des activités artistiques (par exemple le projet *Vin Voix Valais*) et de conception dans le champ de l'aménagement.

Raphaële Bertho est historienne de la photographie, commissaire d'exposition et maîtresse de conférences en Arts à l'Université de Tours. Au sein du laboratoire InTRu (EA 6301), elle travaille sur les enjeux esthétiques et politiques de la représentation du paysage, de l'architecture et du territoire contemporain, notamment dans le cadre des commandes publiques de photographie ou dans les fonds iconographiques institutionnels, en France et en Europe. Elle a été commissaire avec Héroïse Conesa de l'exposition *Paysages français, Une aventure photographique 1984-2017* (BnF, 2017-2018).

Marion Émery est architecte. Doctorante au LIAT en parallèle de sa pratique d'architecte et urbaniste, elle rédige une thèse en architecture sous la direction de Dominique Rouillard. Intitulée *Traverser Paris par l'autoroute, un projet contesté*, sa recherche s'attache à analyser les projets d'autoroutes urbaines parisiennes successivement contestés puis abandonnés, des années 60 au milieu des années 70. Elle est également maîtresse de conférences associée à l'Ensa Paris-Malaquais.

Mathieu Flonneau est historien des mobilités, de la civilisation routière et de Paris et du Grand Paris. Ses recherches accomplies sur les archives des constructeurs du Boulevard Périphérique pour la réalisation de sa thèse de doctorat consacrée à l'automobile à Paris (Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2002), conçue comme thème d'histoire urbaine. Formes urbaines, champs politiques et représentations étaient alors convoquées pour comprendre une certaine configuration des mobilités urbaines.

Diplômé DPLG de l'École d'Architecture de Paris La Villette en 1973, **Bernard Landau** a été reçu concours d'Architecte Voyer de la Ville de Paris 10 ans plus tard après avoir été architecte communal en Seine-Saint-Denis puis à la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau en 1983. Également diplômé d'un DEA d'histoire des techniques en Urbanisme du CNAM, Bernard Landau a consacré la plus longue partie de sa carrière à la Ville de Paris et a enseigné 17 ans l'espace public et le génie urbain aux étudiants en licence de l'école d'architecture de la Ville et des Territoires de Marne-la-Vallée. Ses derniers postes à la ville de Paris ont été sous-directeur de la Coopération Territoriale (2002-2008) et adjoint de la Directrice de l'Urbanisme (2008-2014). Fondateur de l'association "La Seine n'est pas à vendre" (2018) et président du département urbanisme et mobilités de l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris depuis 2014, Bernard Landau est aujourd'hui un observateur engagé et attentif aux enjeux du Grand Paris.

Paul Lesieur est actuellement doctorant au laboratoire Analyse comparée des pouvoirs (UGE). Ses travaux s'intéressent à la matérialité de la ville, et des voies de communication en particulier. Sa thèse porte plus précisément sur l'évolution du système d'entretien des voies publiques parisiennes, de 1850 à la Première guerre mondiale. (paul.lesieur@univ-eiffel.fr).

André Lortie est diplômé architecte de l'Université de Montréal, professeur de théorie et pratique de la conception architecturale et urbaine à l'École d'architecture de Paris Belleville et directeur de l'Ipraus/AUSser (UMR 3329). Ses travaux de recherche portent sur l'histoire de l'urbanisme et des villes aux XIXe et XXe siècles et la contribution qu'y ont apportée les architectes, notamment en France et en Amérique du Nord.

Patricia Pelloux est ingénieure en génie civil, diplômée de l'INSA de Lyon où elle a également suivi un DEA en méthode de conception en aménagement et écologie urbaine (1993), avant d'être diplômée urbaniste de l'ENPC (1994). Elle a été directrice des études métropolitaines de l'Apur puis responsable des sites et infrastructures au Comité de candidature de Paris 2024, avant de réintégrer l'Apur dont elle est directrice adjointe depuis l'automne 2017. Elle est également enseignante à Sciences Po Paris.

Nathalie Roseau est professeure d'urbanisme à l'École des Ponts et directrice de recherche au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (UMR CNRS). Ses travaux, qui privilégient une perspective historique, portent sur les dynamiques de transformation métropolitaine et la place des infrastructures, leurs temporalités et leurs représentations. Elle a codirigé plusieurs programmes de recherche sur l'histoire de la culture aérienne, la gouvernance des grandes métropoles et, depuis 2017, co-anime avec Frédéric Pousin le programme « Inventer le Grand Paris ».

Cyrille Simonnet (1952) est architecte et docteur en histoire de l'art. Professeur honoraire de l'Université de Genève, ancien directeur de la revue *Faces* (Genève, 2000-2010), titulaire de la médaille Georges Sarton (Université de Gand, 2007) et de la médaille de l'Académie d'Architecture (2018), ses recherches et ses publications ont particulièrement porté sur l'histoire de l'architecture et de la construction (*Le béton. Histoire d'un matériau* ; *La fiction constructive* ; *Les architectes et la construction* [avec V. Picon Lefèvre], *Le projet tectonique* [avec J.-P. Chupin]). Son attention aux infrastructures s'est notamment manifestée au niveau de publications consacrées à Robert Maillart, Alexandre Sarrasin, Riccardo Morandi.

Antoine Soulier-Thomazeau est urbaniste, diplômé de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Il a été chef du projet urbain ANRU Bel Air-Grands Pêchers pour la Ville de Montreuil (2011-2015) et consultant à l'agence Espacité (2015-2017). Puis, après avoir piloté le grand projet Canal et plaine de l'Ourcq (2017-2022), il a pris les fonctions de directeur de l'aménagement et des déplacements de l'établissement public territorial Est ensemble Grand Paris depuis 2023.

Blanche Thiriot est architecte diplômée d'Etat de l'ENSA de Paris-Belleville, avec mention recherche pour son mémoire intitulé « *Transformer le boulevard périphérique, des projets de couverture comme artifice technique à une stratégie de valorisation de l'emprise par le foncier* ». Elle est habilitée à la maîtrise d'œuvre en son nom propre et engagée depuis 2021 au sein de l'agence Syvil, où elle travaille sur la ville productive et contribue à diverses publications, dont « *transformer les parking souterrain* » et « *la logistique fluviale urbaine* »

Justinien Tribillon est docteur en urbanisme de la Bartlett School of Planning, University College London où il a consacré sa thèse, soutenue en 2022, au Boulevard périphérique de Paris comme artefact sociotechnique. En anglais ou en français, Il contribue aujourd'hui en tant que journaliste et critique d'architecture à diverses publications dont *The Guardian*, *The Architectural Review*, *AOC*. En 2023–2024, Justinien est pensionnaire à la Villa Médicis, avec un projet sur la perruque ouvrière.