



HAL
open science

Habiter le cercle

Luc Gwiazdzinski

► **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski. Habiter le cercle. BESNIER E.; DIETERLE M. P.; PETER J. L.; MAILLARD J. L.; SINDEU S.; LOUAPRE T. Périphérique terre promise, Editions H'Artpon, pp.6-18, 2013. halshs-01074018

HAL Id: halshs-01074018

<https://shs.hal.science/halshs-01074018>

Submitted on 11 Oct 2014

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

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

Habiter le cercle

Luc Gwiazdzinski, géographe (*)

Route n. f. Ruban de terre au long duquel on peut cheminer depuis l'endroit où l'on s'ennuie jusqu'à l'endroit où il est futile d'aller.
Ambrose Bierce, *Le Dictionnaire du Diable*.

La route est contraste et paradoxe. Elle irrigue le monde et fractionne les territoires. On la loue souvent comme image de liberté. On la remercie parfois car elle apporte l'aventure et le rêve. On l'emprunte de plus en plus sans vraiment savoir à qui. On l'attend car elle serait synonyme de développement. On s'en méfie car elle apporte le changement. On l'aime et on la prend pour d'autres horizons. On la redoute et on la craint car elle tue au tournant. On l'exorcise à l'aide de médailles, de croix et autres temples. On la maudit quand elle charrie les nuisances. On la suit souvent car elle mènerait à Rome. On l'emprunte parfois en bande avec des compagnons qui prendront son nom. On la perd aussi comme un chemin. On en atteint rarement le bout. Le rêve persiste mais la route contemporaine a perdu de l'épaisseur, le voyage une part de sa magie et le territoire traversé de l'importance au profit du point d'arrivée. Effet tunnel garanti. La sortie de route s'impose, surtout quand le parcours est circulaire.

Importance centrale

Perdu quelque part entre l'*intra-muros* et le *hors les murs*, la ville musée et la banlieue en mutation, le périphérique est une route particulière, de celles qui étourdissent et désorientent, séparent et relient. Il tourne et contourne un centre qu'il évite. Le périphérique parisien est l'une de ces ceintures qui enserrant les grandes métropoles, un de ces parcours, de ces anneaux ou de ces rings qui accompagnent le développement tentaculaire de « l'outre-ville »¹. Il relie les autoroutes qui y aboutissent et permet aux véhicules en transit d'échapper au centre. Comme les rocades et autres dispositifs de contournement, le périphérique installe des circulations, des représentations et des manières périphériques d'être au monde. On effleure sans toujours avoir besoin de pénétrer. On tourne autour du centre, comme si l'on devinait que la marge était désormais au cœur des dynamiques métropolitaines.

Les dictionnaires nous disent sobrement que le périphérique est une voie circulaire, d'une longueur de 35,04 km, qui fait le tour de la capitale en reprenant le tracé des anciennes fortifications. Ils insistent sur l'importance du boulevard qui, avec un quart des déplacements parisiens et plus de 270 000 véhicules par jour, est la portion routière la plus fréquentée d'Europe. En 40 ans, l'ouvrage a pris sa place dans le paysage. Mieux : allié à l'automobile, il a façonné un paysage, un morceau de ville singulier, entre « ville émergente »² et « espèce d'espace »³. Le sillon a capté des millions d'automobilistes, contraint leurs parcours, conditionné

¹ Depardon R. et Virilio P., *Terre natale. Ailleurs commence ici*, 2010, Actes Sud, 160 p.

² Dubois-Taine G. et Challas Y. (Dir.), *La Ville émergente*, 1997, L'Aube.

³ Perce G., *Espèces d'espaces*, 1974, Galilée, 200 p.

leurs routines et limité leur autonomie. On peut s'inquiéter ou se réjouir qu'en contrepoint imaginaire, ce temps suspendu du grand convoi collectif, cette expérience physique de l'évitement circulaire, permette une « désorientation positive »⁴ qui ouvre à l'infini du monde, une errance en pensée qui « s'enracine dans l'absence de lieu » selon l'expression de Simone Weil. La ville s'éprouve plus qu'elle ne se prouve.

Espoir périphérique

« Dans quelques jours, faire le tour de Paris en voiture sans rencontrer un seul feu rouge ne sera plus un rêve. » C'est en ces termes que le journaliste Léon Zitrone entamait le journal télévisé le 14 avril 1973 pour annoncer l'ouverture imminente du périphérique parisien, anneau de béton qui coûta plus de 2 milliards de francs. Il aura fallu 17 ans pour que le boulevard construit sur l'emplacement des anciennes fortifications soit enfin inauguré par le Premier ministre Pierre Messmer. Tout un symbole entre le passé et le futur, l'enfermement et l'ouverture. Sur les images d'actualité en noir et blanc de l'époque, on lit encore l'ode à la modernité d'un pays qui allait bientôt déchanter. L'événement s'inscrit dans l'histoire routière d'un vieux pays longtemps arc-bouté sur la défense d'un réseau performant de nationales et départementales, avant de se rendre aux arguments du plus grand nombre et de basculer dans une logique autoroutière qui allait produire tant de liaisons et de cicatrices. Au moment où de nouveaux ingénieurs louent d'autres modes de transport, tracent de nouveaux cercles et nouent d'autres liens autour de la capitale, un retour en arrière s'impose.

Symbole et mythe

Le périphérique est à la fois une butte-témoin du gaullisme et un symbole des années Pompidou. Il marque le sommet des Trente Glorieuses et le début d'une période de crise permanente dont nous ne sommes jamais sortis. Le président de la République d'alors avait cru devoir s'excuser par avance : « les Français aiment la bagnole ». Le périphérique stigmatise la modernité dans un monde déjà postmoderne. Le boulevard n'est pas un simple ruban de béton et bitume. C'est un monument, un rite, un symbole qui cristallise les enjeux d'une société en mouvement. Le périphérique est un monde. C'est un mythe, « une parole », « un mode de signification, une forme », né trop tard pour s'inscrire dans l'œuvre de Roland Barthes⁵ aux côtés du strip-tease, du Tour de France, de l'auto, de la publicité, du bifteck et des frites. Plus encore : il est un peu tout ça à la fois.

Place particulière dans les imaginaires

Cauchemar pour certains, réseau indispensable pour d'autres, la réputation de la boucle la plus empruntée d'Europe dépasse largement les limites du cercle qu'elle dessine autour de Paris. Périphérique rime souvent avec encombrements, bruit, polluants, coût économique et pertes de temps. Bon gré ou mal gré, par la pratique ou indirectement, chacun s'approprie pourtant le cercle d'asphalte. Il y a longtemps que l'on dit le « périphérique » quand on l'évoque. Les habitués parlent du « périph ». Les cousins de Province le craignent et ne savent pas toujours le reconnaître derrière le sigle « BP » sur les panneaux routiers. Avec la place de l'Étoile, autre curiosité routière de la capitale, il est Paris, la folie d'une ville et de ses habitants, le symbole d'un pays et d'un peuple qui tourne parfois en rond dans sa voiture. L'objet médiatique fait

⁴ Selon l'expression de Patrick Chamoiseau.

⁵ Barthes R., *Mythologies*, 1957, Le Seuil.

partie d'une géographie radiophonique de la France routière aux côtés de la « patte d'oie d'Herblay », du « Tunnel de Fourvière » ou du centre de « Rosny-sous-bois ». Depuis quelques années, son tracé s'est imposé sur le petit écran. De plus en plus familier pour le grand public au gré des « points route » télévisés, le périphérique s'est imposé comme la star des cartes d'encombrements, le repoussoir préféré de celles et ceux, un peu jaloux et aigris, qui n'ont pas pu prendre de week-end et finissent leur soirée canapé au calme et bienheureux, avec une pensée pour les autres coincés dans les bouchons.

Décentrage

S'intéresser au périphérique, c'est faire un pas de côté pour mieux saisir un environnement complexe. Ici aussi, la marge éclaire le centre. Pour avoir une chance de contempler une étoile dans un ciel d'été, il vaut mieux regarder à côté. Paris peut se découvrir de la sorte. Le périphérique nous invite au centrifuge qui expulse au loin vers d'autres lieux et d'autres espaces pour mieux découvrir le centre : d'ailleurs, d'en haut, de plus loin. Périphérique, apparemment sans importance ni intérêt, il oblige à prendre son temps, il met de la distance, il autorise le lâcher prise. Circulaire, il est comme ces manèges de fêtes foraines à la fois confortable et perturbant. Il fascine et effraie, vous laisse un peu sonné, mais vous y retournez. Il suffit de se laisser porter par le flux pour découvrir en route bien davantage que la métaphore d'une société qui tourne en rond et s'étourdit en hurlant dans le présent.

Métaphore et paradoxe

On pense à l'autre métaphore, celle du fleuve. Il y a le flux des véhicules, les ponts qui enjambent le périphérique, le grondement sourd et permanent au loin comme celui des galets qui roulent dans le lit d'un torrent. Il y a les flux et les reflux, les vagues de départs et les vagues de retours avec les vacanciers dorés. Il y a le courant qui nous transporte et l'impression d'apercevoir un cours d'eau quand d'un pont on regarde en contrebas. On songe à des rives escarpées, des digues ou des falaises quand, insérés dans le flux, on regarde vers les hauts murs. Enfin, il y a tous ces déchets, poussières d'estrans d'un cabinet de curiosités mobile : ersatz de bois flotté en carton, plastique et acier, bouts de rien polis, salis et délavés, échoués sur les bords de la chaussée. Les prisonniers du tube ont un accès direct à ce monde d'objets à la fois épaissis et allégés par la consommation et le voyage, points d'ancrage et de bifurcations imaginaires. La « collection de collections »⁶ se révèle au hasard d'un ralentissement : mégots, paquets de cigarettes poursuivant jusqu'au bout leur fonction publicitaire, canettes de bière bulgare au nom exotique, mouchoirs en papier usagés et bouteilles en plastique jaune de l'urine de transporteurs trop pressés.

Des rives et des rêves

Les figures de la ville contemporaine semblent concentrées sur l'anneau de bitume : « la ville en mouvement » ; « la ville 24h/24 », « la ville numérique » et ses écrans, la « ville ludique » avec des impressions de toboggan et de manège quand la route est libre, et même « la ville nature » en contre-calque à travers les brins d'herbe qui s'invitent dans les interstices et les brèches. Toutes les impasses urbaines paraissent concentrées sur le ruban : embouteillages, pollution, enfermement, bêtise et béton. On pense à une scène de *Roma* de Federico Fellini et aux encombrements de la capitale italienne. Suivent naturellement des images du film *Le Grand Embouteillage* de Luigi Comencini (1979), qui débouche sur une vision cauchemardesque et

⁶ D'après le titre d'une proposition de Maryvonne Arnaud et Philippe Mouillon dans le cadre de MP2103 à Marseille.

allégorique du monde. On se souvient des personnes prises au piège, entassées dans leurs voitures et obligées de cohabiter. On les voit encore laisser éclater leur médiocrité : société en miniature et caricature. Le maître italien avait bien dit que la fin du monde commencerait par un embouteillage.

Invitation à la réflexion

Le périphérique nous invite à une réflexion sur la ville et l'urbanité. À la fois coupure et couture, il interroge également les relations entre la grande artère de communication et les quartiers proches. Il est à la fois une infrastructure et un territoire linéaire avec ses logements et ses bureaux, un bout de ville et une frontière dans la métropole. *No man's land* qui sépare Paris de sa banlieue, il est aussi un espace construit, un non-lieu⁷ et une aire habitée par les riverains et celles et ceux qui s'y meuvent régulièrement. C'est un territoire multiscalair qui interpelle et incite à la réflexion sur le temps qui passe, l'agitation et la vanité humaine. Poussières noires sur les murs, fissures dans le béton ou coups de klaxon : l'infra-quotidien périphérique endort et stimule selon que l'on soit dehors ou dedans. La répétition du cercle abrutit mais permet aussi de percevoir les évolutions.

Territoire circulaire partiellement enterré et accessible

Le périphérique est un territoire réticulaire. Aux 35 km du contournement, il faut ajouter les échangeurs et les bretelles, soit un réseau de près de 90 km et une superficie de 1 680 000 m². 40 % du tracé est en tranchée avec quelques sections couvertes sous les zones boisées. 30 % du boulevard périphérique est déjà en tunnel, couvert ou isolé par des écrans anti-bruit. Il est en élévation sur la moitié de son parcours et au niveau du terrain naturel sur le restant. On peut le rejoindre ou le fuir grâce à 156 bretelles, 6 échangeurs et 44 diffuseurs. C'est une libération pour l'homme pressé quand les temps d'accès aux portes se réduisent sur les panneaux indicateurs. Il peut enfin s'engager vers la sortie comme d'autres s'échapperaient d'une prison. On a beau intégrer ce paramètre dans le parcours, le temps presse vraiment quand le rendez-vous n'attend pas. Avec angoisse, on surveille l'apparition des mots qui font peur. En lettres lumineuses orange sur fond noir, ils sonnent comme le « retour à la case départ » des jeux de société de l'enfance : « bouchon », « panne ». Même le chauffeur de taxi ne s'avance pas quand on l'interroge sur la durée du trajet. Il préfère répondre d'un ton peu rassurant « c'est difficile à dire » et conclure par un énigmatique et définitif « c'est comme ça tous les vendredis ».

Ronds dans l'eau

Le périphérique n'est pas le seul contournement de Paris. Paradoxal état d'une ville qui attire le monde entier et que le monde entier semble vouloir éviter. À l'intérieur de la capitale, les boulevards des Maréchaux ceignent déjà Paris. À l'extérieur, à quelques kilomètres du boulevard, l'autoroute A86 devrait se boucler. À une vingtaine de kilomètres du périphérique, la Francilienne, ensemble de routes nationales et d'autoroutes, est un contournement parisien en devenir. Dernier cercle concentrique et suite logique du boulevard périphérique, de l'A86 et de la Francilienne, le grand contournement permettra un jour d'éviter Paris à une distance variant entre 80 km et 200 km. La métropole française pourra bientôt se comparer à Pékin avec ses périphériques. Là-bas, les urbanistes planchent déjà sur un septième périphérique. Qui dit mieux ?

⁷ Augé M., *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992, Le Seuil, 150 p.

Frontière intérieure

Alors que la Seine coupe la ville en deux, séparant la rive gauche au sud de la rive droite au nord, le boulevard périphérique parisien fait office de frontière entre Paris et ses 29 communes limitrophes. La limite du territoire est accentuée par une centaine de kilomètres de murets en béton et glissières, auxquels il faut ajouter une vingtaine d'écrans phoniques sur près de quinze kilomètres. Pour l'heure, le périphérique est encore le cadeau de fiançailles empoisonné des ingénieurs du 20^{ème} siècle aux urbanistes du Grand Paris. La frontière n'est pas que matérielle. L'autoroute installée sur l'enceinte militaire de 1860 trace une limite symbolique entre les Parisiens et les Banlieusards. L'artère située au cœur de l'agglomération n'a de périphérique que le nom. Ceinturée, la commune de Paris rassemble 1/6^{ème} de la population de l'Île-de-France sur 1/50^{ème} de son territoire. On est loin du hors les murs. Que n'a-t-on pas dit sur la coupure du périphérique, notamment dans les réflexions sur le « grand Paris » et sur les effets de la séparation entre « ceux du dedans » et « ceux du dehors ». Les lignes de métro, voies routières, passerelles et souterrains piétons qui permettent de traverser le boulevard ne suffisent pas à faire tomber les barrières. Le fleuve de bitume et de béton protège encore les banlieues du déferlement de la capitale. Pourtant, partout, les habitants des communes voisines se rêvent déjà en arrondissements.

Territoire intelligent sous contrôle permanent

Le périphérique est un monde à part, un territoire fermé avec ses portes d'entrée et de sortie, ses règlements spécifiques et ses systèmes de surveillance, d'information et de gestion. La vitesse est actuellement limitée à 80 km/h et les véhicules qui s'engagent sur le boulevard par la droite sont prioritaires sur ceux qui s'y trouvent déjà, soit le contraire de ce qui est exigé ailleurs sur les voies rapides. Tout le monde n'est pas le bienvenu : le périphérique est interdit aux cycles, piétons et véhicules à traction animale. Ce territoire est surveillé par 200 agents de la Préfecture de Police et 30 de la Mairie de Paris. La circulation est gérée par un système centralisé qui s'appuie sur un réseau de capteurs noyés dans le revêtement de la chaussée. Des panneaux à messages variables avertissent en permanence les automobilistes sur les conditions de vie dans ce territoire circulaire : trafic, accidents, temps de parcours, bouchons, travaux, obstacles, restrictions mais aussi qualité de l'air. La liste impressionnante des dispositifs techniques renvoie à la fois à Smart City et à Big Brother : 112 caméras de télésurveillance ; 166 bornes d'appel d'urgence ; 208 stations de comptage ; 750 capteurs ; 326 panneaux à messages variables et 8 radars automatiques fixes.

L'infrastructure ne s'arrête jamais. Près de 40 000 sources lumineuses permettent un fonctionnement continu du circuit. Des véhicules de police la surveillent en permanence. L'entretien, la maintenance et le renouvellement des installations nécessitent des interventions nocturnes. Le boulevard périphérique est un ouvrage communal géré par la Ville de Paris avec comme maître d'ouvrage la Direction de la voirie et des déplacements. Le pouvoir dont il est question ici n'a rien à voir avec « le pouvoir périphérique » analysé par Pierre Grémion⁸, même si les contournements et allers-retours vers le centre ne doivent pas manquer.

Ville écran et paysage mouvant

Un demi-millier d'affiches et de panneaux publicitaires lumineux s'alignent le long des berges de

⁸ Grémion P., *Le Pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système bureaucratique français*, 1976, Le Seuil.

béton. Ces panneaux géants et souvent doubles, destinés à être vus d'une automobile en mouvement, imposent les marques de la société de consommation. Ils impressionnent et écraseraient un piéton perdu en ces lieux. C'est la nuit qu'ils prennent toutes leurs dimensions, comme des phares sur les rives du fleuve automobile. On songe également aux personnages du roman d'Olivier Rolin⁹ qui tournent toute la nuit sur le boulevard.

Cette route est un paysage construit pour et par la voiture. C'est un paysage au sens visuel du terme et un paysage sonore avec ce bruit permanent. Le fleuve gronde et on l'entend de loin. Bordé de plusieurs milliers d'arbres, il passe sous un lac, un bois et une forêt, compte une cinquantaine d'hectares d'espaces verts, fleuris et boisés et abrite quelques lapins visibles sur les pentes des sorties Muette ou Maillot.

C'est aussi un paysage en mouvement, une mine de points de vue sur la ville et sur quelques totems ou monuments qui restent inscrits dans les mémoires une fois le trajet terminé : Bercy 2, les cheminées des usines de traitement, un pont avec ses faux airs de Golden Gate à San Francisco, l'immeuble de TF1 qui renvoie à la lanterne magique, les Grands Moulins de Pantin, passés de l'ancienne fonction d'alimentation de la capitale en farine à celle de bureaux d'une grande banque, les publicités et enseignes rouges de la ville-écran et tant d'autres objets et bâtiments mis en paysage par le parcours. En les apercevant à travers le pare-brise, on se sent inscrit dans une histoire urbaine qui dépasse Paris et rejoint d'autres skylines d'un copier-coller métropolitain mondialisé. À la fois ici et ailleurs. Assis dans nos voitures, entre vision panoramique et traveling avant permanent, chacun est à la fois spectateur et acteur du film de la ville, heureux ou inquiet de voir son image associée à celle de bâtiments, de points de vue et d'ambiances plus ou moins attractives.

Trafic saturé et jeux dangereux

Dès le petit matin, la circulation est dense et les premiers bouchons apparaissent. La vitesse est inférieure à 40 km/h. Entre 6h30 et 21h, le trafic est saturé. La section du périphérique intérieur de la porte d'Italie est la plus embouteillée, suivie par la porte d'Ivry. Arythmie diurne : le trafic connaît peu de variations quotidiennes mais quelques évolutions saisonnières. Le maximum est constaté en avril. Le minimum s'observe au cœur de l'été. « J'avais beau m'y attendre / Mon cœur vide de tout / Ressemble à s'y méprendre / À Paris au mois d'août », avait prévenu le poète. Hors périodes d'embouteillages, le périphérique sert aussi de terrain de jeu à des motards en quête de sensations. Pour quelques minutes, le boulevard devient circuit. En 2004, le motard suédois Ghost Rider a effectué un tour du périphérique de nuit en 9 min 57 s, rendant ainsi « hommage » au Prince noir, détenteur du précédent record de 11 min 04 s, soit 190 km/h de moyenne. Les films de ces exploits, qui circulent sur la toile, contribuent à la légende de ces personnages anonymes comme à celle du périphérique. Au quotidien, le boulevard est loin d'être un long fleuve tranquille, avec ses 777 accidents corporels recensés en 2010, dont une large majorité de deux roues qui ne représentent pourtant qu'une faible part du trafic. On compte généralement un mort par an sur le boulevard après un pic de 14 tués en 2005, année d'implantation des huit radars automatiques.

Territoire en mouvement

Pour remédier au bruit, un programme de construction d'écrans anti-bruit a été mis en œuvre et un calendrier de couverture de certaines sections du périph a été engagé dès 2000. Les aménagements de portes cherchent à créer une continuité entre Paris et les communes riveraines ;

⁹ Rolin O., *Tigres en papier*, 2002, Le Seuil.

elles visent en outre à diminuer l'effet de coupure.

La voie urbaine, qui fête cette année son 40^{ème} anniversaire, est promise à une « réflexion » sur son réaménagement et sa couverture. Après avoir envisagé de limiter la vitesse de circulation à 70 km/h, on parle désormais de couvrir le périphérique voire d'installer un toit solaire. Dans les années 60, on a caché les cours d'eau, égouts à ciel ouvert dans nos villes, avant de les redécouvrir. On fait la même chose aujourd'hui avec le fleuve autoroutier. Le périphérique « refouloir » cristallise aussi l'air du temps. On se prend désormais à rêver de couvertures qui accueilleraient des jardins — et des nuits plus belles que nos jours. Le périphérique couvert sert de réserve d'utopies, de territoire à conquérir, de dernière frontière vers laquelle orienter les énergies de la ville, de terre promise sur laquelle fixer les imaginaires. Avec un tiers seulement de la voirie encaissée, il n'est pourtant pas possible de transformer tout le boulevard en tunnel, d'autant que la couverture d'un mètre de voirie coûterait 1 million d'euros ! Que celles et ceux qui voudraient visiter le périphérique se hâtent donc. Son accès pourrait bien devenir un jour payant.

Territoire habité

Le périphérique n'est pas un simple espace matériel ou réseau technique intelligent. C'est un espace de transit mais aussi un espace habité, une demeure. On compte tout d'abord plus de 100 000 habitants sur son tracé : des riverains qui subissent nombre de nuisances et perçoivent plutôt la face « béton » du monstre, ses surfaces grises qui barrent la vue et ses sillons grouillants dans lesquels s'agitent les autres. D'ailleurs, on aperçoit parfois leur silhouette à une fenêtre. Si l'on établit à 1,2 le nombre moyen de personnes par véhicule, le périphérique compte près de 325 000 « habitants temporaires » chaque jour, ou « périphiens ». Bon gré, mal gré, ils habitent le temps et la mobilité et constituent le « 21^{ème} arrondissement » de la capitale, un quartier disposant d'un bon niveau d'équipements avec 5 centres commerciaux, 13 parkings, 22 stations-service et 28 hôtels associés. Ailleurs, ces chiffres du site officiel de la ville de Paris pourraient avoir été extraits d'une brochure touristique ou d'un document de marketing territorial visant à attirer de nouveaux habitants. Dépaysement de proximité garanti. On dispose également de quelques informations sur ces habitants temporaires qui corroborent nos observations in vivo. Plus de 60 % d'entre eux circulent en véhicules privés contre 12 % pour les véhicules utilitaires, 7 % pour les poids lourds, 8 % pour les deux roues et 3 % seulement pour les taxis qui semblent pourtant plus nombreux. 60 % de ces habitants temporaires circulent entre Paris et la banlieue, 35 % de banlieue à banlieue. 5 % se servent du périphérique comme axe de déplacement inter- ne à la ville de Paris.

Peuplades diversifiées

Le périphérique est habité par diverses peuplades mobiles ou sédentaires. Elles résident là ou ne font que passer. On repère d'abord la noblesse avec ses chauffeurs routiers et leurs camions aux plaques d'immatriculation exotiques. Ils vous regardent de haut mais pèsent si lourd que l'on évite de les provoquer en duel. On ne peut échapper à la majorité, les habitués comme des poissons dans l'eau dans leurs déplacements quotidiens, surtout s'ils filent et se fauillent en scooter. Les occasionnels venus de plus loin connaissent mal le territoire et ses pratiques. Moins rapides, moins fluides, ils ont du mal à anticiper, à se glisser dans le flux et sont vite identifiés et chahutés par les plus impatientes. Les anges gardiens forment une peuplade hétéroclite composée de policiers, de patrouilleurs et de dépanneurs. Ils sont craints ou attendus comme des sauveurs. Les nettoyeurs entretiennent la route et ses abords. Les riverains vivent à proximité et subissent les nuisances. Parmi eux, les moins chanceux, les naufragés, regroupent les SDF qui campent sur

les bas-côtés dans leurs tentes ou habitacles de carton. Ils profitent de ces zones de liberté et de vacance. Toutes ces peuplades habitent et cohabitent. Des « habitués »¹⁰ du sillon d'asphalte parlent d'humanité et se souviennent d'échanges verbaux réguliers entre les SDF installés à un mètre de la voie et les conducteurs bloqués à proximité de la porte de Châtillon. Sur une bretelle enfin, matins gris ou soirs blafards, il arrive parfois à un automobiliste esseulé ou nostalgique d'embarquer un de ces habitants occasionnels que l'on désigne généralement par le vocable d'« auto-stoppeur », encombré de son panneau à rêves, de mille espoirs et d'un lourd bagage.

Mises en bulles

Dans le flux, il y a les lumières qui filent : rouges devant nous et blanches en face. Comme dans tous les embouteillages du monde — car le périphérique en est un —, on s'y énerve car « ça n'avance pas », on poursuit son activité car « on n'a pas de temps à perdre » ou bien on rêve, relativement satisfait de ce moment de lâcher prise intégré à notre parcours. L'infrastructure isole de la ville. L'habitacle de la voiture isole de l'extérieur. Le bruit du moteur, la radio et le paysage qui défile font le reste. Sur le périphérique, on est à la fois hors les murs, hors sol et « Horla » pour reprendre l'expression de Guy de Maupassant. Comme au cinéma, on tourne autour de Paris, cloisonnés dans notre bulle, coupés du monde réel et suspendus au-dessus de la route.

Dans certains véhicules haut de gamme, les cadrans rassurants et l'intérieur confortable donnent parfois l'impression de piloter un avion. Il faut un objet surgissant sur la route, des feux « stop » qui rougissent devant nous ou la vue d'un uniforme caractéristique pour que l'adrénaline nous sorte enfin d'une douce et dangereuse torpeur. Elle nous replonge dans le réel — « ce qu'on n'attendait pas » selon Henry Maldiney ou, plus explicite pour un automobiliste, « ce contre quoi on se cogne » selon Lacan. Perdus dans nos pensées, presque endormis, on se réveille en sursaut, toujours au volant. Si le véhicule est encore dans le trafic, c'est sans doute qu'un être invisible a pris le relais pendant que nous entrions en état périphérique. La radio est l'amie du « périphien », un lien avec le monde à peine moins dangereux que le téléphone portable, les sandwiches, la bouteille d'eau, le paquet de gâteaux ou le sac de sucreries. Le matin, la voiture est souvent la continuité du domicile avant de devenir l'extension du bureau. Le rétroviseur fait office de miroir, les coffrets de maquillage tiennent en équilibre et les pinces à épiler s'invitent dans les narines alors que les miettes de croissant s'éparpillent sur les sièges. L'habitacle modulaire du véhicule passe du statut de salle de bain à celui de bureau, de celui de cuisine à celui de chambre à coucher, de la fonction de transport amoureux à celle de salle de cinéma — avant de s'hybrider en baraque foraine et de finir en ménagerie ou en cirque avec la présence d'animaux familiers.

L'autosolisme règne. Le « périphien », « éco-tartuffe » parmi tant d'autres, voyage le plus souvent seul, réservant la durabilité et les transports collectifs à d'autres espaces et à d'autres temps. Les yeux fixés sur une improbable ligne d'horizon, comme perdu en lui-même, le personnage est peu réceptif aux signes extérieurs, surtout quand ils proviennent d'un véhicule voisin cherchant à changer de file. Pour peu que l'on réussisse à casser l'étrange attraction de la route, il n'est pas interdit de voir s'esquisser un jeu de séduction entre voisins temporaires. Il y a tant d'histoires d'amour dans les trains. Mais combien en voiture ? En s'attardant sur les visages des automobilistes hypnotisés par l'ailleurs, on songe à *Lost in Translation* de Sofia Coppola, mais aussi aux *Astronautes de la cosmoroute*, voyage intemporel de Carol Dunlop et Julio Cortazar sur l'autoroute Paris-Marseille¹¹. Passagers du périphérique, on craint enfin de revivre

¹⁰ Lionel Von Krenke.

¹¹ Dunlop C. et Cortazar J., *Les Astronautes de la cosmoroute ou Un voyage intemporel Paris-Marseille*, 1983, Gallimard.

l'accident du héros de *L'île de béton*, de J.G. Ballard, sortie de route et cruelle métaphore de la condition métropolitaine. « Une fois engagés, les auto- mobilistes n'ont pas intérêt à s'être trompés de direction » rappelait le journaliste annonçant l'inauguration du boulevard périphérique en avril 1973. Il nous est arrivé d'oublier la sortie et de repartir pour un tour de manège supplémentaire.

Source d'inspiration

Le périphérique a déjà ses écrivains qui aiment la métaphore. On doit citer le belge Henry Bauchau et son roman le plus abouti : *Le Boulevard périphérique*. On songe également à Olivier Rolin¹² et à ses « tigres en papier » qui tournent la nuit dans la mémoire et autour de Paris. On pense à l'autre Rolin, Jean, qui sait si bien décrire les bouts de villes dans *La Clôture*¹³. On ne peut oublier, non plus, *Conduite intérieure*, de Pierre Marcelle¹⁴, dont le personnage taxidermiste le jour s'offre le soir de « cour- tes séances de périphérique ». Le boulevard a également servi de cadre à un grand nombre de films de course-poursuite. On se souvient de *Ronin* de John Frankenheimer (1998), avec Robert de Niro et plusieurs centaines de véhicules roulant à vive allure et à contresens. Une partie de la course poursuite entre le personnage joué par François Cluzet et la police dans le film *Ne le dis à personne*, de Guillaume Canet (2006), se passe également sur le boulevard périphérique parisien. Quant aux *Nuits fauves* de Cyril Collard, quelques séquences nocturnes tournent encore dans ma mémoire incertaine et s'accrochent à un cabriolet de couleur vive filant sur l'anneau parisien.

En parcourant à leur tour le boulevard périphérique, les photographes de Babel Photo vont le magnifier. En l'immortalisant, en collectant des images et des témoignages, ils vont le folkloriser et transformer l'objet en monument, le rite en patrimoine et les habitants en personnages. Ils vont contribuer à une poétique de la route, créer une certaine esthétique du non-lieu, se rapprocher du terrain et des gens pour mieux mettre à distance et en scène. Ce faisant, ils feront sans doute surgir un périphérique à la fois plus froid et plus glamour, lui-même et son double spectaculaire. Ils vont inventer le périphérique comme d'autres avant eux ont inventé la montagne ou le rivage avant leur mise en tourisme. Qu'importe. Gageons qu'à l'image de la Route 66 et de la nationale 7, le périphérique aura bientôt ses nostalgiques et ses objets souvenirs cultes. 40 ans, c'est un peu trop jeune pour être enterré. Par contre, c'est un bon âge pour accéder au statut de réseau iconique ou d'icône réticulaire.

« Le chemin fait de moi un homme libre et fier » répétait souvent Pierre Sansot¹⁵. Que dire du périphérique ? Hors là, hors les murs, hors sol, hors normes : envers et contre tout, le périphérique nous invite à être, à habiter, à exister, c'est-à-dire à « avoir sa tenue hors de soi, dans l'ouverture¹⁶ ».

¹² Rolin O., 2002, op. cité.

¹³ Rolin J., *La Clôture*, 2004, Gallimard.

¹⁴ Marcelle P., *Conduite intérieure*, 1993, Manya.

¹⁵ Sansot P., *Chemins aux vents*, 2000, Payot, 301 p.

¹⁶ Maldiney H., « La Rencontre et le Lieu », in Younes C. (Dir.), 2007. *Philosophie, art et existence*, coll. « La Nuit surveillée », Cerf.

(*) **Luc Gwiazdzinski est géographe.** Enseignant en aménagement et urbanisme à l'Université Joseph Fourier de Grenoble (IGA), il est responsable du Master Innovation et territoire et Président du Pôle des arts urbains. Chercheur au laboratoire Pacte (UMR 5194 CNRS) associé au MoTU (Université Bicocca et Politecnico de Milano) et à l'EREIST (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne), il oriente des enseignements et ses recherches sur les questions de mobilité, d'innovation métropolitaine et de chrono-urbanisme. Expert européen, il a dirigé de nombreux programmes de recherche, colloques internationaux, rapports, articles et ouvrages sur ces questions : *Urbi et Orbi. Paris appartient à la ville et au monde*, 2010, L'Aube ; *Nuits d'Europe*, 2007, UTBM ; *Périphéries*, 2007, L'harmattan ; *La nuit dernière frontière de la ville*, 2005, l'Aube ; *Si la ville m'était contée*, 2005, Eyrolles ; *La nuit en questions* (dir.), 2005, l'Aube ; *La ville 24 heures /24*, 2003, L'Aube. Il a également dirigé une agence des temps et des mobilités, une agence de développement et une agence d'urbanisme et développement durable.

Citer l'article :

GWIAZDZINSKI L., 2013, "Habiter le cercle", in *Périphérique terre promise*, Editions H'Artpon, pp. 6-18

Contact : luc.gwiazdzinski@ujf-grenoble.fr