



Séminaire

*Les visions de la construction métropolitaine*

Jeudi 21 Octobre 2021, 9h30-18h00

École des Ponts ParisTech (12 boulevard Copernic, 77455 Champs-sur-Marne),

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=1432>

## Archéologie croisée d'un imaginaire photographique : L'exemple du boulevard périphérique à Paris

par Raphaële Bertho et Nathalie Roseau

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=2265>

DOI

10.25580/IGP.2021.0024

Cette première session que nous ouvrons s'attache à mettre en relief les temporalités croisées des changements urbains et photographiques, à travers l'émergence d'objets métropolitains et des regards qui sont portés sur eux. Nous avons choisi de nous attacher à un moment particulier, celui des décennies 1960-1970, à travers des expériences européennes et nord-américaines, pour saisir ensemble la transition qui s'opère dans la documentation photographique des bouleversements urbains qui travaillent cette période d'accélération urbaine. Entre commandes institutionnelles et programmes nationaux, comment s'initient les projets et que traduisent ces campagnes ? Quel rôle occupe la photographie d'auteur ? Quels sont les usages et les diffusions des productions réalisées ? En quoi participent-elles d'un renouvellement des visions métropolitaines ?

Le prisme des « objets » matériels et des « moments » situés nous permet de travailler sur cette articulation singulière entre photographie, archive et aménagement. Ainsi en va-t-il du boulevard périphérique parisien érigé entre 1957 et 1973. Comme beaucoup de grandes infrastructures nées dans l'après-guerre, le « périmètre » est un objet moderne, à la fois attendu, fantasmé, banalisé, contesté voire décrié à l'époque de sa construction. Il est devenu objet d'histoire, dont la patrimonialisation se traduit dans l'image, en particulier celle des photographies qui l'ont saisi à travers le temps.

## L'objet métropolitain saisi dans ses temporalités. Une étude du boulevard périphérique, 1960-1970.

Pourquoi choisir une infrastructure pour parler de la grande ville ? Parce que les villes ont souvent mobilisé cette figure pour se réformer comme le montre la saga récente du projet du Grand Paris Express avec toutes les ambiguïtés qu'elle charrie sur la confusion entre Grand Paris et Grand Paris Express, entre le *dessein* d'une transformation de la métropole, et le *dessin* d'un super-projet infrastructurel. Le propos de recherche vise ici à scruter ces grandes infrastructures métropolitaines sur l'espace et la durée, en interrogeant leur projet, pour rendre compte de ce qu'il dit de l'agrandissement des villes. Ce faisant il permet de circonscrire l'infrastructure comme dispositif sociotechnique et spatio-historique.

L'infrastructure est ici vue comme problème et promesse, avec des paradoxes structurants qui traversent l'histoire de ces grands objets. C'est précisément l'intérêt de revenir à l'histoire du périmètre et à ce moment d'accélération et de changements des années 1960-1970. La genèse du périmètre remonte plus avant, sa réalisation est lancée dans l'enthousiasme en 1957, accueillie dans l'opprobre au moment de son bouclage en 1973. C'est aussi ce retournement des représentations qui nous intéresse dans l'histoire des objets métropolitains au sein de laquelle sont interrogées les dissonances et les désynchronisations qui résultent d'une coexistence délicate d'échelles urbaines et infrastructurelles. Ces registres de décalage se traduisent de trois façons.

- Les discordances entre attentes projetées et usages réalisés, au moment où s'engage l'automobilisation de la société française, faisant passer l'usage du véhicule d'élite à massif ;
- Les disjonctions entre les visions métropolitaines et les projets infrastructurels ; à un endroit où se projette le devenir de la ceinture laissée libre par le déclassement de l'enceinte, posant les questions du rapport de Paris aux banlieues, de sa métropolisation.
- Les télescopages entre des échelles de natures différentes, monumentale et locale, qui surgissent du fait de ces réalisations.

À travers ce rapport de l'infrastructure à son milieu, il s'agit d'interroger les dialogues parfois harmonieux, souvent conflictuels qu'elle noue avec la ville dont elle est à la fois un horizon et une structure, la ville changeant elle-même selon des trajectoires qui suivent d'autres cours. En cela, l'infrastructure est ici considérée comme marqueur de l'histoire de sa ville, de ses projets, de ses échelles, de ses tensions, qui traduit tel un sismographe, les instabilités et les rigidités, les secousses et les ruptures, rend compte des intentions paradoxales des plans, des ambiguïtés des décisions, des conflits de pouvoirs. À travers ce terme, l'infrastructure est étudiée pour ce qu'elle dit de notre société.

Un devenir sur lequel nous proposons de revenir à travers certaines archives photographiques, dans une étude à la croisée de l'histoire de l'aménagement et de l'analyse visuelle, allant finalement des images aux imaginaires qui président à leur conception puis à leur réception au fil des époques.

## I. Regards croisés : de l'objet métropolitain à son image, et retour

Cette intervention est le fruit d'un dialogue, dont il semble important de restituer ici les termes. La présentation de notre rapport respectif à l'urbain et aux images photographiques permet ainsi d'exposer la manière dont le corpus ici présenté est interrogé selon une démarche qui relève de l'essai méthodologique.

## Les images dans la recherche sur l'urbain

Nathalie Roseau travaille sur « l'imaginaire de la grande ville ». Cela pose d'emblée la question de la définition de son objet, la « grande ville » : cela se rapporte à une question d'échelle métropolitaine et concerne aussi des phénomènes d'agrandissement. Les imaginaires s'incarnent dans des représentations explicites, latentes, dominantes, contribuent à fabriquer des énoncés qui sont textuels (discours, sources médiatiques, présentation de projets, etc.) ou visuels (graphiques, plans, photographies, etc.) et jouent dans les rapports entre les acteurs avec des incidences concrètes.

Ses recherches se fondent sur l'étude d'objets que l'on peut qualifier de « métropolitains » du fait de leur échelle d'une part, mais aussi des multiples interrelations qu'ils ont avec les questions de la grande ville d'autre part. Au croisement de ces deux critères on retrouve donc des objets comme le périphérique parisien qui nous occupe aujourd'hui, ou les aéroports, étudiés pour son doctorat, et plus récemment les parkways new-yorkais, objets encore moins circonscrits. Il s'agit alors de les considérer avant tout comme des objets culturels, conçus et projetés, pratiqués, perçus ; ce sont des objets créés pour durer et dont les usages sont fluctuants, avec des retournements de représentations ; ce sont des objets modernes créés pour le futur, conçus dans le passé, réels dans le présent[1] ([applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\\_ftn1](http://applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#_ftn1)).

Figure 1 [ Voir Fig. 1 ]

La démarche de recherche débute par la constitution d'un corpus d'archives primaires, textuelles et visuelles. Les images photographiques sur lesquelles nous allons nous appuyer pour analyser ce qui se projette et se réalise, figurent dans ce corpus. L'étude est menée au service de l'analyse de l'imaginaire du projet urbain. Elle porte notamment sur la question de la circulation des idées (des images, de leur sélection, des supports de diffusion, etc...) au même titre que l'analyse des occurrences de formules, ou celle de manières de décrire et de projeter.

## L'urbain dans la recherche sur les images

Raphaële Bertho travaille sur la représentation photographique du territoire contemporain. Les objets qu'elle étudie, sont spécifiques, modernes, iconiques : les grands ensembles, les autoroutes. Ou plus symboliques et immatériels : les paysages. En travaillant sur les corpus d'images produites pour représenter ces objets, elle interroge l'imaginaire territorial tel qu'il est produit par des institutions, dans le cadre notamment des commandes publiques et artistiques de photographie, mais aussi par les artistes lorsqu'ils se saisissent de ces questions de manière autonome.

Comme historienne de la photographie, elle se penche sur la genèse des images, leur apparition, leur renouvellement, leur diffusion et leur réception. Elle s'intéresse ainsi tout autant au contexte institutionnel, technique et économique de production qu'aux différents contextes d'usage de ces images qui peuvent être valorisées, de façon concomitante ou évolutive, dans le cadre d'expositions artistiques ou pédagogiques, dans le cadre de publications d'art, de revues grand public ou de revues spécialisées, dans le cadre de documents professionnels comme des rapports. Ces images peuvent être à la fois des œuvres autonomes et des outils de documentation et de valorisation de l'action des aménageurs.

Si l'image est le point de départ de son travail, cette dernière s'inscrit dans une histoire élargie des représentations afin de pouvoir scruter leur rôle dans l'évolution des regards sur le territoire. En définitive son propos est celui d'une historienne de la culture visuelle dont le sujet est l'urbain. Ici, Raphaële Bertho ne se positionne pas comme chercheuse en urbanisme analysant ce que font ces objets à l'urbain. Mais comme chercheuse en photographie analysant ce que le regard dit de notre société[2] ([applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\\_ftn2](http://applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#_ftn2)).

## La saisie photographique d'un objet de la modernité

Le principe de ce dialogue a été de se pencher conjointement sur un corpus d'images photographiques constitué dans le cadre de la recherche menée par Nathalie Roseau sur la réalisation du péric parisien. Dans le cadre de cet exercice de regards croisés, n'ayant pas travaillé spécifiquement sur la représentation du périphérique, Raphaële Bertho fait appel à des travaux antérieurs portant sur la représentation photographique d'autres objets de la modernité que sont les grands ensembles et les autoroutes. Sans revenir de manière exhaustive sur ces travaux qui s'inscrivent tous dans un cadre français, sont ici mentionnés quelques axes d'analyse qui font « écho », d'une certaine manière, à ce travail.

### Figure 2 [ Voir Fig. 2 ]

S'agissant des grands ensembles, l'étude portait sur cinquante ans de représentation visuelle et se fondait sur un large corpus de fonds constitués par la puissance publique. Elle montre la façon dont le projet urbain alterne entre grandeur et décadence au gré des lectures politiques et médiatiques et la manière dont la photographie accompagne ces revirements de regards, sans nécessairement se transformer formellement. L'analyse de la représentation des autoroutes en France se fonde pour sa part sur l'étude d'un corpus primaire spécifique, celui des fonds de la photothèque de la direction des Routes qui permet d'observer la mise en récit des autoroutes françaises à la fin du XXe siècle. Comprendre ce qui est de l'ordre de la continuité ou du renouvellement du récit visuel a nécessité d'analyser les représentations de la route et son imaginaire avec la mise en place d'un récit visuel valorisant la puissance du geste de l'ingénieur dans la réalisation d'ouvrages d'art qui s'imposent aux éléments naturels.

## II. Le « péric » et les figures photographiques du changement métropolitain

Les images du corpus auquel nous nous sommes attachées sont extraites d'un fonds qui comprend plusieurs dizaines de milliers de photographies, datant des années 1940 aux années 1980. Il s'agit d'un versement de la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris fait en 1988, à l'ouverture du Pavillon de l'Arsenal. Ces photographies ont été prises en majorité par des photographes de la Ville de Paris, chargés de repérer des bâtiments, des secteurs ou des rues à la demande des différentes directions de la Ville de Paris et en particulier de la préfecture. Nous remercions le Pavillon de l'Arsenal et Léa Baudat pour les échanges noués autour de l'origine des fonds.

Nos regards croisés ont fait émerger trois fils conducteurs : construction visuelle, monumentalité, temporalités, faisant l'hypothèse que de cette étude de cas apparemment autonome et de ses rapprochements avec d'autres études d'objets urbains/territoriaux, peut se dégager une grammaire photographique des discours de la modernité.

## Les évolutions de l'imaginaire d'un paysage métropolitain

Cette première partie interroge d'abord le péric dans sa dimension métropolitaine. Le boulevard périphérique naît sous ce terme en 1943, sous le régime de Vichy, dans le cadre d'un projet d'ensemble pour l'aménagement de la « ceinture verte », doublement « libérée » par le déclassement de la dernière enceinte parisienne et l'évacuation manu militari de la Zone. Tout au long de la genèse et de la réalisation du péric, jusqu'à son achèvement complet, se déploieront des discours et des projets qui imaginent le péric comme partie prenante, colonne vertébrale d'un ensemble urbain qui se déploie sur l'ancienne zone non aedificandi de l'enceinte[3] ([applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\\_ftn3](http://applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#_ftn3)).

Que disent ces discours du rapport de l'infrastructure à la ville ? Au fil de sa construction, les « Paris du péric » vont évoluer ce qui explique la difficulté de saisir cet ouvrage dans la métropole, les segments étant construits à des moments différents dans des contextes d'urbanisation qui changent. La photographie rend compte aussi de ces écarts de vue.

### Figure 3 [ Voir Fig. 3 ]

Cette image traduit l'esprit dans lequel est conçu le projet d'origine tel qu'acté en 1954. Il s'agit du premier tronçon ouvert, dans la partie sud. Achevée en 1960, cette section prévoit une large part aux paysagements. Son vocabulaire renvoie à celui des jardins, traduisant l'idée de la voie dans un parc linéaire, y compris dans son dispositif cinétique de construction du regard. La photographie montre le soin accordé aux ouvrages pour les inscrire dans la ville : tracés, voies de desserte, franchissements, terre-pleins, parapets, éclairages, dessous et sous-faces, murs, plantations. Le péric figure ici une architecture d'ensemble composée et maîtrisée. Les échelles coexistent de manière heureuse a priori, entre les passants en bas, les larges bandes plantées, les massifs plus loin, les flux de véhicules lourds et

légers, les séparations très discrètes, les immeubles de logement récents qui bordent la voie. Tous les plans de l'ouvrage décrivent la « ville moderne » qui se construit sur la 'ceinture verte'. La ligne d'horizon est sagement posée aux deux tiers de l'image en suivant les règles de composition classique. Le point de fuite est centré. L'ensemble se conforme aux codes de la représentation paysagère classique, dans une disposition perçue comme harmonieuse pour un regardeur moderne habitué à ces proportions. La route tortueuse et la végétation qui la borde nous donnent la sensation d'un chemin de campagne un peu « agrandi », d'un aménagement qui ne ferait pas rupture, ni entre Paris et la Banlieue, ni entre l'ancien et le nouveau monde.

#### Figure 4 [ Voir Fig. 4 ]

Bien que très différente dans sa forme, passant de la vue terrestre à la vue aérienne, cette image du même segment semble appartenir au même imaginaire : celui d'un périmètre développé autour d'un projet urbain cohérent. Cette vue aérienne est de prime abord très classique : très grande profondeur de champ, pas d'horizon, point de vue oblique sur la ville qui permet d'allier une « lisibilité » des premiers plans et un point de fuite dans la perspective. Elle corrobore la fameuse « vue d'hélicoptère » qui est promue à l'époque.

Toutefois ce qui nous intéresse ici, ce sont les ombres portées des immeubles sur le périphérique qui structurent véritablement le premier plan, créant une forme de lien organique entre ces constructions. Cela va à l'encontre de la tradition qui est d'éviter à tout prix ce genre d'ombres allant à l'encontre de la lisibilité de l'image. Ce qui donne à penser que ce n'est pas fortuit mais relève d'un choix. Ce n'est pas l'infrastructure que l'on représente ici mais bien la ville comme ensemble organique et organisé.

La vue aérienne cherche ici à saisir l'ensemble de l'aménagement de la « ceinture » tel qu'il s'est réalisé. Nous disons bien « retrouver » le projet d'ensemble car ces différents aménagements ne sont pas contemporains, et se développent déjà depuis l'entre-deux-guerres et le déclassement des fortifications. C'est un aménagement sur le temps long avec des pièces modernes qui s'ajoutent et s'intègrent, le photographe cherchant ici à montrer le changement d'échelle (le stade étant plus imposant que la voie), la modernité (marquée par la géométrie du plan, du stade, des immeubles, des voies), la « cohérence » de l'ensemble et son hétérogénéité en même temps.

#### Figure 5 [ Voir Fig. 5 ]

D'abord conçu à niveau, l'ouvrage est progressivement pensé avec des passages en viaduc ou en tranchée, ce que montre cette image prise en 1966 constituée à partir du montage de plusieurs photos des segments du périmètre en viaduc au niveau de la porte de Pantin. Nous sommes ici dans les phases de réalisation des tronçons nord et est qui amorcent un basculement. L'autoroute s'élargit (de 2 voies à 3 voies), elle s'inscrit dans un réseau autoroutier de grand débit et d'échelle régionale. La vue souligne le caractère longiligne de la voie qui s'affranchit de la ville ; de son sol, de son environnement, le premier plan étant une friche en devenir avec les espaces des bretelles et des échangeurs, l'arrière-plan figurant le Paris constitué et moderne à distance de l'ouvrage. Il y a ici l'idée d'une frontière, spatiale entre le Paris présent et le Paris en construction; architecturale entre l'échelle et le dépouillement de l'ouvrage, et les silhouettes du paysage parisien. Avec des échos comme la barre horizontale des nouveaux quartiers de logement qui vient répondre en écho à l'échelle et l'élévation de l'ouvrage.

Ici l'imaginaire n'est plus celui du projet urbain mais se concentre sur l'infrastructure et son caractère grandiose. La « vue d'infrastructure » (nous jouons ici avec le terme admis de vue d'architecture) prend toute sa mesure dans ce montage. La vue en hauteur se double d'un montage panoramique qui fait l'éloge de la puissance du tracé des ingénieurs, de la puissance du politique. La ville, la vie urbaine sont ici à l'état de concept, de maquette: dans le point de vue, dans l'absence de mouvement (la circulation routière est figée, comme sur une maquette), dans la composition (la forme urbaine est reléguée au second plan dans un ensemble indistinct).

## Monumentalités

Deuxième fil directeur, la notion de monumentalité qui travaille nos recherches respectives. Parce que à la fois, l'agrandissement urbain semble devoir se manifester par des grands projets, de grands objets qui renvoient à des significations symboliques et matérielles. Mais aussi parce que ces changements d'échelles (territoriale, spatiale, dimensionnelle, pratique) supposent que le terme même de monumentalité change de sens ce qui soulève aussi un certain nombre d'ambivalences sur ce qu'est le Grand Paris. Comme pour le super-métro actuel, comme pour l'aéroport de Roissy contemporain (il ouvre en 1974), le périmètre est un super-objet qui pose la question du monument comme mémoire ou événement. La photographie permet d'identifier des motifs de ces nouvelles monumentalités.

#### Figure 6.1 et 6.2 [ Voir Fig. 6 ]

Ces deux images montrent des acceptions nouvelles de la monumentalité qui correspondent au changement d'échelle que produisent les infrastructures du Grand Paris. D'abord, le choix politique de construire des super-ouvrages, qui dépassent les échelles courantes; La photo [6.1] (1968) montre les « hommes du chantier ». Préfet, ingénieurs, services marchent d'un pas décidé sur la terre foulée par les engins de chantier dont les traces sont bien plus grandes que celles des pas humains. L'échelle de l'ouvrage les surpasse sans pour autant les opprimer, leur pas conquérant et la main tendue pour montrer au préfet l'ouvrage construit témoignant du fait qu'ils maîtriseraient la construction qui s'édifie. Ici nous sommes dans une monumentalité de l'échelle, déroutante, colossale, refusant toute sophistication. Elle figure le dépouillement, affirmant sa puissance.

La photo [6.2] montre une autre forme de monumentalité qui émerge, celle des mégastructures qui forment à des échelles inédites un projet total, associant infrastructure et architecture. La photo prise en vue aérienne oblique, du fait de la grande échelle du complexe qui ne peut se saisir qu'avec le recul de la prise de hauteur, figure l'ensemble comme une abstraction (au regard des environnements urbains mis à distance par l'entrelacs des voies de l'échangeur). Est aussi soulignée la fermeture de l'ensemble, son introversion, du fait des voies circulaires qui s'enroulent sur elles-mêmes, ou de la boîte qui abrite le programme commercial notamment. Des terrains sont encore en devenir dans la partie en bas à droite, montrant l'expansion possible.

#### Figure 7.1 et 7.2 [ Voir Fig. 7 ]

Le passage entre ces deux images semble paradigmatique d'un changement d'échelle dans les aménagements du périmètre entre les premiers tronçons des années 1960 et les réalisations des années 1970.

Le passage de la vue piétonne, « à hauteur d'homme », à la vue aérienne n'est pas commandé par des considérations pratiques (on aurait pu faire une vue aérienne



en 1961 et une vue piétonne de l'échangeur) mais bien par le basculement de l'imaginaire à l'œuvre évoqué à l'instant. Ce qui frappe également, c'est avec la figure de l'anneau gigantesque, le caractère irréel de la forme simple qui contraste avec le paysage diffus de la ville alentour. Une forme d'abstraction concrète (comme disait Roland Barthes) qui cherche à rendre intelligible une construction silencieuse[4] (applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\_ftn4).

#### Figure 8.1 et 8.2 [ Voir Fig. 8 ]

Cette idée de « puissance » à l'œuvre est bien de l'ordre du discours, visuel en l'occurrence, et des faits. Cette mise en regard permet de souligner une dimension de l'image photographique. Longtemps associée au régime de la preuve, elle reste une fiction, un fragment d'espace et de temps qui ne donne pas le réel, mais qui par contre témoigne des réalités perçues

Ces deux images, contemporaines l'une de l'autre, montrent le même ouvrage, selon une technique similaire. L'image [8.1] propose une vision du périmètre tortueux, dont la courbe semble respecter la topographie et l'histoire des lieux, sans s'imposer. Au contraire le cliché [8.2] démontre la puissance des ingénieurs et des aménageurs qui percent le territoire de routes larges et rectilignes. Asphalte et béton ne « font » pas le périmètre, c'est bien la manière de le voir et de le percevoir qui le construit dans l'imaginaire.

## Temporalités

Le dernier fil tient à cette idée selon laquelle le périmètre est un lieu du mouvement, et associe dans une quête impossible le temps et l'espace propres à l'expansion métropolitaine. Cela se traduit bien entendu par le rapport à la vitesse que l'ouvrage introduit : vitesses de circulation ou télescopes de l'immobilité dans un lieu fait pour la fluidité, cinématique du paysage. Avec cet impensé de la structure, architecture, infrastructure, qui est d'autant plus monumentale que la vitesse doit être rapide (le point culminant étant l'aéroport). C'est aussi l'espace du changement, avec les dissonances que nous avons évoquées en préambule. Les photographies, celles des points de vue du voyage, du chantier, de l'aménagement, offrent une perception de ces multiples rapports au temps que télescopent les changements métropolitains.

#### Figure 9.1 et 9.2 [ Voir Fig. 9 ]

Encore ici deux images contemporaines qui offrent pourtant des discours visuels différents sur l'ouvrage. Avec deux regards cinématiques depuis la voie. L'image [9.1] est statique: tous les éléments normalement en mouvement sont saisis sur un instantané qui les fige et contribue à rendre le cliché calme et silencieux. Il y a là l'idée de construire une poétique de la vitesse et du paysage, la courbe de la voie permettant de jouer des vues et contre-vues que le déplacement donne à voir. C'est le contraire du cliché [9.2], pris du bord de la route ou d'un véhicule qui reprend un angle de vue similaire, mais cette fois nous parle de la vitesse qu'autorise ce nouvel axe routier, le met en mouvement. On est clairement sorti de la route de campagne pour faire l'apologie de ces nouvelles voies rapides, Et le périmètre avec l'autoroute A6 qui va jusqu'à Orly figure parmi les « pionnières ».

#### Figure 10.1 et 10.2 [ Voir Fig. 10 ]

Derrière ces deux images qui forment les bornes de notre corpus d'étude, s'étend la durée de la réalisation, le passage sur l'espace de plusieurs représentations/ images de dialogue entre la ville et l'infrastructure, les changements contextuels : automobilisation et massification, grands ouvrages et saturation, défiance de la modernité et émergence de l'écologie politique, portage par l'État et désintéressement avec éclatement des pouvoirs nationaux, régionaux et locaux qui se tournent ailleurs, le périmètre devenant orphelin. Mais ce que montrent aussi ces deux images, ce sont deux projections d'un futur.

La photographie est porteuse ici d'un imaginaire car elle est le vecteur de l'investissement du réel par le désir. La distance entre les deux imaginaires que portent ces deux clichés est flagrante : les deux points de vue sont similaires, en légère plongée, surélevés par rapport à la chaussée. Dans les deux cas le périmètre traverse l'image en diagonale. Mais en 1961 cette traversée est « ouverte » avec en point de fuite verdure et ciel bleu, une perspective lointaine dans un ensemble urbain aéré. En 1978 elle se ferme: le cadre est fermé par un immeuble à droite, avec une absence de ciel et une saturation urbaine manifeste. L'accumulation des plans fait supposer l'usage en 1978 d'un téléobjectif qui écrase les plans. La couleur évidemment, est importante pour donner littéralement une tonalité à l'image de 1978 qui est prise un jour de grisaille.

#### Figure 11 [ Voir Fig. 11 ]

Nous concluons par ce cliché des années 1990 qui est aussi très intéressant dans la vision qu'il propose du périmètre. La vue est à hauteur d'homme cette fois, mais tout aussi irréaliste : on ne marche jamais sur les bords de cette chaussée. C'est l'ouvrage et non son usage qui est photographié. On sent la patrimonialisation à l'œuvre, au même titre que celle qui touche les grands ensembles en second plan et qui ainsi semblent faire corps avec le périmètre. Non pas dans un lien organique mais comme une superposition, littéralement, faisant partie intégrante de la sculpture. Une vue où l'on retrouve plusieurs éléments de cette grammaire visuelle de la modernité que nous évoquions en introduction de ces regards croisés, jouant d'une monumentalité à l'œuvre, d'une vision d'une ville « totale », avec cette imbrication des échelles, d'une puissance du tracé dans un futur qui se projette dans une urbanité épurée de tout usage.

(applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\_ftnref1)

## Notes et références

[1] (applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\_ftnref1) Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville, Marseille*, Parenthèses, 2012 et Nathalie Roseau, *Le futur des métropoles, Temps et infrastructure*, Genève, Métispresses, 2022. Lire aussi, sur le site [www.inventerlegrandparis.fr](http://www.inventerlegrandparis.fr), Nathalie Roseau, « Du Périmètre à l'aéroport, Les temporalités du Grand Paris des infrastructures », in *Inventer le Grand Paris, regards croisés sur les métropoles, 1970's-2000's*, Actes du colloque des 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2016, 2020.

[2] (applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\_ftnref2) R. Bertho et Héloïse Conesa (dir.), *Paysages français, Une aventure photographique (1984-2017)*, Éditions de la BnF, 2017. Raphaële Bertho, « Les grands ensembles, 50 ans d'une politique fiction française », *Études photographiques*, n° 31, mars 2014, pp. 4-29. [En ligne] URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/3383> (<http://etudesphotographiques.revues.org/3383>). Raphaële Bertho, « Les

photonauts de la cosmoroute, À la recherche d'un paysage photographique de l'autoroute en France », in Pierre-Henry Frangne et Patricia Limido (dir.), *Les Inventions photographiques du paysage* (<http://www.pur-editions.fr/detail.php?idOuv=4253>), Presses universitaires de Rennes, 2016, pp. 157-168.

[3] ([applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\\_ftnref3](http://applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#_ftnref3)) Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des Fortifs au Périf*, Nouvelle édition, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2021.

[4] ([applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#\\_ftnref4](http://applewebdata://77196404-86B3-4482-908F-8067F270E48A#_ftnref4)) Roland Barthes, *La Tour Eiffel*, Paris, Delpire, 1964, p. 38, 43.

## A propos de l'auteur

### Raphaële Bertho:

Raphaële Bertho est maîtresse de conférences en Arts à l'Université de Tours et directrice du laboratoire InTRu (EA 6301). Elle travaille depuis 2005 sur les enjeux esthétiques et politiques de la représentation du territoire contemporain. Elle a publié en 2013 l'ouvrage *La Mission photographique de la DATAR, Un laboratoire du paysage contemporain* (La Documentation française) et plusieurs articles dont « Les grands ensembles, cinquante ans d'une politique fiction française » (*Études photographiques*, 2014) et « Les photonauts de la cosmoroute, À la recherche d'un paysage photographique de l'autoroute en France » (dir. P-H. Frangne et P. Limido, *Les Inventions photographiques du paysage*, 2016). Elle a pris part entre 2015 et 2018 au projet ANR Photopaysage. Elle a été commissaire avec Héloïse Conesa des expositions *Dans l'atelier de la Mission de la DATAR* (Rencontres photographiques d'Arles, 2017) et *Paysages français, Une aventure photographique 1984-2017* (BnF, 2017-2018).

### Nathalie Roseau:

Nathalie Roseau est professeure de l'École des Ponts et directrice de recherche au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (UMR 8134) qu'elle codirige depuis 2019. Architecte et ingénieure, elle est docteur et habilitée à diriger les recherches en urbanisme. Privilégiant une perspective historienne, ses travaux portent sur les dynamiques de transformation métropolitaine et notamment la place qu'y occupent les infrastructures, leurs temporalités et leurs représentations. Elle a publié *Aerocity, Quand l'avion fait la ville* (2012), *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne* (2013) et *De la ville à la métropole, Les défis de la gouvernance* (2013), et prochainement *Le futur des métropoles, Temps et infrastructure* (2022). Elle est cofondatrice et coanimatrice avec Frédéric Pousin du programme de recherche *Inventer le Grand Paris, Histoire croisée des métropoles*.

Figures et illustrations



Figure 1:  
*La Jetée*, Chris Marker, 1961



Figure 2:  
Grand ensemble de Sarcelles, mai 1961, Photographe Henri Salesse, Fonds MRU





Figure 3 :  
Boulevard périphérique Sud, poterne des Peupliers, Mai 1961, Photographie JCBollier (n°15373), Classement n°43, Collection Pavillon de l'Arsenal



Figure 4:  
Boulevard périphérique Sud, Plaine Italie

Non daté, Les Prises de vue aériennes Robert Durandaud (Série 610n°14), Classement n°21, Collection Pavillon de l'Arsenal



Figure 5:  
Panoramique Périphérique Est, Porte de Pantin, 13 septembre 1966, Photo J.C.Bollier, Cliché n-25973, Classement n°4805, Collection Pavillon de l'Arsenal





Figure 6 :

1. Boulevard Périphérique, Pont Amont, Côté 12ème arrondissement, Ivry, Au centre Le préfet Maurice Doublet, 28 août 1968, Classement n°19948, Collection Pavillon de l'Arsenal
2. Échangeur de la porte de Bagnolet, Juillet 1972, Classement n°108483, Collection Pavillon de l'Arsenal



Figure 7 :

1. Boulevard périphérique Sud, poterne des Peupliers, Mai 1961, Photographie JCBollier (n°15373), Classement n°43, Collection Pavillon de l'Arsenal
2. Échangeur de la porte de Bagnolet, Juillet 1972, Classement n°108483, Collection Pavillon de l'Arsenal





Figure 8 :

1. Boulevard périphérique Sud, poterne des Peupliers, Mai 1961, Photographie JCBollier (n°15373), Classement n°43, Collection Pavillon de l'Arsenal
2. Boulevard périphérique Sud, Éclairage public, cliché EDF, 1962, N°classt 2221, Collection Pavillon de l'Arsenal, Collection Pavillon de l'Arsenal



Figure 9 :

1. Boulevard périphérique Sud, poterne des Peupliers, Mai 1961, Photographie JCBollier (n°15373), Classement n°43, Collection Pavillon de l'Arsenal
2. Boulevard Périphérique, Au niveau du Cimetière de Gentilly, Décembre 1960, Classement n°2.01.01.07 (12047), Collection Pavillon de l'Arsenal



Figure 10 :

1. Boulevard périphérique Sud, poterne des Peupliers, Mai 1961, Photographie JCBollier (n°15373), Classement n°43, Collection Pavillon de l'Arsenal
2. Porte de la Chapelle, 13 juin 1978, Collection Pavillon de l'Arsenal





**Figure 11:**  
Porte de Bagnolet (Pour l'exposition Les Seuils de la Ville), 30 janvier 1992, Photo Quentin Bertoux, Collection Pavillon de l'Arsenal