



UNIQUEMENT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE, EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG

MAGAZINE
LAURENCE BLOCH, LES
BONNES ONDES D'INTER

idées



“ LGBT : le mythe fondateur
des émeutes de Stonewall ”

Le Monde WEEK-END

SAMEDI 29 JUIN 2019 - 75^e ANNÉE - N° 23161 - 4,50 € - FRANCE MÉTROPOLITAINE WWW.LEMONDE.FR

FONDATEUR : HUBERT BEUVE-MÉRY DIRECTEUR : JÉRÔME FENOGLIO

Des canicules plus fréquentes et plus sévères

► Quatre départements du sud de la France ont été placés, pour la première fois, en vigilance rouge par Météo-France, et 76 autres en vigilance orange

► La température devrait atteindre, vendredi 28 juin, à Nîmes, un record : 45°C. Les Français tentent de s'adapter à cette nouvelle donne climatique

► Les canicules ont été deux fois plus nombreuses entre 1984 et 2018 que pendant les trente-quatre années précédentes et vont doubler d'ici à 2050

► Pour François de Rugy, le ministre de la transition écologique, la prise de conscience est là, il reste à en accepter les contraintes

ÉDITORIAL

TRANSITION ÉCOLOGIQUE : UN MOMENT CHARNIÈRE

PAGE 33

Politique Mélenchon renvoyé en correctionnelle

Le dirigeant de La France insoumise et cinq de ses responsables sont convoqués, en septembre, devant le tribunal de Bobigny, après la perquisition houleuse au siège du mouvement, le 16 octobre 2018

PAGE 7

Patronat Le Medef renonce à inviter Marion Maréchal

PAGE 13

FRANCE TÉLÉCOM

UN PROCÈS HORS NORME

► « La mort de mon père, c'est la réussite de leur objectif », a brutalement déclaré, jeudi 27 juin, la fille de Rémy Louvradoux, qui s'est immolé par le feu après avoir été « redéployé » par l'entreprise

► L'écrivain Vincent Message, qui va publier, en août, un roman sur la souffrance au travail, raconte sa vision du procès des sept anciens dirigeants pour harcèlement moral

PAGES 14 ET 30-31

Tunisie Inquiétudes sur le processus démocratique

Alors que des élections majeures sont prévues avant la fin de 2019, un double attentat meurtrier était revendiqué par l'EI, jeudi 27 juin, et la population apprenait l'hospitalisation du président Essebsi

PAGE 2

Syrie Les grands-parents à la recherche des enfants du djihad

PAGES 24-25

Patrimoine Jean-Paul Goude sauve le squat de « Vernon Subutex »

Le photographe et réalisateur de publicités a acheté, le 13 juin, la célèbre villa Zilveli, à Paris, qui tombe en ruine. C'est là que Virginie Despentes avait abrité son héros fatigué

PAGE 27

Arts Baselitz, cul par-dessus tête à Venise

Le peintre allemand, qui fit scandale en représentant Hitler, expose à la Biennale son monde renversé, manière de créer l'inconfort du spectateur

PAGE 26

Grand Paris Faut-il en finir avec le périphérique ?



Le boulevard périphérique, en août 2016. PHILIPPE LOPEZ/AFP

ALORS QUE SE PROFILENT les municipales de 2020, nombre de candidats à la Mairie de Paris n'ont pas de mots assez durs contre cette infrastructure inaugurée en 1973 et qu'empruntent chaque jour plus d'un million de véhicules. « Monstre », « anneau maudit », symbole de « la civilisation de la baignoire » : les épithètes ne

manquent pas pour qualifier l'axe routier le plus fréquenté d'Europe. Il y a ceux qui veulent carrément le supprimer et rêvent de le remplacer par un parc ou un canal et ceux qui l'estiment indispensable et réfléchissent à de simples aménagements – sa couverture, la mise en place de voies réservées...

PAGES 16-17

Attaque L'imam de Brest, un prédicateur influent, blessé par balles

PAGE 14

Etats-Unis Le candidat Joe Biden sous le feu de ses concurrents démocrates

PAGE 3

Réseaux sociaux Facebook rêve d'une cour suprême

PAGE 18

Social Ford supprime 12 000 emplois en Europe

PAGE 19

“UNE FRESQUE FAMILIALE BOULEVERSANTE”

“MAGISTRAL !”

SO LONG, MY SON

地久 天長

UN FILM DE WANG XIAOSHUI

AU CINÉMA LE 3 JUILLET

Algerie 2,200 DA, Allemagne 3,50 €, Andorre 3,20 €, Autriche 3,50 €, Belgique 4,70 €, Cameroun 2,300 F CFA, Canada 5,50 \$ Can, Chypre 3,20 €, Côte d'Ivoire 2,300 F CFA, Danemark 35 KRÖ, Espagne 3,30 €, Gabon 2,300 F CFA, Grande-Bretagne 2,90 €, Grèce 3,40 €, Guadeloupe-Martinique 3,20 €, Guyane 3,40 €, Hongrie 1,190 HUF, Irlande 3,30 €, Italie 3,30 €, Liban 6,500 LBP, Luxembourg 4,70 €, Malte 3,20 €, Maroc 2,000 Dirhams, Pays-Bas 3,20 €, Portugal cont. 3,30 €, La Réunion 3,20 €, Singapour 2,300 S\$, Suisse 4,20 CHF, TOM Avion 500 XPT, Tunisie 3,30 DT, Afrique CFA autres 2,300 F CFA

URBANISME EN ÎLE-DE-FRANCE

Mais que faire du périphérique ?

LES DÉFIS DU GRAND PARIS 415 Plus de 1 million de véhicules empruntent, chaque jour, cette autoroute surchargée, frontière entre deux mondes que l'on rêve de franchir, voire d'effacer

Avril 1973. Après dix-sept ans de travaux, Pierre Messmer inaugure l'ultime tronçon du boulevard périphérique de Paris, celui qui boucle la boucle. Le ruban coupé, le premier ministre de Georges Pompidou s'arrête quelques minutes sous un échangeur de la porte Maillot. Devant photographes et caméras, il vante cette « grande œuvre achevée », un succès « du point de vue de la circulation en région parisienne », mais aussi de la sécurité et même du paysage, dit-il.

Quarante-six ans plus tard, la solution s'est transformée en problème. Le symbole de modernité est devenu celui d'une « civilisation de la bagnole » désormais honnie. Un « monstre », a récemment lâché Christophe Najdovski, l'adjoint écologiste d'Anne Hidalgo chargé des transports.

Depuis des mois, propositions et contre-propositions se multiplient pour en finir avec l'« anneau maudit ». Gaspard Gantzer, un des candidats aux futures élections municipales, veut carrément détruire le périphérique. Dynamiser ce qui est considéré comme une frontière étanche entre la capitale et les communes voisines, ne serait-ce pas la meilleure façon de créer vraiment le Grand Paris ?

Moins radicale, la maire de Paris, Anne Hidalgo, veut rapidement transformer le périphérique en boulevard classique, facile à traverser pour les piétons. Dès 2020, la vitesse pourrait être abaissée de 70 km/h à 50 km/h, à condition que l'État donne son accord, et une voie est réservée aux transports en commun et au covoiturage. Un premier « atelier du périphérique » doit réunir, vendredi 26 juillet, élus, riverains, communes voisines, etc. pour avancer sur le sujet. Valérie Pécresse, la présidente (ex-Les Républicains) de la région, se montre toutefois assez circonspecte. Elle réclame un audit des projets de la Ville. Les communistes, eux, suggèrent de commencer par créer une nouvelle ligne de métro autour de la capitale, pour désengorger le périphérique. Quant à Benjamin Griveaux (La République en marche), il souhaite un référendum sur le sujet.

A neuf mois du scrutin, l'avenir de l'autoroute urbaine qui enserrme Paris s'est imposé dans le débat public. Tour de la boucle à partir de quatre points d'observation privilégiés.

Porte d'Ivry, les spasmes d'une autoroute urbaine

Le long serpent du périphérique, c'est en observant d'ici qu'on peut le mieux entendre ses moments d'engourdissement, ses soubresauts, ses spasmes. Porte d'Ivry se trouve le poste central d'exploitation du périphérique, le PCE dans le jargon de la Ville de Paris et de la Préfecture de police. Les deux institutions se partagent cette salle aveugle où aboutissent, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, les images captées par les 198 caméras placées le long du boulevard et les couples de fil passés des bornes d'appel d'urgence. Au mur, une cinquantaine d'écrans, et un immense panneau synoptique, figurant l'anneau de 35 kilomètres.

Il est 18h50, ce jeudi, et une grande partie du serpent figure en rouge. Signe d'engor-

gement. Les voitures avancent lentement, parfois pare-chocs contre pare-chocs. « A vrai dire, c'est souvent rouge, sauf la nuit, commente Roger, un agent de la Ville chargé de surveiller le réseau. Les heures de pointe, c'est un peu tout le temps... »

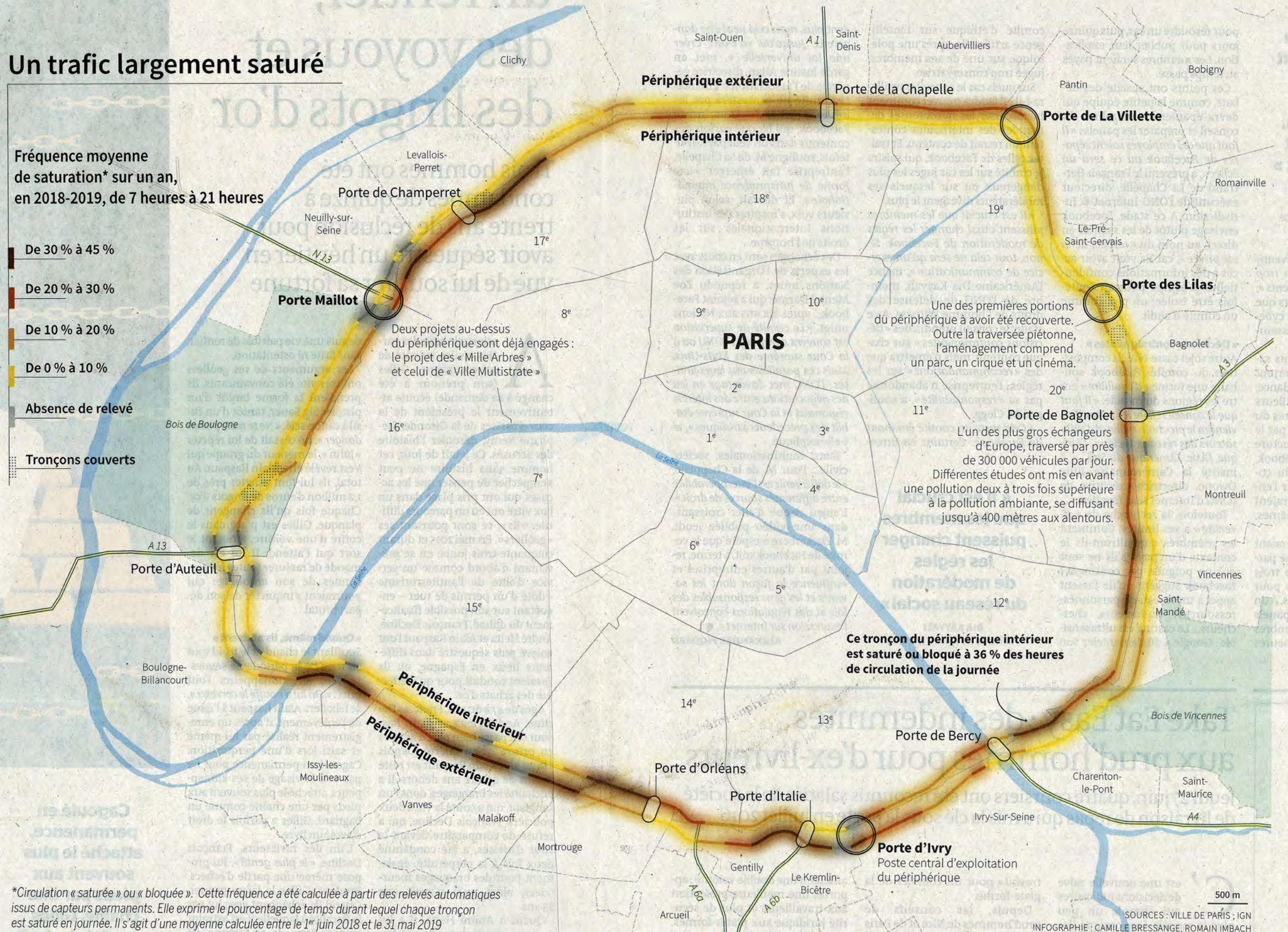
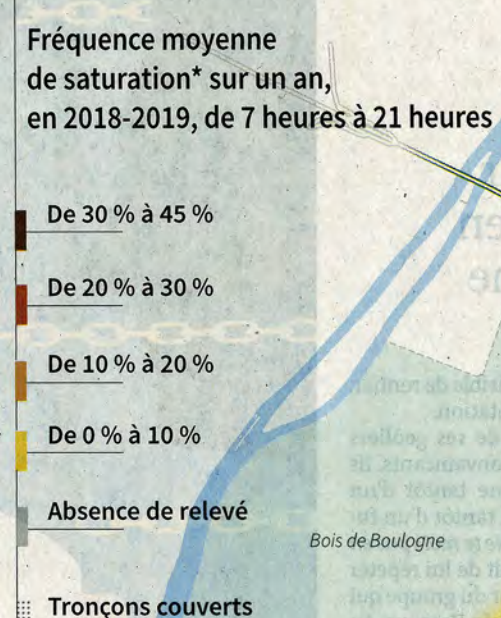
Soudain, un écran supplémentaire s'allume, puis un autre. Deux problèmes ont été détectés automatiquement. Naim, un policier de permanence, zoome sur l'entrée du tunnel de la porte de Champerret. Trois véhicules sont rentrés les uns dans les autres. Un blessé. Il faut organiser les secours. De la tôle froissée aussi.

« Aujourd'hui, ça a été relativement calme, tempère Ludovic, un autre technicien de la Ville. L'œil rivé sur les écrans. Une quinzaine de panaches, pas d'accident trop grave. »

Le rythme normal. En moyenne, vingt problèmes sont recensés chaque jour, dont cinq accidents. Les vraies catastrophes – un incendie dans un tunnel, un camion pour lequel l'arrivage qui sème son chargement de vaches – restent rares. « Contrairement à la légende urbaine, le périphérique est un endroit sûr, avec moins d'accidents qu'ailleurs par rapport au nombre de véhicules », professe même le commandant de police Gilles Tiran, patron des lieux.

C'est cela, le « périph » : une autoroute saturée. Plus d'un million de voitures et de camions chaque jour, plus de 700 blessés par an. Beaucoup de bouchons, d'énervement, de bruit, de gaz d'échappement, d'accrochages avec les deux-roues qui remontent entre deux files. Et le phénomène s'aggrave. Tout juste inauguré, le boulevard était déjà engorgé régulièrement. Il est désormais plus de la moitié du temps. Les véhicules avancent de plus en plus lentement. Tout juste 35 km/h en moyenne dans la journée, contre 40 km/h en 2011. Aux portes d'Orléans et d'Italie, lorsque, de quatre voies, la circulation doit se serrer sur deux seulement, les voitures sont souvent à l'arrêt. Il est loin le temps où Jean-Patrick Manchette imaginait le héros de son roman *Le Petit Bleu de la côte ouest* (Gallimard, 1976) filer à 145 km/h sur le périphérique

Un trafic largement saturé



*Circulation « saturée » ou « bloquée ». Cette fréquence a été calculée à partir des relevés automatiques issus de capteurs permanents. Elle exprime le pourcentage de temps durant lequel chaque tronçon est saturé en journée. Il s'agit d'une moyenne calculée entre le 1^{er} juin 2018 et le 31 mai 2019

SYMBOLE DE MODERNITÉ, CET ANNEAU EST DEVENU CELUI D'UNE « CIVILISATION DE LA BAGNOLE » DÉSORMAIS HONNIE

extérieur, dans une « euphorie tendue », après avoir absorbé deux comprimés d'un barbiturique puissant.

Résultat : l'axe routier le plus fréquent d'Europe constitue un gigantesque point noir, qui remplit de moins en moins efficacement sa mission. En outre, pour les piétons, cette rocade censée faciliter le trafic présente, au contraire, une sorte de muraille, physique, mentale, foncière, politique. D'un côté, une capitale bourgeoise gérée depuis 2001 par une alliance entre la gauche et les écologistes. De l'autre, la banlieue, et toutes ses couleurs : le bleu de la

droite domine à l'ouest, le rouge communiste et le rose socialiste à l'est. Entre les deux, le périphérique et ses abords forment une zone peu glamour. Du béton, des voitures, de la saleté, des pauvres. Des centaines de migrants et de marginaux vivent ici, sous des tentes ou quelques planches de bois, sur les talus ou parfois dans les piliers mêmes qui soutiennent l'ouvrage. On peut les apercevoir sur les écrans du PCE, notamment porte de La Chapelle.

Avec toute la schizophrénie des chiffres, les prix de l'immobilier résument cette coupure entre deux mondes. A Montreuil, un apparte-

ment ancien se vend en moyenne 5260 euros le mètre carré. Dans le 20^e arrondissement, de l'autre côté du boulevard, il coûte 8220 euros, soit 56 % de plus. Les prix vont du simple au double entre Aubervilliers et le quartier du Pont de Flandre, dans le 18^e, juste en face.

Porte Maillot, « Mille arbres » pour étouffer le grondement des voitures

S'il est devenu une détestable nuisance, une ligne de démarcation sociale, autant le supprimer. Gaspard Gantzer en fait le projet-phare de sa campagne électorale. Ce matin-là, l'ancien conseiller de François Hollande est venu avec des membres de son équipe montrer ce que cela pourrait donner porte Maillot. Au-dessus des six voies du périphérique, deux opérations urbaines sont déjà engagées, dont « Mille arbres », un immeuble-pont comportant des logements, des bureaux, un grand hôtel et beaucoup d'arbres, donc. « Ce n'est pas suffisant », déclare le candidat, en poussant sa voix pour couvrir le grondement des voitures. « Dans l'histoire, Paris n'a cessé de croître en faisant tomber les murs qui l'enfermaient : le mur des Fermiers généraux, l'enceinte de Thiers... Le moment est venu d'abattre le périphérique. » Y compris porte Maillot, donc.

« Ici, où le boulevard se trouve en contrebas, on pourrait garder la tranchée, et la mettre en eau, poursuit Cédric Allmang, ancien professeur de géographie de Gaspard Gantzer et l'une des chevilles ouvrières de sa campagne. On obtiendrait une « nouvelle Seine » qui rafraîchirait l'ouest de Paris. Seul ainsi perdu 5 degrés en période de chaleur. »

Seule une voie serait conservée pour les piétons, les vélos et... des « vélos individuels autosuffisants », censés remplacer les voitures, comme dans le film *Minority Report* (Steven Spielberg, 2002).

Science-fiction ? Un peu, évidemment. « Aujourd'hui, il n'est pas réaliste de supprimer le périphérique ni d'en réduire le nombre de voies, tranche Valérie Pécresse, la présidente de la région. Sinon, c'est l'embolie assurée dans les transports ! On verra quand le métro du Grand Paris Express sera sorti de terre. Pour l'heure, la priorité consiste à mettre au sol de l'enrobé spécial qui réduit par trois ou quatre l'impression de bruit, et à remplacer les voitures par des véhicules silencieux et non polluants. Cela, c'est jouable en quatre ou cinq ans. »

Gaspard Gantzer, lui, assure que son projet est audacieux, mais nullement utopique. Dans Paris, la circulation ne cesse de reculer. Elle a baissé de 35 % depuis 2002, et de moins en moins de ménages parisiens ont une voiture. L'ex-conseiller en communication veut croire que ce reflux, qui touche aussi la petite couronne, va finir par s'étendre à toute l'Île-de-France, pour peu que l'offre de transports en commun y soit musclée. Une partie du trafic actuel pourrait aussi se reporter vers l'autoroute A86, qui serait complétée afin de devenir la nouvelle ceinture parisienne, plus loin du centre, le fameux « super-périphérique » envisagé depuis des décennies. « Il est aberrant que des camions allant de Belgique à Nantes passent à proximité immédiate de nos cours d'école », plaide le candidat.

Supprimer un périphérique devenu moins utile permettrait de récupérer quelque 240 hectares pour créer ici un nouveau

« LE PROBLÈME N'EST PAS LE PÉRIPH, MAIS L'USAGE QUE L'ON EN FAIT, EN LE RÉSERVANT AUX VOITURES ET AUX CAMIONS »

PIERRE-ALAIN TRÉVELO architecte

canal, là des promenades plantées, ailleurs des logements, des bureaux, etc. Et réduire ainsi la « fracture spatiale » qui sépare le Paris intra et extra-muros. « Faire tomber la barrière du périphérique permettrait aussi de gérer enfin la plupart des problèmes à la bonne échelle, celle de la Métropole », ajoute Cédric Allmang.

Porte de La Vilette, un boulevard au cœur de l'histoire de Paris

Pierre-Alain Trévelo n'est pas de ceux qui crachent sur le périphérique. TVK, l'agence de cet architecte, offre une bonne vue sur le boulevard, au nord de Paris. Et lui-même travaille depuis des années sur cet objet qu'il considère comme « éminemment français », une couronne qui symbolise le pouvoir concentré dans la capitale. Effacer le périph. n'aurait pas de sens. Ce n'est pas la solution, ce serait ce que pour une question de coût, assure l'architecte de 45 ans. Il y a mieux à faire avec l'argent public. « Il ne faut pas détruire ce dispositif urbain, mais le transformer, et d'abord le comprendre : c'est une infrastructure qui s'inscrit dans une longue histoire. »

Le périphérique n'est pas né de rien. Il a été construit pour l'essentiel sur l'emplacement de l'ancienne enceinte voulue en 1840 par le président du Conseil, Adolphe Thiers, pour rendre Paris imprenable par des armées étrangères. Mais, avec le siège de la Ville par l'armée prussienne, en 1871, cette « muraille sainte », selon le mot de Victor Hugo, a montré son inefficacité. L'enceinte de Thiers et ses fortifications ont alors disparu peu à peu. Elles ont été remplacées en partie par une zone non aedificandi (« non constructible »), devenue un lieu de misère et le repère des zonards. C'est sur cette bande de plusieurs centaines de mètres de profondeur qu'ont été bâties plus tard les premières habitations à bon marché, ancêtres des HLM, mais aussi des collèges, des gymnases, puis le périphérique, à partir de 1956. « Le boulevard s'intègre dans cette bande, un petit territoire peu dense, qui constitue une ceinture verte autour du centre de la ville », commente M. Trévelo.

A l'époque, l'objectif était de faciliter la circulation, mais aussi de marquer une frontière. « Il importe d'éviter à tout prix que Paris ne coule dans une banlieue qui l'enliserait à nouveau pour un siècle », écrivait, en 1943, René Métais, chef des services techniques de topographie et d'urbanisme de Paris, et l'un des premiers concepteurs du périphérique. Paris, grand salon de l'Europe, requiert des soins, des sacrifices et des égards particuliers, et il doit être défini d'une manière élégante et précise, afin que les étrangers, abordant l'Île-de-France, puissent dire : « Voici Paris ! », sans le confondre avec Levallois, Aubervilliers, Pantin, Vitry ou Malakoff. »

Trois quarts de siècle plus tard, la frontière ne ressemble cependant guère aux « belles lignes de peupliers, d'ormes et de platanes » qui devaient servir le territoire parisien dans l'esprit de René Métais. Pour Pierre-Alain Trévelo, pas question pour autant de gommer des plans l'enceinte de béton gris. « Le problème n'est pas le périph, mais l'usage que l'on en fait, en le réservant aux voitures et aux camions », argumente l'architecte. D'autant que les véhicules n'ont, la plupart du temps, qu'un seul occupant. « On peut garder l'infrastructure, l'améliorer ici ou là, et faire en sorte que l'espace soit partagé avec les vélos, et même les piétons », ajoute M. Trévelo. Au lieu de constituer un obstacle, le périphérique pourrait, selon lui, devenir un atout pour accompagner certaines transformations urbaines.

Un exemple ? La petite porte Pouchet, dans le 17^e arrondissement. « La fourrière qui était là a été supprimée, et nous sommes en train d'y créer une place publique, sous le périphérique », raconte le fondateur de TVK. Ce sera un point de jonction entre Saint-Ouen, Clichy et Paris. « Inauguration prévue d'ici à la fin de l'année. »

Porte des Lilas, couvrez cette autoroute

Elles sont trois, trois vieilles amies du Pré-Saint-Gervais, attablées dans la boulangerie-salon de l'avenue de la porte

des Lilas. En remuant le sucre au fond de leur café, elles se souviennent de l'époque, pas si lointaine, où cette portion du périphérique n'était pas couverte. « Cela faisait un bruit pas possible », raconte Luce. « Pour rentrer de Paris au Pré-Saint-Gervais, il fallait passer sous le pont, et le coin craignait, ajoute la deuxième. Je demandais toujours si quelqu'un pouvait venir avec moi pour me sentir en sécurité. » La troisième amie conclut : « Là, on revit ! »

A peine achevé, déjà critiqué, le périph a été assez vite l'objet de mesures correctrices. La couverture de la porte des Lilas fait partie des premières à avoir été effectuées. Un chantier complexe, qui a nécessité de reconfigurer les bretelles d'accès et d'enjamber une ligne de métro. Mais le succès est au rendez-vous. Sur la dalle installée au-dessus du boulevard se trouvent désormais une place piétonne, un cinéma, un cirque et un charmant jardin dans lequel il faut tendre l'oreille pour deviner le bruissement des voitures.

« Oui, la couverture du périphérique et tout ce qui a été aménagé ici ont constitué une amélioration considérable, applaudit Daniel Guiraud, le maire (PS) des Lilas. Alors que notre ville a longtemps été coupée de Paris par les fortifications, la zone près du fossé du périphérique, il y a désormais cette liaison. »

Franchir le périphérique, faire en sorte qu'il ne soit plus une frontière étanche, tel est aujourd'hui l'enjeu majeur pour ceux qui ne croient pas possible ni souhaitable de le supprimer à court terme.

« En réalité, la barrière se trouve en partie dans la tête, car il existe déjà énormément de franchissements, dont certains très sympas », certifie Nicolas Le Goff. Ce « passeur urbain » a signé chez Parigramme deux guides qui proposent des parcours traversant le fameux boulevard. Certains empruntent des passerelles, comme celle en bois posée en 2016 entre Paris et Aubervilliers. D'autres passent en souterrain, par exemple le long du canal de l'Ourcq, pour rejoindre Pantin à pied ou à vélo.

Comment rendre la traversée du périph. encore plus facile ? Le projet de l'équipe d'Anne Hidalgo, examiné mi-juin par le Conseil de Paris, vise à réduire suffisamment la circulation automobile classique pour pouvoir, à terme, en faire un boulevard comme un autre, ou presque. Une voie avec des feux, capable à traverser pour les piétons, et desservant les quartiers où elle passe. Mais cela s'annonce plus facile dans les quelques endroits où le périphérique se trouve au niveau du sol que dans les parties où il est en surplomb (40 % du parcours) ou en tranchée ouverte ou couverte (50 %).

Les arrivées d'autoroutes, elles, seraient modifiées, et un grand couloir d'accélération serait donné à la refonte des portes de la capitale. Certaines d'entre elles, qui cumulent entrées de Paris et arrivées d'autoroutes, comme la porte de Bagnole, constituent des catastrophes architecturales et sont souvent plus polluées que le périph lui-même. « Sans doute faut-il aussi améliorer les franchissements actuels et en ajouter quelques-uns », avance Pierre-Alain Trévelo. Parmi les pistes à l'étude figurent les immeubles-ponts, qui présentent l'intérêt majeur de pouvoir être parfois financés sur fonds privés, grâce aux revenus tirés des bureaux ou des commerces installés au-dessus des voies. C'est le cas du projet « Mille arbres » de la porte Maillot, qui doit permettre de passer de Paris à Neuilly-sur-Seine sans s'en apercevoir. Un gymnase-pont doublé d'une résidence étudiante doit aussi enjambrer bientôt le périphérique près de la porte de Vincennes.

D'autres relancent l'idée de couvrir les tronçons qui peuvent l'être, par exemple aux abords du Parc des Princes. « A terme, lorsque les mobilités seront propres et qu'il n'y aura plus de gaz d'échappement, ces couvertures pourront être généralisées », suggèrent les architectes de l'agence D & A, qui ont travaillé sur le sujet pour le Forum métropolitain du Grand Paris. Pour effacer le périph. « recoudre la plaie », faut-il retirer du béton ou en ajouter ? Le débat reste ouvert. ■

DENIS COSNARD

Prochain volet Le grand pari de la mixité sociale