

Il était une fois le périphérique (5/5)

Végétalisation ou destruction totale : quel avenir pour le périphérique ?

Réservé aux abonnés

Johanna Seban

Publié le 12/07/2019. Mis à jour le 23/07/2019 à 17h22.



0

Les Parisiens cultivent depuis toujours une relation d'amour-haine avec le boulevard périphérique. Mais à l'heure de la transition écologique et des élections municipales de 2020, que sera le périphérique de demain ? Etat des lieux des différentes propositions de transformation du périphérique.

Le périphérique n'a pas attendu la quarantaine pour faire sa crise. Congestionné, polluant et sonore, il a suscité l'agacement dès l'ouverture de ses premiers tronçons. A l'heure de la transition écologique, à l'heure, aussi, où sont posées les premières pierres du projet du Grand Paris, à l'heure, enfin et peut-être surtout, où s'entame la campagne pour les élections municipales de 2020, son avenir et sa transformation sont au cœur des réflexions et des discours.

Télérama sorties

ARTS
visite
Balade : L'Île Seguin et les anciennes
Île Seguin, Boulogne-Billancourt (92)
Du 04/08 au 29/08 - 15:00

Abonnés Tarif préférentiel -20% >

Vers une suppression du périph ?

C'est Gaspard Gantzer, à la tête du mouvement Parisiennes, Parisiens, qui a dégainé le premier. Et fort. L'ancien conseiller de François Hollande, qui travailla aussi pendant trois ans auprès de Bertrand Delanoë, n'envisage ni plus ni moins que la suppression du boulevard périphérique. « *Je vis à Paris depuis quarante ans, explique-t-il, et j'en suis arrivé à la conclusion que tous les problèmes des Parisiens tournaient autour de l'existence du périphérique. D'abord, il est affreusement laid. Mais surtout, il est extrêmement polluant, empêche l'extension urbaine parisienne et crée une ségrégation et des effets de compétition entre Paris et la banlieue. Ce dont nous avons besoin aujourd'hui, c'est d'air et de transparence. Je veux transformer ce lieu en un lien entre Paris et la grande métropole.* »

— “Le Paris de demain, c'est le Grand Paris, alors je propose d'abolir cette frontière”, Gaspard Gantzer

Gantzer appuie sa réflexion sur les exemples d'autres grandes villes européennes comme Londres, Madrid ou Berlin. « *Ces villes n'ont pas une enceinte autoroutière à cinq kilomètres de leur centre. Elle se situe à quinze ou trente-cinq kilomètres... Le Paris de demain, c'est le Grand Paris, alors je propose d'abolir cette frontière. Dans le passé, on a bien détruit le mur des Fermiers Généraux.* » La destruction qu'il propose se ferait en plusieurs étapes : trois ans de concertation (communes voisines, départements...), un référendum et, enfin, quinze années de travaux pour installer parcs, logements, bureaux et équipements à la place de la rocade. Elle serait en outre accompagnée d'une série d'aménagements pour offrir des alternatives au million de véhicules qui l'empruntent chaque jour.

« *Un tiers du trafic sur le périphérique est international ou national. Ces véhicules qui vont à Bordeaux ou Bruxelles ne devraient pas passer par là. Des travaux doivent être engagés pour qu'ils contournent la capitale par l'A86 et la Francilienne. Pour le trafic régional, le Grand Paris Express doit permettre d'offrir des solutions collectives. Il faut aussi continuer les prolongements de la ligne 8 et du tramway sur le boulevard des Maréchaux mais aussi développer un service de Vaporetto des Hauts-de-Seine au Val-de-Marne. Enfin pour le transport local, les véhicules utiliseront d'autres itinéraires ou les transports.* »

Réduire la vitesse à 50km/h

Moins radicale mais convaincue de la nécessité de transformer le périphérique, la Maire de Paris Anne Hidalgo a recueilli en mai le rapport d'une mission d'information et d'évaluation qui réunit les réflexions de tous les groupes politiques du Conseil de Paris. Parmi les propositions imaginées pour faire évoluer la rocade, figure celle d'y réduire la vitesse autorisée à 50 kilomètres heure. « *Depuis mi-janvier 2014, la vitesse a été abaissée à 70 km/h, contre 80 auparavant. Les résultats significatifs en termes de baisse des accidents et des blessés, d'une meilleure fluidité du trafic, de baisse des nuisances sonores et des émissions de polluants encouragent à poursuivre et aller plus loin dans ce sens* » avancent, dans le rapport, les élus du groupe écologiste de Paris. Également à l'étude, une interdiction des poids-lourds en transit, une incitation à développer le télétravail en entreprise pour limiter les migrations pendulaires (déplacement du domicile au lieu de travail), une réduction et une harmonisation du nombre de voies dont l'irrégularité engendre des embouteillages. Ou encore la possibilité d'en dédier une aux véhicules propres, transports en commun et co-voiturage. Cette idée de voie réservée a aussi été formulée par Benjamin Griveaux. Tout récemment investi pour la campagne municipale, le candidat LREM se dit quant à lui favorable à un référendum local sur l'avenir du périphérique.



Rendre le périph aux piétons et aux cyclistes

D'autres propositions, enfin, sont à découvrir cet été au Pavillon de l'Arsenal, où l'exposition « [Les Routes du Futur du Grand Paris](#) » dévoile les recherches de quatre équipes pluridisciplinaires (architectes, paysagistes, géographes, urbanistes, sociologues...) consultées pour penser l'amélioration des mobilités. Parmi les initiatives présentées : installation de murs végétaux le long de la route pour absorber les particules fines et le bruit, rendu partiel du boulevard périphérique aux piétons et cyclistes, couverture et végétalisation de certains de ses tronçons...

— “Tout ça, ce n'est pas de l'écologie, c'est de la bobologie”, Pierre Chasseray

Pierre Chasseray, délégué général de l'association [40 millions d'automobilistes](#), considère que les propositions pour transformer le périphérique se contentent de culpabiliser les automobilistes. « *Tout ça, ce n'est pas de l'écologie, c'est de la bobologie. Le réseau de métro est déjà saturé. Si vous supprimez le périphérique, que faites-vous des personnes qui l'empruntent ? Dire que les transports en commun vont prendre le relais, c'est faux. Pensez-vous qu'ils iront chercher chez eux les gens qui habitent au fin fond du 78 ? Tout le monde n'habite pas dans Paris ou en banlieue proche, tout le monde ne peut pas aller travailler à vélo. Ce qu'il faut, c'est faire en sorte que les voitures polluent de moins en moins. Et celles d'aujourd'hui polluent bien moins que celles d'il y a vingt ans. Depuis les années 90, la qualité de l'air ne cesse de s'améliorer, même si personne ne le dit ! On préfère faire peur aux populations, leur dire qu'ils vont mourir à cause de leur voiture.* »

— “La priorité, c'est de lutter contre la pollution en soutenant la conversion vers des véhicules propres”

Du côté de la Région Île-de-France, on s'oppose aussi à la pénalisation des automobilistes. « *L'avenir du périphérique se traite au niveau régional, qui est la bonne échelle, car il ne concerne pas que Paris et la petite couronne mais aussi la grande couronne. Réduire d'une voie, ce serait pénaliser les Franciliens : comme le montre une récente étude du BCG, la voiture est le premier facteur de réduction des inégalités. La priorité, c'est de lutter contre la pollution en soutenant la conversion vers des véhicules propres et des routes durables et écologiques, plutôt que de décréter la réduction du nombre de voitures, car la voiture de demain sera non polluante.* »



De son côté, c'est à pied que Nicolas Le Goff invite à traverser le périphérique. Cet auteur, qui se présente comme un « passeur urbain », a publié plusieurs guides (*L'Autre Paris* et *A l'Ouest, un Autre Paris*, aux éditions Parigramme), dans lesquels il propose des randonnées reliant la capitale à la banlieue. Pour lui, une réflexion est nécessaire sur la façon dont le périphérique il devra, à l'avenir, s'insérer dans un paysage urbain plus vaste afin d'être franchi naturellement : « *La création de nouveaux axes de franchissements du périphérique dédiés aux piétons et cyclistes devrait être développée et intensifiée, à l'image de la passerelle qui relie le quartier des entrepôts MacDonald à Aubervilliers, ou celle qui permet de rejoindre le jardin de la Cité U Internationale depuis Gentilly*, poursuit-il. *Il existe aussi de nombreux passages piétons sous le périphérique, qui gagneraient à être aménagés et scénographiés. L'œuvre lumineuse et l'aménagement d'une promenade le long du canal de l'Ourcq entre Pantin et Paris sont un exemple en la matière. On passe d'une ville à l'autre s'en rendre compte.* »

— “Le jour où l'on regardera le périph comme piéton, on le verra autrement”, Pierre-Alain Trévelo

Pour l'architecte Pierre-Alain Trévelo de l'agence TVK, modifier l'usage du périphérique permettrait aussi de changer le regard qu'on porte sur lui. « *Les infrastructures sont souvent malaimées au départ. Le métro aérien, par exemple, était détesté au début. Aujourd'hui, il a une valeur culturelle, on s'en occupe, on le restaure, on y fait attention. Ce n'est pas encore le cas pour le périph qui demeure associé à la voiture. Flaubert disait que pour trouver quelque chose beau, il faut le regarder longtemps. Or en voiture, vous n'avez pas le temps de regarder les choses. Nous sommes tous des piétons à la base, c'est le point de vue premier de l'être humain. Le jour où l'on regardera le périph comme piéton, on le verra autrement.* » Alors, cinquante ans après ses premiers pas sur la lune, l'homme marchera-t-il bientôt sur le périph ?

Cet été, nous empruntons, à travers une série d'articles, cette rocade qui encercle Paris, afin de raconter ses origines, ses récits inattendus, son impact sur l'architecture voisine et sa nécessaire réinvention à l'heure où l'on marche pour le climat. Pour ce cinquième et dernier chapitre, état des lieux des différentes propositions de transformation du boulevard périphérique.

Pour aller plus loin

Les Routes du futur Grand Paris, jusqu'au 1er septembre, Pavillon de l'Arsenal, 21 boulevard Morland, Paris 4e, du mardi au dimanche de 11 à 19h, entrée libre.