

Grand Paris

Comment Paris veut révolutionner son périph



URBANISME La Ville envisage de tourner la page du « tout-automobile » et de faire de cette autoroute urbaine une avenue à la circulation apaisée

HISTOIRE Une version enrichie du livre-manifeste « Des fortifs au périf » paraît mardi, trente ans après sa première édition



La porte d'Aubervilliers avant et après (en 2050) par l'agence Richez Associés, à l'occasion d'une consultation internationale en 2018.
VINCENT PFRUNNER/PERSPECTIVE: COLLECTIF HOLOS/RICHEZ ASSOCIÉS

Fétant bientôt ses 50 ans, le périphérique parisien est à un tournant historique. Emprunté chaque jour par 1,2 million de véhicules, l'anneau de 35 kilomètres de long s'apprête à prendre un virage spectaculaire. La maire de Paris, Anne Hidalgo, entend révolutionner l'autoroute urbaine en la métamorphosant en un « boulevard urbain ». Concrètement, son projet consiste à baisser la vitesse de 70 à 50 km/h; à réduire le nombre de files à trois dans chaque sens (contre quatre ou cinq aujourd'hui); à installer des carrefours avec des feux tricolores, des passages piétons, et même des pistes cyclables, ainsi que des espaces verts ou des commerces. À quelle échéance? Il est trop tôt pour le dire. Pour commencer, la Ville prévoit déjà de réserver la voie de gauche aux transports en commun et à certains véhicules dès 2023; et de végétaliser massivement les talus, en y plantant 100 000 arbres.

« Rien n'est encore arrêté, tempère Emmanuel Grégoire, premier adjoint chargé de l'architecture, de l'urbanisme et du Grand Paris. Nous menons une concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes, car il s'agit d'une infrastructure certes communale mais d'intérêt métropolitain, voire national. Nous avons déjà organisé quatre sessions de l'Atelier du périphérique [le dernier le 18 mars] avec les communes limitrophes, les départements, la Région, la préfecture de police, les organisateurs des Jeux olympiques et paralympiques [JOP]... L'Apr, l'Atelier parisien d'urbanisme,

publiera un livre blanc après l'été. » En avril, quatre ateliers territoriaux – nord-est, sud-est, nord-ouest, sud-ouest – permettront de finaliser ce « plan-programme ». Une chose est sûre: « Les premiers aménagements en boulevard urbain pourraient commencer, au cours de la mandature, sur les tronçons à niveau, à l'instar de la portion située entre les portes de Gentilly et d'Italie. »

L'effet accélérateur des JO

Si les « pistes de transformation » sont à l'étude, le statu quo est exclu. « L'ambition à long terme, dans vingt, trente ou quarante ans, c'est l'effacement du périphérique en tant que fracture urbaine séparant Paris de ses voisins, assure le maire adjoint. Après les murs de Philippe Auguste, de Charles V, des Fermiers généraux et les fortifications de Thiers, le périph est la dernière frontière à abattre. » Plus prosaïquement, l'enjeu est aussi de s'attaquer à une importante source de nuisances atmosphériques et sonores pour les riverains. L'artère circulaire serait responsable de plus d'un tiers des émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM10) dans la capitale.

La Ville mise sur l'effet accélérateur des JOP pour lancer la mutation. Dès 2023, une « voie olympique » sera testée en vue de l'année suivante. Les villes hôtes ont l'obligation de « fiabiliser des trajets » pour les athlètes et les officiels accrédités. La file de gauche leur sera donc réservée entre les portes de Versailles et de Bercy par le nord. Elle restera – en

« héritage olympique » – réservée aux transports en commun, au covoiturage, aux taxis et peut-être aux véhicules propres après 2024. Enfin, la métamorphose en « avenue métropolitaine apaisée » passe aussi par la requalification – déjà engagée – des « portes en places »: « Comme la porte Denfert-Rochereau jadis, les portes Maillot, de la Chapelle, de Montreuil, Brancion, de Vanves, de la Villette, de Bagnolet ou d'Aubervilliers ont vocation à devenir des places, souligne Emmanuel Grégoire, c'est-à-dire des lieux de destination et plus seulement de passage. »

Les ceintures entourant – et délimitant – Paris ont toujours joué un rôle prépondérant dans l'histoire de la ville. Edifiée entre 1840 et 1845, la muraille de Thiers a fixé sa frontière actuelle. C'est sur le tracé de cette enceinte, démolie au lendemain de la Grande Guerre mais définitivement « gravée dans le paysage », qu'a été construite entre 1957 et 1973 l'immense infrastructure autoroutière aujourd'hui en sursis. Le projet d'Anne Hidalgo s'inscrit dans cette

perspective historique. C'est pourquoi le Pavillon de l'Arsenal a décidé de rééditer son best-seller *Des fortifs au périf*^{*}, véritable référence sur le sujet signée des historiens de l'urbanisme Jean-Louis Cohen et André Lortie. Une version « revue et augmentée » de l'ouvrage-manifeste publié en 1991.

Des automobilistes hostiles

Le livre – enrichi d'un chapitre sur la période 1990-2020 – propose 450 illustrations et des textes savants. Il retrace la trajectoire de cet anneau, allant de l'érection contestée de la pharaonique enceinte de Thiers jusqu'au colossal chantier du boulevard périphérique en passant par le dérasement du rempart en 1919 et la fameuse « Zone » et ses bidonvilles, où vivaient 50 000 zoniers. Une « histoire phénoménale », s'enthousiasme Jean-Louis Cohen, qui se réjouit qu'une « nouvelle page » de la chronique soit sur le point de s'écrire: « Cette ceinture de Paris a existé avant l'automobile égoïste, elle lui survivra, dit-il. Comme dans toutes les villes du monde, la domestication des voies rapides, polluantes et bruyantes, c'est le sens de l'Histoire. »

De son côté, André Lortie observe lui aussi que « la transformation du périphérique est inéluctable, car il sépare ». Mais il se demande qui gagnera « la course entre les tenants d'une diminution de la place de la voiture et les constructeurs automobile – la voiture a de l'avenir si elle devient propre et silencieuse ».

Une étude effectuée par la mairie fin 2020 auprès de 4 000 automobilistes a montré qu'ils sont très majoritairement hostiles aux projets d'abaissement de la vitesse ou de suppression des voies – on ignore le point de vue des riverains, sans doute inversement proportionnel. « L'inquiétude est légitime, répond Emmanuel Grégoire. Nous tiendrons évidemment compte des flux de circulation et des reports de trafic. Nous ne voulons pas thromboser la capitale! »

Par ailleurs, le premier adjoint oppose une fin de non-recevoir à l'idée de la présidente de Région, Valérie Pécresse, de se voir confier la compétence du périphérique (comme elle le demande pour les autoroutes nationales pénétrantes ou en rocade) dans le cadre de la loi 4D; Paris n'a pas l'intention de se faire exproprier. En revanche, il se dit « favorable à une écotaxe pour les poids lourds en transit sur le périphérique », comme le prévoit la loi climat, qui doit être débattue à l'Assemblée nationale fin mars. Entre ceux qui proposent de le « couvrir intégralement » (Nathalie Kosciusko-Morizet en 2014), ceux qui veulent carrément le supprimer (Gaspard Gantzer en 2019) et ceux qui prévoient de le transfigurer, le serpent d'asphalte n'a d'autre choix que de préparer sa mue. ●

BERTRAND GRÉCO

* « Des fortifs au périf » (2021), 368 pages, 39 euros, éditions du Pavillon de l'Arsenal. En vente sur pavillon-arsenal.com dès le 30 mars. Conférence gratuite autour du livre le 7 avril à 11 heures sur ce même site.

VOIE DE GAUCHE

Pour commencer, la Ville prévoit de réserver ce couloir aux transports en commun et à certains véhicules dès 2023