

<https://www.lefigaro.fr/actualite-france/des-passages-pietons-sur-le-peripherique-parisien-comme-le-veut-hidalgo-est-ce-possible-20200619>

Des passages piétons sur le périphérique parisien, comme le veut Hidalgo, est-ce possible ?

LA VÉRIFICATION - L'adjoint de la maire sortante, Jean-Louis Missika, a évoqué ce projet à l'horizon 2030. Mais est-il vraiment réalisable ?

Par **Etienne Jacob**

Publié le 19 juin 2020 à 22:00, mis à jour il y a 2 heures



Le périphérique parisien. *Thomas SAMSON / AFP*

LA QUESTION. Mardi, lors d'une visioconférence, [la maire de Paris Anne Hidalgo](#) [présentait son programme commun](#) avec l'écologiste David Belliard, en vue du deuxième tour des élections municipales. Abaissement de la vitesse, fin du diesel, diminution du nombre de places de parking... l'édile socialiste compte poursuivre son combat pour la réduction de la place de la voiture dans la capitale. Avec en ligne de mire un chamboulement du périphérique, où la vitesse sera réduite de 70 à 50 km/h. En parallèle de cette présentation en

visioconférence, l'adjoint à l'Urbanisme, Jean-Louis Missika, a promis qu'un jour, l'autoroute urbaine sera dotée de «*feux de signalisation*» et de «*passages piétons*». L'élu a précisé que cet aménagement sera destiné à seulement «*15%*» du boulevard circulaire, pour une mise en place «*dans le courant de la mandature*». «*Il (ne) s'agit pas de faire ça demain matin*», a-t-il tempéré sur BFM Paris. Mais cette mesure est-elle vraiment réalisable, et à quoi peut-elle servir?

À lire aussi : La mue du périphérique parisien inquiète les banlieusards

VÉRIFICATIONS. Imaginer des passages piétons sur le périphérique parisien, source de fortes pollutions sonores et atmosphériques, semble aujourd'hui improbable. Pourtant, les urbanistes contactés par *Le Figaro* semblent tous emballés par cette idée. «*La symbolique est forte. On dit enfin "je traverse". Il n'y a plus de scission avec la banlieue. Ce n'est plus une limite*», salive l'architecte Nicolas Michelin. «*C'est une bonne idée. Le périphérique ne peut plus seulement être une tuyauterie mono-axiale. Quand on le traverse, on maille, on trame et c'est essentiel pour la ville du futur. Cet aménagement va dans le sens de l'Histoire, et Paris, qui est très regardée par les autres capitales, serait à l'avant-garde en faisant ce choix*», abonde son confrère, François Leclercq.

À lire aussi : Paris : 30 km/h, fin du diesel, moins de places de parking... Hidalgo et Belliard publient leur programme commun

Mais le périphérique est aujourd'hui enterré ou surélevé à 80%. Sur ces parties-là, il ne sera pas possible de mettre des passages piétons. Le projet d'Anne Hidalgo ne concerne en effet que les tronçons de plain-pied, soit environ 20% de sa longueur. «*Au sol, c'est là où le périphérique est le plus pénible. Lorsqu'il est en hauteur, au niveau de la porte de Saint-Ouen, c'est assez beau même s'il faudra aménager au-dessous. Quand il est enterré, près des bois par exemple, c'est plus facile à traverser*», analyse François Leclercq. «*Dans le boulevard périphérique, c'est le mot boulevard qui m'intéresse. En mettant des passages piétons, on peut lui faire quitter le genre autoroutier, pour devenir un lieu qui met en relation Paris et sa banlieue, d'un côté à l'autre*», ajoute-t-il.

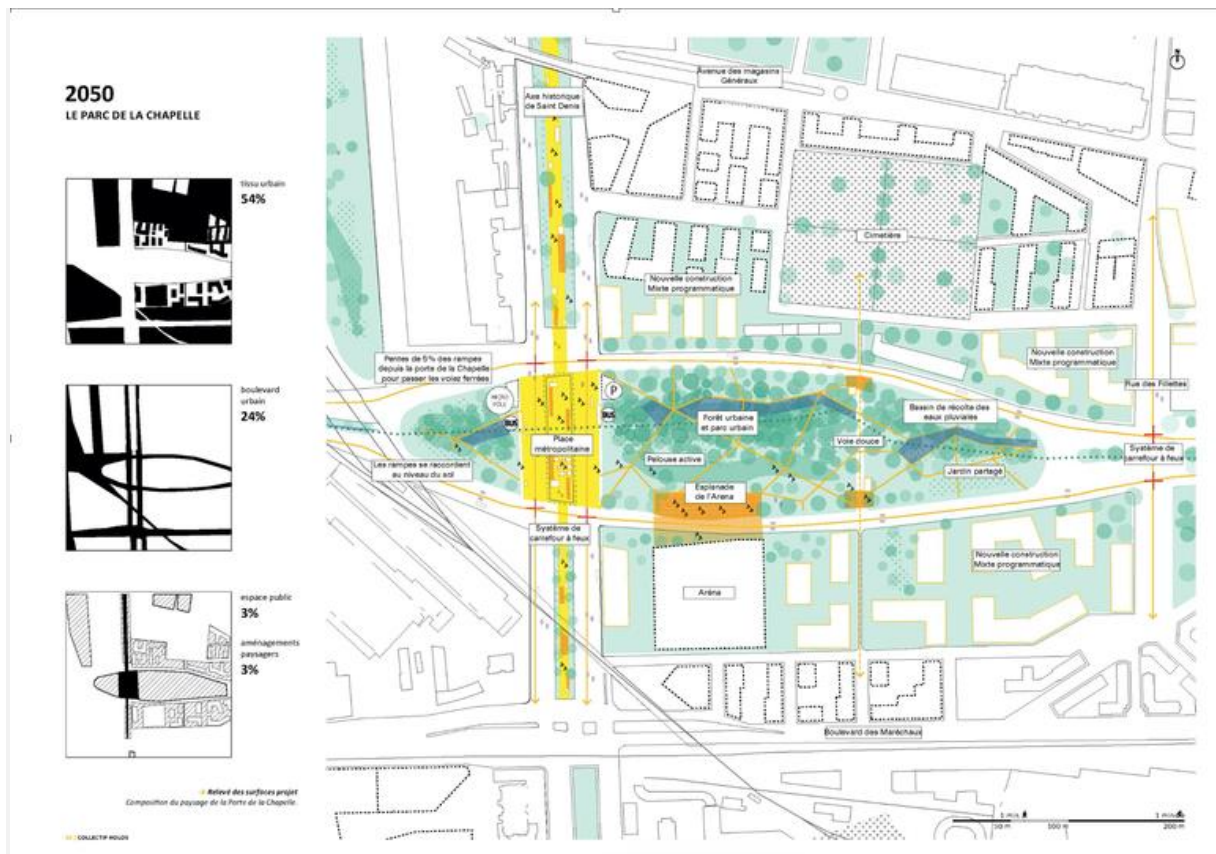
1. Des études concrètes

L'idée d'intégrer les piétons au périphérique parisien n'est pas tout à fait nouvelle. [En juillet 2016](#), le Conseil de Paris a adopté un vœu pour le déclassement, avant 2030, du boulevard circulaire, ouvrant ainsi la voie aux vélos et à nos chers concitoyens à pieds. En 2019, une

mission d'information et d'évaluation (MIE) a été lancée afin de réfléchir sur l'avenir de cette autoroute urbaine. Le Forum métropolitain du Grand Paris a, de son côté, nommé quatre agences d'urbanisme et d'architectes pour réfléchir aux «*routes du futur*» d'Ile-de-France. L'agence Richez_Associés fait partie des lauréats et a également collaboré à la MIE. Pour un de ses trois associés, Vincent Cottet, une chose à sûre : les passages piétons ne pourront pas être implantés de manière globale. «*Il n'y a que des solutions contextualisées, selon chaque tronçon, au cas par cas*», certifie-t-il.

Le périphérique ne peut plus seulement être une tuyauterie mono-axiale
François Leclercq, architecte et urbaniste

Exemple concret, les équipes de Vincent Cottet ont été amenées à travailler sur l'échangeur de la porte de la Chapelle, «*entrée la plus vaste de Paris*». Elles ont imaginé un carrefour, au niveau de la rue des Fillettes, située du côté d'Aubervilliers, avec feux de circulation et passage piéton. «*L'objectif serait de repousser l'entrée emblématique en amont des boulevards des Maréchaux. Puis d'avoir une continuité via un parcours piéton sur l'axe historique de Saint-Denis et sur le tronçon Maréchaux-porte de la Chapelle, pour accéder à la plaine Saint-Denis sans passer vers des espaces insalubres et pas du tout qualifiés*», explique l'urbaniste-paysagiste. Les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers seraient donc reliées. «*On hérite d'un patrimoine dont il faut être fier mais qui est polluant, fait du bruit, fabrique de la fracture. Maintenant, il faut le transformer*», disserte l'expert.



Projet parc de la Chapelle par l'agence Richez Associés. *Richez Associés.*

2. Horizon 2030

Ces travaux montrent ces aménagements comme tout à fait réalisables. Mais sous quel délai ? La MIE, menée par Éric Azière, aujourd'hui tête de liste d'Agnès Buzyn dans le 14^e arrondissement, a formulé une quarantaine de recommandations en mai 2019. À court terme, d'ici les Jeux olympiques de 2024, la mission a proposé l'abaissement de la vitesse de 70 à 50 km/h, l'harmonisation du nombre de voies, et la création d'une voie dédiée aux véhicules propres. À moyen terme, d'ici 2030, elle a préconisé d'étudier les évolutions de la conduite assistée et d'améliorer l'offre de transports en commun, encore insuffisante entre les villes de banlieue. Ce n'est qu'à long terme, à horizon 2040-2050, que la MIE a évoqué l'idée de «traverser» le périphérique à pied. «Si on parvient à l'assèchement des flux, notamment grâce au Grand Paris Express (GPE), on pourra alors espérer une conception plus boulevardière qu'autoroutière», observe Éric Azière, contacté par *Le Figaro*.

À lire aussi : [L'avenir du périphérique de Paris de nouveau discuté](#)

En revanche, mettre des passages piétons sur le périphérique «dans la mandature», donc d'ici six ans, comme l'a évoqué Jean-Louis Missika, paraît «impossible», selon le candidat Azière. «Anne Hidalgo veut donner le sentiment qu'elle est la première et qu'elle va plus vite que les autres sur l'écologie, la diminution de la place de la voiture, sur l'évolution. Elle ne veut pas être en retard. Mais il faut respecter la chronologie. Cette mesure n'est pas conservable si on n'a pas validé les étapes précédentes», affirme-t-il. Joint par nos soins, Jean-Louis Missika rectifie son propos, précisant que ce processus pourra se faire «en deux mandatures, d'ici 2032». Une échéance qui reste toutefois plus proche que ce que prévoyait la MIE. 2030, c'est aussi le délai évoqué par Richez Associés, même si leurs plaquettes (voir ci-dessus), évoquent un projet en 2050. «Il faut réfléchir avec progressivité», souligne Vincent Cottet. «Tout cela doit coïncider avec les travaux du GPE», rappelle Jean-Louis Missika



Vue d'artiste du périphérique parisien. *Richez Associés*

3. «Gadget farfelu»

À l'opposé des spécialistes, les associations s'insurgent à l'unisson de cette proposition. «C'est un gadget farfelu. Il y a des choses plus urgentes que ça», déplore Jean-Paul Lechevalier,

porte-parole de 60 millions de piétons. *«À quoi ça va servir ? Je ne crois pas que ce soit un endroit que les piétons aient envie de fréquenter. La proposition de Gaspard Gantzer de le supprimer avait plus de sens»*, raille l'associatif. *«Je comprends que l'on veuille réduire la place de la voiture, mais pour les piétons, il y a d'autres combats à mener en priorité, comme l'encombrement permanent des 3000 kilomètres de trottoirs de la capitale par des deux roues et du mobilier urbain»*. Et d'asséner, sans langue de bois : *«En période électorale, on promet des trucs idiots, très difficiles à réaliser. Ça n'a pas grand intérêt»*.

À lire aussi : Vitesse limitée à 50 km/h, voies rétrécies: des élus proposent la fin du «périph»

Même son de cloche du côté du délégué général de 40 millions d'automobilistes, Pierre Chasseray. *«C'est ridicule. Comme si notre rêve dans la vie, c'était d'aller se balader sur le périphérique»*, ironise le truculent défenseur de la voiture. *«Cette mesure risque d'augmenter les embouteillages sur une voie fréquentée par 1,2 million de voitures, dont 82% d'habitants d'Ile-de-France, et non de Paris. C'est une ineptie»*, regrette-t-il. Face à ce scepticisme, Jean-Louis Missika reconnaît que des améliorations, notamment au niveau de la végétalisation et des nuisances sonores, devront être réalisées pour qu'une telle mesure puisse voir le jour : *«Cette transformation ne sera pas un acte urbanistique unique, mais des dizaines de petits actes au niveau des portes et de tous les endroits de plain-pied où il sera possible de faire une trame verte»*.