

PARIS

Pourquoi le périphérique va disparaître

ALTERATIVES ECONOMIQUES - ARTIN DRAÏEB - 02/05/2019

Trop bruyant, trop polluant, trop enfermante, le périph' parisien, symbole du tout-voiture, est appelé à radicalement changer.

Finissons-en avec le périphérique parisien ! Si l'assertion pouvait paraître irréaliste, voire complètement incongrue, il y a encore quelques années, elle est devenue une réalité. Du moins dans les esprits des élus parisiens, toute tendance confondue. Car au-delà de la nature des préconisations qui ont fuité dans la presse (réduction du nombre de voies dont une serait réservée aux transports en commun, limitation de la vitesse à 50 km/h contre 70 km/h aujourd'hui, interdiction des poids lourds...), c'est bien là le premier enseignement qu'on peut tirer de la mission d'information et d'évaluation conduite par la mairie de Paris sur le devenir de cette célèbre rocade autoroutière.

Cette mission, qui a rencontré plus de 80 experts pendant plusieurs mois, et qui doit officiellement remettre son rapport à la maire de Paris, Anne Hidalgo, le 21 mai, a en effet réuni des élus de toutes les sensibilités politiques représentées au Conseil de Paris. Une première quand on sait à quel point paraissait immuable l'avenir du « périph » comme autoroute.

Pas moins de 1,2 million de véhicules empruntent tous les jours le périphérique parisien

Finissons-en avec le périphérique parisien ! Si l'assertion pouvait paraître irréaliste, voire complètement incongrue, il y a encore quelques années, elle est devenue une réalité. Du moins dans les esprits des élus parisiens, toute tendance confondue. Car au-delà de la nature des préconisations qui ont fuité dans la presse (réduction du nombre de voies dont une serait réservée aux transports en commun, limitation de la vitesse à 50 km/h contre 70 km/h aujourd'hui, interdiction des poids lourds...), c'est bien là le premier enseignement qu'on peut tirer de la mission d'information et d'évaluation conduite par la mairie de Paris sur le devenir de cette célèbre rocade autoroutière.

Cette mission, qui a rencontré plus de 80 experts pendant plusieurs mois, et qui doit officiellement remettre son rapport à la maire de Paris, Anne Hidalgo, le 21 mai, a en effet réuni des élus de toutes les sensibilités politiques représentées au Conseil de Paris. Une première quand on sait à quel point paraissait immuable l'avenir du « périph » comme autoroute.

Il faut dire que l'idée même de sa transformation donne le vertige. Le périphérique parisien, quienserme la capitale, est l'artère la plus utilisée d'Europe. Pas moins de 1,2 million de véhicules l'utilisent tous les jours. Pour aller travailler, pour le transport de marchandises, pour aller à l'aéroport ou en revenir, son usage est multiple. Il irrigue l'ensemble des portes de la capitale. L'ouvrage est lui-même impressionnant : traversé par 17 lignes de métro, 66 voies routières, 4 passerelles, 3 passages

souterrains pour piétons, le périphérique est long de 35 kilomètres, en partie en tranchée (40 % du tracé), en élévation sur la moitié de son parcours et au niveau du terrain naturel sur les 10 % restants. Il monte jusqu'à 2 × 5 voies entre les portes des Lilas et de Montreuil, et 30 % de ces voies sont recouvertes. Ces couvertures sont d'ailleurs pour parties récentes : en 2007 pour la porte des Lilas (nord-est de Paris) et en 2008 pour la porte de Vanves (sud-ouest de la capitale). Pourquoi ? Parce que le périphérique, c'est aussi – et beaucoup – une importante source de nuisances.

Cachez ce périph' que je ne saurais voir

Autant d'automobiles, ça fait d'abord du bruit. Les mesures de BruitParif sont sans appel : les riverains aux abords du périphérique (jusqu'à 150 mètres) subissent des nuisances sonores importantes (80 décibels [ou dB] en moyenne, alors que le seuil de gêne est de... 55 dB). Et ce, dès 5 heures du matin. Mais le bruit n'est pas le seul désagrément du périphérique. Ce serait en effet sans compter la concentration importante de particules fines dans l'air. D'après un [rapport publié par l'ONG Greenpeace](#), 42 % des terrains de sport en plein air situés à proximité voient les valeurs réglementaires en NO₂ dépassées. Depuis janvier dernier, [les niveaux de particules fines](#) (PM10) à la porte d'Auteuil ont été dépassés par rapport aux seuils préconisés par l'OMS pendant déjà 35 jours (en moyenne, on enregistre 135 jours de dépassement des seuils par an, soit un tiers de l'année).

42 % des terrains de sport en plein air situés à proximité du périphérique voient les valeurs réglementaires en particules fines dépassées, selon Greenpeace

Du coup, couvrir le périphérique est apparu, au début des années 2000, comme un bon moyen de préserver cette artère tout en luttant contre ces nuisances. De la même manière, des projets de « reconquête » sont lancés, à l'instar de [Pershing/Mille arbres](#) dans le 17^e arrondissement, dans le cadre du concours « Réinventer Paris », qui prévoit de construire des logements au-dessus du périph' et d'y aménager une forêt artificielle en hauteur.

Le périphérique, cette frontière à dépasser (2017)

<https://www.alternatives-economiques.fr/peripherique-cette-frontiere-a-depasser/00077285>

Transformer le périphérique

Mais ces travaux sont extrêmement chers et, surtout, ils conservent en l'état l'infrastructure autoroutière. Or elle pose aujourd'hui davantage de problèmes qu'elle n'apporte de solutions. Avec une situation qui empire. Car au-delà des nuisances sonores et de la pollution de l'air, les métropoles, et Paris ne fait pas exception, sont confrontées à l'accélération du changement climatique. Avec à la clé une double nécessité de réduire le nombre de voitures en ville (certaines métropoles, comme Londres ou Milan, ont d'ailleurs mis en place des péages urbains pour l'accès en automobile à leur hyper-centre) et d'augmenter les surfaces dédiées aux espaces verts, pour « rafraîchir » la ville lors des épisodes de canicule.

Dans ce contexte, conserver une immense autoroute urbaine, qui est l'illustration d'une politique axée sur la primauté absolue du tout-voiture individuelle pendant les Trente Glorieuses (le périphérique a été achevé en 1973) paraît anachronique.

Le tracé du périphérique ne correspond plus aux réalités urbaines actuelles

En outre, Le tracé du périphérique ne correspond plus aux réalités urbaines actuelles. La surface de Paris est inférieure à celle du Bronx, qui n'est qu'un des quartiers de New York. C'est donc bien à l'échelle du Grand Paris (7 millions d'habitants, contre 2,3 pour la capitale) qu'il faut penser les aménagements urbains, en termes de transports, de voiries ou de logements. Or le périphérique constitue une frontière tant physique que mentale, qui enferme la capitale dans ses frontières dites « intra-muros » et freine le développement plus équilibré de sa métropole.

Le trafic sur le périphérique baisse déjà

Pas étonnant donc que des élus se mettent autour de la table pour réfléchir à ce que pourrait devenir cette artère autoroutière. Du boulevard urbain à des parcs en passant par des constructions de logements en structure légère, les hypothèses à trente ans sont nombreuses. Il n'existe pas de solution miracle pour remplacer le périph. Cela passera par un investissement massif dans les transports en commun, par des connexions plus fluides entre Paris et ses communes voisines, et notamment grâce à des pistes cyclables qui favorisent les déplacements à vélo, mais aussi plus d'espaces verts, et davantage de télétravail...

La moyenne de remplissage des automobiles sur le périphérique est seulement de 1,1

Mais la révolution viendra aussi d'une diminution de la place dédiée aux voitures individuelles avec un seul passager. La moyenne de remplissage des automobiles sur le périphérique est seulement de 1,1. Développer le covoiturage ou, l'avenir nous le dira, les voitures autonomes, devrait permettre de réduire considérablement le nombre de voitures en circulation. L'objectif n'est pas inatteignable. Selon le [Livre blanc des mobilités à l'horizon 2030 en Ile-de-France](#) de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France (IAU-IDF), les déplacements en voiture ont déjà diminué de 37 % en trente ans à Paris, dont – 13 % en proche couronne (alors que la mobilité en voiture en grande couronne continue de croître). Ce qui a pour conséquence de faire baisser le trafic sur le périphérique.

Il n'empêche. Le projet de transformation du périphérique reste pharaonique. Il nécessitera une concertation qui dépasse largement le cadre parisien. Il mettrait en tout cas fin au tout-voiture dans les centres urbains denses avec une complexité et un coût qui sont tout à fait à l'image des enjeux environnementaux, sociaux et de santé publique auxquels doivent faire face les grandes métropoles.