

L'incroyable projet du périphérique habité

EXCLUSIF - Deux concepteurs urbanistes proposent de vider le périph de toutes ses voitures et d'y construire logements et parcs sur ses 150 hectares dès 2025.

Un projet révolutionnaire pourrait faire sortir Paris de la crise du logement et réduire drastiquement la pollution : il s'agit de métamorphoser le boulevard périphérique en un grand espace habité et paysager, entièrement libéré de ses voitures! Conçu sous la houlette de Philippe Gazeau (FGP (u), urbaniste) et de Michel Hoessler (Agence TER, paysagiste), le projet, loin d'être une utopie, est réalisable*. Ses chiffres sont sérieux : sur 150 ha, 3 millions de mètres carrés seraient construits, 35.000 à 50.000 logements bâtis, et 45 ha de biodiversité installés sur les 35 km de la boucle qui encercle la capitale. Cette idée de grand monument paysager habité est née dans le cadre de l'Atelier international du Grand Paris. Elle s'inscrit dans un nouvel espace où la capitale se fond dans la future Métropole de Paris, un territoire qui s'étend (au moins) jusqu'à l'A86. "Avec la Métropole naissante, le périphérique ne constitue plus une frontière entre Paris et sa banlieue. Il s'efface et prend place dans l'ensemble des grands paysages construits du Grand Paris, comme l'axe Seine Ouest", remarquent Gazeau et Hoessler.

Des autoroutes transformées en boulevards urbains

N'étant plus une frontière, la grande boucle d'asphalte peut se métamorphoser. "Notre idée, ajoutent Gazeau et Hoessler, est de récupérer sa structure pour conserver un monument témoin de son époque, en récupérer l'usage foncier, en faire un lieu nouveau – un grand quartier – avec des logements, des jardins, des espaces d'agriculture urbaine. Ce serait un grand parc circulaire connecté avec les autres espaces verts : bois de Boulogne, bois de Vincennes, parc de la cité universitaire, héliport de Paris." Pas de dépenses excessives : l'ouvrage n'est pas démolé (juste débarrassé de ses "outils automobiles"). Tous les équipements (sportifs, culturels) et les moyens de transports (métro, tramway, Grand Paris Express) sont à proximité. Périph'Hab répond à des besoins pressants, selon ses concepteurs. "C'est un trésor foncier", font valoir Gazeau et Hoessler, alors que la capitale manque cruellement de logements dont les prix, alors, baisseraient. De facto, les polluants sonores et atmosphériques disparaîtraient aussi, avec un gain appréciable pour la santé publique et une valorisation urbaine de tous les quartiers de Paris et des espaces verts proches de cet immense anneau routier transformé.

Aménager des jardins, construire des logements sur le périph ne pose aucun problème technique. "La créativité est ouverte et la liberté, grande. On peut réinventer un nouveau cadre urbain en évitant les contraintes parisiennes", s'enflamment Gazeau et Hoessler. En tenant compte de l'existant, des scénarios "en tranchées" seraient possibles (porte d'Orléans) : au fond de la tranchée, des jardins, et s'adossant aux parois, toutes sortes de logements en Meccano léger (bois, métal). Des scénarios sur pont ou viaduc (porte de Clignancourt) sont envisageables aussi : comme des constructions sur les tabliers des ponts, avec des éléments en toile de tente ou à l'aide d'éléments gonflables. Tout serait possible.

Une objection, et de taille : que faire de l'actuelle circulation automobile sur le premier axe routier d'Europe (270.000 véhicules/jour)? "Le projet étant révolutionnaire, il faut changer radicalement d'attitude vis-à-vis de l'usage de la voiture et raisonner à l'échelle métropolitaine : périphérique, A86, A104 [Francilienne]", préviennent les architectes paysagistes. Or, on dispose d'expériences parisiennes (fermeture et piétonnisation de la voie express rive gauche à Paris, qui n'a pas engendré la thrombose automobile tant redoutée) et internationale (Séoul) qui peuvent contribuer à la réflexion.

Un projet utopique qui sacrifie la voiture?

Les flux de camions seraient déplacés sur l'A104. L'A86 serait alors transformée en boulevard urbain. Pour compenser l'usage de la voiture individuelle, un réseau dense de bus, notamment électriques, serait mis rapidement en place entre l'ex-périph et l'A86, en offrant un service comparable à celui en ville (un bus toutes les cinq minutes). Au sein de cette nouvelle métropole, les autoroutes seraient, elles aussi, transformées en boulevards urbains, avec feux rouges, voies deux-roues et places de parking sur les côtés : l'A1 deviendrait le nouveau boulevard de la Chapelle, et les Franciliens/métropolitains emploieraient massivement des modes de transport en commun, comme le futur métro automatique du Grand Paris Express.

Comment réaliser un tel chantier? Par cadrons. Commencer par une section où l'ex-périphérique est "en tranchées" : la portion de la cité universitaire et son parc. Puis continuer par un tracé en pont : la partie correspondant au parc de la Villette, au canal de l'Ourcq et aux aménagements de Pantin. Solution radicale, Périph'Hab propose une solution forte à la crise urbaine en sacrifiant l'usage personnel de l'automobile en région parisienne. Projet utopique ou incroyablement optimiste, Périph'Hab accompagnerait la Ville Lumière dans un saut qualitatif au XXI^e siècle, selon Gazeau et Hoessler. Le débat est lancé...

*** Nouveaux Paysages construits du Grand Paris, FGP (u) Urbanistes et Agence TER Paysagistes, Archibooks, 21,90 euros (voir p. 334 et suivantes).**

Hervé Guénot - Le Journal du Dimanche

dimanche 08 juin 2014