

# Gentilly : trois scénarios pour un périphérique apaisé

Aménagement 30 septembre 2025

---

**L'Apur a présenté mardi 30 septembre trois scénarios de transformation du périphérique à l'étude au niveau de la porte de Gentilly. Avec un même but : faire en sorte que la fracture constituée par cette autoroute urbaine soit « réparée, apaisée », afin qu'elle cesse « de pourrir la ville ».**

Transformer le périphérique ? L'histoire n'est pas récente. Mardi 30 septembre, lors de la présentation par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) de trois scénarios à l'étude, Fatah Aggoune a mesuré le temps écoulé depuis la première réunion consacrée à ce sujet, en 2005, en présence de Bertrand Delanoë (PS), alors dans son premier mandat de maire de Paris.

Mais le maire (PCF) de Gentilly s'est félicité de voir le projet avancer concrètement, grâce à une convention liant la ville de Paris, le département du Val-de-Marne, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre et la commune de Gentilly. Et il a rappelé les divers travaux menés depuis 2005 – ateliers, livre blanc – poursuivant tous un même but : « Réparer cette fracture urbaine, recoudre la ville. »



Fatah Aggoune et Lamia El Aaraje. © Jgp



Patricia Pelloux, directrice générale adjointe de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). © Jgp



Michel Leprêtre et Fatah Aggoune. © Jgp

Une nécessité, alors que, comme l'a souligné Lamia El Aaraje (PS), ici peut-être plus qu'ailleurs, le « périph » balafre un quartier s'étendant de part et d'autre de la voie rapide, contraignant ses riverains à la traverser « pour aller chez le médecin, faire du sport ou voir des copains ».

### « Un projet pour les habitants »

« Ce projet ne relève en rien d'un dogmatisme écologique, ni d'une croisade anti-voiture, a poursuivi l'adjointe d'Anne Hidalgo à l'urbanisme. Il s'agit d'un projet pour les habitants, qui subissent le bruit, la congestion et la pollution ». L'élue a défié quiconque de trouver aujourd'hui un habitant résidant près de la voie rapide regrettant la réduction de la vitesse maximale à 50 km/h – une mesure qui a fait baisser à la fois les bouchons, la pollution et les accidents, comme l'a rappelé, chiffres à l'appui, la directrice générale adjointe de l'Apur, Patricia Pelloux.

Pour Michel Leprêtre, président du territoire Grand-Orly Seine Bièvre, cette mutation doit être pensée à l'échelle métropolitaine : « Le périphérique doit être corrigé dans tout son parcours. À Gentilly, il s'agit d'effacer un mur qui pourrit la ville et son image », a-t-il plaidé, appelant à une mobilisation collective et citoyenne pour « améliorer la vie des gens ».

Aucune date n'a été précisée lors de cette présentation. Rien ne devrait se passer, en toute hypothèse, avant les prochaines échéances électorales. Et, comme l'a souligné Michel Leprêtre, pour



un chantier d'une telle ampleur, le seul accord des élus locaux ne suffira pas : l'État devra également donner son aval.

### Trois scénarios pour dessiner le futur boulevard urbain

*À ce stade, trois hypothèses ont été présentées par Patricia Pelloux, directrice générale adjointe de l'Apur. Ces scénarios, encore à l'étude, dessinent une transformation graduelle du périphérique en boulevard urbain.*

#### 1. Le scénario minimaliste : des ajustements ciblés

Ce premier scénario, à court terme, vise à améliorer le confort des piétons et cyclistes sans bouleverser la configuration actuelle.

Il prévoit l'aménagement d'une piste cyclable, la requalification du mobilier urbain et des lieux singuliers (gare du RER B, église du Sacré-Cœur), ainsi qu'une végétalisation ponctuelle des délaissés. L'avenue Paul-Vaillant-Couturier resterait à double sens, mais son espace demeurerait contraint par le mur antibruit et le gabarit actuel de la voie.



Le périphérique au niveau de l'avenue Paul Vaillant-Couturier, à Gentilly. © Jgp

## **2. Le scénario de reconquête : une nouvelle répartition des usages**

Le deuxième scénario explore la réutilisation de la troisième voie du périphérique comme desserte locale. L'avenue Paul-Vaillant-Couturier passerait alors en sens unique (est-ouest), tandis que la troisième voie du périphérique accueillerait une circulation locale à vitesse réduite. Cette configuration permettrait d'élargir les trottoirs, d'introduire des alignements d'arbres, de planter en continu et de créer un véritable boulevard urbain connecté aux quartiers riverains. Des passages piétons et cyclables, notamment au niveau de la gare RER, faciliteraient la continuité urbaine entre Gentilly et la Cité universitaire.

## **3. Le scénario ambitieux : déplacer le mur, recréer la ville**

Le troisième scénario envisage une reconfiguration plus profonde.

Le mur antibruit serait déplacé, libérant de l'espace pour un double sens requalifié, des pistes cyclables continues et une végétalisation dense. Ce projet s'accompagnerait d'une refonte complète de l'espace public, avec de nouveaux lieux de convivialité et une articulation renforcée entre les deux rives du périphérique. Cette hypothèse, plus coûteuse et complexe, traduirait pleinement la mutation du périphérique en boulevard urbain métropolitain.