



La suppression du périphérique à Paris : vers des modes de vie plus durables et plus désirables ?

Recherches en cours

Début: 01 octobre 2019

Fin: 01 avril 2020

À l'approche des élections municipales parisiennes de 2020, les propositions et les prises de position sur l'avenir du périphérique, boulevard de 35 km ceinturant Paris, sont nombreuses : suppression, requalification en un boulevard avec feux, espaces verts, voies dédiées pour favoriser la mixité des modes, etc. Le Forum Vies Mobiles a souhaité explorer l'hypothèse de la suppression totale du périphérique. Quelles en seraient les répercussions à l'échelle parisienne, métropolitaine ou régionale ? À quelles conditions cette suppression pourrait-elle s'inscrire dans la transition vers des modes de vie plus désirés et durables ? Et par conséquent, quel regard porter sur les propositions de la campagne municipale ?

Acteurs de la recherche

ÉTUDIANTS DE L'ATELIER PROFESSIONNEL URBANISME ET AMÉNAGEMENT

JEAN DEBRIE

Contact : Anne Fuzier

Illustration : Caroline Delmotte – Forum Vies Mobiles

Les raisons de mettre la suppression du boulevard périphérique à l'ordre du jour ne manquent pas : nuisances environnementales, sonores et visuelles ; fracture urbaine ; remise en question de la légitimité d'un boulevard automobile de cette taille, emblème d'une idéologie tout-voiture aujourd'hui dépassée ; etc. Pour autant, l'étude **Postcar** a montré la forte dépendance de l'Île-de-France à la voiture, ainsi que l'inégalité de cette dépendance, selon que l'on se trouve à Paris, en banlieue, en zone périurbaine ou en zone rurale. Pourtant, on constate une dualisation des politiques publiques, qui mettent vertement en cause la place de la voiture dans Paris, tout en négligeant les autres espaces de l'Île-de-France.

La recherche, menée par un groupe d'étudiants de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, s'attachera à sortir de cette vision centre-périphérie et à interroger les conséquences de la suppression du périphérique sur les différents territoires concernés (Paris, banlieue, métropole, Île-de-France, voire à l'échelle nationale).

Problématique : Quels sont les usages actuels du périphérique et quels problèmes poserait sa suppression sur le déploiement de ces usages ? À quelles conditions la suppression du périphérique peut-elle s'inscrire dans la **transition vers des modes de vie désirés et soutenables ?**

Axes de recherche

Axe 1 : Établir un diagnostic du périphérique, de ses usages et identifier les problèmes que poserait sa suppression

Quels sont les usages du périphérique (répartition des flux dans l'espace et dans le temps, motifs...) ? Sur quelles échelles se déploient les déplacements transitant par le périphérique ? Quels modes de vie permettent-ils ? Quels problèmes de **déplacement** soulèverait la suppression du périphérique pour ses usagers actuels : Parisiens, habitants de la banlieue parisienne et habitants des espaces périurbains franciliens ?

Axe 2 : Élaborer des scénarios pour la suppression du périphérique

Les étudiants imagineront différents scénarios dans lesquels la suppression du périphérique pourrait s'inscrire dans la transition vers des modes de vie désirés et soutenables. Ces scénarios seront construits à partir d'entretiens semi-directifs menés avec des usagers du périphérique et d'un atelier prospectif visant à confronter les solutions identifiées aux désirs et aux modes de vie des personnes.

La recherche considérera en particulier deux leviers pour permettre une mobilité plus soutenable et plus désirable : le report modal et l'évitement.

Concernant le report modal, la recherche visera à déterminer les conditions selon lesquelles la suppression du périphérique pourrait entraîner une diminution de la présence de la voiture dans les différents espaces de l'Île-de-France, ainsi qu'à déterminer son impact sur les pratiques de déplacements des personnes et sur le report modal, au profit des transports en commun, de la marche, du vélo, etc.

Concernant l'évitement, la recherche fait l'hypothèse que la suppression du périphérique pourrait s'accompagner d'une reconfiguration des pratiques de mobilité (quotidiennes, hebdomadaires, etc.) des personnes permettant une diminution du nombre de déplacements et un **mode de vie** plus en proximité. Quels enjeux d'aménagement du territoire cela implique-t-il dans les différents espaces concernés (Paris, banlieue limitrophe, banlieue plus large et périurbain) ? Par exemple, peut-on envisager une réorganisation des déplacements domicile-travail par la reconfiguration des bassins d'emplois ?

La recherche vise également à réfléchir aux solutions à imaginer pour les déplacements en voiture qui empruntent actuellement le périphérique et ne pourront être ni évités, ni reportés sur d'autres modes de transport. Il s'agira d'identifier et de chercher à palier d'éventuels effets pervers, comme le report des véhicules qui empruntaient le périphérique sur les boulevards environnants, avec ses conséquences sur la vie des habitants (nuisances, reconfiguration de leurs pratiques...).

Axe 3 : Mener une analyse critique des propositions sur l'avenir du périphérique débattues dans la campagne électorale pour l'élection du maire de Paris

Enfin, une analyse critique des propositions sur l'avenir du périphérique présentées lors de l'axe 1 sera menée à la lumière de ce travail. Il s'agira notamment d'interroger les différentes conceptions qui sous-tendent ces propositions, notamment les conceptions de la ville (rapport centre-périphérie au sein de la métropole parisienne) ainsi que les visions de la place de la mobilité dans les modes de vie et de la voiture dans les déplacements. Au final, ces propositions s'inscrivent-elles dans une transition vers des modes de vie plus durables et souhaitables, en allant vers moins de déplacements, plus de proximité et moins de pollution ?

Les premiers résultats

Les premiers résultats

La première étape du travail a consisté à élaborer un panorama des propositions pour l'avenir du boulevard périphérique et à dresser un diagnostic de ses usages actuels et des espaces et personnes qui en sont les plus dépendantes.

Propositions pour l'avenir du périphérique

Dans les dernières années, plusieurs travaux ont été publiés sur la question de l'avenir du périphérique. L'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) notamment propose dans un rapport de 2016 des mesures visant à diminuer la rupture générée par le périphérique en aménageant des franchissements ainsi que des espaces verts créant des continuités paysagères. En 2018, le Forum Métropolitain du Grand Paris (FMGP) a travaillé sur le devenir des **mobilités** en Ile-de-France et propose la transformation du périphérique en boulevard urbain. Les mesures proposées visent à diminuer l'emprise de la voiture et à favoriser les transports en commun et les mobilités douces, dans le cadre d'une réflexion qui ne se limite pas à l'échelle de Paris mais inscrit le périphérique dans le territoire métropolitain. Enfin, l'Institut Paris Région (IPR, anciennement IAU) estime qu'une transformation du périphérique en boulevard urbain est trop complexe à court terme, pour des raisons économiques (coût des travaux) et logistiques (organisation du report des flux). L'Institut propose alors des mesures visant notamment à limiter la vitesse sur le boulevard, à combattre l'autosolisme et à favoriser les transports en commun.

Dans le cadre de la campagne municipale, les acteurs politiques se sont également saisis de ces enjeux. Suite à la remise du rapport de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique, la Ville de Paris propose plusieurs pistes d'action. Les citoyens, les cyclistes et les piétons souhaitent réduire la pollution sonore et atmosphérique et la coupure urbaine, tandis que les attentes des usagers du périphérique sont plutôt liées à la congestion. La Mairie de Paris propose alors la requalification du périphérique en boulevard urbain à l'horizon 2050, avec une circulation apaisée, des voies réservées pour le covoiturage, les transports en commun et les véhicules propres. Du côté de la majorité présidentielle, le consensus semble s'établir autour de la proposition de modulation de la vitesse. Quant aux élus de droite, ils soutiennent majoritairement le projet de couverture du périphérique afin d'atténuer la rupture urbaine créée par l'infrastructure et de permettre la construction de logements. Les propositions des écologistes vont dans le sens d'une transformation du périphérique en boulevard urbain avec feux, avec une vitesse limitée à 50km/h, des voies dédiées aux mobilités douces, le développement de transports en commun, de pistes cyclables et d'espaces piétons. Certains élus du MODEM proposent la fermeture de certaines portes du périphérique. Gaspard Gantzer, candidat aux

proposent la fermeture de certaines parties du périphérique. Caspar Sanchez, candidat aux élections municipales à Paris, est le seul à proposer la suppression totale du périphérique, en complément du développement de pistes cyclables à l'échelle du Grand Paris. Ces propositions feront l'objet d'une analyse critique à la fin de la recherche à la lumière des résultats de la scénarisation menée dans l'axe 2.

Diagnostic du périphérique

Long de 35 kilomètres, le périphérique est la voie urbaine la plus empruntée d'Europe, avec une fréquentation d'1,2 millions de véhicules par jour, soit 40% du trafic parisien. L'analyse des données de l'EGT (Enquête Globale Transport) de 2010 permet d'identifier trois grands types de trajets empruntant le périphérique. On trouve d'abord les trajets courts, qui permettent de rejoindre des communes voisines ou proches ; le nord-est francilien, entre Montreuil, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais et le 20^e arrondissement sont les plus concernés par ce type de trajet. Ceux-ci sont minoritaires en raison de la présence d'alternatives modales (tramway, RER) ou routières (autres itinéraires). Le deuxième type de trajets est majoritaire ; il s'agit des contournements, qui permettent de rejoindre une commune située à l'opposé de son point de départ. Enfin, on trouve les trajets longs, qui relient des pôles urbains situés en périphérie (Roissy-en-France, Versailles, Chessy, Nanterre, etc.).

Les espaces limitrophes du périphérique sont les plus dépendants

En 2010, seuls 20% des usagers du périphérique vivent à Paris. Près de 80% résident dans les autres départements d'Ile-de-France. La moitié des usagers du périphérique vivent dans les départements de première couronne. Celle-ci est la première origine (47%) et la première destination (48%) des déplacements empruntant le périphérique. De plus, un quart des déplacements empruntant le périphérique sont internes à la petite couronne.

Les espaces les plus dépendants du périphérique sont les espaces limitrophes, à l'intérieur ou à l'extérieur des limites de Paris ; c'est notamment le cas des espaces situés au Nord-Est de Paris (19^e arrondissement, Montreuil, Bagnolet, Romainville) : c'est parmi les déplacements à l'origine de ces espaces que l'on retrouve les plus grandes parts de trajets empruntant le périphérique. Le poids du périphérique est globalement très faible en grande couronne (moins d'1% des déplacements partant de grande couronne emprunte le périphérique).

Une modélisation des trajets en Ile-de-France grâce à Google Maps a été mise au point par les étudiants en complément de l'analyse des données de l'EGT. Cette analyse confirme les premiers résultats : elle montre que les territoires parisiens et de petite couronne sont les

plus dépendants du périphérique. En effet, les itinéraires proposés par Google Maps pour des trajets ayant pour origine ou destination Paris ou des communes voisines empruntent très majoritairement le périphérique. Toutefois, les usagers de ces espaces bénéficient plus facilement d'alternatives en transport en commun que les habitants des communes plus lointaines.

Les usagers du périphérique

Les trois quarts des conducteurs du périphérique sont des hommes. En outre, les catégories socioprofessionnelles les plus favorisées et les professions intermédiaires (cadres et professions intellectuelles supérieures ; artisans/commerçants/chefs d'entreprise) sont surreprésentées parmi les usagers. C'est également le cas des ouvriers ; ceux-ci effectuent des trajets plus longs (67 minutes en moyenne) que les cadres (51 minutes en moyenne). Ces derniers ont tendance à effectuer plutôt des trajets courts, voire de contournement, entre les arrondissements parisiens et les communes de proche banlieue ; l'analyse des déplacements des cadres fait en effet émerger un triangle resserré, reliant les 15e et 16e arrondissements au sud, La Défense à l'ouest et le 17e arrondissement au nord. En revanche, les déplacements des ouvriers sont plus étalés spatialement et partent principalement des communes de banlieue nord et est pour rejoindre des pôles plus éloignés (Créteil, le 16e arrondissement, Clichy, etc.). Ces résultats s'inscrivent dans les dynamiques globales de l'agglomération parisienne, avec des ouvriers résidant au nord et à l'est et des cadres vivant à l'ouest plus près de leur lieu de travail.

Le périphérique, un facteur de rupture

S'il facilite les déplacements des Franciliens motorisés, le périphérique entrave fortement ceux des piétons et cyclistes qui cherchent à le franchir. En effet, il constitue une rupture entre les espaces qui l'entourent de part et d'autre, rupture plus ou moins importante selon le type d'aménagement des portes. Un indice de rupture des portes a été élaboré à partir de trois indicateurs : la présence d'une offre multimodale de transports, la perméabilité piétonne et cyclable et la cohérence paysagère, architecturale et fonctionnelle de la porte.

Au nord de Paris, le linéaire entre la Porte de la Chapelle et la Porte de Clignancourt constitue une rupture forte entre Paris et la banlieue, investie depuis les années 1930 par des opérations de logements à loyers modérés puis depuis les années 2010 par des campements d'habitat informel. Inversement, la Porte Dorée, avec le bois de Vincennes, présente une continuité importante entre les espaces situés de part et d'autre du

peripherique, grace a une infrastructure enteree et a un passage progressif de la ville a l'espace vert. Certains axes, comme l'avenue Daumesnil et la Promenade plantée, constituent des portes d'entrée parisiennes ouvrant sur le parc.

Les résultats des axes 2 et 3 de la recherche sont attendus en avril 2020.

Transition

Les recherches sur la transition s'intéressent aux processus de modification radicale et structurelle, engagés sur le long terme, qui aboutissent à une plus grande durabilité de la production et de la consommation. Ces recherches impliquent différentes approches conceptuelles et de nombreux participants issus d'une grande variété de disciplines.

Plus

Déplacement

Le déplacement est un franchissement de l'espace par les personnes, les objets, les capitaux, les idées et autres informations. Soit il est orienté, et se déroule alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit il s'apparente à une pérégrination sans véritable origine ou destination.

Plus

Mode de vie

Un mode de vie est une composition - dans le temps et l'espace - des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe.

Plus

Mobilité

Dans une perspective large, la mobilité peut être définie comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social.

Plus

¹ <mailto:anne.fuzier@sncf.fr>

² <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2017/02/27/post-car-ile-france-3516>

³ <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/transition-2840>

⁴ <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/deplacement-452>

⁵ <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

⁶ <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>