
RECHERCHES

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

Recherches terminées

Début: Octobre 2019

Fin: Septembre 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

/a>

À l’occasion des élections municipales parisiennes de 2020, de nombreuses propositions et prises de position sur l’avenir du périphérique, boulevard de 35 km ceinturant Paris, ont été exprimées : 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, régionale ? À quelles conditions cette suppression pourrait-elle s’inscrire dans la transition vers des modes de vie plus désirés et durables ?

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. Pourtant, 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 rurale. Alors que l’on constate une dualisation des politiques publiques qui mettent fortement en cause la place de la voiture dans Paris, tout en négligeant les autres espaces de l’Île-de-France, le Forum a confié à un groupe d’étudiants de l’Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne une recherche interrogeant les usages actuels du périphérique, les problèmes que poserait sa suppression sur le déploiement de ces usages à l’échelle des différents territoires concernés (Paris, banlieue, métropole, Île-de-France) et les conditions dans lesquelles la suppression du périphérique pourrait s’inscrire dans la transition vers des modes de vie désirés et soutenables.

Méthodologie

Dans un premier temps, les étudiants ont dressé un panorama des propositions concernant l’avenir du périphérique ; ils ont interrogé les représentations qui sous-tendent ces propositions, en particulier concernant la place de la mobilité dans les modes de vie et de la voiture dans les déplacements.

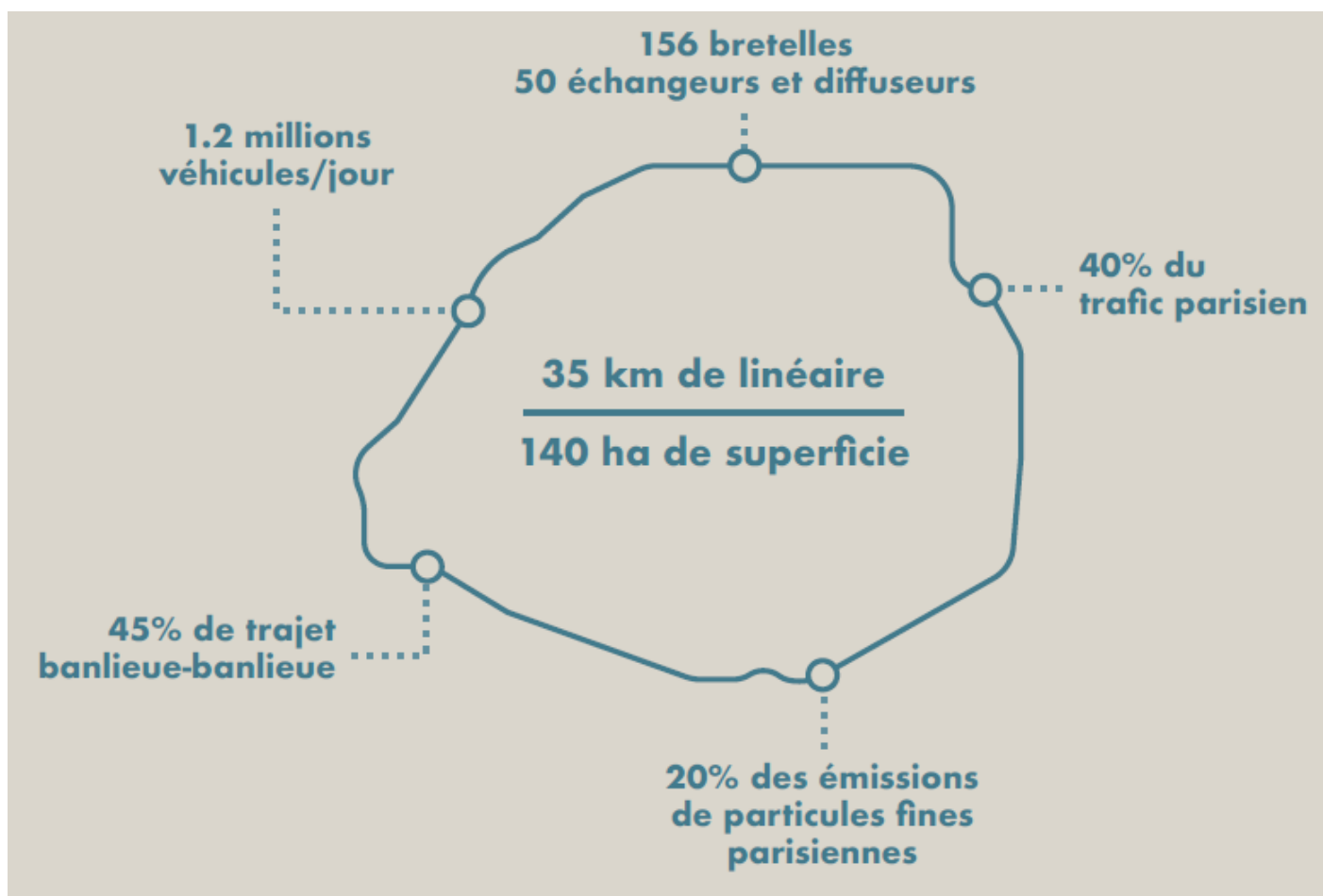
Ensuite, les étudiants ont établi un diagnostic du périphérique et de ses usages en s’appuyant sur trois méthodes : d’une part l’analyse des données de l’Enquête Globale Transports (EGT) de 2010, d’autre part des simulations de parcours sur Google Maps permettant d’identifier les alternatives au périphérique en fonction des trajets, enfin des entretiens avec des usagers. Ces entretiens ont également permis d’appréhender le rapport au périphérique de quelques usagers et d’identifier six usagers-types du boulevard, en fonction de leurs usages, de leur profil social et de leur lieu de résidence : un cadre supérieur de grande couronne, un cadre supérieur de petite couronne, un

ouvrier/employé et un étudiant habitant à proximité du périphérique.

Les étudiants ont ensuite mené un atelier prospectif réunissant une vingtaine de participants, qui se sont mis dans la peau des différents usagers-types identifiés pour réfléchir à des scénarios dans lesquels la suppression du périphérique pourrait s'inscrire dans la transition vers des modes de vie désirés et soutenables. Deux leviers en particulier ont été considérés : le report modal et l'évitement.

Les résultats

Long de 35 kilomètres, le périphérique parisien 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.



Principales caractéristiques du périphérique

Le périphérique constitue un facteur de rupture entre Paris et les communes limitrophes. Cette rupture est plus ou moins importante selon le type d'aménagement des portes, notamment selon la présence d'une offre multimodale de transports, la perméabilité piétonne et cyclable et la cohérence paysagère, architecturale et fonctionnelle de la porte.

Par exemple, 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 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 périphérique, grâce à une infrastructure enterrée et à un passage progressif de la ville à l'espace vert.

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 Île-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.

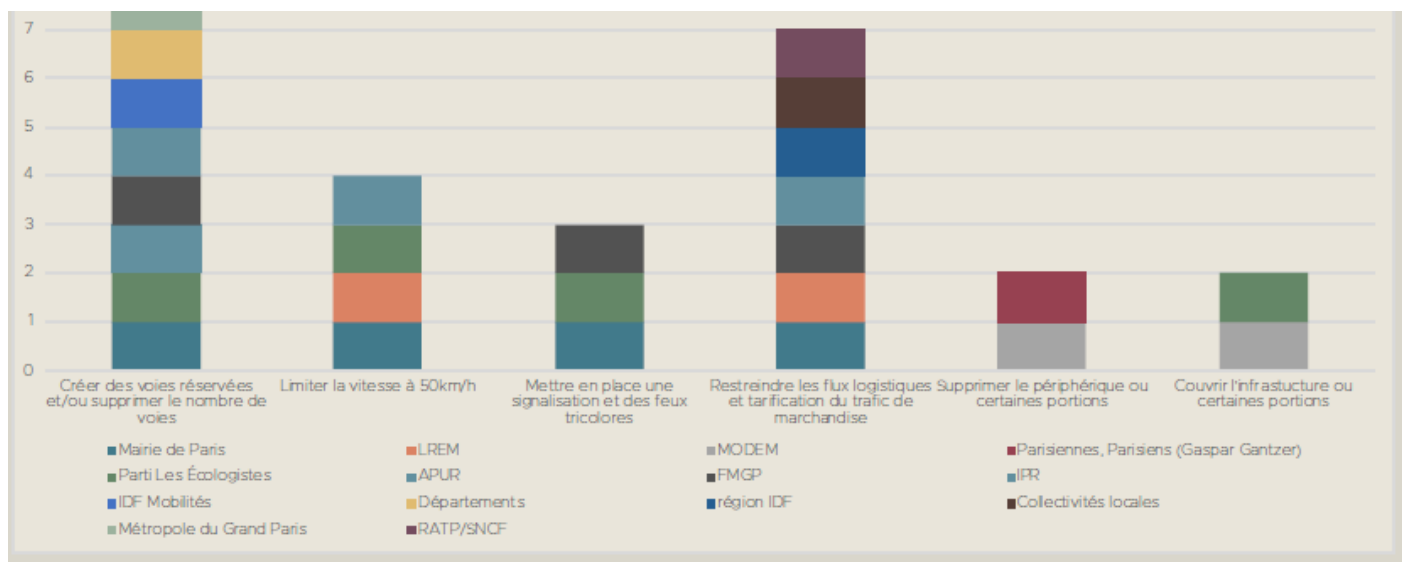
Dans le cadre de la campagne municipale, les acteurs politiques se sont également saisis de ces enjeux. La Mairie de Paris propose la requalification du périphérique en boulevard urbain à l'horizon 2050, avec une circulation apaisée, des voies réservées pour le covoiturage, les transports en commun et les véhicules propres. Les propositions des écologistes vont dans le même sens.

La majorité présidentielle propose notamment une modulation de la vitesse en fonction des heures. 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. Certains élus du MODEM proposent la fermeture de certaines portes du périphérique.

Gaspard Gantzer est le seul candidat à proposer la suppression totale du périphérique, en complément du développement de pistes cyclables à l'échelle du Grand Paris.

Panorama des propositions concernant le périphérique





Panorama des propositions concernant le périphérique

Diagnostic du périphérique

Trois types de trajets

L'analyse des données de l'EGT (Enquête Globale Transport) de 2010 permet d'identifier trois grands types de trajets empruntant le périphérique.

Les trajets courts permettent de rejoindre des communes voisines ou proches ; le nord-est francilien, entre Montreuil, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais et le 20e arrondissement sont les plus concernés par ce type de trajet. Ces trajets 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 destination située à l'opposé de son point de départ ; il peut s'agir par exemple de trajets entre les 15e et 17e arrondissements. 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'Île-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.

Lieux de résidence des usagers du périphérique (EGT, 2010)





Paris | 22%

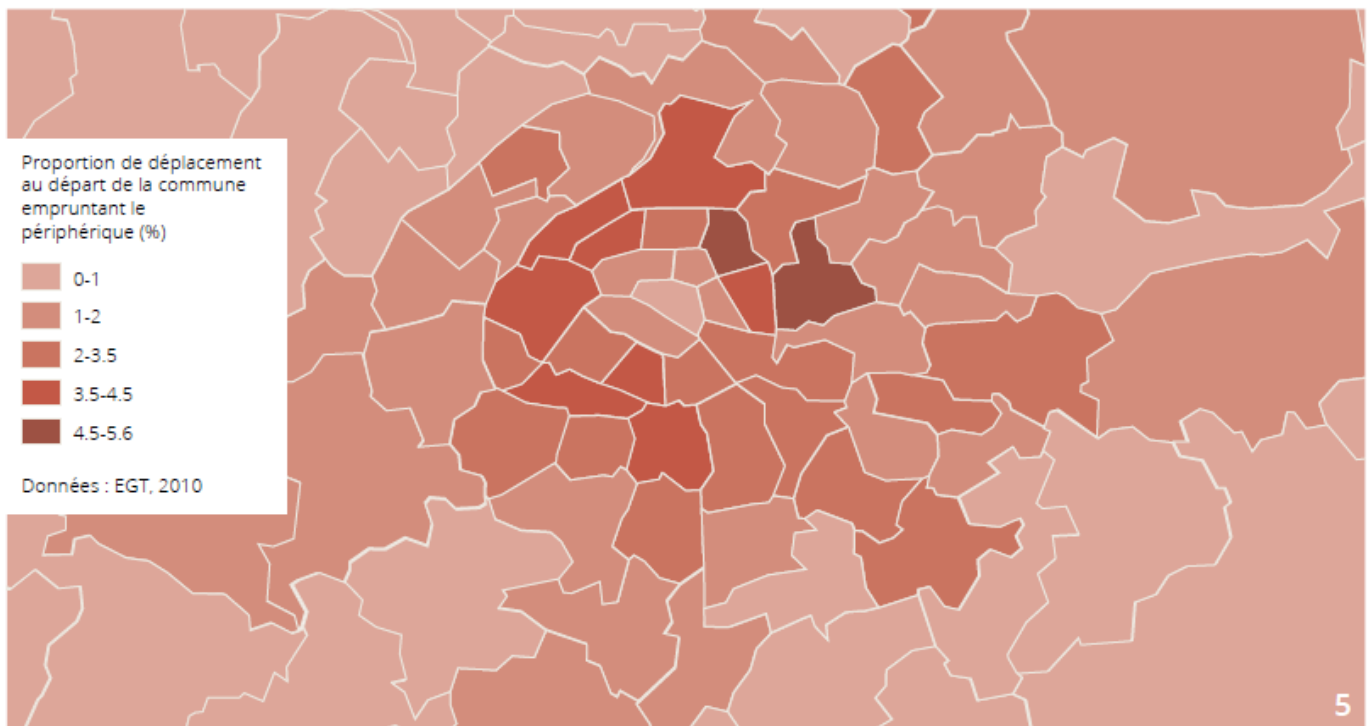


Petite Couronne | 48 %
Seine-Saint-Denis | 17%
Hauts-de-Seine | 17%
Val-de-Marne | 14%



Grande Couronne | 30%
Essonne | 9%
Yvelines | 8%
Val-d'Oise | 7%
Seine et Marne | 7%

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 (19e 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% du total des déplacements partant de grande couronne empruntent le périphérique).

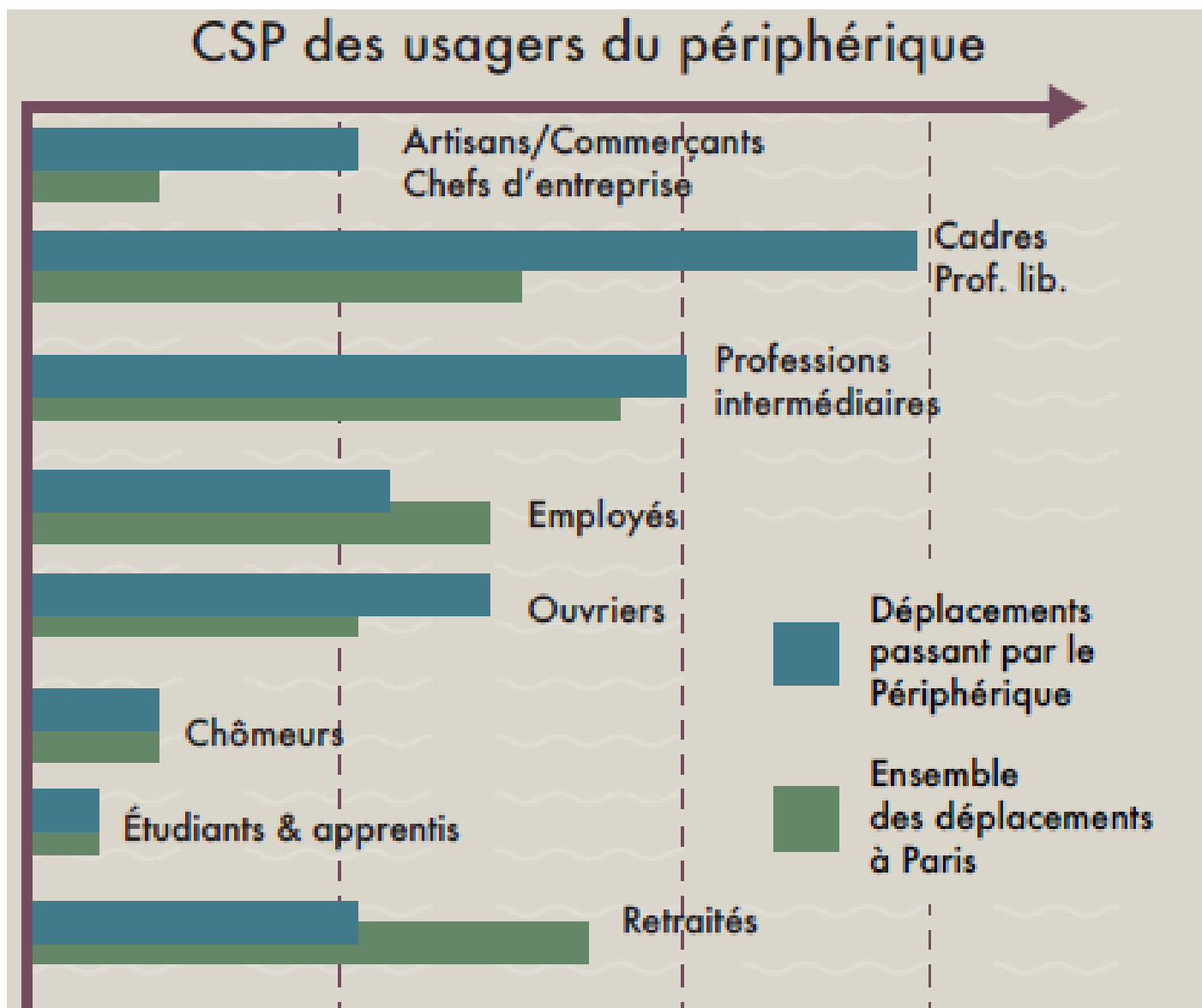


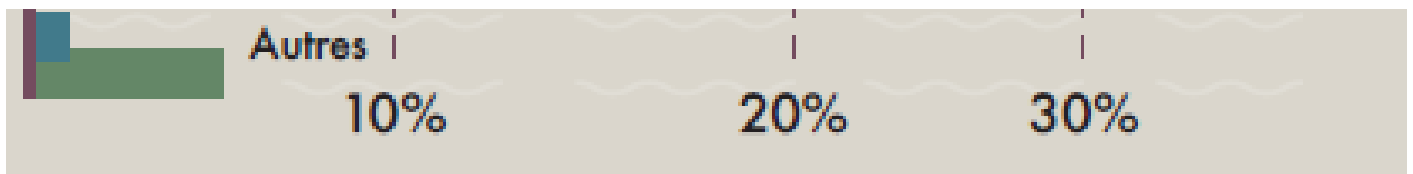
Proportion de déplacements empruntant le périphérique au départ de la commune ou de l'arrondissement

Une modélisation des trajets en Île-de-France grâce à Google Maps a été mise au point par les étudiants en complément de l'analyse des données de l'EGT. Les itinéraires proposés par Google Maps pour des trajets ayant pour origine ou destination Paris ou des communes voisines empruntent très majoritairement le périphérique, confirmant que les territoires parisiens et de petite couronne sont les plus dépendants du périphérique.

Les usagers du périphérique

Les trois quarts des conducteurs du périphérique sont des hommes. En outre, les catégories socioprofessionnelles les plus favorisées (cadres et professions intellectuelles supérieures), les professions intermédiaires (artisans/commerçants/chefs d'entreprise) et les ouvriers sont surreprésentés parmi les usagers ; ces derniers effectuent des trajets plus longs (67 minutes en moyenne) que les cadres (51 minutes en moyenne) qui 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.





CSP des usagers du périphérique

Le périphérique, une infrastructure indispensable pour ses usagers

Vingt entretiens semi-directifs ont été conduits avec des usagers du périphérique ou des personnes habitant à proximité de l'infrastructure. Plusieurs profils-types en sont ressortis : un travailleur mobile dépendant du périphérique, un cadre de grande couronne, un cadre de petite couronne, un ouvrier/employé et un étudiant habitant à proximité du périphérique. Les usagers interrogés utilisent majoritairement le périphérique pour des déplacements domicile-travail ou pour des trajets professionnels. S'ils sont conscients des nuisances liées à l'utilisation du périphérique, ils sont plutôt défavorables à sa suppression qui les obligerait pour certains à renoncer à utiliser leur voiture, pour d'autres à emprunter des itinéraires plus longs. Seules les personnes vivant à proximité du périphérique mais ne l'utilisant pas se montrent favorables à sa suppression. La plupart des enquêtés insistent sur la nécessité à leurs yeux de renforcer le réseau de transports en commun avant de penser à fermer le périphérique.

Vers une Île-de-France sans périphérique

Les étudiants ont organisé un atelier réunissant une vingtaine de participants qui se sont mis dans la peau d'usagers-types du périphérique pour imaginer la reconfiguration des modes de vie qu'impliquerait la suppression du périphérique en mobilisant trois modèles d'action : l'accessibilité augmentée, la proximité et la voiture réinventée. Dans le premier modèle, l'accessibilité aux transports en commun et leur performance était améliorée pour favoriser un report massif de la voiture vers les transports en commun. Dans le second modèle, les participants ont imaginé une reconfiguration de l'aménagement du territoire permettant une plus grande proximité entre lieux de vie et de travail et par conséquent, une diminution de l'usage de la voiture. Le troisième modèle, celui de la voiture réinventée, imagine des usages plus partagés de l'automobile pour réduire le nombre de véhicules en circulation et permettre une suppression progressive du périphérique en limitant la congestion des espaces environnants qui pourrait en résulter.

Pour arriver à la fermeture du périphérique, les participants à l'atelier ont imaginé la mise en place progressive de différentes mesures. À court terme, ils ont proposé des mesures comme la baisse de la vitesse réglementaire sur le périphérique ou l'incitation au

covoiturage, en attendant la généralisation du télétravail permise notamment par la responsabilisation des entreprises. En parallèle, ils ont imaginé le maillage de l'Île-de-France par un réseau cyclable, le RER-Vélo, pour favoriser le report modal et fournir une alternative confortable à la voiture aux usagers qui ne parcourent pas de très grandes distances. À moyen terme, considérant que les usages majoritaires du périurbain s'inscrivent dans des déplacements entre communes de petite couronne, le report de ces déplacements vers les transports en commun peut être envisagé en optimisant le réseau existant ou encore par le recours au futur Grand Paris Express ; les transports en commun seraient entièrement automatisés et gratuits. À plus long terme, les participants à l'atelier ont imaginé un exode urbain de la métropole parisienne vers le reste du territoire ; ils ont dessiné un modèle territorial fondé sur des biorégions où les habitants déploient leurs activités dans un rayon d'un quart d'heure de temps, préconisant une évolution du modèle d'aménagement du territoire pour favoriser des modes de vie plus en proximité.

Conclusion

Bien que les usagers du périurbain interrogés par les étudiants soient au premier abord réticents à sa suppression, l'étude a permis d'imaginer un futur sans périurbain qui réponde aux aspirations des Franciliens à la proximité et au ralentissement. L'acceptabilité d'une mesure aussi radicale nécessite cependant une mise en place progressive sur un temps long et en concertation avec les habitants de politiques ambitieuses qui favorisent une sortie du modèle du tout-automobile et un aménagement du territoire permettant la transition vers des modes de vie plus durables et plus souhaitables.

Documents à télécharger

Diagnostic du périurbain et de ses usages

Rapport complet de la recherche

Synthèse des résultats

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

¹ <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2017/02/27/post-car-ile-france-3516>