

## CONTRIBUTION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-SAINT-DENIS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR L'ÉVOLUTION DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

### LA TRANSFORMATION DU PÉRIPHÉRIQUE, UN ENJEU MAJEUR POUR LE TERRITOIRE SEQUANO-DIONYSIEN

Bien que situé sur les franges du territoire séquano-dionysien, le boulevard périphérique en constitue un élément essentiel. Au-delà de ce qu'il représente symboliquement : un cordon de séparation avec Paris, il doit être appréhendé dans sa nature et sa fonctionnalité : une infrastructure structurante qui, sur un linéaire d'environ 14 km et une largeur de plusieurs dizaines de mètres, joue le rôle d'une véritable frontière physique entre Paris et la Seine-Saint-Denis. Cette frontière n'est franchissable que ponctuellement, et souvent difficilement, au niveau des portes, alors que celles-ci représentent des pôles d'intermodalité majeurs pour le Département devant être traités comme des places à part entière (Porte de Montreuil, porte de Bagnolet, porte des Lilas, porte de Pantin, porte de la Villette, porte d'Aubervilliers, porte de la Chapelle, porte de Clignancourt, porte de Saint-Ouen).

De par sa fonction autoroutière, le boulevard périphérique occupe une place majeure dans la structuration des déplacements de nombreux habitants du Département. 19 % des déplacements quotidiens réalisés sur le périphérique sont en effet effectués par des Séquano-Dionysiens contre 21 % par des Parisiens. Le boulevard périphérique est ainsi presque autant utilisé par les habitants de Seine-Saint-Denis que par les Parisiens. Le périphérique est par ailleurs essentiel au lien entre Paris et les territoires extra-parisiens (50% des déplacements effectués se font de Paris à banlieue ou de banlieue à Paris) mais également au lien inter-banlieue (45 % du trafic est lié aux déplacements de banlieue à banlieue). Le boulevard périphérique remplit donc une fonction circulatoire majeure pour la Seine-Saint-Denis et oriente de nombreux flux. Avec deux autoroutes et six routes départementales issues du transfert d'anciennes routes nationales qui lui sont connectées, le département est particulièrement marqué par ces voies surdimensionnées au regard du tissu urbain environnant. En outre, les deux secteurs du boulevard périphérique les plus circulés sont celui de la porte de la Chapelle et de la porte de Bagnolet, du fait des débouchés de l'A1 et de l'A3. Ces deux secteurs figurent d'ailleurs parmi les tronçons de voies rapides les plus empruntés de France.

Les nuisances atmosphériques et phoniques sont les corollaires du trafic considérable engendré par le boulevard périphérique. Les émissions d'oxyde d'azote enregistrées à ses abords sont six fois supérieures aux normes recommandées par l'OMS. 25 % des émissions de polluants liées au trafic routier parisien et 3 % des émissions franciliennes sont liées au trafic routier enregistré sur le périphérique. La pollution phonique dépasse également largement les seuils recommandés par l'OMS. Les pollutions du périphérique sont ainsi subies quotidiennement par environ 75 000 Séquano-Dionysiens, soit 4,5 % de la population départementale, qui habitent à une distance de moins de 500 mètres du périphérique. Diminuer drastiquement ces nuisances répond donc à un enjeu majeur de santé environnementale mais également à un enjeu de justice sociale. Les riverains du périphérique sont en effet fréquemment issus de milieux modestes, voire très modestes, avec un quartier NPNRU (La Villette/Quatre Chemins sur Pantin et Aubervilliers) et 5 quartiers Politique de la Ville (Plaine Trézel Chaudron à Saint-Denis, Pasteur-Arago-Zola, Michelet-Les-Puces-Debain à Saint-Ouen, Sept-Arpens/Stalingrad au Pré-Saint-Gervais et Pantin, La Capsulerie à Bagnolet).

Le boulevard périphérique constitue par ailleurs un axe de structuration de l'activité économique. Le long de son linéaire sont situées plusieurs zones de forte concentration d'emplois départementales, notamment d'emplois tertiaires : porte de Montreuil, porte de Pantin, plaine de France et porte de Saint-Ouen, des secteurs d'animation commerciale et touristique majeurs : parc du Millénaire, porte de Bagnolet, puces de Saint-Ouen, ainsi que des implantations hôtelières. Des activités logistiques et garages s'y déploient également, en bordure ou en sous-face de l'ouvrage.

Enfin, le périphérique et ses franges forment un territoire de projets d'aménagement de grande importance des deux côtés de ses rives, avec plusieurs ZAC et opérations d'aménagement qui jouxtent ou incluent directement l'infrastructure et dont la programmation est directement adaptée à la prise en compte de ses nuisances et de ses fonctionnalités.

Cet état des lieux synthétique permet donc de situer combien toute action visant à la transformation du boulevard périphérique constitue un enjeu majeur pour le territoire séquano-dionysien.

## **UNE INFRASTRUCTURE QUI DOIT EVOLUER**

L'étude pilotée par le Forum Métropolitain du Grand Paris sur les routes du futur rendue en 2019 avait permis de démontrer les potentialités d'évolution du périphérique. Mené conjointement, le travail de la mission d'information et d'évaluation du conseil de Paris sur le devenir du périphérique a été concrétisé par la publication d'un rapport proposant plusieurs pistes de transformation pour changer les usages et convertir progressivement l'infrastructure en un boulevard urbain franchissable à pied.

Dans le prolongement de ces travaux, nous savons gré à la Ville de Paris d'avoir institué les ateliers du périphérique. Ceux-ci ont permis à chaque collectivité directement concernée par son évolution de présenter les projets en cours ou à venir qui affecteront l'infrastructure et ses abords. Le livre blanc qui a conclu et synthétisé ce cycle de rencontres a pu porter une

vision partagée de la transformation de l'axe et proposer un calendrier ambitieux pour amorcer son évolution.

Face aux enjeux de santé environnementale, de mobilité, de transition écologique, d'intégration métropolitaine et de résorption des fractures urbaines, il serait en effet inconcevable de se contenter d'une évolution au fil de l'eau, en tablant sur une baisse légère et progressive de la circulation grâce au développement des alternatives à la voiture individuelle : transports en commun avec les prolongements de lignes de métro, le Grand Paris Express et les LHNS tramway ou bus, et vélos avec le réseau métropolitain. Par ailleurs, si le dispositif de la Zone de Faibles Emissions qui accélérerait, s'il était mis en place, la mutation du parc de véhicules vers des véhicules thermiques ou hybrides, puis vers l'électrique, permettra de réduire très sensiblement les émissions de polluants, puisque ne subsisteront que les émissions de particules fines liées au freinage des véhicules, elle aura une incidence plus faible sur les nuisances sonores, du fait de l'importance des bruits de roulement si l'on ne réduit pas la vitesse. Elle n'aura aucune incidence sur l'importance des flux de circulation. En conséquence, refuser le statu quo et engager une réelle transformation du périphérique impliquent prioritairement de s'attaquer à l'autosolisme pour réduire massivement le nombre de véhicules en circulation. Alors que le nombre de passagers par véhicule n'est que de l'ordre de 1,1 aux heures les plus congestionnées, il est primordial que des mesures ambitieuses soient prises pour faire évoluer cette situation..

### **PROFITER DE L'ELAN OLYMPIQUE**

L'organisation et le déroulement de l'évènement olympique et paralympique va permettre de sanctuariser une voie réservée au co-voiturage et à certaines catégories de véhicules (bus, taxis...) sur une grande partie du périphérique, dont l'intégralité de sa partie adjacente à la Seine-Saint-Denis. Cette solution nous semble la plus pertinente pour favoriser le partage de véhicules et améliorer l'efficacité de l'infrastructure. Il apparaîtrait dès lors pertinent de profiter de cette impulsion et d'envisager la pérennisation des usages réservés dans le cadre JOP en phase d'héritage. Les changements de comportements (report modal ou co-voiturage) qui vont être induits par l'instauration des voies olympiques doivent pouvoir perdurer et il serait dommageable de ne pas tirer profit de cette mutation pour revenir à une situation ante-JOP.

### **LES PISTES A EXPLORER POUR OPTIMISER LA CREATION DE LA VOIE RESERVEE SUR LE BOULEVARD PERIPHERIQUE**

#### **1. Evaluer les impacts en « temps réel »**

Les impacts sur les voiries environnantes, et notamment sur les routes départementales qui se greffent sur le périphérique, doivent pouvoir être observées et analysées quasiment instantanément de façon à pouvoir dissuader l'usage d'itinéraires bis de transit traversant l'ensemble des territoires limitrophes. L'impact de ces mesures sur l'A1, l'A3 et sur le trafic du deuxième périphérique métropolitain, l'A86, devra bien entendu également être appréhendé.

#### **2. Ne pas se limiter au seul boulevard périphérique :**

La pérennisation d'une voie réservée sur le périphérique devrait être envisagée en complémentarité avec les dispositifs de voies réservées sur l'ensemble du réseau autoroutier structurant la métropole. En effet, une part importante des usagers du périphérique entre sur celui-ci via une autre autoroute francilienne. Le co-voiturage doit donc aussi être promu et facilité sur ces voies majeures débouchant sur l'anneau parisien. L'A1, sur l'ensemble de sa portion séquano-dionysienne, bénéficiera également d'une voie réservée durant les JOP. La question de la pérennisation de cette voie en phase héritage des JOP, à l'instar du périphérique, mérite d'être posée. Cela doit également être le cas pour l'A3 qui débouche sur le périphérique à la porte de Bagnolet. A terme, l'autoroute A86 devrait également être concernée, comme l'ensemble du réseau magistral métropolitain. A ce titre, il convient de noter que « Les routes du futur » ne se cantonnaient pas au boulevard périphérique mais effectuaient également des focus sur l'A1, l'A3 et l'A86 dont les conclusions devront également être prises en considération.

### 3. Limiter la vitesse à 50 km/h sur toutes les plages horaires

La limitation de la vitesse de 80 à 70 km/h avait en effet permis de faire baisser le nombre de décibels de 1,7, soit une réduction du bruit de 40 %. Réduire la vitesse à 50 km/h la nuit permettrait un gain de 3 décibels supplémentaires, ce qui constituerait un gain de confort considérable pour les riverains. La question d'une pérennisation de la limitation de la vitesse à 50 km/h la nuit, et non seulement sur certains créneaux, mérite à notre sens d'être posée.

### 4. Continuer à développer les alternatives à l'automobile

Il nous semble important de rappeler une évidence : plus les alternatives à l'automobile seront développées dans les territoires bordant le périphérique, moins celui-ci sera circulé et plus il pourra être aisément et radicalement transformé. Un soutien de l'ensemble des acteurs est donc nécessaire pour poursuivre ou engager des projets de transports en commun de moyenne et grande capacité. Si l'achèvement des lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 15, 16 et 17) est essentiel pour densifier l'offre dans le cœur du Département, les autres projets en cours le sont également, notamment les projets en radiales vers Paris :

- tramway T8 et bus à haut niveau de service TZen3 qui desserviront des portes de Paris,
- renforcement des lignes de bus qui assurent une desserte fine primordiale pour la desserte des quartiers et dont il convient d'améliorer les conditions de circulation, de fréquence et d'intégration au réseau lourd dans une perspective de développement de l'intermodalité,
- création de liaisons bus express en utilisant des voies réservées sur les autoroutes A1, A3 et A 86
- prolongements de lignes de métro existantes : lignes 1, 4, 7, 3, 9, 11, 12, 14.

Le réseau cyclable doit également être considéré comme un transport de masse et la réalisation d'axes structurants en radiales vers Paris mais également internes aux territoires, ce que le Département réalise sur les routes départementales, doit être accélérée.

Avec l'aboutissement de ces projets, la baisse du taux de motorisation des ménages séquanodionysiens, déjà amorcée à proximité de Paris, pourra ainsi se prolonger sur l'ensemble du territoire départemental.

### 5. Réduire l'usage de l'automobile sur l'ensemble du territoire francilien

Le Département met en place une politique ambitieuse visant à redimensionner l'espace public et l'espace viaire pour diminuer l'emprise accordée à l'automobile au profit des modes actifs et des transports en commun s'inscrit dans un objectif général de modification des habitudes de déplacements. En offrant des alternatives à la voiture particulière, s'ouvre en effet la possibilité de résorber l'emprise routière des grandes infrastructures qui morcellent le territoire départemental. Les espaces publics libérés par la reconfiguration des voies permettent en outre d'intégrer les enjeux de ré-appropriation écologique, de résilience et de rafraîchissement des îlots de chaleur urbain, en désimperméabilisant des sols bitumés, en plantant de nouveaux arbres et en retrouvant, si possible, des écoulements des eaux naturels.

Paris est également déjà engagée sur cette voie mais c'est l'ensemble du territoire francilien qui doit agir dans le même sens. Réduire l'usage de l'automobile, c'est non seulement limiter le réchauffement climatique en diminuant les émissions de GES mais c'est également reconfigurer le territoire pour diminuer la dépendance à la voiture et ainsi lutter contre l'étalement urbain, répondre aux objectifs du zéro artificialisation nette et envisager la résorption des coupures urbaines constituées par les grandes infrastructures routières. Cette dimension devrait également trouver sa traduction dans le SDRIF-E en cours d'élaboration.

### **ENVISAGER LE MOYEN ET LE LONG TERME ?**

La réduction du nombre de véhicules circulant et la limitation de la vitesse permettront d'envisager un deuxième temps essentiel à nos yeux qui est la transformation des infrastructures. A ce titre, nous serions favorables à terme à l'instauration d'aménagements permettant d'enclencher la conversion en boulevard urbain tels que l'instauration de carrefours à feux sur des portions situées à niveau (ni en décaissement, ni en élévation) ce qui créerait la possibilité du franchissement à pied de l'ensemble des voies. Dans cette perspective, une réflexion sur les possibilités de développer des activités et des équipements publics générateurs de vie urbaine et de riveraineté doit être initiée. Il s'agit ainsi d'anticiper cette possibilité de franchissement en évaluant les usages potentiels des rives du périphérique.

Il nous importe toutefois que soient précisément évaluées les répercussions de ces aménagements (voies réservées et carrefours à feux) sur les voiries environnantes, et notamment sur les routes départementales qui se greffent sur le périphérique. Il est donc essentiel que soient évaluées les possibilités d'itinéraires bis de transit traversant l'ensemble des territoires limitrophes afin de veiller à ce qu'elles puissent être empêchées. Enfin, l'impact de ces mesures sur le trafic du deuxième périphérique métropolitain, l'A86, devra être appréhendé.

## **CREER UN CADRE DE GOUVERNANCE QUI PERMETTRE DE POURSUIVRE LE TRAVAIL ENGAGE SUR LA TRANSFORMATION DU PERIPHERIQUE**

Le travail sur « les routes du futur » mis en œuvre par le forum métropolitain du grand Paris, puis les ateliers du périphérique ont fait naître une attente pour un projet métropolitain majeur et ont confirmé la nécessité de partager projets et savoirs. Pour le Département, le fonctionnement collégial, la coordination apportée par l'APUR et l'Institut Paris Région, l'expertise de l'ensemble des services techniques des collectivités et de l'État doivent pouvoir être prolongés dans le cadre d'une nouvelle phase visant à la reconquête du réseau magistral francilien dans son ensemble, qui devrait être exprimée notamment à travers le prochain SDRIF.