

Contribution sur l'avenir du boulevard périphérique

Le Département de l'Essonne a pris connaissance de la consultation lancée le 17 avril par la Ville de Paris et des documents associés, en particulier les modalités de mise en œuvre et d'exploitation du projet de voies réservées.

Si le Département de l'Essonne partage les objectifs poursuivis d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, il regrette le manque de coordination de la part de la Ville de Paris dans la mise en œuvre de ce projet.

La création d'un système de voies réservées ne peut s'envisager de façon unilatérale sur le seul boulevard périphérique sans prendre en considération son intégration dans le réseau routier d'ensemble et son impact sur les déplacements quotidiens des franciliens.

Ainsi, le Département de l'Essonne reconnaît l'importance de cette initiative en ce qu'elle amorce une approche multimodale de la route qui est bienvenue. Le Département de l'Essonne développe une vision moderne de la route, destinée à concilier les usages et proposer une réponse aux besoins de mobilité de l'ensemble de ses habitants, sans ségrégation aucune, dans une logique de transition écologique.

Le projet présenté à la consultation par la Ville de Paris doit participer d'un dessein d'ensemble à l'échelle régionale tant les autoroutes et les voiries structurantes constituent un réseau interconnecté et interdépendant en Ile-de-France.

Ainsi, la responsabilité de la Ville de Paris va au-delà du boulevard périphérique, dont les aménagements du boulevard périphérique ne peuvent méconnaître ses conséquences, potentiellement catastrophiques, dans toute la région. La Ville de Paris ne saurait se prévaloir d'améliorer ici le cadre de vie des Parisiens pour dégrader là-bas les conditions de transport de l'ensemble des habitants d'Ile-de-France.

A ce stade, la consultation ne présente aucun élément permettant d'espérer favoriser la cohésion entre les territoires, et raffermir la communauté de destin qui unit les franciliens. Au contraire, le boulevard périphérique est à nouveau isolé, et érigé en mur d'enceinte, en lieux et places des fortifications sur lesquelles il a été bâti il y a tout juste cinquante ans.

Le système de voies dédiées présentées à la consultation fonctionne seul, à l'exception, uniquement due à l'héritage des JO, de son déploiement sur l'A13 et sur l'A1.

Ainsi, si cette nouvelle consultation est bienvenue et contribue à alimenter le débat sur le renouvellement de la place de la route dans la mobilité, elle n'apporte toujours pas de réponse sur le bénéfice qu'apporte ce nouvel aménagement pour les franciliens. Ainsi, Ile-de-France Mobilités, pourtant autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, n'est citée qu'une seule fois, seulement pour rappeler les financements qu'elle met en place en faveur du covoiturage.

Pour le Département de l'Essonne cette consultation n'est donc pas au niveau de l'enjeu. Elle n'est pas portée par les bons acteurs et ne cible pas les bonnes problématiques.

La question ne devrait pas être d'interroger le bien-fondé d'une voie réservée sur boulevard périphérique mais plutôt de savoir comment créer un système de transport global et performant à la hauteur des besoins des franciliens.

Cette question a notamment fait l'objet d'un travail approfondi dans le cadre de la mission confiée par la Présidente de Région, Valérie PECRESSE au Président du Département de l'Essonne, François DUROVRAY, portant sur le développement d'un réseau de Cars Express en Ile-de-France, dont les recommandations et propositions d'actions ont été présentées le 20 avril 2023.

La responsabilité de la Ville de Paris va au-delà du périphérique. Ainsi, le Département l’invite à sortir de sa logique de répression des automobilistes et à engager un travail partenarial aux côtés de la Région, des Départements et des collectivités d’Ile-de-France, pour œuvrer à la mise en œuvre d’un système de mobilité performant, au service de l’ensemble des franciliens et non pas des seuls parisiens.

Le boulevard périphérique, un espace de flux connecté à l’ensemble de l’Ile-de-France

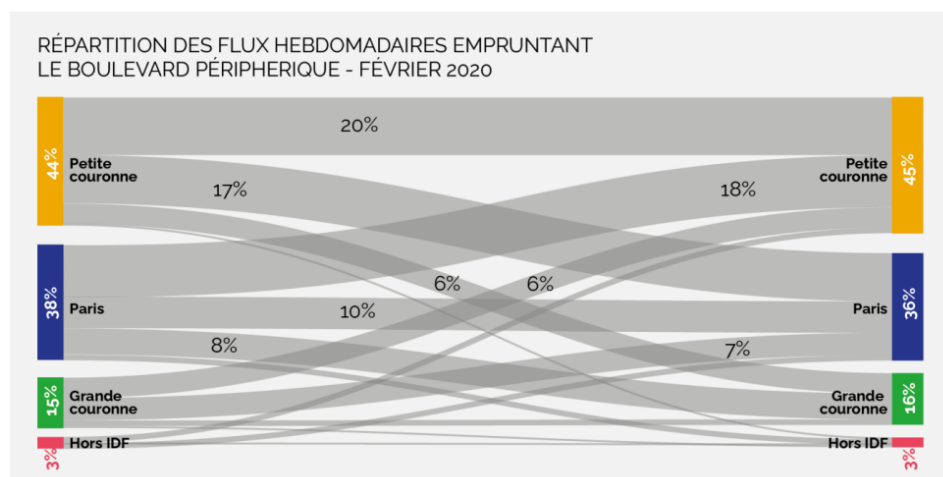
Le boulevard périphérique est avant tout un espace de transit et de flux. C’est la route urbaine la plus empruntée d’Europe avec au moins 300 000 véhicules par jour en 2012 et 100 000 véhicules au maximum la nuit. Il assure avec l’A86 et la Francilienne une fonction de rocade autour de Paris et à ce titre et constitue un axe majeur permettant non seulement d’éviter la traversée de Paris intramuros, mais aussi d’assurer des déplacements transverses, au sein d’un territoire déficitaire en axe Est-Ouest.

Cette infrastructure de transport revêt une importance capitale pour l’ensemble des franciliens et en particulier pour les habitants de la petite et de la grande couronne.

A ce titre, le graphique présenté dans les documents de la consultation est éloquent : les flux Paris – Paris ne représente que 10% du trafic du boulevard périphérique et les flux ayant pour origine Paris sont minoritaires (38%) et sans doute amenés à diminuer.

Le boulevard périphérique est donc, par son usage, clairement intégré au réseau routier régional. Il permet d’une part d’éviter les zones urbaines, Paris certes (10%), mais surtout toute la petite couronne (20%). Il distribue également les flux d’échanges de plus longue distance, en utilisant en moyenne presque un quart (7,5 km) de la circonférence du boulevard périphérique.

Il peut d’ailleurs être souligné que, malgré la présence de deux autres rocades – l’A86 et la francilienne – 15% des flux qui empruntent le boulevard périphérique ont encore pour origine ou destination la grande couronne, soit plus que les flux Paris – Paris.



Chiffres et matrice extraits de l'étude « La mobilité et les usages du boulevard périphérique, Diagnostic des usages de mobilité dans différents secteurs parisiens, par l'utilisation des données GPS de téléphones mobiles », 25 octobre 2021.

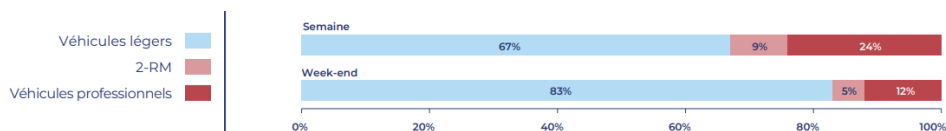
C’est pourquoi, tout projet d’évolution du boulevard périphérique parisien ne saurait être envisagé sans une analyse approfondie de ses impacts sur les déplacements des franciliens.

En l’état le Département de l’Essonne s’inquiète de l’absence d’étude d’impact sérieuse, en tout cas aucune n’est présentée pour éclairer cette consultation. Le projet est envisagé sans s’interroger sur les effets de report engendrés par la mise en place d’une voie réservées, sur l’évolution de la congestion, et sur l’équilibre entre des gains environnementaux et sanitaires espérés au droit du boulevard périphérique et les impacts négatifs sur le reste du territoire francilien.

La transformation de la route vers des usages partagés et apaisés constitue une priorité d’action du Département, cependant cette évolution ne doit pas se faire au détriment de la mobilité des habitants,

en particulier ceux de Grande Couronne qui sont les plus éloignés des transports collectifs et ne disposent souvent pas d'alternative efficace à la voiture individuelle.

Les documents démontrent l'absence de réflexions et d'évaluation de l'impact de cette voie dédiée sur l'activité économique et plus généralement sur l'aménagement du territoire. Pour illustrer concrètement, l'observatoire des trafics de la Ville de Paris indique une part s'élevant à près d'un quart du trafic du boulevard périphérique, dans une catégorie qui réunit les véhicules utilitaires légers, les poids lourds, mais également les cars et les taxis.

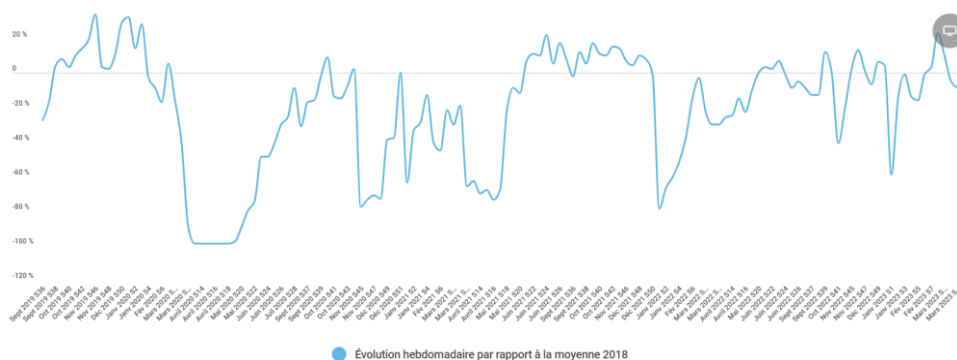


Les véhicules utilitaires et les poids lourds ne pourront pas emprunter - en tout cas pas à ce stade de la réflexion - les voies dédiées qui, même si cela n'est pas clairement précisé dans les documents de la consultation, seront prises sur les voies actuelles : congestion, pertes de temps, perte de compétitivité ; et rejet d'une partie du trafic, la plus impactante, dans nos territoires. A terme, dans un cycle maintenant bien connu de ségrégation spatiale, le rejet vers l'extérieur des activités génératrices de nuisances.

Le Département de l'Essonne est bien placé pour observer les conséquences désastreuses sur son territoire de décennies de choix non concertés d'aménagement - éviction des activités polluantes du centre de l'agglomération pour faire de la place à de nouveaux quartiers, concentration des activités tertiaires et de la production de richesse dans les pôles centraux, objectifs imposés de construction de logements en périphérie et d'accueil de populations fragiles.

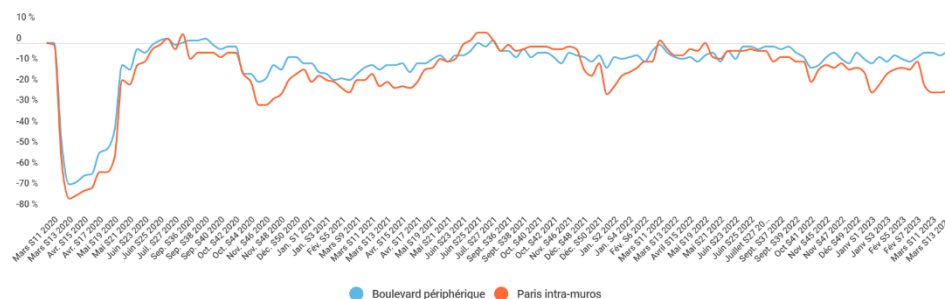
Le Département de l'Essonne invite donc la Ville de Paris à éviter de reproduire les mêmes erreurs en travaillant de façon concertée, plutôt qu'égoïstement en fonction des intérêts de son territoire.

A plus court terme, la voie dédiée sur le boulevard périphérique serait mise en service à l'horizon 2025 dans un contexte où la circulation automobile restera très intense. Le tableau de bord de la mobilité en Ile-de-France, produit par l'Institut Paris Région ne permet pas de déceler une tendance baissière, après les années perturbées par l'épidémie de Covid-19. Il est même constaté une tendance au renforcement de la congestion. De fait, l'automobile demeure la seule solution de déplacement pour de nombreux franciliens, d'autant que la fréquentation des transports en commune accuse encore une baisse de 10% par rapport à 2019, et que la pratique du covoiturage progresse, mais très lentement et encore marginalement (moins de 10 000 trajets domicile – travail par jour à l'échelle régionale).

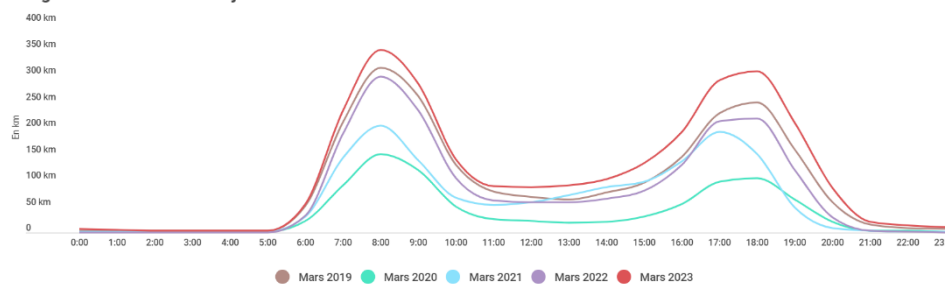


Évolution du trafic routier sur le boulevard périphérique parisien et Paris intra-muros

Mars 2020 semaine 10 = base 0



Congestion routière - Profil journalier



Dans un contexte de saturation des axes ferroviaires desservant les différents bassins d'emploi et pôles d'activités franciliens la priorité d'action de la Ville de Paris devrait être d'améliorer la fluidité du boulevard périphérique en optimisant son utilisation tout en prenant compte les besoins de l'ensemble des franciliens.

En l'état actuel de l'offre de transport, et sans perspective plus régionale, le projet porté par la Ville de Paris fait craindre un risque d'embolie du réseau routier structurant depuis le boulevard périphérique jusqu'au principaux axes régionaux à commencer par la francilienne et l'A86.

L'aménagement du périphérique doit s'inscrire dans une stratégie régionale de report modal

L'aménagement du boulevard périphérique ne peut s'envisager sans prendre en compte l'ensemble des flux à l'échelle de la région francilienne.

L'enjeu prioritaire à l'échelle de la Région doit bien être de réduire les flux de véhicules et donc le nombre d'utilisateurs contraints d'utiliser chaque jour la voiture pour se rendre au travail ou avoir accès à des services publics de qualité.

Cela passe par le développement d'alternatives performantes à la voiture individuelle, s'appuyant sur l'offre ferrée et la mise en place d'un nouveau réseau de Cars Express pour desservir les territoires de Grande Couronne et connecter rapidement les bassins de vie de la périphérie aux pôles d'activités concentrés au cœur de la métropole.

Contrairement à la logique isolée d'aménagement du boulevard périphérique, et d'interdiction de la voiture, appliquée par la Ville de Paris, le Département de l'Essonne, aux côtés des autres collectivités de petite et grande couronne et d'Ile-de-France-Mobilités, souhaite accompagner et faciliter le report modal des automobilistes vers les transports collectifs.

Les propositions formulées par la Ville de Paris ne répondent pas, en l'état, aux besoins en matière de développement de l'offre de transports collectifs. A titre d'exemple, le renforcement de l'offre bus sur le boulevard périphérique n'est pas prévu à ce jour par Ile-de-France Mobilités, et pose question en termes d'exploitation. L'entrée et sortie des bus depuis et vers la voie réservée en situation de congestion risquerait en effet d'accroître les difficultés de circulation en créant un phénomène de cisaillement sur 3 à 4 voies d'affilée.

Une politique ambitieuse de report modal et de développement des transports collectifs par la route devrait prioritairement prendre en compte et traiter les flux de déplacements à leur origine et non à

leur destination La création d'une voie réservée sur le boulevard périphérique devrait être l'aboutissement et non le point de départ d'un schéma d'ensemble des voies réservées en Ile-de-France.

Ainsi, le Département de l'Essonne considère que la neutralisation d'une voie sur le boulevard périphérique doit s'inscrire dans une réflexion globale sur l'organisation des déplacements à l'échelle de la région.

A ce titre, le travail de révision du SDRIF-E porté en ce moment même par la Région Ile-de-France et celui de révision du plan de déplacements urbains portés par Ile-de-France Mobilités paraissent être les bonnes enceintes pour développer une vision commune et partagée de l'aménagement du territoire et de ses transports, plutôt qu'une initiative unilatérale telle que celle lancée par la Ville de Paris.

Le Département de l'Essonne regrette l'absence de cohérence entre les propositions de la ville de Paris et les réflexions portées par l'Etat dans le cadre de la révision du schéma des voies réservées sur le réseau routier national en Ile-de-France.

Plus largement, la consultation ouverte par la Ville de Paris interroge à nouveau la répartition des compétences entre les collectivités territoriales, et invite à poursuivre les réflexions engagées en faveur d'un transfert de la maîtrise d'ouvrage du boulevard périphérique à Ile-de-France Mobilités, afin de garantir une gestion coordonnée et concertée de cet axe structurant pour l'ensemble des territoires franciliens.

L'aménagement du boulevard périphérique et la création d'une voie réservée doit prendre en compte les besoins de l'ensemble des usagers, ainsi le Département de l'Essonne demande :

- **D'approfondir l'analyse des impacts des évolutions du boulevard périphérique pour l'ensemble des franciliens, d'en démontrer réellement la valeur sociale, économique et environnementale ;**
- **De conditionner la création des voies réservées au co-voiturage et aux transports collectifs sur le boulevard périphérique à son inscription dans un dispositif cohérent à l'échelle régionale de déploiement de lignes de cars express, de voies dédiées sur l'ensemble du réseau autoroutier, et de pôles d'échanges multimodaux routiers et ferroviaires, répondant aux besoins des habitants éloignés des transports collectifs existants, en particulier ceux de la grande couronne ;**
- **De synchroniser les mesures d'aménagement et de pérennisation des voies réservées au projet de mise en service du Grand Paris Express, en particulier de la future ligne 15 ;**
- **D'engager un travail concerté portant sur l'aménagement des portes de Paris afin de faciliter l'accès des transports collectifs et la connexion multimodale avec les gares et le réseau de métro.**
