

## NOTE

# Participation du public par voie électronique portant sur la mise en place d'une voie réservée sur le périphérique : contribution de Plaine Commune

---

En résonnance avec les démarches sur le devenir du périphérique, Plaine Commune a également porté, de son côté, depuis plusieurs années, des réflexions sur le devenir du réseau autoroutier, et sur les enjeux du périphérique pour son territoire. Aussi Plaine Commune réaffirme par cette contribution son soutien à la mise en œuvre d'une voie réservée sur le périphérique qui doit s'inscrire dans une réflexion plus globale de l'évolution du réseau magistral à l'échelle francilienne.

### I Une évolution nécessaire du périphérique

#### I-A Une infrastructure tournée vers la voiture individuelle

Le périphérique à l'instar de l'ensemble du réseau autoroutier traversant le cœur de la métropole parisienne est une infrastructure dédiée principalement aux moyens de déplacements individuels motorisés. Aussi l'usage actuel de ces infrastructures ne s'inscrit plus dans les conceptions contemporaines de la mobilité, axées sur la diminution de la part modale de la voiture en faveur des transports en commun et des mobilités actives. Ce changement de paradigme permet d'envisager à la fois une réponse au besoin croissant de déplacement au sein d'une métropole dense, et aux enjeux environnementaux et de santé publique posés par la voiture individuelle. **A ce titre la mise en place de la voie réservée permet d'envisager une optimisation de l'infrastructure en favorisant les transports en commun et toutes les formes de covoiturage. Aussi Plaine Commune s'accorde avec la ville de Paris sur les catégories d'usagers proposés. Plaine Commune souhaite que puisse être évalué les évolutions des temps de parcours pour ces usagers.**

Le périphérique en tant qu'axe majeur de déplacements motorisés est une source de nuisances sonores et atmosphériques importantes sur le territoire de Plaine Commune. A ce titre le boulevard périphérique est un frein au développement du territoire et une source de dégradation de la qualité de vie quotidienne des habitants de Plaine Commune. Aussi Plaine Commune est favorable à toute évolution du périphérique permettant de limiter les nuisances. **Aussi Plaine Commune souhaite que la voie réservée soit activée et les vitesses réduites dès lors que cela permettent de diminuer de manière significative les nuisances sonore et atmosphérique. Plaine Commune souhaite que la mise en œuvre de la voie réservée s'accompagne de mesures de l'évolution des nuisances sonores et atmosphériques à proximité du périphérique et sur les axes qui lui sont connectés.**

#### I-B Une fracture urbaine

Le périphérique est une fracture urbaine à différents titres. C'est une infrastructure franchissable uniquement au niveau des portes, séparées par moment de plus de 800 mètres. Ces portes sont par ailleurs pénalisées par un traitement de l'espace public peu qualitatif laissant peu de place pour d'autres usages que la circulation routière malgré la générosité des espaces disponibles. La place de la voiture dans l'espace public est d'autant plus prégnante que ces traversées de l'infrastructure sont

souvent marquées par des flux routiers importants entre le périphérique et le réseau local et même avec l'autoroute A1 à Porte de la Chapelle. Ces bretelles rajoutent également une épaisseur à l'infrastructure qui participe à la fracture urbaine par leur épaisseur et le traitement peu qualitatif des sous-faces. Du fait de la place importante de la voiture, de ces ambiances peu qualitatives et des discontinuités dans l'aménagement des espaces qui leur sont consacrés les modes de déplacements actifs sont fortement pénalisés, en particulier la marche. **Plaine Commune et la ville de Paris se sont fixés comme objectif de requalifier les portes du périphérique en véritable entrée de ville. Aussi Plaine Commune souhaite que la voie réservée soit bien compatible avec ces requalifications.**

### I-C : une infrastructure encore essentielle pour les déplacements en proche couronne

Cependant, le périphérique reste aujourd'hui une infrastructure essentielle dans les déplacements en première couronne : 45% des flux du périphérique sont des flux inter banlieue, et 50% des flux d'échanges entre Paris et la proche et grande couronne. Mais il reste largement dominé par un usage individuel de la voiture. En effet le maillage de transport en commun du territoire n'offre pas à ce jour une alternative suffisante aux déplacements motorisés. La maille viaire du Sud du territoire de Plaine Commune est dépendante du périphérique comme une liaison Est/Ouest importante permettant de franchir d'autres infrastructures comme le faisceau ferrés Nord et le Canal Saint Denis L'arrivée du métro du grand Paris et la restructuration et le renforcement de l'offre de bus de surfaces efficaces devront absorber une partie de la demande en déplacement. Les politiques menées pour favoriser les modes actifs de déplacement devraient également y concourir. **Aussi Plaine Commune s'est fixé comme orientations de renforcer l'efficacité de la mobilité, améliorer le cadre de vie, garantir l'accessibilité à la mobilité pour tous, et s'inscrire dans une démarche de sobriété énergétique et de lutte contre le changement climatique. Seul l'auto partage est aujourd'hui une orientation portée par Plaine Commune comme pratique plus vertueuse de l'automobile.**

## II. Les ambitions portées par Plaine Commune sur l'évolution du réseau magistral : une évolution du périphérique qui doit s'inscrire dans une démarche plus ambitieuse à l'échelle de la métropole

Au vu des enjeux présentés ci-dessus on comprend que la mise en place d'une voie réservée sur le périphérique est une première étape vers une évolution de l'infrastructure plus ambitieuse qui devrait sortir de son statut autoroutier pour répondre aux enjeux contemporains. Une telle évolution pourrait être souhaitable à condition qu'elle soit coordonnée à une échelle métropolitaine.

### II.1 Porter les enjeux à une échelle métropolitaine

Actuellement le réseau autoroutier de la métropole s'organise autour de trois principales rocades ; l'A104 qui est une autoroute préservée dans ses fonctions de transit et de contournement, l'A86 qui est une autoroute urbaine multi fonctionnelle et le boulevard périphérique qui aujourd'hui est l'infrastructure la plus chargée du réseau francilien. Le périphérique assure aujourd'hui un rôle de transition entre les autoroutes radiales qui lui sont connectées et d'interconnexion entre les différents territoires de la métropole. Aussi une évolution du périphérique semble intéressante, à condition que l'évolution de la capacité du périphérique soit coordonnée avec l'évolution des radiales qui lui sont connectées ainsi que de l'A86 afin :

- de faire émerger une nouvelle architecture du réseau magistral en particulier concernant les radiales connectées au périphérique et les usages de l'A86 ;
- d'éviter des disfonctionnement majeurs du réseau local de part et d'autre du périphérique;
- de permettre des transformations ambitieuses au niveau des échangeurs entre le périphérique et les autoroutes menant à Paris.

### II.2 boulevardiser l'A1

Pour Plaine Commune cette évolution du réseau magistral se traduirait principalement par la boulevardisation de l'autoroute A1 depuis la Porte de la Chapelle jusqu'au barreau de liaison situé à la Courneuve. Une telle évolution permettrait de palier aux nuisances environnementales présentes dans ce tissu urbain dense et de résorber la fracture urbaine provoquée par ce réseau aujourd'hui magistral, en favorisant la santé environnementale, l'intégration urbaine et paysagère, les mobilités douces ainsi que la porosité du territoire. Au niveau du périphérique le déclassement de l'A1 en un

véritable boulevard permettrait d'imaginer une transformation ambitieuse de la Porte de la Chapelle, en supprimant le système d'échangeur en véritable carrefour à niveau et perméable.