

ATELIER PROFESSIONNEL

Encadré par
Debrie Jean

Castano Thibault

Giordana Zoé

Grillet Antonin

Le Goff Léna

Samy Loïc

Vernay Louis

SYNTHÈSE LA SUPPRESSION DU PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

**VERS DES MODES DE VIES PLUS
DURABLES ET PLUS DÉSIRABLES**

**MASTER 2 - URBANISME & AMÉNAGEMENT
2019-2020**



UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE



Contexte et objectif de l'atelier

Le 23 mai 2019, Gaspard Gantzer présente dans un rapport son projet de suppression du boulevard périphérique, dans le cadre de la campagne pour les élections municipales parisiennes. Bien que cette proposition ait été faite par un candidat mineur, au regard des intentions de vote et depuis retiré de la course, la majorité des autres prétendants à la Mairie de Paris s'est positionnée vis-à-vis de ce projet. En effet, le boulevard périphérique cristallise nombre de tensions, non seulement par rapport aux mobilités des Franciliens mais également par rapport à leurs modes de vie. C'est dans ce contexte que le Forum Vies Mobiles, institut de recherche spécialisé dans les questions de mobilité, a souhaité lancer une étude prospective sur les conséquences de la suppression du périphérique. L'atelier s'est déroulé d'octobre 2019 à mars 2020.

L'étude s'inscrit dans la continuité de celles précédemment menées par des étudiants du master Urbanisme et Aménagement de l'université Paris I Panthéon-Sorbonne pour le Forum, notamment en 2017 sur les aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie en Île-de-France. Effectivement, l'objectif de notre atelier est d'analyser les usages actuels du périphérique pour déterminer les enjeux que pose sa suppression, à l'aune de modes de vie désirables et durables. Pour y répondre, nous avons mené un travail de diagnostic de cette infrastructure routière, en parallèle à une campagne d'entretiens d'usagers et habitants du périphérique. Ces entretiens nous ont permis d'organiser un workshop réunissant des étudiants en urbanisme pour construire des scénarios de suppression du périphérique. Le croisement des analyses quantitatives et qualitatives nous a permis de définir des leviers mobilisables dans la perspective de sa suppression et de les articuler à l'évolution des usages de l'infrastructure. À ce jour, aucun candidat aux municipales 2020 ne propose de supprimer le périphérique. Toutefois, un consensus existe autour de la nécessité d'agir sur l'infrastructure, dont la fonction et les usages soulèvent différents enjeux écologiques, économiques et sociologiques dans l'organisation des mobilités franciliennes. Penser la suppression du périphérique inclut une réflexion sur ces enjeux et pour cette raison, notre étude se conclut par l'analyse des propositions politiques faites dans le cadre des municipales.

Deux documents sont issus de l'atelier : « La suppression du périphérique, vers des modes de vie plus durables et plus désirables : diagnostic » (1) et « Les conditions de la suppression du périphérique parisien » (2).

Méthode

Le diagnostic du périphérique a été approché premièrement par une étude quantitative. Les principales données sont issues de l'enquête EGT 2010. Les données concernant l'évolution du trafic, la vitesse, la congestion, la logistique, les pollutions sonore et atmosphérique ainsi que la sociologie des usagers, émanent d'un travail de synthèse d'études produites par des instituts spécialisés (APUR, IAU,...). Afin de spatialiser les trajets, les cartographier et analyser leur longueur, nous avons effectué un traitement personnel des données de l'enquête. Par la suite, une modélisation des trajets entre 16 communes d'Île-de-France sur Google Maps a permis de comprendre quels pouvaient être les territoires franciliens et les trajets les plus dépendants à l'infrastructure. Les trajets ont été simulés entre chaque ville, dans les deux sens, un jour de semaine à 8h30, heure de pointe, et à 23h, heure creuse. Afin de compléter cette analyse quantitative du périphérique et de ses usagers, un travail d'illustrations des trajets quotidiens ou hebdomadaires a été réalisé. Ces illustrations sont issues de réponses à un questionnaire produit par le groupe recensant l'âge de l'utilisateur, son genre, sa commune de résidence, son lieu de travail, sa classe socio-professionnelle, sa fréquence d'utilisation du périphérique et son rapport à celui-ci (éviter, avis sur

la suppression,...). Une cartographie des réponses a pu mettre en avant le caractère spatial des usages, notamment les différents tronçons du périphérique empruntés par chacun. Enfin, une analyse spatiale des espaces du périphérique a contribué à mieux saisir la nature des abords du boulevard, leurs différentes fonctions et le niveau de rupture qu'ils produisent entre Paris et les communes limitrophes. Un travail systématique a été réalisé sur chaque porte pour évaluer le niveau de rupture induit par le boulevard à l'aide de variables sélectionnées : nature de l'ouvrage, présence de transports en commun, aménagements piétons et cyclables, similarités des fonctions urbaines d'un côté et de l'autre du périphérique. De ce travail, un indice de rupture a été construit afin de réaliser une typologie des portes parisiennes. Ce travail sur les portes a enfin été complété par des études de cas afin d'illustrer plus précisément les espaces du périphérique, leur fonctions et les probables conséquences d'une suppression du périphérique.

Dans un deuxième temps, la scénarisation d'une suppression du périphérique a d'abord été abordée à travers la réalisation d'entretiens semi-directifs. Elle permet de saisir quels sont les principaux obstacles à l'éventuelle suppression de celui-ci. Les problèmes relevés émanent de vingt entretiens menés. Ils ont été construits afin de faire apparaître des usages divers du périphérique et des individus aux caractères sociaux et situations géographiques variés. De ces entretiens, cinq profils d'usagers du périphérique ont été dessinés. Un autre profil a été ajouté, celui d'étudiant-habitant à proximité directe du périphérique. Une typologie des problèmes a été enfin réalisée. Le groupe a ensuite mis en place un atelier permettant de produire différents scénarios de suppression du périphérique. L'atelier se fonde sur le travail de six groupes de trois participants imaginant le temps de transition pour parvenir à la suppression de l'infrastructure en 2040. Chaque groupe s'est vu attribuer deux personas dont les caractéristiques découlent de celles des usagers du périphérique, identifiés dans le diagnostic et les entretiens semi-directifs. Les participants ont dû ensuite construire des scénarios pré-orientés en amont de l'atelier, à partir de trois « aspirations » : la proximité, la voiture réinventée et l'accessibilité collective. Chaque groupe a sélectionné, dans une liste de vingt propositions, trois propositions à court terme et trois à long terme permettant une suppression du périphérique, une modification des modes de vie franciliens et de leurs personas à horizon 2040. Un travail de synthèse de l'atelier a été mené et nous a permis de préconiser un scénario de suppression. Enfin, pour répondre à chaque problème posé par la suppression du périphérique, le groupe a réalisé un tableau d'aide à la décision recensant les différents leviers possibles ainsi que leurs limites. Par la suite, un travail de synthèse a été mené sur les propositions politiques des candidats à la Mairie de Paris et des communes limitrophes. Ces propositions politiques ont été étudiées à l'aune de la question de l'avenir du périphérique.

Accessibilité augmentée **1**

L'aspiration à la réduire les temps de trajet nécessite d'améliorer le réseau de transports en commun, plus durable que la voiture. De nouvelles logiques spatiales peuvent découler de la vitesse induite par ce modèle.

Proximité **2**

La proximité sous-entend une concentration des activités autour de son domicile, et donc une décélération des modes de vie. Les mobilités actives sont développées grâce à la diminution des temps de déplacements.

Voiture réinventée **3**

Les objectifs environnementaux et les tendances économiques nécessitent une reconfiguration impérative des usages de la voiture. De nouvelles pratiques et innovations permettent de conserver sa valeur symbolique.

Diagnostic

Dans un premier temps, le diagnostic a mis en évidence le rôle prépondérant du périphérique en Île-de-France. En effet, il s'agit de l'autoroute urbaine la plus fréquentée d'Europe, avec plus d'1,2 millions de véhicules l'empruntant chaque jour. Avec 50 échangeurs et diffuseurs autoroutiers, il structure le réseau routier francilien. Cependant, son importance a tendance à décroître puisque le trafic a diminué de 12% entre 2002 et 2017. Il semble y avoir un report vers les deux autres axes concentriques (A86 et la Francilienne) dont la fréquentation augmente, notamment pour les poids lourds.

Le traitement des données EGT et Google Maps ont permis de territorialiser des dépendances au périphérique. Les habitants de petite couronne sont les principaux usagers du périphérique (50%), devant ceux de grande couronne (30%) et les parisiens (20%). Les territoires les plus dépendants au périphérique sont principalement limitrophes à ce dernier. En effet, les principaux pôles d'émission et de réception des flux sont les arrondissements extérieurs et les communes de proche banlieue. La dépendance au périphérique décroît en s'éloignant, à l'exception des couloirs autoroutiers (A1, A4, A6, ...) et de certains pôles logistiques (Roissy-en-France).

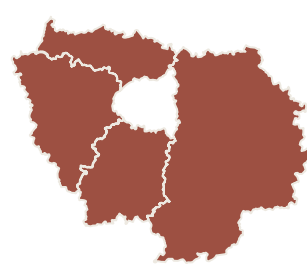
Lieux de résidence des usagers du périphérique (EGT, 2010)



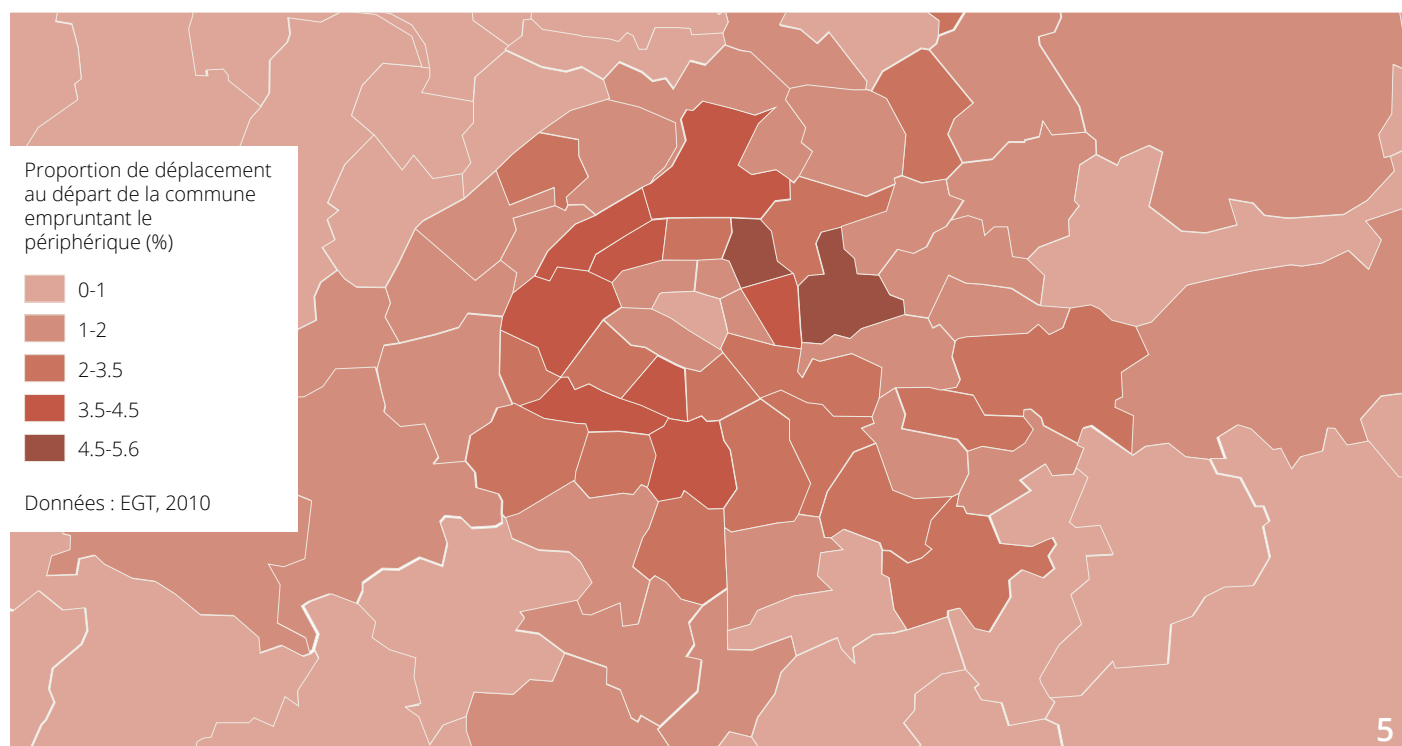
Paris | 22%



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%



En outre, l'utilisation du périphérique est soumise à des variables sociologiques. Par exemple, les cadres, les professions intermédiaires, et les artisans/commerçants y sont largement sur-représentés (respectivement 29, 20 et 10% des usagers), à l'inverse des étudiants et des retraités. Les ouvriers sont également très présents sur le périphérique (15%). Ils passent en moyenne plus de temps et parcourent le plus de kilomètres dans leurs trajets empruntant le périphérique (67 minutes et 19 kilomètres, contre 55 minutes et 17 kilomètres en moyenne). Leurs déplacements sur le périphérique se font principalement depuis le nord et l'est (18e au 20e, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne). Les cadres ont des trajets resserrés autour d'un triangle formé par les 15e et 16e arrondissements au sud, la Défense à l'ouest ainsi que le 17e au nord. En outre, le périphérique est principalement utilisé pour des motifs professionnels (69%).

Enfin, le diagnostic souligne les nuisances créées par le périphérique et la nécessité d'agir sur celui-ci. Il s'agit d'un vecteur de pollution majeur, émettant de nombreux rejets atmosphériques. On observe une concentration très importante de particules fines et de gaz à effet de serre autour du boulevard. De plus, le périphérique est une source de pollution sonore (voir carte ci-dessous), avec des niveaux de bruits largement supérieurs aux normes sanitaires (65 dB en moyenne le jour, le seuil de gêne étant de 35 dB). Or, plus de 150 000 personnes résident à moins de 200 mètres du boulevard. Le périphérique n'est donc pas seulement une infrastructure routière, mais également un espace de vie pour les habitants de petite couronne et les parisiens. Outre la pollution, il constitue une fracture urbaine à géométrie variable. Inauguré en 1973, le boulevard périphérique est l'aboutissement d'une série de fermetures historiques entre Paris et la banlieue, succédant aux enceintes de Thiers. Les projets de couverture de plusieurs portes, ainsi que l'enfouissement de certaines portions, permettent une perméabilité dans certains quartiers. Les espaces autour des bois de Vincennes et de Boulogne sont ainsi des transitions plus douces et praticables pour les piétons. Sur le reste des portions, il y existe des discontinuités qui varient selon le type d'ouvrage (viaduc, tranchée, couvert). Le type d'activité autour du périphérique diverge également selon le lieu, avec la présence de grands équipements culturels (Parc des Princes, Parc des Expositions, Philharmonie), de logements, de bureaux et d'équipements sportifs.

En somme, le diagnostic a permis de mettre en évidence des différences en termes d'usages, de fonctions et de territoires du périphérique. Il s'agit d'un objet métropolitain structurant à la fois les mobilités et les espaces de vie des franciliens. L'étude d'exemples de suppression d'autoroute à Séoul, Portland montre pourtant qu'il est possible de reconverter une infrastructure routière. Ces deux cas illustrent également l'importance d'anticiper les impacts sur le trafic et les modes de vie des habitants. Ainsi, afin d'évaluer les conséquences d'une éventuelle suppression, nous avons établi un panel d'usagers issu du diagnostic, servant de base aux entretiens semi-directifs.

NIVEAUX SONORES ROUTIERS

Indicateur Lden sur une journée complète (dB)



Données : Bruitparif (2017)



Résultats des entretiens

Les différents entretiens téléphoniques ou menés de visu nous ont permis de dégager plusieurs enjeux et de préciser les différents profils d'usagers du périphérique.

Au cours des vingt entretiens, plusieurs profils-type ont été dessinés selon les usages et les caractères sociaux et géographiques des interrogés : un travailleur-mobile dépendant du périphérique, un cadre supérieur de grande couronne, un cadre supérieur de petite couronne, un ouvrier/employé et un étudiant habitant à proximité du périphérique.

Concernant les motifs de déplacements empruntant le périphérique, ce sont les déplacements "domicile-travail" qui sont cités pour plus de la majorité des usagers interrogés. Les profils-type « travailleurs-mobiles » et « ouvriers/employés » contactés utilisent le périphérique pour se rendre au travail et pour leurs déplacements professionnels, plusieurs fois par jour. Les « cadres » interrogés ont un rapport à la voiture et au périphérique plus varié que les autres usagers (certains utilisent la voiture et le périphérique pour aller au travail tandis que d'autres utilisent d'autres moyens de transport et se déplacent en voiture pour des activités de loisirs). Dans les différents témoignages, le temps passé sur le périphérique est en moyenne de 20 à 30 minutes mais cela évolue en fonction de la congestion.

Malgré les différentes nuisances liées à l'utilisation du périphérique (congestion, pollution, durée, stress...), ce dernier est une infrastructure indispensable pour beaucoup d'usagers et sa suppression entraînerait de nombreux problèmes selon les personnes interrogées : allongement du temps de trajet car obligation de se reporter sur les transports en commun, perte du confort associé à l'utilisation de la voiture individuelle, augmentation de la fatigue et du stress, obligation de changer d'horaires de travail, éventualité d'un déménagement ou de mutation professionnelle, saturation des autres axes routiers franciliens.

Les seules personnes interrogées pour qui la suppression du périphérique serait une opportunité sont les « étudiants » habitant à proximité de l'infrastructure. Ces derniers n'utilisent pas le périphérique et n'en subissent que les nuisances (pollutions visuelle, sonore et olfactive). Sa suppression permettrait d'améliorer leur cadre de vie. Cependant, dans les différents entretiens menés, ces usagers indirects du périphérique ne se prononcent pas forcément contre une suppression totale et immédiate du périphérique car ils ont conscience de son utilité. Chaque personne rencontrée s'accorde sur la nécessaire évolution de l'infrastructure mais sans évoquer systématiquement sa suppression.

Depuis 2000, la fréquentation du périphérique est en baisse. Pour beaucoup de personnes interrogées, l'utilisation de cette infrastructure s'est dégradée (plus d'accidents, augmentation de la congestion, réduction de la vitesse...). En répondant aux questions liées à l'évolution du périphérique, les usagers mettent en avant le besoin d'améliorer le réseau de transports en commun et la nécessité de prévoir une intermodalité aux gares du futur Grand Paris Express avant de penser à une suppression du périphérique. En matière d'aménagement, plusieurs personnes ont proposé de mettre en place une voie réservée aux transports en commun et/ou collectifs sur le périphérique. La question de la boulevardisation permettant un développement des modes doux est minoritaire parmi les différents interrogés. En amont de la suppression du périphérique, les personnes interrogées insistent sur le nécessaire développement d'alternatives ayant les avantages de l'automobile et du périphérique.

Grâce à l'analyse des entretiens que nous avons menés, nous pouvons conclure que le périphérique reste encore une infrastructure fortement utile et utilisée. Pourtant, dans de nombreux échanges,

le boulevard semble être le symbole d'un "modèle voiture" qui périclite, n'étant plus cohérent avec les réflexions autour de modes de vie plus durables.

Résultats des scénarios

La scénarisation d'une transition vers une Île-de-France sans périphérique s'est faite tout d'abord par l'intermédiaire d'un atelier organisé avec 18 étudiants en urbanisme. Ils ont scénarisé une suppression du périphérique à l'aune de trois modèles (l'accessibilité augmentée, la proximité et la voiture réinventée) déduits des aspirations des franciliens et de notre réflexion sur le périphérique. Les participants ont choisi des propositions afin de préparer la suppression du périphérique. Elle a été facilitée par les participants en améliorant l'offre de transports en commun actuelle, en agissant sur le modèle voiture pour lutter contre l'autosolisme ou encore par la reconfiguration socio-spatiale des bassins de vie - vers une proximité accrue entre les lieux de vie et de travail des Franciliens. A travers la confrontation de personas aux propositions choisies, les participants ont montré la forte évolution des pratiques et des modes de vie des Franciliens. Certains personas ont pu opter pour des modes de transports alternatifs à la voiture tels que les transports en commun ou le vélo grâce aux aménagements pensés par les participants. La nécessité de revoir les pratiques professionnelles ou de consommation, par exemple avec le développement du télétravail, a été nécessaire pour certains personas afin de se préparer à une suppression du périphérique. Les participants ont montré, en outre, les inégalités sociales et spatiales des usagers face aux alternatives proposées.

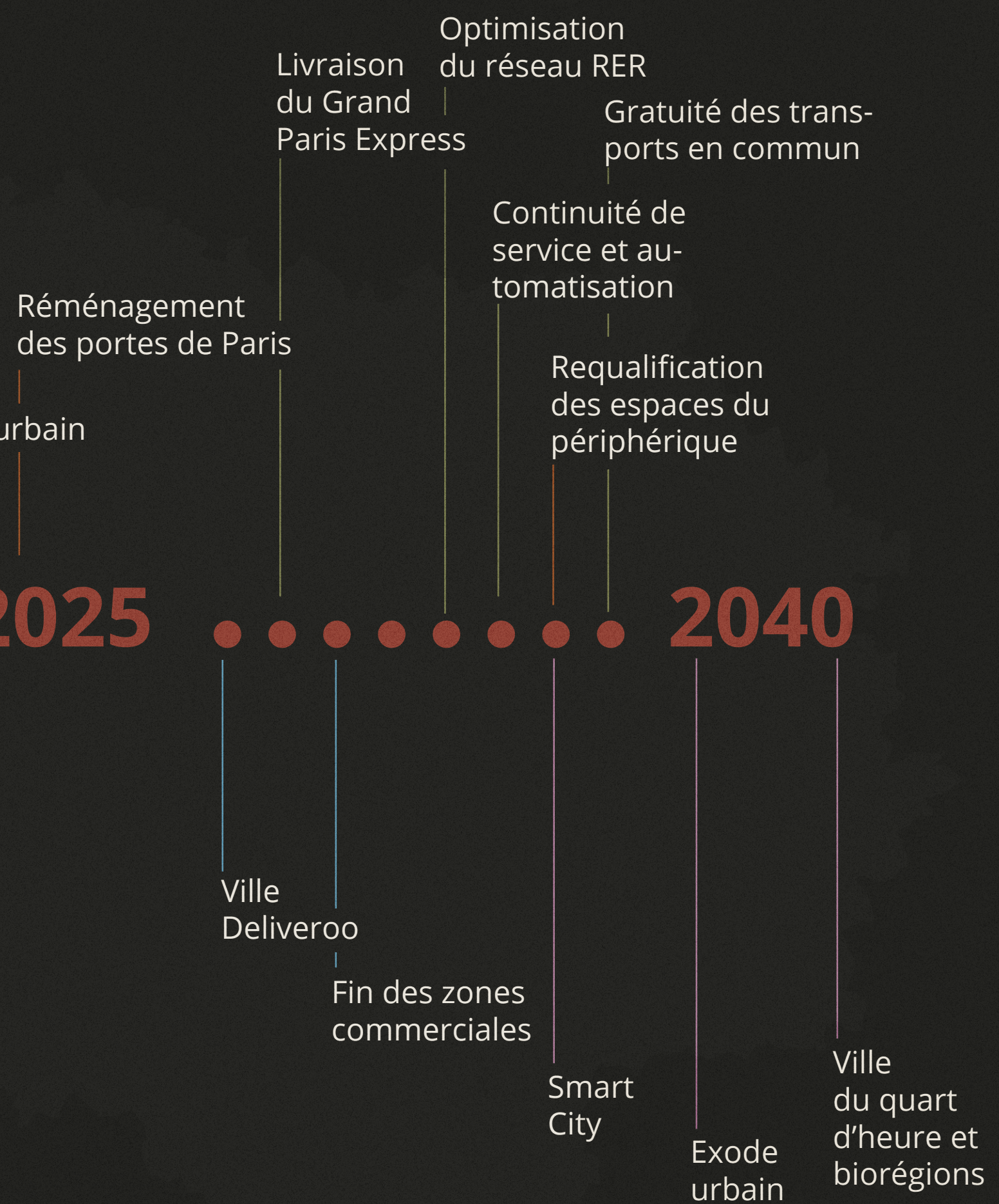
La scénarisation par les participants a été faite en deux temps afin d'intégrer la dimension temporelle de la transition vers une Île-de-France sans périphérique. Une matrice des leviers mobilisables a été construite par la suite. Elle met en avant la dimension de la faisabilité temporelle et le registre d'action de chaque proposition.

Matrice des propositions



Afin d'offrir une vision structurée des réflexions qui ont émergé au cours de l'ensemble des phases de ce travail de prospective, nous avons construit une matrice des propositions. Cette grille de lecture des leviers mobilisables pour la suppression du périphérique prend en compte la dimension de la faisabilité temporelle et le registre d'action.

- Développement des transports en commun et des modes actifs
- Requalification urbaine
- Changement des usages de la voiture
- Modification des pratiques de mobilités et de consommation
- Nouveau modèle de ville



Par la suite, nous avons envisagé la suppression du périphérique en reportant les usages actuels du périphérique, les motifs de déplacement et les itinéraires en Île-de-France. Supprimer le périphérique reviendrait à proposer des alternatives à ses usagers ou alors à remettre en cause les déplacements en eux-mêmes. Un tableau nous a permis de présenter les usages actuels du périphérique et les leviers associés à chaque usage pour une transition vers la suppression de ces déplacements par le périphérique. Pour chaque usage, plusieurs leviers et leurs limites peuvent être identifiés. Par exemple, une manière d'envisager la suppression du périphérique pourrait être de se concentrer sur les usages majoritaires du périphérique. En ce sens, la part des déplacements intra-couronnes est la part des déplacements la plus importante - soit 40% des déplacements. Le report de ces usagers du périphérique vers les transports en commun peut se faire à travers une optimisation du réseau existant ou alors par le recours au futur réseau du Grand Paris Express en cours de construction. Toutefois un report modal suppose que le réseau de transports en commun bien qu'amélioré desserve les espaces de vie et de travail des franciliens de manière acceptable pour les usagers. Le maillage de l'Île-de-France par des pistes cyclables - à l'image du réseau RER - est aussi une alternative pour les déplacements qui ne nécessitent pas de parcourir des grandes distances, par exemple pour des déplacements de proche couronne à proche couronne.

Cette vision synthétique des leviers mobilisables nous a permis de construire nos propres recommandations pour une suppression du périphérique. Celle-ci se ferait progressivement avec des aménagements sur le périphérique en lui-même comme la réduction de la vitesse réglementaire ou la réduction du nombre de voies. Ce dernier point serait accompagné d'un développement d'alternatives à la voiture individuelle, notamment de transports en commun et de modes actifs. Enfin, le modèle de ville devrait évoluer intrinsèquement pour favoriser la proximité temporelle entre les lieux de vie et de travail.

| Usages du périphérique | Situation Actuelle | Leviers mobilisables | Aspirations | Limites |
|------------------------|--------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trajets | | | | |
| Intracouronnes | 40% | Grand Paris Express | Accessibilité collective | 1. Phase de construction pouvant aller jusqu'à 2040 |
| | | Optimisation du réseau existant RER & transilien | Accessibilité collective | 1. Phase de travaux et possible saturation des autres lignes ou report modal 2. Risque d'augmenter les inégalités territoriales entre les quartiers des-servis et les zones blanches |
| Paris-Paris | 6% | Pistes cyclables RER vélo | Proximité & Accessibilité collective | 1. Question du confort et de la sécurité et des grandes distances en vélo 2. Inadapté aux personnes à mobilité réduite |
| | | Transports en commun 24h/24 | Accessibilité collective | La sécurité n'est pas assurée, problème de confiance dans l'utilisation des transports en commun la nuit |
| Paris-Paris | 6% | Paris 100% Vélo | Proximité | Saturation routière par la réduction de voies au profit de pistes cyclables |

Analyse des propositions politiques

Dans un dernier temps, il nous a paru intéressant de confronter nos préconisations préparant une suppression du périphérique aux propositions politiques faites par les candidats à l'occasion des élections municipales de 2020. Cette analyse des propositions des différents candidats permet de rendre compte des leviers envisagés pour modifier les mobilités et par extension, les incidences sur le périphérique. Cinq thèmes sont récurrents à l'ensemble des programmes : la régulation de l'usage de la voiture, le développement des mobilités actives, l'amélioration des transports en commun, la question de la logistique et celle de la gouvernance.

A propos de l'usage de la voiture, on note une opposition entre des mesures visant à contraindre sa pratique et celles voulant améliorer les conditions de trafic. Pour les candidates Anne Hidalgo, Agnès Buzyn, Danielle Simonnet et le candidat David Belliard, une des priorités du futur mandat est de libérer Paris de la voiture (lutte contre l'autosolisme et les nuisances liées à l'utilisation de la voiture). Ils désirent également développer l'autopartage et le covoiturage, les aménagements cyclistes et renforcer l'offre en transports en commun. Si 20% du trafic sur le périphérique est d'origine parisienne, ces propositions auraient tout de même des conséquences sur le recours au périphérique. Pour les candidats de droite et d'extrême droite, l'objectif n'est pas de diminuer la place de la voiture mais de modifier son usage. Pour Rachida Dati, la politique anti-voiture n'est pas une solution.

Au sujet des mobilités actives, le vélo semble être un sujet transversal. On distingue plusieurs degrés d'intervention. Toutefois, les ambitions des candidats sont à relativiser au gré de leur faisabilité, mais illustrent bien un renouveau des modes actifs dans les pratiques et les représentations des mobilités Parisiennes.

L'amélioration du réseau de transport en commun semble être un sujet incontournable en matière de politique de mobilité. Trois leviers sont évoqués selon les candidats. Le premier concerne des projets d'aménagement des infrastructures (voies réservées sur le périphérique par exemple). Un second est relatif à la transformation du métro (automatisation, prolongement, etc.). Le troisième levier a trait aux questions d'accès. Diverses modalités sont proposées en matière de sécurité et de tarification.

Au sujet du transport logistique et de la réorganisation des flux induits, tant à l'échelle parisienne que francilienne, les candidats se classent en deux groupes : ceux n'abordant pas ou peu le sujet et ceux détaillant des propositions, principalement en lien avec le "dernier kilomètre" de la chaîne logistique. Les propositions figurants dans les programmes ne traitent pas directement de la suppression du périphérique. Toutefois, une réduction des flux logistiques et les développements d'une ville "proximité" et d'alternatives au réseau de transport routier minimisent la légitimité du boulevard périphérique comme axe de transport logistique à préserver.

Enfin, à propos de la gouvernance, plusieurs candidats évoquent la nécessité de repenser le découpage administratif et décisionnel en matière de mobilité. Les arguments prônés sont ceux de l'incohérence et l'inefficacité des limites actuelles. Une coopération d'acteurs semble obligatoire pour la mise en place de certaines propositions qui dépassent le seul cadre de la ville de Paris.

Le périphérique étant un élément structurant du réseau routier régional et local, nous avons également étudié les programmes politiques de certaines communes en périphérie de Paris. Les principaux problèmes liés au périphérique sont la pollution, la sécurité et les fractures urbaines. Plusieurs listes de proche banlieue envisagent ainsi une reconversion des axes pénétrants, afin de réduire la pollution et créer une réelle continuité urbaine et mentale avec Paris.

L'analyse des propositions politiques nous a ainsi permis d'entrevoir les différentes tendances en matière de planification et de régulation de la mobilité. Un consensus se dégage sur la nécessaire évolution des modes de déplacement parisien. La mobilité, qu'elle devienne plus active, plus douce ou plus rapide est un sujet évoqué par l'ensemble des candidats. A proprement parler du périphérique, il ne semble pas avoir de proposition unanime. Néanmoins, plusieurs candidats évoquent l'importance de repenser les usages de cette infrastructure. Cette analyse permet de montrer la sectorisation persistante en matière de politique de mobilité.

Conclusion

Cet atelier partait d'un constat général : le boulevard périphérique présente des dysfonctionnements tout en étant à l'origine de nuisances diverses. Notre étude a d'ailleurs mis en exergue un paradoxe qui vérifie ce postulat de base : quand bien même la fréquentation de l'infrastructure a baissé, les conditions de circulation semblent s'y être dégradées. Le parti pris de l'étude a été de penser sa suppression, une solution radicale, plutôt que son amélioration et sa préservation.

Le diagnostic a été l'épine dorsale de notre réflexion sur la suppression du périphérique. En se lançant dans l'agrégation des données existantes, nous avons été frappés par le manque de transversalité des études menées sur le périphérique. Un des apports de notre étude a donc été de rassembler et synthétiser les données caractérisant le périphérique, qu'elles soient liées à la sociologie, aux transports, à l'environnement ou encore à la logistique. Nous retiendrons de cette première phase de l'atelier que le périphérique structure le réseau routier francilien, bien que son utilisation soit en baisse depuis le début des années 2000. Le périphérique n'est pas non plus un objet exclusivement parisien, au contraire, puisque 80% de ses usagers environ sont originaires de petite et grande couronnes. Ce point pose la question de la légitimité de la Ville de Paris à agir seule sur le périphérique, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure.

Penser la suppression du périphérique nécessite également d'échanger avec les usagers et habitants du périphérique. A cette fin, un autre apport de notre étude a été la série d'entretiens que nous avons menée, et qui aurait gagnée à être prolongée au-delà du temps imparti. Ces différents échanges ont précisé les observations faites dans le diagnostic et la nécessité d'agir sur l'infrastructure. La pertinence d'une suppression simple du périphérique a été questionnée, également par les personnes vivant à proximité, au regard du caractère indispensable qu'il revêt pour les déplacements professionnels.

Finalement, le workshop et la scénarisation de la suppression du périphérique permettent de préciser les conditions de cette suppression tout en montrant que cette solution extrême pour l'amélioration des mobilités et du cadre de vie des Franciliens n'est pas inadaptée. La suppression du périphérique peut répondre aux aspirations des Franciliens en matière de mobilité et de cadre de vie. Le dernier apport de notre atelier a donc été de montrer qu'une suppression est possible, du moment qu'elle est progressive et qu'elle se fait de manière systémique. Supprimer le périphérique suppose d'agir sur le modèle du « tout-automobile », sur la répartition des activités et des bassins de vie et sur le réseau de transports franciliens. Si le projet est ambitieux, il demande toutefois un courage politique et une approche pédagogique vis-à-vis des Franciliens. Effectivement, comme tout objet urbain, le périphérique parisien n'est pas immuable.

Bibliographie

Alba D., Brunner C. & Gilli F., " Pour une approche ouverte des projets urbains ", Métropolitiques, Mars 2017

Alba D., " Synthèse d'atelier : Atelier n°1 du boulevard périphérique ", APUR, 2019

Allouch A., (2016), « De la notion d'aspiration en sociologie », le dictionnaire de l'éducation, 6p.

Anctil M., (2006), « LES NOUVELLES GÉNÉRATIONS ET LE SENS DU TRAVAIL : Des jeunes en quête d'expressivité au travail et d'un plus grand équilibre dans la vie », Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval dans le cadre du programme de maîtrise en sociologie, 182 p.

APUR, " Contribution à l'élaboration d'un guide méthodologique pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris ", Décembre 2019

APUR, Ateliers du Boulevard périphérique, 2019, consulté sur : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/ateliers-boulevard-peripherique>

Awada F., " Faire évoluer le boulevard périphérique ", Conseil de Paris/Mission d'Information et d'Évaluation, Septembre 2018

Beltrando Y. & Hanappe F., " Les quartiers du boulevard périphérique ", APUR, 2005

Berroid S., Commenges H., Debrie J., Maulat J., Bordebat C., Blandeau G., Briend E. & Lanon J., "Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière de mode de vie et de mobilité en Île-de-France ", Nouvelles perspectives en sciences sociales, Vol. 13, p.27-73, 2018

Boudon, (1973), « L'inégalité des chances. La mobilité sociale dans les sociétés industrielles. », Armand Colin

Bourdieu et Passeron, (1970), « La reproduction. Éléments pour une théorie du système d'enseignement », édition de minuit

Briolet E., La reconquête urbaine du boulevard périphérique à l'heure du Grand Paris, mémoire de recherche, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2018

Courel J, Delaville D., Duguet A., "Focus sur le boulevard périphérique. Portrait, actions possibles, projets et secteurs à enjeux", IAU, 2019

Courmont A., "Les effets de Waze sur les politiques de régulation de trafic", Revue française de sociologie, Vol. 59, pp. 423 - 449., 2018

Forum Métropolitain du Grand Paris, « Vers des mobilités durables, intelligentes et optimiser à l'horizon 2030 en Île-de-France », Livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris, Mars 2018

Forum Métropolitain du Grand Paris, « Les routes du futur du grand paris retour sur une démarche inédite et partenariale », Citizen Press, Décembre 2019

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes, « Transformer le périph' en boule-

vard urbain ? », n°135, 2019

Hanappe F., "Le boulevard périphérique parisien au coeur de la métropole. Enjeux et perspectives", APUR, 2016

Heitz A., La métropole logistique : structure métropolitaine et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains, Université Paris-Est, IFSTTAR, 2017

Koning M., "La congestion du boulevard périphérique parisien : estimations, évolution 2000 – 2007", 2009

Laurent M., "Quelle stratégie pour la logistique urbaine francilienne ?" Contribution au Pacte pour une logistique métropolitaine, 2018

Lecroart. P, « De l'autoroute au boulevard. Expériences internationales », Conseil de Paris, Mission d'information et d'évaluation sur le boulevard périphérique, Septembre 2019

L'observatoire des déplacements à Paris, "Le bilan des déplacements en 2017 à Paris", 2018
Omnil, « Enquête Globale Transport ; résultats détaillés », Mobilité en Ile de France, 28p., 2010

Mairie de Paris, "A quoi ressembleront les routes du futur Grand Paris ?", <https://www.paris.fr/pages/les-routes-du-futur-du-grand-paris-7237>, mis à jour le 29/10/19

Mairie de Paris, "40 propositions pour transformer le périphérique", <https://www.paris.fr/pages/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844>, mis à jour le 23/10/19

Ribardièrre A., « Richesse et pauvreté dans les communes populaires franciliennes : les politiques du logement changent-elles la donne ? », L'Espace géographique, vol. 45, no. 1, p.61-78., 2016

Subra P., (2008) « L'aménagement, une question géopolitique ! », Hérodote, n°130

TVK, No Limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris, Pavillon de l'Arse-
nal, Paris, 2008 Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, 2014

Ville de Paris (2019), « Le périphérique, quelles perspectives de changement ? », Rapport de la Mission d'Information et d'Évaluation du Conseil de Paris